VYKONÁVACIE NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2026/1540

zo 6. júla 2026,

ktorým sa ukladá konečné antidumpingové clo na dovoz nových pneumatík, z kaučuku, druhu používaného na osobné motorové vozidlá, autobusy alebo nákladné automobily s indexom zaťaženia nepresahujúcim 121 (ďalej len „pneumatiky“) s pôvodom v Čínskej ľudovej republike

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/1036 z 8. júna 2016 o ochrane pred dumpingovými dovozmi z krajín, ktoré nie sú členmi Európskej únie ([1]) (ďalej len „základné nariadenie“), a najmä na jeho článok 7,

po porade s členskými štátmi,

keďže:

1. POSTUP

1.1. Začatie

(1) Európska komisia (ďalej len „Komisia“) začala 21. mája 2025 antidumpingové prešetrovanie týkajúce sa dovozu nových pneumatík, z kaučuku, druhu používaného na osobné motorové vozidlá, autobusy alebo nákladné automobily s indexom zaťaženia nepresahujúcim 121 s pôvodom v Čínskej ľudovej republike (ďalej len „dotknutá krajina“, „Čína“ alebo „ČĽR“) na základe článku 5 základného nariadenia. Komisia uverejnila oznámenie o začatí konania v *Úradnom vestníku Európskej únie* ([2]) (ďalej len „oznámenie o začatí konania“).

(2) Komisia začala prešetrovanie na základe podnetu, ktorý 7. apríla 2025 podala koalícia proti nekalému dovozu pneumatík (ďalej len „navrhovateľ“). Podnet bol podaný v mene výrobného odvetvia Únia vyrábajúceho pneumatiky na osobné vozidlá a ľahké nákladné automobily v zmysle článku 5 ods. 4 základného nariadenia. Podnet obsahoval dôkazy o existencii dumpingu a výslednej značnej ujme, ktoré boli dostatočné na odôvodnenie začatia prešetrovania.

1.2. Registrácia

(3) Komisia vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2025/1538 (ďalej len „nariadenie o registrácii“) ([3]) zaviedla registráciu dovozu dotknutého výrobku.

1.3. Zainteresované strany

(4) V oznámení o začatí konania Komisia vyzvala zainteresované strany, aby sa na ňu obrátili s cieľom zúčastniť sa na prešetrovaní. Komisia okrem toho osobitne informovala navrhovateľov, ostatných známych výrobcov z Únie, známych vyvážajúcich výrobcov a čínske orgány, známych dovozcov, dodávateľov a používateľov, obchodníkov, ako aj združenia, o ktorých je známe, že sa ich začatie prešetrovania týka, a vyzvala ich, aby sa na ňom zúčastnili.

(5) Zainteresované strany mali možnosť vyjadriť sa k začatiu prešetrovania a požiadať o vypočutie Komisiou a/alebo úradníkom pre vypočutie v obchodných konaniach.

([1]) Ú. v. EÚ L 176, 30.6.2016, s. 21, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2016/1036/oj.

([2]) Oznámenie o začatí antidumpingového konania týkajúceho sa dovozu nových pneumatík, z kaučuku, druhu používaného na osobné motorové vozidlá, autobusy alebo nákladné automobily s indexom zaťaženia nepresahujúcim 121 s pôvodom v Čínskej ľudovej republike (Ú. v. EÚ C, C/2025/2778, 21.5.2025; ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2025/2778/oj).

([3]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2025/1538 z 25. júla 2025, ktorým sa zavádza registrácia dovozu nových pneumatík, z kaučuku, druhu používaného na osobné motorové vozidlá, autobusy alebo nákladné automobily s indexom zaťaženia nepresahujúcim 121 s pôvodom v Čínskej ľudovej republike (Ú. v. EÚ L, 2025/1538, 28.7.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/1538/oj).

(6) Uskutočnili sa vypočutia so spoločnosťou 4M Pro&Invest Sp. z o.o. (ďalej len „4M Pro&Invest“), neprepojeným obchodníkom s prešetrovaným výrobkom, ako aj s koalíciou dovozcov osobných automobilov a ľahkých nákladných automobilov, ktorá zastupuje dvoch neprepojených dovozcov prešetrovaného výrobku, Deldo Autobanden NV (ďalej len „Deldo“) a Interpneu Handelsgesellschaft mbH (ďalej len „Interpneu“).

1.4. **Žiadosť o anonymitu**

(7) Niekoľko výrobcov z Únie (navrhovateľov alebo podporovateľov podnetu) požiadalo o zachovanie anonymity počas celého prešetrovania, pričom tvrdili, že hrozí riziko závažných nepriaznivých dôsledkov v podobe odvetných opatrení. Komisia usúdila, že strany preukázali dostatočný dôvod v zmysle článku 19 ods. 1 základného nariadenia a priznala týmto spoločnostiam dôverné zaobchádzanie s ich totožnosťou.

(8) Ostatní výrobcovia z Únie, ktorí sa prihlásili, o anonymitu nepožiadali. Vzhľadom na riziko, že totožnosť výrobcov z Únie, ktorým sa poskytla anonymita, bude možné vydedukovať, sa však anonymita musela rozšíriť aj na výrobcov z Únie, ktorí sa prihlásili, ale nepožiadali o zachovanie anonymity.

1.5. **Pripomienky k začatiu konania**

(9) Viaceré strany predložili pripomienky k podnetu a k začatiu konania.

(10) Dvaja neprepojení dovozcovia, Deldo a Interpneu, tvrdili, že sprístupnená verzia podnetu bola príliš redigovaná a neumožnila stranám vykonať úplné posúdenie ujmy, ktorá podľa navrhovateľov údajne vznikla. V tejto súvislosti požadovali, aby sprístupnená verzia podnetu obsahovala okrem indexov aj rozpätia, ako aj percentuálny podiel celkového predaja EÚ a zisku podľa jednotlivých tried. Čínske združenie pre kaučukový priemysel (ďalej len „CRIA“) tvrdilo, že príliš dôverné zaobchádzanie s údajmi výrobného odvetvia Únie, najmä s makroekonomickými ukazovateľmi (výroba v Únii, predaj a podiel na trhu), mu neumožnilo plne uplatniť svoje právo na obhajobu.

(11) Združenie CRIA, spoločnosti Deldo, Interpneu a vyvážajúci výrobca Giti Tyre Fujian Company Ltd. (ďalej len „skupina GITI“) namietali proti tomu, že podnetom sa dostatočne preukázala ujma výrobného odvetvia Únie. Tieto zainteresované strany tvrdili, že ujma neexistovala v triede 1 a 2, kde väčšina ukazovateľov, ako napríklad objem predaja v Únii, podiel na trhu a ziskovosť, zostala na konci obdobia prešetrovania stabilná alebo sa dokonca zlepšila. Okrem toho, vzhľadom na to, že výrobky triedy 1 a 2 sa z Číny prakticky nedovážali, tieto štyri zainteresované strany tvrdili, že prípadná ujma nemohla byť spôsobená čínskym dovozom.

(12) Združenie CRIA a skupina GITI ďalej tvrdili, že medzi jednotlivými triedami neexistuje zameniteľnosť/hospodárska súťaž, a preto sa čínskym dovozom triedy 3 nevyvíjal tlak na znižovanie cien v triedach vyššej úrovne.

(13) Pokiaľ ide o informácie dostupné vo verzii podnetu, ktorá nemá dôverný charakter, Komisia usúdila, že z indexovaných údajov vyplýva, aké trendy vykazujú údaje poskytnuté ako dôverné, a preto spĺňajú kritérium zmysluplného súhrnu. Okrem toho Komisia usúdila, že podnet obsahoval dostatočné dôkazy o ujme aj príčinnej súvislosti na začatie prešetrovania, ktoré sa týka všetkých troch tried. V tejto súvislosti sa v podnete preukázalo, že objem výroby, kapacita a využitie kapacity, ako aj objem predaja neprepojeným zákazníkom navrhovateľov klesli v každej triede, pričom v triede 3 bol pokles najvýraznejší. Aj keď sa predajné ceny zvýšili, tento nárast bol nižší ako miera rastu výrobných nákladov, preto ziskovosť klesla v každej z troch tried. Okrem toho sa v podnete takisto preukázalo, že toto výrazné zhoršenie hospodárskej situácie navrhovateľov sa zhodovalo s výrazným nárastom objemu čínskeho dovozu, ktorého ceny boli podhodnotené oproti cenám navrhovateľov v prípade celého vymedzeného výrobku, ako aj osobitne v triede 3, v ktorej sa sústreďovala väčšina čínskeho dovozu. V podnete sa takisto vysvetľovalo, ako prebiehala hospodárska súťaž medzi jednotlivými triedami a ako dovoz a ceny nižších tried ovplyvňovali triedy vyššej úrovne. Uvedené dôkazy sa vo fáze začatia konania považovali za dostatočné a v rámci prešetrovania sa vo veľkej miere potvrdili. Tieto tvrdenia boli preto zamietnuté.

(14) Okrem toho združenie CRIA, spoločnosti Deldo, Interpneu, skupina Hankook a skupina GITI predložili ďalšie pripomienky k rôznym ukazovateľom ujmy, chýbajúcej príčinnej súvislosti a záujmu Únie. Tieto pripomienky sú podrobne opísané a rozobrané v bodoch 4.6, 5 a 7.

1.6. **Výber vzorky**

(15) V oznámení o začatí konania Komisia uviedla, že v súlade s článkom 17 základného nariadenia môže vybrať vzorku zainteresovaných strán.

Výber vzorky výrobcov z Únie

(16) Komisia v oznámení o začatí konania uviedla, že predbežne vybrala vzorku výrobcov z Únie. Komisia vybrala vzorku na základe reprezentatívnosti z hľadiska objemu výroby v Únii pre každý trhový segment (triedy 1, 2 a 3) v období od 1. januára do 31. decembra 2024, ako aj geografických lokalít. Táto vzorka pozostávala z troch výrobcov z Únie. Výrobcovia z Únie zaradení do vzorky predstavovali viac ako 14,5 % celkového odhadovaného objemu výroby podobného výrobku v Únii. Komisia vyzvala zainteresované strany, aby sa vyjadrili k predbežnej vzorke.

(17) Keďže neboli doručené žiadne pripomienky, predbežná vzorka bola potvrdená. Vzorka sa považovala za reprezentatívnu vzorku výrobného odvetvia Únie.

Výber vzorky neprepojených dovozcov

(18) S cieľom rozhodnúť o potrebe výberu vzorky a v prípade kladného rozhodnutia k nemu pristúpiť Komisia požiadala neprepojených dovozcov, aby poskytli informácie uvedené v oznámení o začatí konania.

(19) Štyria neprepojení dovozcovia [Deldo, Delticon, AG (ďalej len „Decticon“), Interpneu a 4M Pro&Invest] poskytli požadované informácie a súhlasili so zaradením do vzorky. V súlade s článkom 17 ods. 1 základného nariadenia Komisia vybrala vzorku dvoch neprepojených dovozcov (Deldo a Delticon) na základe najväčšieho objemu dovozu dotknutého výrobku. V súlade s článkom 17 ods. 2 základného nariadenia konzultovala výber vzorky so všetkými známymi dovozcami.

(20) Jeden vyvážajúci výrobca, spoločnosť Triangle Tyre Co., Ltd. (ďalej len „Triangle Tyre“) a spoločnosť 4M Pro&Invest poskytli pripomienky k navrhovanej vzorke. Obe strany tvrdili, že dve spoločnosti zaradené do vzorky neboli reprezentatívne pre širší okruh dovozcov, keďže v oboch prípadoch išlo o veľkých dovozcov, ktorí pracujú s relatívne nižšími rozpätiami, keďže môžu ťažiť zo silnejšej vyjednávacej pozície a úspor z rozsahu. Okrem toho pre obe spoločnosti predstavovali dôležitú časť ich predajného portfólia vlastné značky. Spoločnosť Triangle takisto dodala, že vzorka nebola reprezentatívna, pretože jeden z dovozcov bol predovšetkým online distribútorom. Spoločnosť 4M Pro&Invest takisto uviedla, že obaja dovozcovia sa nachádzajú v západnej Európe, v eurozóne, a preto primerane neodrážajú hospodársku realitu rôznorodého trhu Únie. Spoločnosť 4M Pro&Invest ďalej tvrdila, že mala byť zaradená do vzorky, pretože je spoločnosťou z východnej Európy, patrí do kategórie malých a stredných podnikov a zaoberá sa dovozom „pneumatík pre úzku špecifickú skupinu zákazníkov“.

(21) V reakcii na tieto tvrdenia Komisia usúdila, že mohla vybrať vzorku len z dostupného súboru neprepojených dovozcov, ktorí poskytli odpoveď pri výbere vzorky a ktorí boli všetci (s výnimkou spoločnosti 4M Pro&Invest) dosť podobní, t. j. veľkí dovozcovia so širokým portfóliom výrobkov vrátane vlastných značiek, pôsobiaci v západnej Európe. Do vzorky boli zaradení dvaja dovozcovia s najväčším objemom dovozu, pretože sa považovali za najreprezentatívnejších z hľadiska objemu. Pokiaľ ide o žiadosť spoločnosti 4M Pro&Invest o zaradenie do vzorky, Komisia usúdila, že vzhľadom na špecifické portfólio výrobkov dovážaných touto spoločnosťou, ktoré pozostáva takmer výlučne z „pneumatík pre úzku špecifickú skupinu zákazníkov“, ako aj na celkovo veľmi obmedzený objem dovozu (zodpovedajúci menej ako 0,01 % objemu čínskeho dovozu v roku 2024), by sa jej zaradením podstatne nezlepšila reprezentatívnosť vzorky a v každom prípade by jej zaradenie nemalo významný vplyv (váhu), pokiaľ ide o zistenia týkajúce sa neprepojených dovozcov.

(22) Po oznámení od spoločnosti Delticon, že neposkytne vyplnený dotazník, Komisia informovala strany, že sa rozhodla nahradiť tohto dovozcu nasledujúcim najväčším dovozcom z hľadiska objemu dovozu dotknutého výrobku, spoločnosťou Interpneu. Spoločnosti Deldo aj Interpneu následne informovali Komisiu, že neposkytnú vyplnený dotazník.

(23) Ako sa uvádza v odôvodnení 21, spoločnosť 4M Pro&Invest sa nepovažovala za reprezentatívneho dovozcu. Komisia preto túto spoločnosť nepožiadala o vyplnenie dotazníka.

Výber vzorky vyvážajúcich výrobcov

(24) Komisia požiadala všetkých vyvážajúcich výrobcov v ČĽR o poskytnutie informácií uvedených v oznámení o začatí konania, aby mohla rozhodnúť o potrebe výberu vzorky a v prípade kladného rozhodnutia k nemu pristúpiť. Okrem toho Komisia požiadala zastúpenie Čínskej ľudovej republiky pri Európskej únii, aby identifikovalo a/alebo kontaktovalo iných vyvážajúcich výrobcov, ak existujú, ktorí by mohli mať záujem zúčastniť sa na prešetrovaní.

(25) Spolu 51 vyvážajúcich výrobcov/skupín výrobcov v dotknutej krajine poskytlo požadované informácie a súhlasilo so zaradením do vzorky. V súlade s článkom 17 ods. 1 základného nariadenia vybrala Komisia vzorku dvoch skupín na základe najväčšieho reprezentatívneho objemu vývozu do Únie, ktorých bolo možné primerane prešetriť v dostupnom čase. V súlade s článkom 17 ods. 2 základného nariadenia konzultovala výber vzorky so všetkými známymi dotknutými vyvážajúcimi výrobcami a orgánmi dotknutej krajiny.

(26) Vzorku tvorili spoločnosť Shandong Yongsheng Rubber Group Co., Ltd (ďalej len „Shandong Yongsheng“) a skupina Hankook, ktoré na základe informácií získaných vo fáze výberu vzorky predstavovali 21,7 % celkového odhadovaného množstva pneumatík vyvážaných do Únie z Čínskej ľudovej republiky v období prešetrovania. Pripomienky k vzorke predložil navrhovateľ, združenie CRIA a šesť vyvážajúcich výrobcov alebo skupín vyvážajúcich výrobcov – spoločnosti Cheng Shin Tire and Rubber Co., Ltd. a Cheng Shin Rubber Ind., Ltd. (ďalej len „skupina Cheng Shin Group“), skupina GITI, skupina Hankook a spoločnosti Kumho Tire Co., Inc (ďalej len „Kumho“), Qingdao Nexen Tire Corporation (ďalej len „Nexen“) a Triangle Tyre.

(27) Zainteresované strany sa väčšinou vyjadrili k reprezentatívnosti vzorky, pokiaľ ide o rozdelenie trhu na rôzne segmenty ([4]) („triedy“), a päť skupín vyvážajúcich výrobcov/vyvážajúcich výrobcov nezaradených do vzorky požiadalo o doplnenie do vzorky alebo o individuálne preskúmanie.

(28) Navrhovateľ v podaní uviedol, že viac ako 90 % čínskeho dovozu do Únie predstavovali pneumatiky triedy 3 (segment cenovo dostupných pneumatík) a len menej ako 10 % predstavovali pneumatiky triedy 1 alebo 2 vyrábané skupinou Hankook ([5]). Tvrdil, že keďže váha spoločnosti Hankook vo vzorke bola 50 % až 60 %, dovoz v triedach 1 alebo 2 bol teda nadmerne zastúpený, a preto vzorka nebola reprezentatívna z hľadiska celkového dovozu z Číny, pokiaľ ide o trhové segmenty a priemernú cenu. Navrhovateľ ďalej tvrdil, že podľa rozhodnutia Súdneho dvora vo veci Fliesen-Zentrum priemerné dovozné ceny pre každý druh výrobku musia byť čo najbližšie priemernej cene dovozu dotknutého výrobku do Únie a že dovoz by mal čo najlepšie odrážať cenový tlak vyvíjaný na výrobné odvetvie Únie ([6]). Uviedol, že rozpätie ujmy a dumpingové rozpätie založené na súčasnej vzorke by neodstránili ujmu spôsobenú výrobnému odvetviu Únie. Požadoval, aby bola skupina Hankook vyradená zo vzorky a nahradená iným výrobcom. Navrhovateľ takisto usúdil, že vykázané údaje o objeme dovozu, výrobe a predaji na domácom trhu mohli byť v prípade spoločnosti Shandong Yongsheng vykázané nesprávne, a v takom prípade by Komisia mala spoločnosť vylúčiť zo vzorky.

([4]) Pozri bod 2.4.1 týkajúci sa segmentácie trhu Únie.
([5]) Prešetrovaním sa zistilo, že pneumatiky skupiny Hankook patria do triedy 2 a 3, pozri bod 2.4.2.
([6]) Rozsudok Súdneho dvora z 10. septembra 2015 (návrh na začatie prejudiciálneho konania), Fliesen-Zentrum Deutschland/Hauptzollamt Regensburg, C-687/13, ECLI:EU:C:2015:573, bod 88.

(29) Združenie CRIA uviedlo, že vzhľadom na rôznorodosť pneumatík vyrábaných a vyvážaných čínskymi výrobcami, odlišné predajné kanály a segmentáciu trhu vzorka iba dvoch spoločností vybratá z 56 čínskych vyvážajúcich výrobcov, ktorí predložili formuláre na výber vzorky, nebola reprezentatívna. Tvrdilo, že vzorka, ktorá predstavuje len 21,7 % celkového množstva vývozu, nie je dostatočne reprezentatívna z hľadiska situácie čínskych vyvážajúcich výrobcov a že Komisia by mala vzorku rozšíriť o dve spoločnosti. V podaní uviedlo, že Komisia má dostatok času na rozšírenie vzorky a že by mala zvážiť a prijať aj žiadosti o individuálne dumpingové rozpätie.

(30) Skupina Cheng Shin sa domnievala, že vzorka predstavujúca 21,7 % odhadovaného celkového objemu vývozu je príliš malá, proporčne neprimeraná a nereprezentatívna, pokiaľ ide o čínsky dovoz do Únie. Tvrdila, že podľa jej názoru by sa zaradením skupiny Cheng Shin v tejto fáze konania, keď je dostatok času a ľudských zdrojov na preskúmanie ďalšej spoločnosti, zvýšila reprezentatívnosť vzorky. Na rozdiel od väčšiny čínskych výrobcov i) vyrábala pod vlastnými značkami (Maxxis a CST); ii) zásobovala trh s pôvodným zariadením (ďalej len „VPZ“) vrátane spoločností ako BMW, Volkswagen a PSA; iii) investovala značné prostriedky do výskumu a vývoja a iv) nakupovala prírodný a syntetický kaučuk priamo zo zdrojov mimo Číny, a preto jej výrobné vstupy neboli ovplyvnené deformáciami. Ďalej tvrdila, že jej zaradením do vzorky by sa zlepšilo pokrytie segmentu, keďže vyrába pneumatiky, ktoré sa všeobecne považujú za pneumatiky patriace do segmentu vyššej triedy.

(31) Skupina GITI sa domnievala, že ako jeden z najväčších, ak nie najväčší výrobca pneumatík triedy 2 v Číne mala byť zaradená do vzorky vyvážajúcich výrobcov. Zásobovala segment VPZ aj segment popredajného trhu (náhradné pneumatiky), podstatnú časť vstupného materiálu získavala na medzinárodných trhoch, dodržiavala nariadenie o odlesňovaní a už spolupracovala v prípade *určitých pneumatík pre autobusy a nákladné automobily* ([7]), čím by sa uľahčilo súčasné administratívne spracovanie a minimalizovalo by sa administratívne zaťaženie Komisie. Skupina GITI sa odvolávala aj na vec Fliesen-Zentrum a tvrdila, že Komisia by mala vybrať vzorku tak, aby sa zabezpečilo, že priemerné dovozné ceny pre každý druh výrobku budú čo najbližšie skutočnému priemeru, a že v tomto prípade vzorka neobsahovala spoločnosti triedy 2. Odvolávala sa aj na prešetrovanie týkajúce sa *solárnych panelov* ([8]), kde Komisia výslovne zaradila do vzorky vývozcov najväčších výrobcov každého druhu dotknutého výrobku, a prešetrovanie týkajúce sa *bionafty* ([9]), v ktorom Komisia zahrnula ďalšiu spoločnosť s cieľom zlepšiť reprezentatívnosť čínskeho dovozu vo vzťahu k sortimentu výrobkov výrobného odvetvia Únie a uľahčiť porovnanie dovozných cien s cenami Únie. Skupina GITI ďalej tvrdila, že v prípade vylúčenia spoločností triedy 2 by Komisia nemohla stanoviť cenové podhodnotenie a predaj pod cieľovú cenu v jednotlivých trhových segmentoch, a keďže približne 25 % výrobného odvetvia Únie patrí do triedy 2, akékoľvek zistenie týkajúce sa stavu výrobného odvetvia Únie a vplyvu čínskeho dovozu by bolo nevyhnutne naštrbené.

(32) Skupina Hankook sa domnievala, že vzorka náležite odráža segmentáciu trhu. Nesúhlasila s argumentmi navrhovateľa, podľa ktorých by mala byť zo vzorky vylúčená. Tvrdila, že podľa základného nariadenia sa vyžaduje, aby vzorka ako celok odrážala hospodárske a obchodné podmienky vyvážajúcich výrobcov, ale nie aby každá jednotlivá spoločnosť presne odrážala trhovú realitu vývozcov pneumatík na osobné vozidlá a ľahké nákladné automobily z Číny. Zaradenie skupiny Hankook do vzorky preto presne odrážalo trhovú realitu. Po druhé, keďže

([7]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2018/1690 z 9. novembra 2018, ktorým sa ukladajú konečné vyrovnávacie clá na dovoz určitých pneumatík, nových alebo protektorovaných, z kaučuku, druhu používaného na autobusy alebo nákladné automobily, s indexom zaťaženia presahujúcim 121, s pôvodom v Čínskej ľudovej republike, a ktorým sa mení vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2018/1579, ktorým sa ukladá konečné antidumpingové clo a s konečnou platnosťou vyberá predbežné clo uložené na dovoz určitých pneumatík, nových alebo protektorovaných, z kaučuku, druhu používaného na autobusy alebo nákladné automobily, s indexom zaťaženia presahujúcim 121, s pôvodom v Čínskej ľudovej republike, a ktorým sa zrušuje vykonávacie nariadenie (EÚ) 2018/163, (Ú. v. EÚ L 283, 12.11.2018, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2018/1690/oj).

([8]) Vykonávacie nariadenie Rady (EÚ) č. 1239/2013 z 2. decembra 2013, ktorým sa ukladá konečné vyrovnávacie clo na dovoz fotovoltických modulov na báze kryštalického kremíka a hlavných komponentov (t. j. článkov) s pôvodom v Čínskej ľudovej republike alebo odosielaných z Čínskej ľudovej republiky (Ú. v. EÚ L 325, 5.12.2013, s. 66, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2013/1239/oj), odôvodnenie 12.

([9]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2024/2163 zo 14. augusta 2024, ktorým sa ukladá predbežné antidumpingové clo na dovoz bionafty s pôvodom v Čínskej ľudovej republike (Ú. v. EÚ L, 2024/2163, 16.8.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/2163/oj), odôvodnenie 14.

vymedzenie výrobku zahŕňalo triedy 1, 2 a 3, skupina Hankook považovala za opodstatnené, že Komisia vybrala výrobcov, ktorí predávali pneumatiky v iných segmentoch ako v triede 3, inak by bolo vymedzenie výrobku obmedzené na triedu 3. Po tretie, skupina Hankook sa domnievala, že spoločnosť Kumho a skupina GITI vyvážali do Únie pneumatiky triedy 2, a preto podiel triedy 2 predstavoval viac ako 20 % celkového dovozu. Skupina Hankook okrem toho uviedla, že konštatovanie Súdneho dvora vo veci Fliesen-Zentrum, že by vzorka mala „čo najlepšie odráža[ť] čo najpresnejší cenový tlak na výrobné odvetvie Únie“, neznamená, že by sa mali vybrať len spoločnosti s najnižšími cenami, ako tvrdí navrhovateľ, vylúčením vyšších cien by sa cenový tlak umelo zvýšil. Skupina Hankook preto uviedla, že by mala zostať súčasťou vzorky.

(33) Spoločnosť Kumho uviedla, že vzorka nepredstavuje najväčší reprezentatívny objem vývozu, ktorý bolo možné primerane prešetriť v rámci dostupného času, ani nereprezentuje vlastnosti trhu s pneumatikami, ktorý bol roztrieštený. Podľa jej názoru musí vzorka zohľadňovať najmä trhové segmenty (triedy) a rozdiely v cenách. Spoločnosť Kumho zdôraznila, že v prípade *určitých pneumatík pre autobusy a nákladné automobily* predstavovala vzorka 37 % vývozu. Taktiež sa domnievala, že podiel dovozu vyvážajúcich výrobcov zaradených do vzorky na úrovni 21,7 % by mohol byť nadhodnotený, pretože spoločnosti zaradené do vzorky mohli svoj vývoz zveličiť. S odvolaním sa na rozsudok vo veci Fliesen-Zentrum tvrdila, že konečná vzorka by mala zahŕňať dovoz za ceny, ktoré odrážajú priemerné dovozné ceny. Vzorka by sa preto mala rozšíriť, aby odrážala trhovú realitu a aby sa presne stanovilo antidumpingové clo v prípade „všetkých ostatných“. Spoločnosť Kumho sa ďalej domnievala, že je vhodnou spoločnosťou na doplnenie do vzorky, keďže reprezentuje triedu 2 a jej cenová politika sa líši od cenovej politiky skupiny Hankook aj spoločnosti Shandong Yongsheng. Usúdila, že jej zaradením do vzorky by sa zvýšila reprezentatívnosť, pričom by to nepredstavovalo ďalšiu záťaž vzhľadom na jednoduchú podnikovú štruktúru spoločnosti Kumho.

(34) Spoločnosť Nexen uviedla, že navrhovaná vzorka dostatočne neodráža rozdelenie trhu na triedy a že medzi segmentmi existujú významné rozdiely, pokiaľ ide o vývoj výrobkov, výrobné postupy, kontrolu kvality, marketingové stratégie a ceny. Tvrdila, že by mala byť zaradená do vzorky, pretože patrí medzi 20 najväčších svetových výrobcov pneumatík a zásobuje segment VPZ aj trh s náhradnými pneumatikami. Ako člen združenia európskych výrobcov pneumatík a kaučuku (ďalej len „ETRMA“) a keďže mala výrobné zariadenia v Únii, nemala žiadnu motiváciu konať proti záujmu Únie, pričom dôsledne preskúmavala svoju stratégiu stanovovania cien v snahe zaistiť, aby nedošlo k deformáciám trhu ani dumpingu.

(35) Spoločnosť Triangle Tyre uviedla, že každá zo spoločností zaradených do vzorky mala iný obchodný model a že v iných prešetrovaniach Komisia zaradila do vzorky tri spoločnosti. Spoločnosť Triangle Tyre ďalej poukázala na to, že trh s dotknutým výrobkom je jedinečným trhom s rôznymi trhovými segmentmi (triedami), a keďže jej obchodný model je odlišný od obchodných modelov spoločností zaradených do vzorky a v záujme toho, aby bola vzorka reprezentatívnejšia, mala by sa do vzorky doplniť.

(36) Komisia zvážila všetky pripomienky predložené jednotlivými stranami.

(37) Po prvé, Komisia pripomenula, že ako bolo stranám oznámené v zázname z 3. júna 2025, kritériom výberu vzorky bol objem vývozu do Únie. Výberom vzorky dvoch spoločností s najväčším vývozom do Únie, skupiny Hankook a spoločnosti Shandong Yongsheng, sa však v rámci vzorky pokryli dva trhové segmenty, keďže skupina Hankook pôsobí v triede 2 aj 3. Keďže na základe informácií v podnete a toho, čo sa potvrdilo počas prešetrovania, sa do Únie nedovážali žiadne pneumatiky triedy 1, vzorka teda v maximálnej možnej miere pokrývala rôzne triedy.

(38) Po druhé, tieto dve spoločnosti, z ktorých jedna bola veľkou skupinou, predstavovali maximálny počet spoločností, ktoré mohla Komisia prešetriť v rámci dostupného času. Komisia preto zopakovala, že kritériá použité pri výbere vzorky vychádzali z najväčšieho reprezentatívneho objemu vývozu do Únie počas obdobia prešetrovania, ktorý možno v rámci dostupného času primerane prešetriť v súlade s článkom 17 ods. 1 základného nariadenia.

(39) Komisia napokon pripomenula, že konečné rozhodnutie o výbere počtu spoločností, ktoré sa majú prešetriť, a o pokrytí druhov výrobkov zostáva na uvážení Komisie v závislosti od okolností každého prípadu. Preto skutočnosť, že pri iných prešetrovaniach sa použila väčšia vzorka, nebola v tomto prípade relevantná.

(40) Na základe informácií uvedených v podnete je výrobné odvetvie Únie zastúpené vo všetkých triedach, pričom v triede 1 dosahuje väčší objem predaja ako v triede 2 a triede 3 spolu. Navrhovaná vzorka sa vzťahovala na dve triedy, ktoré Čína vyrába a vyváža do Únie, a preto v maximálnej miere zohľadňovala dovoz, ktorý úzko konkuroval pneumatikám vyrábaným a predávaným výrobným odvetvím Únie. Komisia preto dospela k záveru, že vzorka dostatočne odzrkadľuje rôzne druhy výrobkov vyvážaných do Únie a segmentáciu trhu do jednotlivých tried.

(41) Pokiaľ ide o odkaz na vec Fliesen-Zentrum a argumenty, že vzorka musí odrážať priemernú cenu dovozu do Únie, Komisia pripomenula, že po prvé, odkaz na priemerné ceny sa týka porovnávania priemerných cien rovnakého druhu výrobkov a nie priemeru cien všetkých výrobkov (a v tomto prípade tried). To znamená, že každé porovnanie na účely výpočtu podhodnotenia a predaja pod cieľovú cenu bude odrážať druh výrobku a triedu. Na základe informácií predložených v odpovediach na výber vzorky sa však priemerné ceny spoločností zaradených do vzorky blížili k priemernej cene dovozu do Únie.

(42) Komisia ďalej pripomenula, že rozhodnutie o tom, či je alebo nie je dosť času na zahrnutie ďalšieho vyvážajúceho výrobcu do vzorky, sa musí posudzovať z hľadiska špecifických okolností každého prešetrovania. V tomto prípade bola jedna z dvoch spoločností zaradených do vzorky – skupina Hankook – skupinou zloženou z troch výrobných subjektov a veľkého počtu prepojených strán. Vzhľadom na veľkosť uvedených spoločností a počet prepojených strán, ktoré bolo potrebné prešetriť, preto nebolo dosť času na zaradenie ďalšieho vyvážajúceho výrobcu alebo skupiny vyvážajúcich výrobcov do vzorky. Keďže vzorka sa na základe informácií vo fáze výberu vzorky vzťahovala na 21,7 % objemu dovozu do Únie, pokrývala reprezentatívny objem dovozu do Únie. Komisia preto usúdila, že nie je potrebné doplniť do vzorky tretiu spoločnosť.

(43) Na základe uvedených skutočností Komisia tvrdenia zamietla a potvrdila navrhovanú vzorku.

1.7. **Individuálne preskúmanie**

(44) Šesť (skupín) vyvážajúcich výrobcov v ČĽR požiadalo o individuálne preskúmanie podľa článku 17 ods. 3 základného nariadenia. Komisia zvážila tieto žiadosti a dospela k záveru, že im nemožno vyhovieť. Preskúmanie samotných dvoch spoločností zaradených do vzorky už zahŕňalo posúdenie/overenie štyroch výrobných subjektov a viac ako pätnástich prepojených spoločností v Únii. Keďže niektorí z týchto ďalších výrobcov alebo skupín výrobcov pozostávajú z viacerých výrobcov a veľkého počtu prepojených strán zapojených do výroby a predaja prešetrovaného výrobku, počet spoločností, ktoré sa majú overiť, by dosiahol približne až 30 spoločností. Preto by zaradenie šiestich (skupín) spoločností, ktoré žiadali o individuálne preskúmanie, nebolo v rámci dostupného času možné. Žiadostiam teda nebolo možné vyhovieť.

(45) Po konečnom poskytnutí informácií skupina Cheng Shin uviedla, že Komisia mala medzi zverejnením oznámenia o neuložení predbežných opatrení a konečným poskytnutím informácií dostatok času na preskúmanie spoločností, ktoré požiadali o individuálne preskúmanie. Komisia potvrdila, že vzhľadom na prvky uvedené v odôvodnení 44, ktoré skupina Cheng Shin nespochybnila, a na značný objem prác v rámci prešetrovania, ktoré sa uskutočnili medzi poskytnutím informácií o neuložení predbežných opatrení a konečným poskytnutím informácií, by individuálne preskúmanie vyvážajúcich výrobcov nezaradených do vzorky bolo neprimerane zaťažujúce a bránilo by včasnému ukončeniu prešetrovania. Toto tvrdenie bolo preto zamietnuté.

1.8. **Vyplnené dotazníky a overovanie na mieste**

(46) Komisia zaslala vláde Čínskej ľudovej republiky (ďalej len „čínska vláda“) dotazník týkajúci sa existencie výrazných deformácií v ČĽR v zmysle článku 2 ods. 6a písm. b) základného nariadenia.

(47) Navrhovateľ okrem toho v podnete poskytol dostatočné dôkazy o deformáciách trhu so surovinami v ČĽR, pokiaľ ide o dotknutý výrobok. Prešetrovanie sa preto týkalo uvedených deformácií trhu so surovinami, ako bolo uvedené v oznámení o začatí konania, aby bolo možné určiť, či treba vo vzťahu k ČĽR uplatniť ustanovenia článku 7 ods. 2a a ods. 2b základného nariadenia. Z tohto dôvodu Komisia zaslala čínskej vláde v tejto súvislosti dodatočné dotazníky.

(48) Komisia zaslala dotazníky dvom skupinám vyvážajúcich výrobcov/vyvážajúcim výrobcom zaradeným do vzorky a trom výrobcom z Únie zaradeným do vzorky. Všetky dotazníky boli sprístupnené online ([10]) v deň začatia konania. V rámci prešetrovania sa prihlásilo niekoľko používateľov, ale len jeden z nich, spoločnosť Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o (ďalej len „Hyundai“), predložil písomné podanie. Žiadny používateľ ani dovozca neposkytol vyplnený dotazník.

(49) Komisia vyhľadala a overila všetky informácie, ktoré považovala za potrebné na stanovenie dumpingu, z neho vyplývajúcej ujmy a záujmu Únie. Overovania na mieste podľa článku 16 základného nariadenia sa uskutočnili v priestoroch týchto spoločností:

výrobcovia z Únie:

— Spoločnosť G,

— Spoločnosť I,

— Spoločnosť T,

vyvážajúci výrobcovia v ČĽR

— Shandong Yongsheng Rubber Group Co., Ltd,

— Skupina Hankook, ktorú tvoria:

  — Chongqing Hankook Tire Co., Ltd (ďalej len „CHKT“),

  — Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd (ďalej len „JHKT“),

  — Hankook Tire China Co., Ltd (ďalej len „HKTC“),

  ústredie skupiny Hankook v Kórei:

  — Hankook Tire and Technology Co., Ltd,

  obchodníci v Európe:

  — Hankook España S.A. (ďalej len „HES“),

  — Hankook France S.A.R.L. (ďalej len „HSF“),

  — Hankook Reifen Deutschland GmbH (ďalej len „HKRD“),

  — Hankook Tire Italia S.R.L. (ďalej len „HIS“).

1.9. **Obdobie prešetrovania a posudzované obdobie**

(50) Prešetrovanie dumpingu a ujmy sa vzťahovalo na obdobie od 1. januára 2024 do 31. decembra 2024 (ďalej len „obdobie prešetrovania“). Preskúmanie trendov relevantných z hľadiska posúdenia ujmy sa vzťahovalo na obdobie od 1. januára 2021 do konca obdobia prešetrovania (ďalej len „posudzované obdobie“).

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

1.10. **Neuloženie predbežných opatrení**

(51) Podľa článku 7 ods. 1 základného nariadenia sa lehota na uloženie predbežných opatrení skončila 20. januára 2026. Komisia v súlade s článkom 19a ods. 2 základného nariadenia informovala 18. decembra 2025 zainteresované strany o svojom zámere neuložiť predbežné opatrenia.

1.11. **Ďalší postup**

(52) Komisia pokračovala v získavaní a overovaní všetkých informácií, ktoré považovala za potrebné pre svoje konečné zistenia.

(53) Komisia 27. apríla 2026 informovala všetky zainteresované strany o základných skutočnostiach a úvahách, na základe ktorých zamýšľala uložiť konečné antidumpingové clo (ďalej len „konečné poskytnutie informácií“). Všetkým stranám sa poskytla lehota, v rámci ktorej mohli ku konečnému poskytnutiu informácií predložiť pripomienky.

(54) Dňa 30. apríla 2026 združenie CRIA požiadalo úradníka pre vypočutie o predĺženie lehoty na predloženie pripomienok k všeobecnému informačnému dokumentu. Úradník pre vypočutie žiadosť bezodkladne preskúmal a združenie CRIA informoval o svojom rozhodnutí žiadosť zamietnuť. Úradník pre vypočutie zvážil zákonné lehoty na ukončenie tohto prešetrovania a zvážil ďalšie stále potrebné kroky na ukončenie prešetrovania a všetky ostatné prvky, ktoré združenie CRIA uviedlo a ktoré nepredstavovali výnimočné okolnosti alebo dostatočný dôvod.

(55) Keďže niektoré z pripomienok doručených po konečnom poskytnutí informácií viedli k oprave chýb v písaní vo výpočte cien nákladov, poistenia a prepravného a údajov o nákladoch výrobcov z Únie a keďže Komisia zrevidovala mieru predajných, všeobecných a administratívnych nákladov s cieľom určiť neskreslené a primerané predajné, všeobecné a administratívne náklady a zisk, ktoré ovplyvňujú dumping, cenové podhodnotenie a rozpätia ujmy, Komisia 26. mája 2026 zaslala všetkým zainteresovaným stranám dodatočné konečné poskytnutie informácií (ďalej len „dodatočné konečné poskytnutie informácií“).

(56) Po konečnom poskytnutí informácií boli doručené pripomienky od skupiny Cheng Shin, združenia CRIA, skupiny GITI, skupiny Hankook, spoločností Kumho, Shandong Yongsheng, navrhovateľa, dovozcov/distribútorov: Vannetukku Oy (ďalej len „Vannetukku“), Otto Just Gmbh & Co (ďalej len „Otto Just“), koalície dovozcov PC-LL, Mileage Tyres a Asociacion Nacional de Distribuidores e Importadores de Neumaticos (ďalej len „Adine“), združenia dovozcov a distribútorov pneumatík v Španielsku a spoločnosti Hyundai. Po dodatočnom konečnom poskytnutí informácií boli doručené pripomienky od skupiny Hankook, spoločností Kumho, Shandong Yongsheng a navrhovateľa. Tieto pripomienky sú rozobrané ďalej v príslušných bodoch.

(57) Komisia uskutočnila vypočutia so združením CRIA, s navrhovateľom, so skupinou GITI, skupinou Hankook a spoločnosťami Kumho, Shandong Yonsgheng a Vannetukku. Po dodatočnom konečnom poskytnutí informácií sa konalo vypočutie so spoločnosťou Shandong Yongsheng.

(58) Vo svojich pripomienkach ku konečnému poskytnutiu informácií združenie CRIA uviedlo, že lehota poskytnutá na predloženie pripomienok ku konečným zisteniam nebola dostatočná na predloženie zmysluplných pripomienok. Komisia v tejto súvislosti odkázala na závery úradníka pre vypočutie a pripomenula, že vzhľadom na časový harmonogram konania nebolo predĺženie možné. Lehota 10 dní bola tiež v súlade s článkom 20 ods. 5 základného nariadenia. Preto toto tvrdenie zamietla.

(59) Spoločnosť Shandong Yongsheng vo svojich pripomienkach po dodatočnom konečnom poskytnutí informácií tvrdila, že Komisia porušila článok 20 ods. 5 základného nariadenia a jej právo na obhajobu, keďže sa po konečnom poskytnutí informácií nezaoberala všetkými pripomienkami zainteresovaných strán. Spoločnosť Shandong Yongsheng počas vypočutia dodala, že Komisia mala vydať nové dodatočné poskytnutie informácií týkajúce sa analýzy príčinných súvislostí, výberu reprezentatívnej krajiny a tureckej hyperinflácie. Komisia pripomenula, že dodatočné konečné poskytnutie informácií sa týkalo len zmien, ktoré mali vplyv na výpočty dumpingu a ujmy, ale ako je podrobne uvedené v príslušných bodoch ďalej, všetky pripomienky predložené po konečnom a dodatočnom konečnom poskytnutí informácií Komisia riadne zvážila a zaoberala sa nimi vo svojich záverečných úvahách. Tvrdenie bolo preto zamietnuté.

2. PREŠETROVANÝ VÝROBOK, DOTKNUTÝ VÝROBOK A PODOBNÝ VÝROBOK

2.1. Prešetrovaný výrobok

(60) Prešetrovaným výrobkom sú nové pneumatiky, z kaučuku, druhu používaného: na osobné motorové vozidlá (vrátane dodávkových a pretekárskych automobilov) a na autobusy alebo nákladné automobily s indexom zaťaženia nepresahujúcim 121, ktoré v súčasnosti patria pod číselné znaky KN 4011 10 00 a 4011 20 10 (ďalej len „prešetrovaný výrobok“). Tieto výrobky sa bežne označujú ako pneumatiky na osobné vozidlá a ľahké nákladné automobily.

(61) Pneumatiky na osobné vozidlá a ľahké nákladné automobily sa vyrábajú z rovnakých základných materiálov, a to: prírodného a syntetického kaučuku, uhlíkových sadzí, procesného oleja, rôznych chemikálií (antioxidanty, urýchľovače), ocele (na nárazníky a pätkový drôt) a textílií (viskózové, nylonové, polyesterové a aramidové vlákna).

(62) Hlavné kroky výrobného procesu zahŕňajú: i) zmiešavanie hlavných surovín; ii) extrúziu a kalandrovanie; iii) tvorbu surovej pneumatiky; iv) vytvrdzovanie (vulkanizáciu) a v) záverečnú kontrolu (meranie, skúšanie).

(63) Prešetrovaný výrobok zahŕňa širokú škálu druhov a rozmerov pneumatík, ktoré majú všetky index zaťaženia nižší ako 121. Zvyčajne sa montujú na malé vozidlá, ako sú osobné vozidlá a ľahké nákladné automobily alebo prípojné vozidlá.

2.2. Dotknutý výrobok

(64) Dotknutým výrobkom je prešetrovaný výrobok s pôvodom v Číne, v súčasnosti patriaci pod číselné znaky KN 4011 10 00 a 4011 20 10.

2.3. Podobný výrobok

(65) Z prešetrovania vyplynulo, že nasledujúce výrobky majú rovnaké základné fyzické, chemické a technické vlastnosti, ako aj rovnaké základné použitia:

— dotknutý výrobok pri vývoze do Únie,

— prešetrovaný výrobok vyrábaný a predávaný na domácom trhu ČĽR a

— prešetrovaný výrobok vyrábaný a predávaný v Únii výrobným odvetvím Únie.

(66) Komisia rozhodla, že uvedené výrobky sú teda podobné výrobky v zmysle článku 1 ods. 4 základného nariadenia.

2.4. Tvrdenia týkajúce sa vymedzenia výrobku

(67) Mnohé strany predložili podania, v ktorých žiadali vylúčenie rôznych druhov pneumatík.

(68) Spoločnosť 4M Pro&Invest tvrdila, že pneumatiky na dočasné použitie (označované aj ako priestorovo úsporné alebo kompaktné) a pneumatiky na prípojné vozidlá by mali byť vylúčené z vymedzenia výrobku, pretože sa zásadne líšia vo svojich fyzických a technických vlastnostiach, ako aj v zamýšľanom použití v porovnaní so štandardnými pneumatikami na osobné vozidlá a ľahké nákladné automobily. Spoločnosť 4M Pro&Invest predovšetkým tvrdila, že na pneumatiky na dočasné použitie sa vzťahujú iné požiadavky na označovanie, majú menší rozmer, sú užšie a majú plytší behúň a často majú obmedzenú maximálnu dojazdovú vzdialenosť a rýchlosť (zvyčajne 80 km/h). Pokiaľ ide o pneumatiky na prípojné vozidlá, tvrdila, že na rozdiel od prešetrovaného výrobku majú pneumatiky na prípojné vozidlá menší priemer ráfika (menej ako 15 palcov), odlišnú hĺbku a vzorku behúňa, ako aj špecifické označenia, rýchlostné kategórie (maximálne 140 km/h alebo v rozmedzí 80 – 100 km/h) a hustiaci

tlak. Spoločnosť 4M Pro&Invest takisto tvrdila, že tieto rozdiely slúžia na osobitné účely, a preto pneumatiky na dočasné použitie a pneumatiky na prípojné vozidlá nie sú zameniteľné so štandardnými pneumatikami na osobné vozidlá a ľahké nákladné automobily. Okrem toho spoločnosť 4M Pro&Invest dodala, že tieto pneumatiky nevyrába výrobné odvetvie Únie alebo aspoň nie v požadovanom množstve, najmä na trhu s náhradnými pneumatikami. Spoločnosť 4M Pro&Invest napokon takisto dodala, že v prípade *cestných kolies* ([11]) boli z vymedzenia výrobku vylúčené kolesá s priemerom menej ako 16 palcov, ktoré nevyrába výrobné odvetvie Únie.

(69) Spoločnosť Hyundai požiadala, aby boli pneumatiky na dočasné použitie vyrábané diagonálnou technológiou vyňaté z vymedzenia výrobku. Podľa spoločnosti Hyundai výrobné odvetvie Únie tieto výrobky nevyrábalo, a preto nemohli spôsobiť ujmu výrobnému odvetviu Únie. Clá by teda neprimerane poškodili výrobcov automobilov a koncových používateľov.

(70) Skupina Hankook sa zasadzovala aj za vylúčenie pneumatík na dočasné použitie, keďže tieto pneumatiky sa viditeľne líšia od štandardných pneumatík [sú menšie, ľahšie, majú obmedzenú trakciu, jednoduchšiu vzorku behúňa, nižšie rýchlostné obmedzenia (maximálne 30 – 50 míľ/h) a sú určené na krátke vzdialenosti (50 – 100 míľ)]. Skupina Hankook dodala, že tieto pneumatiky majú odlišné gravírovanie a ich výrobné náklady sú vo všeobecnosti nižšie ako náklady na štandardné pneumatiky na osobné vozidlá a ľahké nákladné automobily. Na základe týchto vlastností skupina Hankook tvrdila, že pneumatiky na dočasné použitie nie sú zameniteľné so štandardnými pneumatikami na osobné vozidlá a ľahké nákladné automobily.

(71) Spoločnosť Otto Just GmbH & Co (ďalej len „Otto Just“), neprepojený dovozca špecializujúci sa na dodávanie výrobcom pôvodného zariadenia v odvetví prípojných vozidiel, uviedla, že pneumatiky na prípojné vozidlá by sa mali vylúčiť. Spoločnosť Otto Just poukázala na to, že pneumatiky na prípojné vozidlá sú zvyčajne menšie (od 8 do 15 palcov) a majú vysoký index zaťaženia a výrobné odvetvie Únie nemá dostatočnú kapacitu na uspokojenie tohto trhového segmentu. Antidumpingové opatrenia by preto spôsobili nedostatok ponuky a poškodili by výrobcov prípojných vozidiel, ktorí sú väčšinou malými a strednými podnikmi.

(72) Spoločnosť Vannetukku uviedla, že „pneumatiky s bielymi bočnicami“ [montované na starých automobiloch (zberateľské predmety) prvýkrát zaevidovaných pred rokom 1980] so šírkou najmenej 40 mm by sa mali z vymedzenia výrobku vylúčiť. Podľa spoločnosti Vannetukku sú drahšie ako štandardné pneumatiky na osobné vozidlá a ľahké nákladné automobily a nevyrába ich výrobné odvetvie Únie, a preto nemohli spôsobiť výrobnému odvetviu Únie žiadnu ujmu. Spoločnosť Vannetukku takisto tvrdila, že na rozdiel od tvrdenia výrobcov z Únie sa tieto pneumatiky líšia od pneumatík pre historické vozidlá.

(73) Okrem toho mnohé zainteresované strany (B.I.S. Srl, skupina Baltityre, Bronson Wheels AB, Edison, Gummistrada B.V, Maxxis Hellas, Pneurama Lda a VA-PA Toute Oy) požiadali o vylúčenie rôznych špecifických druhov výrobku pre úzku špecifickú skupinu zákazníkov, ako sú terénne pneumatiky, diagonálne pneumatiky, pneumatiky pre historické vozidlá, špecifické značky pre veteránske vozidlá, vysokorýchlostné pneumatiky na prípojné vozidlá a súťažné pneumatiky s minimálnym dezénom (tzv. semi-slick) používané v motoristickom športe na driftovanie. Vo všetkých týchto podaniach sa tvrdilo, že clá by poškodili zákazníkov, pričom výrobné odvetvie Únie tieto druhy nevyrábalo alebo vyrábalo len vo veľmi obmedzenom rozsahu, a preto ich dovozom neutrpelo ujmu.

(74) Združenie CRIA uviedlo, že vymedzenie prešetrovaného výrobku bolo príliš široké a nejednoznačné a zahŕňalo širokú škálu skupín výrobkov, ktoré nemali podobné vlastnosti, špecifikáciu a konečné použitie. Podobne ako vyššie uvedené strany aj združenie CRIA tvrdilo, že niektoré z týchto pneumatík neboli v konkurenčnom vzťahu s pneumatikami na osobné vozidlá a ľahké nákladné automobily a že v Únii nebola dostatočná výroba. Združenie CRIA takisto upozornilo, že v antidumpingovom prešetrovaní, ktoré vykonali USA, sa vylúčili náhradné pneumatiky typu T na dočasné použitie, nízkorýchlostné pneumatiky a pneumatiky na prípojné vozidlá. ([12]) Okrem toho združenie CRIA poukázalo na to, že v samotnom podnete sa pri vymedzení prešetrovaného výrobku uvádza odkaz na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/740 ([13]), hoci sa toto nariadenie výslovne

([11]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2020/353 z 3. marca 2020, ktorým sa ukladá konečné antidumpingové clo a s konečnou platnosťou vyberá predbežné clo uložené na dovoz oceľových cestných kolies s pôvodom v Čínskej ľudovej republike (Ú. v. EÚ L 65, 4.3.2020, s. 9, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2020/353/oj).

([12]) Federálny register, zväzok 80, č. 153, 10. augusta 2015.

([13]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/740 z 25. mája 2020 o označovaní pneumatík vzhľadom na palivovú úspornosť a iné parametre, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2017/1369 a zrušuje nariadenie (ES) č. 1222/2009 (Ú. v. EÚ L 177, 5.6.2020, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/740/oj).

nevzťahuje na určité pneumatiky ([14]). Združenie CRIA preto požiadalo Komisiu, aby pre každú z kategórií vylúčených nariadením (EÚ) 2020/740 spresnila, či sa na ne vzťahuje rozsah prešetrovania. V neskoršom podaní sa združenie CRIA zameralo na dočasné používanie náhradných pneumatík, pneumatiky na prípojné vozidlá a profesionálne terénne pneumatiky. Združenie CRIA zopakovalo, že pneumatiky na dočasné použitie a profesionálne terénne pneumatiky sú vyňaté z požiadaviek na označovanie pneumatík stanovených v nariadení (EÚ) 2020/740, a keďže v samotnom podnete sa zdôrazňuje význam požiadaviek na povinné označovanie (Európska databáza výrobkov s energetickým označením, „EPREL"), združenie CRIA sa domnievalo, že pneumatiky, ktoré sú z uvedených požiadaviek výslovne vyňaté, by logicky nemali patriť do rozsahu prešetrovania. Pokiaľ ide o pneumatiky na prípojné vozidlá, združenie CRIA uviedlo, že aj na ne sa vzťahuje iný regulačný rámec podľa predpisu EHK OSN č. 54 ([15]), v ktorom sa vymedzujú ako voľne sa otáčajúce pneumatiky a zakazuje sa ich používanie na predných riadiacich a hnacích nápravách. Združenie CRIA zopakovalo argumenty, že tieto tri druhy pneumatík nie sú zameniteľné so štandardnými pneumatikami na osobné vozidlá a ľahké nákladné automobily a všetky sú ľahko identifikovateľné vďaka označeniam na bočnici, ktoré sa pridávajú počas procesu vulkanizácie a sú trvalými, neodstrániteľnými prvkami pneumatiky.

(75) Komisia tieto tvrdenia dôkladne analyzovala a dospela k týmto zisteniam.

(76) Po prvé, pokiaľ ide o žiadosť o objasnenie, ktorú predložilo združenie CRIA, Komisia zdôrazňuje, že všetky pneumatiky, ktoré sú v súlade s definíciou výrobku uvedenou v bode 2 oznámenia o začatí konania a v bode 2.1, patria do vymedzenia výrobku v rámci tohto prešetrovania, pokiaľ nie sú výslovne vylúčené. Rozsah pôsobnosti rôznych predpisov EÚ alebo OSN o označovaní výrobkov alebo klasifikácii vozidiel v súvislosti s výrobkom nie je relevantný pre určenie vymedzenia výrobku, pokiaľ nie je uvedený v definícii výrobku, ako na to poukazuje samotný podnet, na ktorý sa odvoláva táto strana ([16]). Okrem toho neexistuje požiadavka na zameniteľnosť rôznych druhov výrobkov v rámci dotknutého výrobku a nie je potrebné, aby sa každá jednotlivá pneumatika mohla použiť na každom vozidle/každej pozícii. Tieto prvky sa namiesto toho vzťahujú na definíciu podobného výrobku a sú dôležité pre analýzu ujmy a potrebné na porovnanie výrobku. Podobne nie je relevantným faktorom ani definícia výrobku v rámci prešetrovaní vykonávaných správnymi orgánmi iných tretích krajín.

(77) Pokiaľ ide o tvrdenia o pneumatikách na dočasné použitie (4M Pro&Invest, CRIA, Hyundai a Hankook) a pneumatikách na prípojné vozidlá (4M Pro&Invest, CRIA a Otto Just), Komisia poznamenala, že väčšina predložených rozdielov, ako napríklad plytší alebo jednoduchší behúň, nižší alebo vyšší tlak hustenia, menší rozmer, menšia šírka atď., nie je dostatočne špecifická ani identifikovateľná na to, aby sa na nich mohla zakladať definícia/vylúčenie výrobku. Okrem toho tvrdenie, že tieto pneumatiky údajne nevyrábalo výrobné odvetvie Únie, sa prešetrovaním nepotvrdilo, čo overila Komisia. Komisia zistila, že výrobné odvetvie Únie vyrábalo pneumatiky na dočasné použitie aj pneumatiky na prípojné vozidlá, aj keď v obmedzenom množstve. Okrem toho vzhľadom na silný tlak vyvíjaný čínskym dovozom za neprimerane nízke ceny výrobné odvetvie Únie v týchto segmentoch výrobkov v súčasných trhových podmienkach skutočne stráca pôdu pod nohami. Komisia celkovo usúdila, že pneumatiky na dočasné použitie aj pneumatiky na prípojné vozidlá majú rovnaké základné fyzické, chemické a technické vlastnosti. Sú vyrobené z rovnakých základných materiálov, ako je opísané v odôvodnení 62.

(78) Pokiaľ ide o tvrdenie o pneumatikách s bielymi bočnicami, Komisia poznamenala, že spoločnosť Vannetukku neposkytla podložené informácie a dôkazy preukazujúce konkrétne rozdiely vo fyzických, chemických alebo technických vlastnostiach, na základe ktorých by sa mali pneumatiky s bielymi bočnicami vylúčiť. Okrem toho vyššia cena sama osebe neznamená, že nedochádza k dumpingu, cenovému podhodnoteniu a/alebo predaju pod cieľovú cenu. Okrem toho z dôkazov v spise a verejne dostupných informácií vyplynulo, že takéto pneumatiky vyrábalo aj výrobné odvetvie Únie ([17]).

([14]) Pneumatiky uvedené združením CRIA: a) profesionálne terénne pneumatiky; b) pneumatiky určené výlučne pre vozidlá prvýkrát evidované pred 1. októbrom 1990; c) náhradné pneumatiky typu T na dočasné použitie; d) pneumatiky s rýchlostnou kategóriou menšou než 80 km/h; e) pneumatiky, ktorých menovitý priemer ráfika nepresahuje 254 mm alebo je rovný alebo väčší než 635 mm; f) pneumatiky vybavené doplnkovými zariadeniami na zlepšenie trakčných vlastností, ako sú napríklad pneumatiky s kovovými hrotmi; g) pneumatiky určené len pre vozidlá, ktoré sú určené výlučne na preteky, a h) použité pneumatiky s výnimkou tých pneumatík, ktoré sú dovezené z tretej krajiny.

([15]) Predpis Európskej hospodárskej komisie Organizácie Spojených národov (EHK OSN) č. 54 – Jednotné ustanovenia o homologizácii pneumatík pre úžitkové vozidlá a ich prípojné vozidlá (Ú. v. EÚ L 183, 11.7.2008, s. 41, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/54(2)/oj).

([16]) Sprístupnená verzia podnetu, poznámka pod čiarou č. 5 na strane 5.

([17]) *Zdroj:* Verejne dostupné webové stránky rôznych obchodníkov, ako napr.: Coker tireTiretyre na adrese https://cokertire.com/tires/styles/whitewall-tires/michelin.html (stránka navštívená 27. apríla 2026) a Topbanden na adrese https://www.topbanden.com/NL/Pneus/MICHELIN/X%20WhiteWall (stránka navštívená 27. apríla 2026).

(79) Podobne, pokiaľ ide o všeobecné tvrdenia uvedené v odôvodnení 73, ktoré predložili rôzne strany (B.I.S. Srl, skupina Baltityre, Bronson Wheels AB, Edison, Gummistrada B.V, Maxxis Hellas, Pneurama Lda a VA-PA Toute Oy), Komisia usúdila, že v uvedených tvrdeniach sa neposkytli žiadne opodstatnené dôkazy týkajúce sa rozdielov vo fyzických, chemických alebo technických vlastnostiach týchto pneumatík, na základe ktorých by ich bolo možné jednoznačne definovať alebo vylúčiť z vymedzenia prešetrovaného výrobku.

(80) Po konečnom poskytnutí informácií spoločnosť Vannetukku zopakovala svoje tvrdenie, že pneumatiky s bielymi bočnicami by mali byť z vymedzenia výrobku vylúčené. Spoločnosť Vannetekku zdôraznila, že tieto pneumatiky sa výrazne líšia od štandardných pneumatík najmä vďaka dodatočnej hrubej vrstve bielej gumy v ich bočnici, ktorá sa vyrába z iných surovín a iným výrobným procesom. Spoločnosť Vannetukku tiež dodala, že pneumatiky s bielymi bočnicami majú iné (nižšie) rýchlostné obmedzenia a vyrába ich len veľmi málo spoločností na svete a žiadna v Únii. Spoločnosť Vannetukku zdôraznila, že pneumatiky s bielymi bočnicami nepredáva za dumpingové ceny. Spoločnosť Vannetukku naopak tvrdila, že tieto výrobky sú vo všeobecnosti takmer dvakrát drahšie ako zodpovedajúca štandardná pneumatika a ich cenová úroveň zostala počas posudzovaného obdobia stabilná. Z týchto dôvodov, konkrétne z dôvodu nedostatočnej výroby v Únii a neexistencie dumpingu, sa spoločnosť Vannetukku domnievala, že pneumatiky s bielymi bočnicami neboli dôvodom straty pracovných miest v Únii a nemohli spôsobiť ujmu výrobnému odvetviu Únie.

(81) Združenie CRIA zopakovalo svoje tvrdenie, že pneumatiky na dočasné použitie, pneumatiky na prípojné vozidlá a profesionálne terénne pneumatiky by mali byť vylúčené z rozsahu tohto prešetrovania, najmä z dôvodu nemožnosti ich zameniteľnosti so štandardnými pneumatikami PC-LL. V tejto súvislosti združenie CRIA zopakovalo tie isté argumenty, ktoré už boli opísané v odôvodnení 74, a uviedlo niekoľko antidumpingových prešetrovaní, v ktorých Komisia podľa tvrdení združenia vylúčila určité druhy výrobkov z dôvodu nemožnej zameniteľnosti ([18]). Podľa združenia CRIA charakteristika Komisie, že tieto výrobky majú rovnaké koncové použitie, pretože sa *„otáčajú na vozidlách“*, bola zjednodušená a neodrážala hospodársku a funkčnú realitu. Združenie CRIA tiež dodalo, že Komisia nesprávne odmietla nariadenie (EÚ) 2020/740 o označovaní pneumatík a normy EHK OSN o typovom schvaľovaní ako irelevantné pre vymedzenie výrobku, čím ignorovala záväzné bezpečnostné právne predpisy, ktorými sa typy pneumatík klasifikujú odlišne.

(82) Spoločnosť Hyundai zopakovala svoje tvrdenie, že náhradné pneumatiky na dočasné použitie by mali byť z vymedzenia výrobku vylúčené, ako je opísané v odôvodnení 69, a zdôraznila, že tieto pneumatiky sú jasne rozlíšiteľné vďaka svojmu označeniu.

(83) Spoločnosť Otto Just zopakovala svoje tvrdenia týkajúce sa pneumatík na prípojné vozidlá zhrnuté v odôvodnení 71 a vyzvala na diferencované posúdenie tohto segmentu.

(84) Tvrdenia týkajúce sa vymedzenia výrobku, a najmä nezameniteľnosti medzi rôznymi druhmi výrobkov, ktoré už boli opísané a riešené v odôvodneniach 76 až 78, sa neopakovali. Komisia zotrvala na tom, že pri vymedzovaní výrobku a posudzovaní stupňa zameniteľnosti má široký priestor na voľné uváženie. V tejto súvislosti je pravdepodobné, že aj v rámci skupiny väčšiny štandardných pneumatík PC-LL môžu byť niektoré typy ekonomicky alebo funkčne nevhodné pre každý typ a veľkosť vozidla, čo však v žiadnom prípade neznamená, že na účely antidumpingového prešetrovania nemôžu spadať pod rovnaké vymedzenie výrobku. Pneumatiky, ktoré tieto strany

([18]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2024/2163 zo 14. augusta 2024, ktorým sa ukladá predbežné antidumpingové clo na dovoz bionafty s pôvodom v Čínskej ľudovej republike (Ú. v. EÚ L, 2024/2163, 16.8.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/2163/oj), odôvodnenie 40; Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2025/261 z 10. februára 2025, ktorým sa ukladá predbežné antidumpingové clo na dovoz bionafty s pôvodom v Čínskej ľudovej republike (Ú. v. EÚ L, 2025/261, 11.2.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/261/oj), odôvodnenia 17 – 25; vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 830/2014 z 30. júla 2014, ktorým sa mení nariadenie Rady (ES) č. 1890/2005, vykonávacie nariadenie Rady (EÚ) č. 2/2012 a vykonávacie nariadenie Rady (EÚ) č. 205/2013, pokiaľ ide o definíciu výrobku súčasných antidumpingových opatrení týkajúcich sa spojovacích materiálov z nehrdzavejúcej ocele a ich častí a pokiaľ ide o žiadosti o preskúmanie nového vývozcu a umožnenie vrátenia alebo odpustenia ciel v určitých prípadoch (Ú. v. EÚ L 228, 31.7.2014, s. 16, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2014/830/oj), odôvodnenie 43; vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2017/1932 z 23. októbra 2017, ktorým sa mení vykonávacie nariadenie Rady (EÚ) č. 412/2013, ktorým sa ukladá konečné antidumpingové clo a s konečnou platnosťou sa vyberá dočasné clo uložené na dovoz keramického stolového a kuchynského riadu s pôvodom v Čínskej ľudovej republike (Ú. v. EÚ L 273, 24.10.2017, s. 4, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/1932/oj), odôvodnenia 21 – 24; vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2023/2202 zo 16. októbra 2023, ktorým sa mení vykonávacie nariadenie (EÚ) 2019/1259, ktorým sa ukladá konečné antidumpingové clo na dovoz liateho príslušenstva so závitom na rúry alebo rúrky z kujnej liatiny a z liatiny s guľôčkovým grafitom s pôvodom v Čínskej ľudovej republike a Thajsku (Ú. v. EÚ L, 2023/2202, 17.10.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/2202/oj), odôvodnenia 29 – 32.

označili za pneumatiky pre úzku špecifickú skupinu zákazníkov, majú rovnaké základné fyzické vlastnosti ako štandardné pneumatiky PC-LL, konkrétne sú to všetko pneumatické pneumatiky na báze kaučuku s bočnicami a behúňom prispôsobenými ich základnému použitiu, ktorým je montáž na kolesá vozidla a vytvorenie kontaktného bodu s vozovkou tým, že nesú jeho hmotnosť a zároveň poskytujú ťažnú silu, ovládanie riadenia, brzdný výkon a tlmenie nárazov v rôznych kombináciách. Údajné rozdiely, ktoré tieto strany uviedli v súvislosti s fyzickými vlastnosťami alebo použitím, neboli v rozpore s touto základnou funkčnou podobnosťou, a preto neumožnili dospieť k záveru o absolútnej nezameniteľnosti medzi pneumatikami PC-LL a inými výrobkami pre úzku špecifickú skupinu zákazníkov. V rôznych prípadoch, ktoré predložilo združenie CRIA, boli udelené výnimky na základe skutočností špecifických pre dané prešetrovania a vo všetkých prípadoch na základe rozdielov vo fyzických, chemických a technických vlastnostiach výrobkov, a tieto prípady teda nepreukazovali, že by sa Komisia odchýlila od svojej ustálenej praxe. Napríklad v prípade bimetalových spojovacích materiálov bolo rozhodnutie o vylúčení výrobku založené predovšetkým na rozdieloch týkajúcich sa fyzických, chemických a technických vlastností ([19]) vzhľadom na to, že tieto spojovacie materiály boli v skutočnosti špecifickou kombináciou spojovacích materiálov z nehrdzavejúcej ocele a uhlíkových spojovacích materiálov. Podobne vylúčenie rôznych položiek z vymedzenia výrobku v prešetrovaní týkajúcom sa keramického stolového a kuchynského riadu alebo liateho príslušenstva so závitom na rúry alebo rúrky bolo založené na ich odlišných fyzických, chemických a technických vlastnostiach. Prípad bionafty je tiež zjavne odlišný, lebo udržateľné letecké palivo bolo vylúčené, pretože prináležalo k úplne odlišnému odvetviu (letectvu), než je odvetvie cestnej dopravy.

(85) Napokon, pokiaľ ide o údajne ignorované nariadenie EÚ o označovaní pneumatík (EÚ) 2020/740 a normy EHK OSN o typovom schválení, Komisia usúdila, že sú pre zadefinovanie vymedzenia výrobku irelevantné, keďže dotknutý výrobok v antidumpingovom prešetrovaní vymedzil prešetrujúci orgán samostatne na základe vlastností výrobku a konkurenčného vzťahu na trhu, a neodrážali regulačnú klasifikáciu výrobku podľa iných právnych predpisov EÚ.

(86) Preto boli tvrdenia o vylúčení uvedených druhov výrobku z vymedzenia výrobku zamietnuté a zachovala sa definícia výrobku uvedená v oznámení o začatí konania a znova uvedená v bode 2.1.

2.4.1. *Segmentácia trhu Únie do troch tried*

(87) Podľa podnetu možno trh s pneumatikami na osobné vozidlá a ľahké nákladné automobily rozdeliť do troch rôznych tried. Pneumatiky triedy 1 sú *vysokokvalitné pneumatiky, ktoré sa vyznačujú najlepšími vlastnosťami a najvyššou cenou*. Pneumatiky triedy 2 sa označujú ako pneumatiky *strednej* a vyššej triedy, ktoré sa vyznačujú najlepším pomerom ceny a kvality. Pneumatiky triedy 3 predstavujú *cenovo dostupný* segment trhu.

(88) Na základe informácií, ktoré Komisia zhromaždila a/alebo dostala, sa potvrdila táto segmentácia trhu s pneumatikami na osobné vozidlá a ľahké nákladné automobily na trhu Únie. Hoci medzi triedami neexistujú jasné a trvalé deliace línie (ako sa podrobnejšie uvádza v odôvodnení 425), zainteresované strany a zistenia Komisie sa vo všeobecnosti zhodujú na tejto kategorizácii:

a) Trieda 1 zahŕňa „vysokokvalitný“ segment s prominentnými značkami hlavných výrobcov. Rozpoznanie značky je kľúčovým faktorom pre pneumatiky v tejto triede a odôvodňuje vyššie ceny za očakávaný vysoký výkon a použitie špičkových technológií. Táto trieda zahŕňa predaj na trhu s pôvodným zariadením aj na trhu s náhradnými pneumatikami.

b) Trieda 2 zahŕňa „stredný“ segment v prípade pneumatík v rámci pôvodného zariadenia aj náhradných pneumatík. Aj v tejto triede je dôležité rozpoznanie značky a značky sú obvykle známe pre kupujúcich, ktorí sú okrem toho schopní identifikovať výrobcu pneumatík. Pri rozhodovaní o kúpe zohráva dôležitejšiu úlohu cena.

c) Trieda 3 zahŕňa „cenovo dostupný“ segment prevažne náhradných pneumatík, hoci v tejto triede môže existovať aj predaj pneumatík v rámci pôvodného zariadenia. V tomto segmente sú obmedzenejšie výkonnostné vlastnosti, pokiaľ ide o valivý odpor, brzdenie, ovládanie a zníženie hlučnosti. Cena je najdôležitejším, aj keď nie jediným určujúcim faktorom pri rozhodovaní zákazníka o kúpe.

([19]) Vykonávacie nariadenie (EÚ) č. 830/2014, odôvodnenie 42.

(89) Komisia vydala záznam s mapovaním pneumatík podľa značiek, ktorý bol 4. septembra 2025 sprístupnený všetkým zainteresovaným stranám na vyjadrenie pripomienok.

(90) Mapovanie bolo založené na analýze týchto informácií:

— podnet (bod 3 a najmä príloha 4),

— vyplnené dotazníky ([20]) spoločností zaradených do vzorky a spoločností žiadajúcich o individuálne preskúmanie, ktoré boli požiadané o nahlásenie príslušnej triedy za jednotlivé značky, a

— informácie obsiahnuté na špecializovaných webových sídlach ([21]), na ktorých sa značky zaraďujú do tried na základe ich vnímania na trhu.

2.4.2. *Tvrdenia týkajúce sa zaradenia v rámci segmentácie trhu Únie s pneumatikami*

(91) Ako sa uvádza v odôvodnení 88, zainteresované strany vo všeobecnosti akceptovali rozdelenie trhu do troch tried (segmentov) a mapovanie trhu značiek pneumatík, ako ho navrhla Komisia.

(92) Boli doručené pripomienky, v ktorých sa navrhuje zmena zaradenia týchto značiek: Barum, Debica, Dunlop, Tigar, General Tire, Gislaved, Hankook, Matador, Sava a Viking.

(93) V záujme ochrany anonymity zainteresovaných strán Komisia nemohla zverejniť, ktorá zainteresovaná strana dané tvrdenie predložila.

(94) Pokiaľ ide o značku Hankook, na zaradenie tejto značky do triedy 2 namiesto triedy 1 sa uvádzali štyri dôvody:

— Spoločnosť Hankook bola v podnete zaradená do triedy 2 na základe znalostí trhu.

— Spoločnosť Hankook uznala, že sa postupne posúva z triedy 2 do triedy 1, zatiaľ sa však všeobecne nevníma, že v súčasnosti patrí do triedy 1.

— Spoločnosť Hankook sa odvoláva na vnímanie trhu a cituje celkové poradia tried uvedené v dokumente „*2018 Tire Review*“ (Recenzie pneumatík z roku 2018) ([22]).

— Ceny značky Hankook zodpovedajú skôr cenám iných výrobcov triedy 2 ako cenám výrobcov triedy 1.

(95) Pri zohľadnení pripomienok k mapovaniu trhu, ktoré vypracovala Komisia, ako aj zdrojov uvedených v odôvodneniach 90 a 94 sa značky Debica, Barum, Matador a Sava považovali za výrobky triedy 3, zatiaľ čo značky Hankook a Dunlop sa presunuli z triedy 1 do triedy 2. Komisia 27. marca 2026 informovala strany o revidovanom mapovaní pneumatík podľa značky.

3. **DUMPING**

3.1. **Postup na určenie normálnej hodnoty podľa článku 2 ods. 6a základného nariadenia**

(96) Keďže pri začatí prešetrovania boli k dispozícii dostatočné dôkazy poukazujúce na existenciu výrazných deformácií v zmysle článku 2 ods. 6a písm. b) základného nariadenia, pokiaľ ide o ČĽR, Komisia považovala za vhodné začať prešetrovanie vyvážajúcich výrobcov z tejto krajiny so zreteľom na článok 2 ods. 6a základného nariadenia.

([20]) Trieda uvedená v zozname predaja podľa jednotlivých transakcií spoločností zaradených do vzorky.

([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 a https://wulkanista.pl/klasy-opon/. Tento zoznam nie je úplný.

([22]) Štúdia tried pneumatík: *Exploring the Criteria and Confusion of Tire Industry Tiers: The Results* (Skúmanie kritérií a nejasnosti v triedach v odvetví pneumatík: výsledky), uverejnené 19. februára 2019 (autor: Patti Hoying), https://www.tirereview.com/tier-study-results-based-on-tire-quality-engineering-performance (stránka naposledy navštívená 30. marca 2026).

(97) Komisia preto v záujme zhromaždenia údajov potrebných na prípadné uplatnenie článku 2 ods. 6a základného nariadenia v oznámení o začatí konania vyzvala všetkých vyvážajúcich výrobcov v ČĽR, aby poskytli informácie o vstupoch používaných na výrobu prešetrovaného výrobku. Relevantné informácie predložilo 34 vyvážajúcich výrobcov.

(98) Komisia v snahe získať informácie, ktoré považovala za potrebné na účely svojho prešetrovania v súvislosti s údajnými výraznými deformáciami, zaslala čínskej vláde dotazník. V bode 5.3.2 oznámenia o začatí konania Komisia navyše vyzvala všetky zainteresované strany, aby do 37 dní odo dňa uverejnenia oznámenia o začatí konania v *Úradnom vestníku Európskej únie* oznámili svoje stanoviská, predložili informácie a poskytli podporné dôkazy v súvislosti s uplatnením článku 2 ods. 6a základného nariadenia.

(99) Čínska vláda vyplnený dotazník nedoručila a v stanovenej lehote nebolo doručené ani nijaké podanie týkajúce sa uplatnenia článku 2 ods. 6a základného nariadenia. Komisia následne informovala čínsku vládu, že na stanovenie existencie výrazných deformácií v ČĽR použije dostupné skutočnosti v zmysle článku 18 základného nariadenia.

(100) V oznámení o začatí konania Komisia takisto uviedla, že vzhľadom na dostupné dôkazy by mohlo byť potrebné vybrať vhodnú reprezentatívnu krajinu podľa článku 2 ods. 6a písm. a) základného nariadenia na účely určenia normálnej hodnoty na základe nedeformovaných cien alebo referenčných hodnôt. Krajinou, ktorú navrhovateľ označil za vhodnú reprezentatívnu krajinu, bolo Srbsko.

(101) Komisia 4. septembra 2025 prostredníctvom záznamu (ďalej len „prvý záznam“) informovala zainteresované strany o príslušných zdrojoch, ktoré zamýšľala použiť na určenie normálnej hodnoty. Komisia v uvedenom zázname poskytla zoznam všetkých výrobných faktorov, ako sú suroviny, práca a energia, ktoré sa používajú pri výrobe dotknutého výrobku. Komisia okrem toho na základe kritérií výberu nedeformovaných cien alebo referenčných hodnôt určila možné reprezentatívne krajiny, konkrétne Mexiko, Srbsko a Turecko, ako možné reprezentatívne krajiny. Komisii boli doručené pripomienky od navrhovateľa, združenia CRIA, skupiny GITI, skupiny Hankook, spoločnosti Kumho a spoločnosti Shandong Yongsheng.

(102) Komisia 14. októbra 2025 prostredníctvom druhého záznamu (ďalej len „druhý záznam“) informovala zainteresované strany o relevantných zdrojoch, ktoré zamýšľala použiť na určenie normálnej hodnoty, pričom ako reprezentatívnu krajinu použije Turecko. Ďalej oznámila zainteresovaným stranám, že stanoví predajné, všeobecné a administratívne náklady a zisk na základe dostupných informácií o spoločnosti Brisa Bridgestone, výrobcovi v Turecku.

(103) Komisii boli doručené pripomienky od združenia CRIA, skupiny GITI, skupiny Hankook, spoločností Kumho, Shandong Yongsheng a Sumitomo Rubber (Hunan) a Sumitomo Rubber (Changshu) (ďalej len „skupina Sumitomo“). Tieto pripomienky sa riešia v bode 3.3.

3.2. **Normálna hodnota**

(104) Podľa článku 2 ods. 1 základného nariadenia, „normálna hodnota je spravidla založená na cenách zaplatených alebo obvykle platených v bežnom obchode nezávislými zákazníkmi v krajine vývozu“.

(105) Podľa článku 2 ods. 6a písm. a) základného nariadenia, „ak sa […] zistí, že vzhľadom na existenciu výrazných deformácií v zmysle písmena b) vo vyvážajúcej krajine nie je vhodné použiť domáce ceny a náklady v tejto krajine, normálna hodnota sa vytvorí výlučne na základe nákladov na výrobu a predaj odrážajúcich nedeformované ceny alebo referenčné hodnoty“, a táto vytvorená normálna hodnota „musí zahŕňať nedeformovanú a primeranú sumu na administratívne, predajné a všeobecné náklady a zisk“.

(106) Ako sa bližšie vysvetľuje ďalej v texte, Komisia v súčasnom prešetrovaní dospela k záveru, že na základe dostupných dôkazov a vzhľadom na nedostatočnú spoluprácu zo strany čínskej vlády bolo uplatnenie článku 2 ods. 6a základného nariadenia primerané.

3.2.1. *Existencia výrazných deformácií*

(107) V článku 2 ods. 6a písm. b) základného nariadenia sa stanovuje, že „výrazné deformácie sú deformácie, ku ktorým dochádza vtedy, keď vykazované ceny alebo náklady vrátane nákladov na suroviny a energiu nie sú výsledkom voľného pôsobenia trhových síl, pretože sú ovplyvnené značným zasahovaním vlády. Pri vyhodnocovaní existencie výrazných deformácií sa prihliada okrem iného na potenciálne dôsledky jedného alebo viacerých z týchto faktorov:

— príslušný trh zásobovaný do značnej miery podnikmi, ktoré vlastnia, ovládajú, nad ktorými vykonávajú dozor alebo ktoré usmerňujú orgány vyvážajúcej krajiny,

— prítomnosť štátu vo firmách, ktorá mu umožňuje zasahovať do cien alebo nákladov,

— diskriminačné verejné politiky alebo opatrenia v prospech domácich dodávateľov alebo iné ovplyvňovanie síl voľného trhu,

— neexistencia, diskriminačné uplatňovanie alebo nedostatočné presadzovanie predpisov z oblasti konkurzného práva, práva obchodných spoločností alebo majetkového práva,

— deformácia mzdových nákladov,

— prístup k finančným prostriedkom poskytovaným inštitúciami, ktoré plnia ciele verejnej politiky alebo iným spôsobom nekonajú nezávisle od štátu.“

(108) Keďže zoznam v článku 2 ods. 6a písm. b) základného nariadenia nie je kumulatívny, na zistenie výrazných deformácií sa nemusí prihliadať na všetky prvky. Tie isté faktické okolnosti sa navyše môžu použiť na preukázanie existencie jedného alebo viacerých prvkov zo zoznamu.

(109) Akýkoľvek záver v súvislosti s výraznými deformáciami v zmysle článku 2 ods. 6a písm. a) základného nariadenia však musí byť založený na všetkých dostupných dôkazoch. Pri celkovom posúdení existencie deformácií sa môže zohľadniť aj všeobecný kontext a situácia vo vyvážajúcej krajine, najmä ak základné prvky jej hospodárskeho a administratívneho nastavenia dávajú vláde podstatné právomoci zasahovať do hospodárstva takým spôsobom, že ceny a náklady nie sú výsledkom voľného pôsobenia trhových síl.

(110) V článku 2 ods. 6a písm. c) základného nariadenia sa stanovuje, že „[a]k má Komisia informácie o odôvodnených známkach možnej existencie výrazných deformácií uvedených v písmene b) v určitej krajine alebo v určitom odvetví v danej krajine a ak je to vhodné na účinné uplatňovanie tohto nariadenia, Komisia vypracuje, zverejní a pravidelne aktualizuje správu s opisom trhových podmienok uvedených v písmene b) v danej krajine alebo odvetví“.

(111) Komisia vydala podľa uvedeného ustanovenia správu o krajine týkajúcu sa Číny ([23]) (ďalej len „správa“), ktorá obsahuje dôkazy o existencii značného zasahovania vlády na mnohých úrovniach hospodárstva vrátane konkrétnych deformácií týkajúcich sa mnohých kľúčových výrobných faktorov (ako sú pozemky, energia, kapitál, suroviny a práca), ako aj vybraných odvetví vrátane chemického odvetvia. Zainteresované strany boli v čase začatia revízneho prešetrovania vyzvané, aby vyvrátili, pripomienkovali alebo doplnili dôkazy vo vyšetrovacom spise. Správa bola vo fáze začatia prešetrovania vložená do vyšetrovacieho spisu.

(112) Navrhovateľ tvrdil, že v odvetví dotknutého výrobku existujú výrazné deformácie. Odvolával sa na správu a ďalšie relevantné dôkazy dopĺňajúce správu. Konkrétnejšie navrhovateľ poukázal na to, že trh v Číne je odtrhnutý od normálnych trhových síl z dôvodu, že Čína je komunistický štát založený na doktríne „socialistického trhového hospodárstva“ a že Komunistická strana Číny (prípadne ďalej len „strana“) má silný vplyv na hospodárstvo vrátane súkromného sektora. Prostredníctvom ústavných právomocí, priemyselného plánovania a straníckych štruktúr zakotvených v jednotlivých odvetviach štát diktuje hospodárske priority a prideľovanie zdrojov.

([23]) Pracovný dokument útvarov Komisie, „Significant Distortions in the Economy of the People's Republic of China for the Purposes of Trade Defence Investigation“ (Výrazné deformácie v hospodárstve Čínskej ľudovej republiky na účely prešetrovaní na ochranu obchodu), 10. apríla 2024, SWD (2024) 91 final, https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/detail?ref=SWD(2024)91&lang=sk.

(113) Navrhovateľ takisto uviedol, že v predchádzajúcich prešetrovaniach Komisie sa zistili výrazné deformácie v odvetví výroby pneumatík pre autobusy a nákladné vozidlá, ako aj v dodávateľských odvetviach, ako sú oceliarsky, petrochemický, energetický a textilný priemysel. Tieto zistenia sa podľa navrhovateľa vzťahujú aj na odvetvie pneumatík na osobné vozidlá a ľahké nákladné automobily.

(114) Okrem toho navrhovateľ pripomenul ďalšie podrobnosti týkajúce sa týchto prvkov, ktoré viedli k výrazným deformáciám.

(115) Po prvé, navrhovateľ tvrdil, že trh s pneumatikami na osobné vozidlá a ľahké nákladné automobily v Číne je zásobovaný do značnej miery podnikmi, ktoré vlastní, ovláda alebo nad ktorými vykonáva dozor vláda.

(116) Konkrétne navrhovateľ uviedol, že čínske hospodárstvo sa vo veľkej miere spolieha na štátom vlastnené podniky, ktoré zohrávajú strategickú úlohu pri udržiavaní štátnej kontroly. Štátom vlastnené podniky tvoria približne 25 % čínskeho HDP a sú sústredené v kritických odvetviach. Komisia pre správu aktív vo vlastníctve štátu a dohľad nad nimi (ďalej len „SASAC“) dohliada na štátom vlastnené podniky, pričom realizuje priemyselné plány a kontroluje podnikové zdroje, riadenie a personálne nominácie, a tým zabezpečuje dosahovanie cieľov strany. Táto všadeprítomná kontrola sa vzťahuje aj na odvetvie pneumatík a jeho dodávateľské a odberateľské odvetvia.

(117) Navrhovateľ zdôraznil, že v dodávateľských odvetviach, ako aj v samotnom odvetví výroby pneumatík majú štátom vlastnené podniky významnú kontrolu. Okrem petrochemického priemyslu patria medzi priemyselné odvetvia, v ktorých má Čína významné štátom vlastnené subjekty, aj odvetvie prírodného kaučuku a textilný priemysel. Niekoľko významných čínskych výrobcov pneumatík je priamo alebo nepriamo v držbe vládnych subjektov. Napríklad spoločnosť Shuangqian Tire Group Co. Ltd., ktorá vyrába pneumatiky na osobné vozidlá, je kontrolovaná štátom vlastneným podnikom a spoločnosť China National Tyre & Rubber Co. Ltd (ďalej len „CNRC“), jeden z najväčších čínskych výrobcov pneumatík, je dcérskou spoločnosťou spoločnosti SINOCHEM. Dokonca aj spoločnosti, ktoré nie sú vo väčšinovom vlastníctve štátu, ako napríklad Giti Tire Co. a Prinx Chengshan (Shandong) Tire Co. majú vo svojej kapitálovej štruktúre štátom vlastnené podniky. Táto všadeprítomná štátna kontrola v dodávateľských odvetviach a v samotnom odvetví výroby pneumatík zdôrazňuje značné deformácie trhových síl.

(118) Po druhé, navrhovateľ tvrdil, že vplyv vlády a Komunistickej strany Číny sa všade rozširuje do čínskych firiem, čo umožňuje zasahovanie štátu do cien a nákladov.

(119) Navrhovateľ poukázal na to, že Komunistická strana Číny vykonáva kontrolu nad spoločnosťami prostredníctvom v nich zriadených straníckych buniek, ktoré sú povinné v organizáciách s tromi alebo viacerými členmi strany. V štátom vlastnených podnikoch má Komunistická strana Číny významné právomoci, na základe ktorých vymenúva vedúcich pracovníkov a ovplyvňuje dôležité rozhodnutia. Okrem toho aj súkromné spoločnosti čelia čoraz väčšiemu tlaku na začlenenie vedúcej úlohy strany do svojich rozhodovacích procesov. Vplyv Komunistickej strany Číny sa posilňuje prostredníctvom politík, ako je kódex správy a riadenia spoločností z roku 2018 a stanovisko k posilneniu jednotného frontu z roku 2020 ([24]), ktorými sa podporuje vedúca úloha strany v súkromných podnikoch. Okrem toho systém Komunistickej strany Číny, ktorý je založený na zásade „dvojcestného vstupu a krížového menovania“, uľahčuje účasť členov strany vo vedení podnikov. V štátom vlastných podnikoch musia kľúčové výkonné funkcie zastávať členovia Komunistickej strany Číny, čím sa zabezpečuje vedúca úloha strany v riadení podnikov. Komunistická strana Číny kontroluje ľudské zdroje v štátom vlastnených podnikoch aj súkromných spoločnostiach, dohliada na personálne rozhodnutia a vedie databázy talentov s cieľom zosúladiť menovania s cieľmi strany.

(120) Navrhovateľ okrem toho poukázal na to, že v 14. národnom päťročnom pláne (ďalej len „päťročný plán“) sa kladie dôraz na dodržiavanie usmernení Komunistickej strany Číny a spoločnostiam sa ukladá povinnosť začleniť ideológiu strany do svojich činností. Priemyselné združenia ako CRIA a Čínska obchodná komora dovozcov a vývozcov kovov, nerastných surovín a chemických látok (ďalej len „CCCMC“) zabezpečujú, aby výrobcovia pneumatík a prepojené podniky dodržiavali štátne smernice. Združenie CRIA prostredníctvom svojich pobočiek a usmernení pôsobí ako most medzi stranou a vládou a spoločnosťami, čím podporuje vplyv Komunistickej strany Číny pri kontrole výkonnosti odvetvia. Súčasťou štruktúr týchto združení sú aj vedúci predstavitelia spriaznení s Komunistickou stranou Číny a straníckе organizácie.

([24]) Sekretariát Ústredného výboru Komunistickej strany Číny vydal stanoviská k posilneniu jednotného frontu súkromného hospodárstva v novej ére, 15. septembra 2020, k dispozícii na adrese: 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) Navrhovateľ ďalej uviedol, že u hlavných výrobcov pneumatík, ako napríklad Qingdao Doublestar, Shuangqian Tire Group Co., Ltd. a Sailun Group Co., sa prejavuje významný vplyv strany prostredníctvom vedúcich predstaviteľov spriaznených s Komunistickou stranou Číny a štátneho vlastníctva. Navrhovateľ zdôraznil, že všadeprítomnou štátnou a straníckou kontrolou sa obmedzuje schopnosť čínskych firiem nezávisle stanovovať ceny a náklady, keďže sú ovplyvňované netrhovými hľadiskami, ktoré sú v súlade s cieľmi Komunistickej strany Číny, čím sa vzďaľujú od normálnych trhových síl.

(122) Po tretie, navrhovateľ poukázal na to, že verejné politiky a opatrenia v Číne zvýhodňujú domácich dodávateľov a spôsobujú výrazné deformácie síl voľného trhu, a to aj v odvetví výroby pneumatík a jeho dodávateľskom reťazci. Čínska vláda vykonáva komplexné plánovanie prostredníctvom päťročných plánov vrátane plánov pre jednotlivé odvetvia, v ktorých sa stanovujú aj ciele v oblasti výroby, inovácií a ekologického rozvoja. V týchto plánoch sa uprednostňujú kľúčové dodávateľské odvetvia, ako je petrochemický priemysel, odvetvie prírodného kaučuku, oceliarsky priemysel a energetika, ako aj odberateľské odvetvia súvisiace s odvetvím výroby pneumatík.

(123) Navrhovateľ zdôraznil, že cieľom vládnych politík je uplatňovať väčšiu kontrolu nad odvetvím pneumatík. Uvedenými politikami sa strategicky podporuje rozvoj odvetvia, zabezpečuje sa súlad s cieľmi štátu a posilňuje sa vplyv vlády na všetkých úrovniach odvetvia. Päťročné plány sa špecificky zaoberajú odvetvím pneumatík, pričom toto odvetvia priamo využíva podporu zo strany čínskej vlády. Pneumatiky sú zahrnuté do rámca usmerňujúceho stanoviska k podpore vysokokvalitného rozvoja petrochemického a chemického priemyslu v rámci 14. päťročného plánu. V tomto usmerňujúcom stanovisku sa kladie dôraz nielen na pokrok v oblasti pneumatík prostredníctvom štandardizovanej digitálnej transformácie, predmetom jeho zamerania je aj zlepšenie technologických noriem a noriem kvality v celom odvetví. Vykonávanie uľahčujú priemyselné združenia, ako napríklad CRIA, ktoré pôsobia ako sprostredkovatelia medzi vládou a spoločnosťami vyrábajúcimi pneumatiky a zabezpečujú súlad so strategickými cieľmi uvedenými v usmerňujúcom stanovisku. Čínska vláda využíva výhodné verejné obstarávanie, finančnú podporu a ďalšie nástroje na zvýšenie konkurencieschopnosti doma vyrábaných pneumatík na zahraničných trhoch.

(124) Navrhovateľ ďalej poukázal na to, že provinčné vlády vydávajú nariadenia na podporu výrobcov pneumatík. Kľúčovým príkladom je 14. päťročný plán provincie Šan-tung, ktorého cieľom je konsolidovať podporu verejného sektora a posilniť schopnosti súkromných podnikov so zameraním na dodávateľský reťazec automobilového priemyslu a prideľovanie zdrojov. Provincia sa zamerala na automobilový priemysel prostredníctvom „synergie dodávateľského reťazca a schopnosti prideľovať zdroje“. Ďalšími zásahmi štátu sa priamo podporujú výrobcov pneumatík pri ich investíciách do výskumu a vývoja, iniciatívach v oblasti ekologizácie a zlepšovaní výrobného reťazca.

(125) Okrem toho navrhovateľ zdôraznil, že týmito politikami sa umelo znižujú výrobné náklady. Napríklad iniciatíva Jedno pásmo, jedna cesta podporuje dosah čínskych výrobcov pneumatík, poskytuje výhodné spôsoby vývozu a upevňuje ich trhovú pozíciu na svetovom trhu, ako aj v Číne.

(126) Po štvrté, navrhovateľ poukázal na neexistenciu, diskriminačné uplatňovanie alebo nedostatočné presadzovanie predpisov z oblasti čínskeho konkurzného práva, práva obchodných spoločností a majetkového práva. Navrhovateľ zdôraznil najmä umelé podporovanie finančne neudržateľných výrobcov pneumatík, ktorí na miestnej a medzinárodnej úrovni konkurujú zahraničným spoločnostiam vďaka podpore, ktorá im umožňuje vyhnúť sa konkurzu.

(127) Navrhovateľ poukázal aj na neexistenciu súkromného vlastníctva pôdy v Číne, kde prideľovanie pôdy kontroluje vláda a ovplyvňujú ho skôr politické hľadiská ako trhovo orientované rozhodnutia. To vedie k nespravodlivému zvýhodneniu štátom podporovaných spoločností vyrábajúcich pneumatiky, čím sa ďalej deformuje trh a oslabuje sa hospodárska súťaž na voľnom trhu v odvetví pneumatík.

(128) Po piate, navrhovateľ tvrdil, že mzdové náklady v Číne sú výrazne deformované, pričom uviedol, že v krajine pôsobí len jeden zákonom uznaný odborový zväz, ktorý kontroluje Komunistická strana Číny. Táto kontrola spolu s tým, že Čína neratifikovala kľúčové dohovory Medzinárodnej organizácie práce a uplatňuje reštriktívne pracovné praktiky, vedie k politickým zásahom, ktoré ovplyvňujú postupy stanovovania miezd, čo vedie k tomu, že mzdy sú riadené štátom, a nie trhom. Okrem toho systém registrácie domácností diskriminuje migrujúcich pracovníkov tým, že obmedzuje prístup k sociálnym a ekonomickým výhodám, čo ďalej deformuje náklady práce v rámci čínskeho hospodárstva.

(129) Po šieste, čínski výrobcovia pneumatík využívajú prístup k finančným prostriedkom poskytovaným inštitúciami, ktoré plnia ciele verejnej politiky alebo iným spôsobom nekonajú nezávisle od štátu. Nielenže sú hlavné banky v Číne vlastnené štátom, ale aj súkromné banky musia pri svojej činnosti zohľadňovať národné politiky. To vedie k tomu, že zvýhodnené investície sú smerované do „podporovaných" priemyselných sektorov. Navrhovateľ ilustroval tieto výhody pre čínskych výrobcov pneumatík poukázaním na zvýhodnené pôžičky a financovanie, ktoré získali spoločnosti ako Shanghai Huayi Group, Double Coin a Prinx Chengshan od verejných bánk, ako je Export-Import Bank of China a Bank of China. Okrem toho spoločnosti ako Doublestar udržiavajú silné väzby s bankami, ako je napríklad Bank of Communications, ktoré poskytli významnú podporu v podobe úverových liniek na investície a financovanie, čo poukazuje na politické motivácie týchto finančných inštitúcií.

(130) Navrhovateľ ďalej uviedol, že ratingy dlhopisov a úverové ratingy v Číne sú často nadhodnotené a systematicky prevyšujú ich medzinárodné ekvivalenty. Táto deformácia vyplýva z implicitných vládnych záruk poskytovaných „podporovaným" alebo inak určeným odvetviam, ktoré účinne zmierňujú riziko nesplatenia dlhopisov. Príkladom sú čínske úverové agentúry, ktoré udeľujú spoločnostiam výrazne vyššie ratingy ako uznávané medzinárodné agentúry a ponúkajú týmto spoločnostiam výhodnejšie úverové podmienky.

(131) Navrhovateľ celkovo uviedol, že celé čínske hospodárstvo je ovplyvnené výraznými deformáciami, ktoré sa následne vzťahujú aj na odvetvie pneumatík. Čínska vláda zasahuje na všetkých úrovniach dodávateľského reťazca pneumatík, čo vedie k situácii, keď sú vstupy, vstupy týchto vstupov atď. rôznymi spôsobmi ovplyvnené vládnymi deformáciami.

(132) Navrhovateľ na záver tvrdil, že v odvetví pneumatík sa vyskytujú výrazné deformácie podľa článku 2 ods. 6a základného nariadenia.

(133) Komisia preskúmala, či vzhľadom na existenciu výrazných deformácií v zmysle článku 2 ods. 6a písm. b) základného nariadenia je, resp. nie je vhodné použiť ceny a náklady na domácom trhu v Číne. Uvedená analýza bola zameraná na preskúmanie značného zasahovania vlády do hospodárstva Číny vo všeobecnosti, ale aj konkrétnej situácie na trhu v danom odvetví vrátane dotknutého výrobku.

(134) Komisia tak urobila na základe dôkazov dostupných v spise. Dôkazy v spise zahŕňali dôkazy obsiahnuté v správe, ktorá vychádza z verejne dostupných zdrojov. Komisia tieto dôkazové prvky ďalej doplnila o svoj vlastný výskum týkajúci sa rôznych kritérií relevantných na potvrdenie existencie výrazných deformácií v Číne.

3.2.1.1. Výrazné deformácie s vplyvom na ceny a náklady na domácom trhu v Číne

(135) Čínsky hospodársky systém je založený na koncepcii „socialistického trhového hospodárstva". Táto koncepcia je zakotvená v čínskej ústave a určuje spôsob správy hospodárskych záležitostí v Číne. Hlavnou zásadou je „socialistické verejné vlastníctvo výrobných prostriedkov, t. j. všeľudové vlastníctvo a kolektívne vlastníctvo pracujúceho ľudu" ([25]).

([25]) Správa – kapitola 2, s. 7.

(136) Štátne hospodárstvo sa považuje za „vedúcu silu národného hospodárstva“ a štát má mandát na „zabezpečenie jeho konsolidácie a rastu“ ([26]). Z politických dokumentov z roku 2024 preto vyplýva, že čínska vláda sa naďalej snaží „podporovať koncentráciu štátom vlastneného kapitálu v dôležitých priemyselných odvetviach […] a v perspektívnych strategických novovznikajúcich odvetviach“ ([27]) a „posilniť kapitálové injekcie na podporu vysokokvalitného rozvoja štátom vlastnených podnikov“ ([28]). Celkové nastavenie čínskeho hospodárstva preto nielenže umožňuje značné zasahovanie vlády do hospodárstva, ale takéto zasahovanie je výslovne nariadené. Koncepcia nadradenosti verejného vlastníctva nad súkromným vlastníctvom preniká celým právnym systémom a zdôrazňuje sa ako všeobecná zásada vo všetkých kľúčových právnych predpisoch.

(137) Najlepším príkladom je čínsky zákon o vlastníctve: odkazuje sa v ňom na primárne štádium socializmu a štát sa v ňom poveruje, aby presadzoval základný hospodársky systém, v ktorom zohráva dominantnú úlohu verejné vlastníctvo.

(138) Iné formy vlastníctva sú tolerované, pričom právny poriadok im umožňuje, aby sa rozvíjali popri štátnom vlastníctve ([29]). V súlade s tým sa v zákone o podpore rozvoja súkromného hospodárstva z roku 2025 (ďalej len „zákon o súkromnom hospodárstve“) ([30]) síce formálne uznávajú súkromné podniky ako „dôležitá súčasť socialistického trhového hospodárstva“, ale zároveň sa v ňom nariaďuje, že „súkromné hospodárske organizácie a ich prevádzkovatelia podporujú vedenie Komunistickej strany Číny, hlásia sa k socialistickému systému s čínskymi charakteristikami a aktívne sa podieľajú na budovaní socialistickej modernej veľmoci“ ([31]).

(139) V dôsledku toho hospodárske subjekty podliehajú – priamo alebo nepriamo – politickým usmerneniam, administratívnemu riadeniu a požiadavkám ideologického zosúladenia zo strany straníckо-štátnych inštitúcií, čím sa v konkurenčnom prostredí udržiavajú štrukturálne deformácie.

(140) Okrem toho, keďže podľa čínskeho práva sa socialistické trhové hospodárstvo rozvíja pod vedením Komunistickej strany Číny, štruktúry čínskeho štátu a Komunistickej strany Číny sú vzájomne prepojené na každej úrovni (právnej, inštitucionálnej a personálnej) a vytvárajú mimoriadne komplexnú štruktúru, v ktorej sa úlohy Komunistickej strany Číny a štátu nedajú oddeliť.

(141) Po zmene čínskej ústavy v marci 2018 sa na vedúcu úlohu Komunistickej strany Číny kladie ešte väčší dôraz, čo potvrdzuje aj text článku 1 ústavy.

(142) Za pôvodnú prvú vetu ustanovenia: „[s]ocialistické zriadenie je základným systémom Čínskej ľudovej republiky“, bola doplnená nová druhá veta, ktorá znie takto: „[u]rčujúcim prvkom socializmu charakteristického pre Čínu je vedúca úloha [Komunistickej strany Číny]“ ([32]). Je to názorný príklad nespochybňovanej a neustále rastúcej kontroly Komunistickej strany Číny nad hospodárskym systémom v Číne.

(143) Táto vedúca úloha a kontrola je neoddeliteľnou súčasťou čínskeho systému a výrazne presahuje to, čo je obvyklé v iných krajinách, v ktorých vlády uplatňujú všeobecnú makroekonomickú kontrolu, v rámci ktorej ale voľne pôsobia trhové sily.

(144) Čínsky štát uplatňuje intervenčnú hospodársku politiku pri plnení cieľov, ktoré sa zhodujú s politickou agendou stanovenou Komunistickou stranou Číny, a nezohľadňuje prevládajúce hospodárske podmienky na voľnom trhu ([33]). Intervenčné ekonomické nástroje uplatňované čínskymi orgánmi sú rôznorodé, zahŕňajú aj systém priemyselného plánovania a finančný systém a uplatňujú sa aj na úrovni regulačného prostredia.

([26]) Správa – kapitola 2, s. 7 – 8.
([27]) Pozri rozhodnutie Ústredného výboru Komunistickej strany Číny o komplexnom prehĺbení reformy a podpore modernizácie v čínskom štýle, bod II.5, k dispozícii na adrese: https://www.gov.cn/zhengce/202407/content_6963770.htm (stránka navštívená 11. novembra 2025).
([28]) Pozri stanovisko Štátnej rady k ďalšiemu zlepšeniu rozpočtového systému pre operácie s kapitálom vo vlastníctve štátu, k dispozícii na adrese: https://www.gov.cn/zhengce/content/202401/content_6924612.htm (stránka navštívená 11. novembra 2025).
([29]) Správa – kapitola 2, s. 10, 18.
([30]) Pozri na adrese: https://www.gov.cn/yaowen/liebiao/202504/content_7022018.htm (stránka navštívená 11. novembra 2025).
([31]) Tamže, článok 5.
([32]) K dispozícii na adrese: http://www.npc.gov.cn/zgrdw/englishnpc/Constitution/node_2825.htm (stránka navštívená 25. novembra 2025).
([33]) Správa – kapitola 2, s. 29 – 30.

(145) Po prvé, na úrovni celkovej administratívnej kontroly sa smerovanie čínskeho hospodárstva riadi komplexným systémom priemyselného plánovania, ktorý ovplyvňuje všetky hospodárske činnosti v krajine. Všetky tieto plány tvoria komplexnú a zložitú sústavu odvetvových a prierezových politík, ktorá je prítomná na všetkých úrovniach štátnej správy.

(146) Plány na úrovni provincií sú podrobné, zatiaľ čo v národných plánoch sa stanovujú širšie ciele. V plánoch sú vymedzené aj nástroje na podporu príslušných priemyselných odvetví/sektorov a časové rámce, v ktorých sa majú ciele dosiahnuť. Niektoré plány obsahujú výslovne stanovené výkonnostné ciele.

(147) Na základe týchto plánov sa jednotlivé priemyselné odvetvia, konkrétne druhy hospodárskych subjektov ([34]) a/alebo projekty zvolia za (pozitívne alebo negatívne) priority v súlade s prioritami vlády a priradia sa im konkrétne rozvojové ciele (modernizácia priemyslu, expanzia do zahraničia atď.).

(148) V roku 2025 Ústredný výbor Komunistickej strany Číny zverejnil analýzu, v ktorej potvrdil záväznosť plánov: „Vedecké formulovanie a účinná realizácia národných rozvojových plánov sú pre našu stranu dôležitým prostriedkom na efektívne vedenie hospodárskeho a sociálneho rozvoja. V praxi modernizácie Čína preskúmala a zaviedla inštitucionálne usporiadanie, v ktorom pod centralizovaným a jednotným vedením ústredného výboru strany plenárne zasadnutie ústredného výboru strany predloží návrh plánu, Štátna rada pripraví návrh osnovy plánu a Celočínske zhromaždenie ľudových zástupcov ho preskúma a schváli, pričom následne sa verejne oznámi a zrealizuje. Tým sa návrhy strany účinne menia na vôľu štátu a ľudu. Prostredníctvom tohto procesu sa hlavné strategické zámery ústredného výboru strany transformujú do právne záväzných plánov na účely ich celoštátnej realizácie.“ ([35])

(149) Hospodárske subjekty, tak súkromné, ako aj štátom vlastnené, musia preto efektívne prispôsobovať svoje podnikateľské činnosti reáliám, ktoré ukladá systém plánovania. Dôvodom nie je len záväznosť plánov, ale aj to, že príslušné čínske orgány na všetkých úrovniach verejnej správy sa pridržajú systému plánov a zodpovedajúcim spôsobom využívajú právomoci, ktoré im boli zverené, a nútia tak hospodárske subjekty, aby plnili priority stanovené v plánoch ([36]).

(150) Po druhé, na úrovni prideľovania finančných zdrojov dominujú finančnému systému Číny štátom vlastnené komerčné a politicky orientované banky, ktoré čínska vláda označila za „hlavnú silu slúžiacu reálnej ekonomike a poskytujúcu silnú podporu v záujme stability a dlhodobého rozvoja národného hospodárstva“ ([37]). Tieto banky musia pri vytváraní a vykonávaní svojich úverových politík postupovať v súlade s cieľmi priemyselnej politiky vlády namiesto toho, aby v prvom rade posúdili ekonomické prínosy daného projektu ([38]).

(151) To isté platí aj vo vzťahu k ostatným zložkám čínskeho finančného systému, ako napr. akciové trhy, trhy s dlhopismi, trhy so súkromným vlastným kapitálom atď. Ani tieto súčasti finančného sektora nie sú inštitucionálne a prevádzkovo zriadené tak, aby maximalizovali efektívne fungovanie finančných trhov, ale aby zabezpečovali kontrolu nad systémom a umožňovali zasahovanie zo strany štátu a Komunistickej strany Číny ([39]).

(152) Po tretie, pokiaľ ide o regulačné prostredie, zásahy štátu do hospodárstva majú viacero foriem.

([34]) Napríklad kategória takzvaných „malých gigantov“ (pozri správu – kapitola 2, s. 22), pre ktorú čínska vláda vyhlásila v roku 2024 pokračujúcu podporu „v rámci úsilia o presadzovanie novej industrializácie“, pozri na adrese: https://english.www.gov.cn/news/202406/19/content_WS6672c84ac6d0868f4e8e8531.html#:~:text=China%20will%20scale%20up%20support,of%20Industry%20and%20Information%20Technology (stránka navštívená 25. novembra 2025).

([35]) Pozri: https://www.qstheory.cn/20250428/e7943a2c8fef49efb520aa336197849c/c.html (stránka navštívená 25. novembra 2025).

([36]) Správa – kapitola 4, s. 57, 92.

([37]) Pozri na adrese: https://www.mof.gov.cn/zhengwuxinxi/caizhengxinwen/202503/t20250329_3961036.htm (stránka navštívená 11. novembra 2025).

([38]) Správa – kapitola 6, s. 149 – 150.

([39]) Správa – kapitola 6, s. 153 – 171.

(153) Napríklad pravidlá verejného obstarávania sa pravidelne používajú na dosahovanie politických cieľov, ktoré sú iné než ekonomická efektívnosť, čím oslabujú trhové zásady v tejto oblasti. V príslušných právnych predpisoch sa konkrétne stanovuje, že verejné obstarávanie sa má vykonávať tak, aby sa „dosiahli ciele politiky národného hospodárskeho a sociálneho rozvoja“ ([40]). Povaha týchto cieľov však nie je presne vymedzená, čo rozhodovacím orgánom ponecháva široký priestor na voľné rozhodovanie ([41]). Okrem toho sa v príslušných právnych predpisoch zachovávajú pravidlá, ktorými sa výslovne znevýhodňujú iné ako domáce výrobky tým, že sa stanovuje, že „z cenovej ponuky domáceho výrobku sa odpočíta 20 % z ceny a znížená cena sa zohľadní počas procesu hodnotenia“ ([42]). V dôsledku toho sa v rozhodnutiach v rámci verejného obstarávania uprednostňujú domáce výrobky a tieto rozhodnutia sa neprijímajú na základe voľného pôsobenia trhových síl.

(154) Podobne aj v oblasti investícií si čínska vláda udržiava značnú kontrolu nad smerovaním a veľkosťou štátnych aj súkromných investícií a značný vplyv v tomto ohľade. Orgány využívajú preverovanie investícií, ako aj rôzne investičné stimuly, obmedzenia a zákazy, ktoré im slúžia ako dôležitý nástroj na podporu cieľov priemyselnej politiky, ako je napr. zachovanie kontroly štátu nad kľúčovými sektormi alebo posilnenie domáceho výrobného odvetvia ([43]). Čínska vláda sa napríklad snaží „optimalizovať mechanizmus fungovania veľkých priemyselných fondov a dohľadu nad nimi s cieľom zabezpečiť, aby investičné smerovanie fondov bolo v súlade s požiadavkami národných stratégií“ ([44]). Ďalším príkladom kontroly čínskej vlády nad hospodárstvom prostredníctvom usmerňovania finančných zdrojov sú politiky uvedené v dokumente *Several Measures to Further Promote the Development of Private Investment* (Niekoľko opatrení na ďalšiu podporu rozvoja súkromných investícií) ([45]) z roku 2025. Podľa uvedených opatrení sa čínska vláda usiluje „zvýšiť zdroje z centrálneho rozpočtu na podporu kvalifikovaných súkromných investičných projektov a aktívne zohrávať riadiacu a vedúcu úlohu.“ Čínska vláda má takisto v úmysle „vhodne využívať nové politické finančné nástroje [a] podporiť množstvo kvalifikovaných súkromných investičných projektov v dôležitých priemyselných odvetviach a kľúčových oblastiach“ ([46]).

(155) Zásahy čínskej vlády do hospodárstva predstavujú „koordinované úsilie v oblasti fiškálnej, menovej, priemyselnej, cenovej politiky, politiky zamestnanosti a iných politík v súvislosti s realizáciou národných rozvojových plánov a hlavných stratégií“ ([47]).

(156) Možno teda zhrnúť, že čínsky hospodársky model sa zakladá na určitých základných axiómach, ktorými sa zaisťuje a podporuje široká škála zásahov vlády. Takéto značné zasahovanie vlády je v rozpore s voľným pôsobením trhových síl, v dôsledku čoho sa deformuje efektívne rozdeľovanie zdrojov v súlade s trhovými zásadami ([48]).

3.2.1.2. Výrazné deformácie podľa článku 2 ods. 6a písm. b) prvej zarážky základného nariadenia: príslušný trh zásobovaný do značnej miery podnikmi, ktoré vlastnia, ovládajú, nad ktorými vykonávajú dozor alebo ktoré usmerňujú orgány vyvážajúcej krajiny

(157) Podniky, ktoré vlastní, ovláda a/alebo nad ktorými vykonáva dozor alebo ktoré usmerňuje štát, predstavujú v Číne podstatnú časť hospodárstva.

([40]) Pozri usmernenia NDRC k plneniu hlavných povinností subjektov verejného obstarávania, článok 4, k dispozícii na adrese: https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/tz/202511/t20251111_1401536.html (stránka navštívená 12. novembra 2025).
([41]) Správa – kapitola 7, s. 204 – 205.
([42]) Pozri oznámenie Štátnej rady o vykonávaní národných noriem pre výrobky v súvislosti s verejným obstarávaním a iných súvisiacich politík, bod III, k dispozícii na adrese: https://www.gov.cn/zhengce/content/202509/content_7042999.htm (stránka navštívená 12. novembra 2025).
([43]) Správa – kapitola 8, s. 207 – 208, 242 – 243.
([44]) Pozri rozhodnutie Ústredného výboru Komunistickej strany Číny o komplexnom prehĺbení reformy a podpore modernizácie v čínskom štýle, bod III.9, k dispozícii na adrese: https://www.gov.cn/zhengce/202407/content_6963770.htm (stránka navštívená 11. novembra 2025).
([45]) Pozri na adrese: https://www.gov.cn/zhengce/content/202511/content_7047643.htm (stránka navštívená 11. novembra 2025).
([46]) Tamže, bod 11.
([47]) Tamže, bod V.16 (stránka navštívená 11. novembra 2025).
([48]) Správa – kapitola 2, s. 19 – 24, kapitola 4, s. 69, s. 99 – 100, kapitola 5, s. 130 – 131.

(158) Odvetvie dotknutého výrobku zásobujú najmä spoločnosti v súkromnom vlastníctve, ako napríklad spoločnosť Shandong Linglong Tire Co. ([49]), alebo spoločnosti s menšinovým podielom štátu, ako napríklad v skupine Sailun Group ([50]), v ktorej štát vlastní 1,18 % ([51]), alebo v skupine Zhongce Rubber Group ([52]), v ktorej štát vlastní 36 % ([53]).

(159) Okrem toho v mnohých spoločnostiach má štát nielen podiel, ale vykonáva nad nimi aj kontrolu, ako napríklad v spoločnosti Qingdao Double Star Co. Ltd. ([54]), v ktorej štát vlastní 41,35 % a ktorú kontroluje komisia SASAC mesta Čching-tao, alebo v spoločnosti Double Star Dongfeng Tire, dcérskej spoločnosti, ktorej 100 % vlastníkom je spoločnosť Qingdao Double Star Co. Ltd. ([55]) Ďalším príkladom je spoločnosť Guizhou Tyre Co. Ltd. ([56]), v ktorej štát vlastní 20,48 % a ktorú kontroluje ľudová vláda mesta Kuej-jang ([57]).

(160) Odvetvie dotknutého výrobku navyše zásobujú aj štátom vlastnené podniky, napríklad: CNRC ([58]), v držbe spoločností SINOCHEM (štátom vlastnený podnik pod kontrolou ústrednej komisie SASAC ([59])) a SINOPEC ([60]) (ďalší štátom vlastnený podnik pod kontrolou ústrednej komisie SASAC ([61])), ktoré sú poprednými výrobcami syntetického kaučuku, ktorý je kľúčovým vstupom na výrobu dotknutého výrobku ([62]).

(161) Zásahy Komunistickej strany Číny do prevádzkového rozhodovania sa stali normou nielen v štátom vlastnených podnikoch, ale aj v súkromných spoločnostiach ([63]), pričom Komunistická strana Číny si nárokuje vedúcu úlohu prakticky v každom aspekte hospodárstva krajiny. Vzhľadom na to, ako veľmi sa v Číne prelínajú štátne a stranícke štruktúry, vplyv štátu prostredníctvom štruktúr Komunistickej strany Číny v spoločnostiach skutočne vedie k tomu, že hospodárske subjekty sú pod kontrolou a politickým dohľadom vlády.

(162) Okrem toho sa na odvetvie dotknutého výrobku vzťahujú viaceré vládne politiky, ako napríklad usmerňujúce stanovisko ministerstva priemyslu a informačných technológií týkajúce sa podpory vysokokvalitného rozvoja chemického a petrochemického priemyslu počas 14. päťročného plánu, v ktorom sa v bode II.3 stanovuje zavádzanie „opatrení na zlepšenie kvality dodávok chemických látok. Zameriavanie sa na strategické novovznikajúce odvetvia […] a urýchľovanie vývoja […] vysokovýkonných kaučukových a plastových materiálov, […]. Zvýšenie podielu ekologických výrobkov v priemyselných odvetviach, ako sú […] pneumatiky, […]. Podporovanie podnikov, aby zlepšovali kvalitu výrobkov a vytvárali a podporovali značky.“ Okrem toho sa v bode V uvedeného usmerňujúceho stanoviska stanovuje vybudovanie „monitorovania odvetvového reťazca cez internet vzťahujúceho sa na voľne ložené výrobky, ako sú hnojivá a pneumatiky“ ([64]).

(163) Na odvetvie pneumatík sa vzťahujú aj politiky na úrovni provincií, ako napríklad 14. päťročný plán rozvoja chemického priemyslu provincie Šan-tung, v ktorom sa osobitne pre odvetvie pneumatík stanovuje toto: „[p]rísne vykonávať odvetvové politiky a odvetvové normy, integrovať a stiahnuť z činnosti podniky s ročnou výrobnou kapacitou nižšou ako 1,2 milióna celooceľových radiálnych pneumatík (okrem pneumatík pre strojové zariadenia,

([49]) Pozri na adrese: https://www.linglong.cn/ a https://www.linglong.cn/Upload/202505/20250524113047_5549.pdf, s. 81 (stránka navštívená 25. novembra 2025).
([50]) Pozri na adrese: https://www.sailungroup.com/ (stránka navštívená 25. novembra 2025).
([51]) Pozri výročnú správu skupiny Sailun Group za rok 2024, s. 93, k dispozícii na adrese: https://sailuns3.s3.cn-northwest-1.amazonaws.com.cn/upload/portal/20250429/039e9b432aecd14b5a5b934b0b0cf103.pdf (stránka navštívená 25. novembra 2025).
([52]) Pozri na adrese: https://www.zcrubber.com/ (stránka navštívená 6. októbra 2025).
([53]) Pozri výročnú správu skupiny Zhongce Rubber Group za rok 2024, s. 50, k dispozícii na adrese: https://file.finance.qq.com/finance/hs/pdf/2025/08/20/1224519453.pdf (stránka navštívená 25. novembra 2025).
([54]) Pozri výročnú správu spoločnosti Qingdao Double Star Co. Ltd. za rok 2024, s. 63, k dispozícii na adrese: https://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2025/2025-3/2025-03-28/10815489.PDF (stránka navštívená 6. októbra 2025).
([55]) Tamže, s. 159.
([56]) Pozri na adrese: https://www.gztyre.com/ (stránka navštívená 25. novembra 2025).
([57]) Pozri výročnú správu spoločnosti Guizhou Tyre Co. Ltd. za rok 2024, s. 76 a 78, k dispozícii na adrese: https://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2025/2025-4/2025-04-26/11007719.PDF (stránka navštívená 25. novembra 2025).
([58]) Pozri na adrese: https://rubber.chemchina.com/ (stránka navštívená 25. novembra 2025).
([59]) Pozri na adrese: http://www.sasac.gov.cn/n2588045/n27271785/n27271792/index.html (stránka navštívená 25. novembra 2025).
([60]) Pozri na adrese: http://www.sinopecgroup.com/group/ (stránka navštívená 25. novembra 2025).
([61]) Pozri na adrese: http://www.sasac.gov.cn/n2588045/n27271785/n27271792/index.html (stránka navštívená 6. októbra 2025).
([62]) Pozri https://pdf.dfcfw.com/pdf/H3_AP202312271615027520_1.pdf (stránka navštívená 25. novembra 2025).
([63]) Článok 33 stanov Komunistickej strany Číny, článok 19 čínskeho zákona o obchodných spoločnostiach, článok 5 zákona o súkromnom hospodárstve. Pozri aj správu – kapitola 3, s. 47 – 50.
([64]) Pozri: https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-04/08/content_5683972.htm (stránka navštívená 25. novembra 2025).

pneumatík používaných v letectve a bezdušových pneumatík so širokým profilom) a s kapacitou nižšou ako 5 miliónov polooceľových radiálnych pneumatík (okrem dojazdových pneumatík, špičkových pretekárskych pneumatík a pneumatík s ultranízkym profilom). […] V súlade s vývojom špičkových a segmentovaných trhov vyvíjať špičkové výrobky, ako sú pneumatiky s ultranízkym profilom, pneumatiky s plochým profilom, pneumatiky s nízkym valivým odporom, s nízkou hlučnosťou a dojazdové pneumatiky, rozšíriť výskum a vývoj a výrobu vysokovýkonných radiálnych pneumatík, ako sú inteligentné pneumatiky, bezpečnostné pneumatiky, pneumatiky s nízkym valivým odporom a pneumatiky vysoko odolné voči opotrebovaniu, aby sa zvýšila pridaná hodnota výrobkov a ich podiel na trhu. Posilniť odvetvové klastre výroby pneumatík na polostrove Šan-tung, ako aj v severnom Šan-tungu, posilniť prepojenia so zariadeniami poskytujúcimi podporu odvetviu, rozvinúť odvetvový klaster výroby kaučukových aditív v západnom Šan-tungu a rozšíriť odvetvový klaster zariadení na spracovanie kaučuku vo východnom Šan-tungu. Komplexne zlepšiť digitalizáciu, rozvoj siete a inteligentný rozvoj odvetvia pneumatík, podporiť výstavbu inteligentných tovární v odvetví pneumatík v celej provincii a vytvoriť internetovú cloudovú platformu pre odvetvie výroby pneumatík. Aktívne podporovať procesy výroby ekologických pneumatík, ako je chemická rafinácia kaučuku a technológia predvulkanizácie žiarením, podporovať druhotné používanie pneumatík, podporovať ekologickú pyrolýzu a technológiu regenerácie uhlíkových sadzí z odpadových pneumatík a podporovať ekologický obehový rozvoj odvetvia. […] Do roku 2025 dosiahne hodnota výroby odvetvia pneumatík 200 miliárd jüanov; osem spoločností vyrábajúcich pneumatiky zaznamená tržby vyššie ako 10 miliárd jüanov, pričom tržby viac ako dvoch z nich prekročia 20 miliárd jüanov a jedna až dve spoločnosti sa dostanú do prvej desiatky v celosvetovom odvetví pneumatík“ ([65]).

(164) Vládny dohľad a politická kontrola existujú aj na komunálnej úrovni. Príkladom je mesto Čangčun, známe ako „mesto automobilov“ ([66]), kde spoločnosť Shandong Linglong Tire Co. Ltd. podpísala investičnú dohodu vo výške 4,89 miliardy jüanov týkajúcu sa továrne s ročnou produkciou 14,2 milióna pneumatík. V súvislosti so zónou rozvoja automobilového odvetvia mesta Čangčun sa zdôrazňuje, že jej „úspechy sú výsledkom politického vedenia a silného vedúceho postavenia provinčného výboru strany, provinčnej vlády, mestského výboru strany a obecnej samosprávy [a] súdržnosti a inovácie pracovného výboru strany pre zónu rozvoja automobilového odvetvia“ ([67]).

(165) Kontrolu a politický dohľad vlády možno pozorovať aj na úrovni príslušných priemyselných združení ([68]).

(166) Napríklad združenie CRIA ([69]), ktorého členmi ([70]) sú spoločnosti Shandong Linglong Tire Co., Ltd, Sailun Group, Zhongce Rubber Group , CNRC, Qingdao Double Star Co. Ltd., Guizhou Tyre Co., Ltd., má 15 pobočiek a odborných výborov, z ktorých najväčšou je pobočka odvetvia pneumatík. Výroba pneumatík spoločnosťami, ktoré sú členmi pobočky odvetvia pneumatík, predstavuje približne 80 % čínskej domácej výroby pneumatík. Združenie CRIA má 62 riadiacich jednotiek, v rámci ktorých spoločnosť Zhongce Rubber Group Co., Ltd. zastáva predsednícku funkciu a spoločnosti Sailun Group Co., Ltd. a Linglong Tire Co., Ltd. podpredsednícke funkcie ([71]). Pobočka odvetvia pneumatík v rámci združenia CRIA sa riadi ustanoveniami stanov združenia, pričom za svoj cieľ považuje slúžiť členom, pôsobiť ako most medzi vládou a podnikmi a pod vedením generálneho združenia vykonávať rôzne úlohy ([72]).

(167) Podľa článku 3 stanov združenia CRIA sa organizácia „pridŕža celkového vedenia [Komunistickej strany Číny]. V súlade s ustanoveniami stanov [Komunistickej strany Číny] združenie zriaďuje organizáciu [Komunistickej strany Číny], vykonáva stranícku činnosť a zabezpečuje potrebné podmienky pre činnosť straníckej organizácie. Registračným a riadiacim orgánom združenia je ministerstvo pre občianske veci a orgánom zodpovedným za budovanie strany je stranícky výbor [ústrednej komisie SASAC]. Združenie prijíma obchodné vedenie, dohľad a riadenie zo strany registračného a riadiaceho orgánu a orgánu zodpovedného za budovanie strany, ako aj

([65]) Pozri: https://huanbao.bjx.com.cn/news/20211201/1191133.shtml (stránka navštívená 25. novembra 2025).
([66]) „Zo štatistík vyplýva, že automobilový priemysel v meste Čangčun dosiahol v roku 2021 hodnotu produkcie 614,3 miliardy jüanov, čo predstavuje 70,3 % celkovej hodnoty priemyselnej produkcie mesta. (…) Zóna hospodárskeho a technologického rozvoja automobilového odvetvia mesta Čangčun navyše poskytuje automobilovému odvetviu v meste silnú podporu v oblasti politiky, získavania talentov, logistiky a ďalších oblastí.“ Pozri: https://en.people.cn/n3/2023/0828/c90000-20064539.html (stránka navštívená 15. októbra 2025).
([67]) Pozri: https://changchun.ifeng.com/a/20200701/14287256_0.shtml (stránka navštívená 25. novembra 2025).
([68]) Správa – kapitola 2, s. 24 – 27.
([69]) Pozri: https://ccb.cria.org.cn/ (stránka navštívená 25. novembra 2025).
([70]) Pozri: https://www.cria.org.cn/c/member (stránka navštívená 25. novembra 2025).
([71]) Pozri: https://tyre.cria.org.cn/c/id/1772857864279343106 (stránka navštívená 25. novembra 2025).
([72]) Tamže.

príslušného administratívneho útvaru zodpovedného za riadenie odvetvia.“ ([73]) V článku 36 sa ďalej uvádza, že osoby poverené vedením združenia musia spĺňať podmienky, ako napríklad „[p]odriadiť sa vedeniu [Komunistickej strany Číny], podporovať socializmus s čínskymi charakteristikami, rozhodne uplatňovať líniu, zásady a politiky strany a vyznačovať sa dobrými politickými kvalitami“ ([74]).

(168) V dôsledku toho sa výrobcom v odvetví dotknutého výrobku, ktorí sú v súkromnom vlastníctve, bráni v prevádzke za trhových podmienok. Politickému dohľadu a usmerneniu totiž podliehajú tak verejné, ako aj súkromné podniky v odvetví.

3.2.1.3. Výrazné deformácie podľa článku 2 ods. 6a písm. b) druhej zarážky základného nariadenia: prítomnosť štátu vo firmách, ktorá mu umožňuje zasahovať do cien alebo nákladov

(169) Čínska vláda môže zasahovať do cien a nákladov prostredníctvom prítomnosti štátu v podnikoch. Bunky Komunistickej strany Číny v podnikoch, a to štátnych, ako aj súkromných, sú vskutku dôležitým kanálom, cez ktorý môže štát zasahovať do obchodných rozhodnutí.

(170) Podľa článku 17 čínskeho zákona o obchodných spoločnostiach sa má v každej spoločnosti zriadiť podniková organizácia Komunistickej strany Číny (s najmenej troma členmi Komunistickej strany Číny, ako sa uvádza v článku 30 stanov strany ([75])), pričom daná spoločnosť je povinná zabezpečiť na činnosť tejto straníckej organizácie potrebné podmienky.

(171) Táto požiadavka podľa všetkého nebola v minulosti vždy dodržiavaná ani striktne presadzovaná. Komunistická strana Číny si však najmenej od roku 2016 uplatňuje svoje požiadavky na kontrolu obchodných rozhodnutí v spoločnostiach s tým, že ide o politickú zásadu ([76]), vrátane vyvíjania tlaku na súkromné spoločnosti, aby na prvé miesto kládli „patriotizmus“ a dodržiavali stranícku disciplínu ([77]).

(172) Podľa informácií z roku 2017 už vtedy pôsobili stranícke bunky v 70 % z približne 1,86 milióna súkromných spoločností, pričom sa vyvíja čoraz väčší tlak, aby tieto organizácie Komunistickej strany Číny mali pri obchodných rozhodnutiach spoločností, v ktorých pôsobia, posledné slovo ([78]). Podobné odhady sa uvádzali v roku 2022 ([79]). Tieto pravidlá sa uplatňujú všeobecne v celom čínskom hospodárstve, vo všetkých jeho odvetviach vrátane výrobcov dotknutého výrobku a dodávateľov ich vstupov.

(173) Okrem toho bol 15. septembra 2020 uverejnený dokument s názvom Usmernenia sekretariátu Ústredného výboru Komunistickej strany Číny k zintenzívneniu práce jednotného frontu v súkromnom sektore pre novú éru ([80]) (ďalej len „usmernenia“), v ktorom sa ešte viac rozšírila úloha straníckych výborov v súkromných podnikoch.

(174) V oddiele II.4 usmernení sa uvádza: „[m]usíme zvýšiť celkovú kapacitu strany pri riadení práce jednotného frontu v súkromnom sektore a efektívne zintenzívniť prácu v tejto oblasti“; v oddiele III.6 sa uvádza: „[m]usíme ešte viac zintenzívniť budovanie strany v súkromných podnikoch a zabezpečiť, aby stranícke bunky efektívne plnili svoju úlohu pevnosti a členovia strany svoje povinnosti ako predvoj a priekopníci.“ V usmerneniach sa teda zdôrazňuje úloha Komunistickej strany Číny v spoločnostiach a iných subjektoch súkromného sektora a ich cieľom je túto úlohu posilniť ([81]).

([73]) Pozri: https://www.cria.org.cn/c/id/1760859134713970690 (stránka navštívená 25. novembra 2025).
([74]) Tamže.
([75]) Správa – kapitola 3, s. 40.
([76]) Pozri napríklad: Blanchette, J., –Xi's Gamble: *The Race to Consolidate Power and Stave off Disaster*, Foreign Affairs, zv. 100, č. 4, júl/august 2021, s. 10 – 19.
([77]) Správa – kapitola 3, s. 41.
([78]) K dispozícii na adrese: https://www.reuters.com/article/us-china-congress-companies-idUSKCN1B40JU (stránka navštívená 25. novembra 2025).
([79]) K dispozícii na adrese: 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 (stránka navštívená 25. novembra 2025).
([80]) Usmernenia sekretariátu Ústredného výboru Komunistickej strany Číny k zintenzívneniu práce jednotného frontu v súkromnom sektore pre novú éru: www.gov.cn/zhengce/2020-09/15/content_5543685.htm (stránka navštívená 25. novembra 2025).
([81]) Financial Times (2020), *Chinese Communist Party asserts greater control over private enterprise* (Komunistická strana Číny presadzuje väčšiu kontrolu nad súkromnými podnikmi): https://on.ft.com/3mYxP4j (stránka navštívená 25. novembra 2025).

(175) Pri prešetrovaní sa potvrdilo, že prieniky medzi manažérskymi pozíciami a členstvom v Komunistickej strane Číny/straníckymi funkciami existujú aj v odvetví pneumatík. Ako príklad možno uviesť, že predseda predstavenstva spoločnosti SINOCHEM je zároveň tajomníkom straníckeho výboru spoločnosti SINOCHEM a generálny riaditeľ tejto spoločnosti je zástupcom tajomníka jej straníckeho výboru ([82]). Podobne predseda spoločnosti Qingdao Double Star Co. Ltd. pôsobí aj ako tajomník straníckeho výboru spoločnosti a podpredseda spoločnosti zastáva pozíciu zástupcu tajomníka jej straníckeho výboru ([83]). Predseda predstavenstva spoločnosti Guizhou Tyre Co., Ltd. zastáva aj pozíciu tajomníka straníckeho výboru ([84]).

(176) Spoločnosti vyrábajúce pneumatiky ďalej výslovne uvádzajú aj vplyv Komunistickej strany Číny na svoje konanie. Napríklad spoločnosť Qingdao Double Star Co. Ltd. vo svojej výročnej správe za rok 2024 uvádza: „Počas vykazovaného obdobia spoločnosť trvala na využívaní vysokokvalitného budovania strany v záujme vedenia vysokokvalitného rozvoja“ a zabezpečila „vedenie budovania strany na podporu vysokokvalitného rozvoja: [spoločnosť] [p]osilnila vedenie budovania strany, sústredila sa na hlavné povinnosti a hlavnú činnosť, uskutočnila dôkladné vzdelávanie zamerané na Si Ťin-pchingovu myšlienku o socializme s čínskymi charakteristikami pre novú éru, podporovala inovatívne teoretické úspechy strany v záujme usmerňovania rozvoj podnikania spoločnosti, […] budovala priekopnícky tím vo výrobe, vedeckom výskume, marketingu a riadení a začlenila budovanie strany do každodennej činnosti“ ([85]). Podobne spoločnosť Guizhou Tyre Co., Ltd. uvádza, že „[a]ko štátom vlastnená holdingová spoločnosť sa spoločnosť vždy riadi neochvejným vedením strany nad štátom vlastnenými podnikmi. V stanovách sa jednoznačne vymedzuje právne postavenie straníckej organizácie v správe a riadení spoločnosti a začleňuje sa vedenie strany do všetkých aspektov správy a riadenia spoločnosti.“ ([86])

(177) Prítomnosť štátu vo firmách v odvetví výroby pneumatík a v iných odvetviach (ako je finančný sektor a odvetvie vstupov) preto umožňuje čínskej vláde zasahovať do cien a nákladov.

3.2.1.4. Výrazné deformácie podľa článku 2 ods. 6a písm. b) tretej zarážky základného nariadenia: diskriminačné verejné politiky alebo opatrenia v prospech domácich dodávateľov alebo iné ovplyvňovanie síl voľného trhu

(178) Smerovanie čínskeho hospodárstva je do značnej miery určované prepracovaným systémom plánovania, v ktorom sa stanovujú priority a určujú ciele, na ktoré sa musia ústredné štátne orgány a provinčné a miestne samosprávy zamerať. Príslušné plány pritom existujú na všetkých úrovniach štátnej správy a pokrývajú prakticky všetky hospodárske odvetvia. Ciele stanovené plánovacími nástrojmi sú záväzné a orgány na každej správnej úrovni monitorujú plnenie plánov príslušnými orgánmi štátnej správy na nižšej úrovni.

(179) Z celkového hľadiska tento systém plánovania v Číne vedie k tomu, že zdroje smerujú do odvetví, ktoré vláda určila za strategické, resp. inak politicky významné, namiesto toho, aby boli prideľované v súlade s trhovými silami ([87]).

(180) Čínske orgány zaviedli viaceré politiky, ktoré usmerňujú fungovanie odvetvia dotknutého výrobku.

([82]) Pozri: https://www.sinochem.com/sinochem/guwm/zlzz/gltd/A031002002003Gone1.html (stránka navštívená 11. novembra 2025).

([83]) Pozri: Výročná správa spoločnosť Qingdao Double Star Co. Ltd. za rok 2024, s. 36, k dispozícii na adrese: https://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2025/2025-3/2025-03-28/10815489.PDF (stránka navštívená 25. novembra 2025).

([84]) Pozri výročnú správu spoločnosti Guizhou Tyre Co. Ltd. za rok 2024, s. 44, k dispozícii na adrese: https://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2025/2025-4/2025-04-26/11007719.PDF (stránka navštívená 25. novembra 2025).

([85]) Pozri výročnú správu spoločnosti Qingdao Double Star Co. Ltd. za rok 2024, s. 14, k dispozícii na adrese: https://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2025/2025-3/2025-03-28/10815489.PDF (stránka navštívená 25. novembra 2025).

([86]) Pozri výročnú správu spoločnosti Guizhou Tyre Co Ltd. za rok 2023, s. 41, k dispozícii na adrese: https://pdf.dfcfw.com/pdf/H2_AN202404151630237833_1.pdf?1713215477000.pdf (stránka navštívená 25. novembra 2025).

([87]) Správa – kapitola 4, s. 56 – 57, 99 – 100.

(181) Cieľom 14. päťročného plánu rozvoja odvetvia surovín ([88]) je dosiahnuť prelomové inovácie v kľúčových kategóriách surovín „[z]ameriavaním sa na kľúčové oblasti použitia, ako je […] bionický syntetický kaučuk“ ([89]). Ďalšie ustanovenia špecifické pre odvetvie pneumatík sú zahrnuté aj do usmerňujúceho stanoviska ministerstva priemyslu a informačných technológií týkajúceho sa podpory vysokokvalitného rozvoja chemického a petrochemického priemyslu počas 14. päťročného plánu a do 14. päťročného plánu rozvoja chemického priemyslu provincie Šan-tung.

(182) Podobne na provinčnej úrovni majú podľa 14. päťročného plánu rozvoja odvetvia nových materiálov provincie An-chuej ([90]) vládne orgány za úlohu vytvoriť priemyselnú štruktúru tohto odvetvia takto: „[z]ameriavaním sa na odvetvia automobilov, elektroniky vysokorýchlostných železníc, letectva, kozmonautiky a jadrovej energetiky a využívaním priemyselných základní v An-čchingu, Chuaj-nane a na ďalších miestach, ako aj zvyšovaním intenzity výskumu a vývoja a inovácií a intenzívnym vyvíjaním výrobkov z kaučukového materiálu so špeciálnymi vlastnosťami a procesmi, ako je odolnosť voči vysokým a nízkym teplotám, odolnosť voči starnutiu, odolnosť voči ablácii, odolnosť voči chemickým médiám, odolnosť voči poveternostným vplyvom, odolnosť voči ozónu, odolnosť voči elektrickému oblúku atď.“ V zozname kľúčových výrobkov sa v pláne uvádza aj „hydrogenovaný nitrilový kaučuk, brómovaný nitrilový kaučuk, roztokom polymerizovaný styrén-butadiénový kaučuk, izoprénový kaučuk a jeho monoméry, akrylátový kaučuk, špeciálny kaučuk obsahujúci fluór, fluórsilikónový kaučuk, silikónový kaučuk izolujúci elektrinu“ a v zozname prelomových technológií „[t]echnológia hydrogenácie nitrilového kaučuku, technológia prípravy karboxylového nitrilového kaučuku, technológia výroby funkcionalizovaného S-SBR, energeticky úsporná technológia sušenia syntetického kaučuku, technológia koncentrácie emulznej polymerizácie, technológia náhrady aditív šetrná k životnému prostrediu atď“. ([91])

(183) Podobne 14. päťročný plán rozvoja odvetvia surovín provincie Kan-su ([92]) obsahuje oddiel o „priemysle čistých chemikálií“, v ktorom sa stanovuje, že „[d]o roku 2025 bude snahou dosiahnuť priemyselnú výrobu tohto odvetvia v celkovej hodnote 50 miliárd jüanov“ a že v oblasti syntetického kaučuku je cieľom „[o]pierať sa o nosné podniky [a] intenzívne vyvíjať ekologicky šetrné kaučukové aditíva, urýchľovače vulkanizácie kaučuku radu CBS/MBS, sírouhlík, nerozpustnú síru,vysokokvalitné uhlíkové sadze a iné výrobky“ a v oblasti nových pokročilých petrochemických materiálov „[o]pierať sa o nosné podniky [a] zlepšiť úroveň a kapacitu provincie Kan-su v oblasti špeciálnych technických plastov, špeciálneho syntetického kaučuku [atď.]“ a „[i]ntenzívne vyvíjať kľúčové strategické nové materiály“. V oblasti petrochemických výrobkov „vyvíjať technické plasty, špeciálny syntetický kaučuk, špeciálne vlákna, biologicky rozložiteľné vysokovýkonné materiály a vysokovýkonné kompozitné materiály“.

(184) V 14. päťročnom pláne provincie Kan-su sa medzi kľúčovými projektmi uvádza aj petrochemická spoločnosť PetroChina Lanzhou Petrochemical Company a výstavba novej špeciálnej jednotky na výrobu nitrilového kaučuku s kapacitou 35 000 ton ročne, ktorá zahŕňa najmä jednotku chemickej prípravy, polymerizačnú jednotku, jednotku na regeneráciu monoméru, skladovanie suspenzie, miešanie a koagulačné sušenie a balenie atď. v celkovej hodnote investícií viac ako 84 miliónov jüanov ([93]). V 14. päťročnom pláne vysokokvalitného rozvoja petrochemického priemyslu provincie Ťiang-si ([94]) sa uvádza, že „[budeme…] rozširovať rozsah použitia […] organokremičitých výrobkov, ako je silikónový olej, silikónový kaučuk, […] a biele sadze. Posilníme výskum, vývoj a výrobu nových chemických materiálov a budeme intenzívne vyvíjať špičkové nové materiály, ako je špeciálny kaučuk […]“. V súvislosti so špeciálnym kaučukom sa v pláne uvádza aj to, že vláda sa bude „zameriavať na vývoj roztokového styrén-butadiénového kaučuku […], hydrogenovaného nitrilového kaučuku, halogénovaného butylového kaučuku, hydrogenovaných styrénových termoplastických elastomérov (HSBC), izoprénového kaučuku […], termoplastického vulkanizátu, etylén-propylénového kaučuku […] atď.“

([88]) Pozri: https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/202112/29/5665166/files/90c1c79a00b44c67b59c29392476c862.pdf (stránka navštívená 25. novembra 2025).
([89]) Tamže.
([90]) 14. päťročný plán provincie An-chuej v oblasti rozvoja priemyslu nových materiálov, uverejnený 28. februára 2022, oddiel III, tabuľka 6.
([91]) Tamže.
([92]) Pozri na adrese: https://gxt.gansu.gov.cn/gxt/c106992/202201/1959993/files/bc8a41db8b904e55b5bd7017eb42d119.pdf (stránka navštívená 25. novembra 2025).
([93]) Tamže.
([94]) Pozri: https://huanbao.bjx.com.cn/news/20211115/1187880.shtml (stránka navštívená 25. novembra 2025).

(185) V 14. päťročnom pláne rozvoja petrochemického priemyslu provincie Ťi-lin ([95]) sa ďalej stanovuje, že vláda bude „plne podporovať rozvoj priemyslu nových chemických materiálov, ako sú technické plasty, špeciálny syntetický kaučuk a vysokovýkonné vlákna, rozšíri rozsah použitia nových chemických materiálov v oblasti automobilov, železničnej dopravy, letectva a kozmonautiky atď. a podnieti kvalitný rozvoj systému petrochemického priemyslu v našej provincii“, ako aj „[p]osilní […] etylénpropylénový kaučuk a palivový etanol, vylepší špeciálne uhlíkové vlákna, vysoko aktívny polyizobutylén, špeciálne kaučukové a plastové materiály a iné špeciálne výrobky, […] a vytvorí tri hlavné konkurencieschopné odvetvia syntetických živíc, syntetického kaučuku a základných organických chemických surovín, zvýši konkurencieschopnosť a endogénnu dynamiku rozvoja petrochemického priemyslu a pomôže kultivovať klastre výroby konkurencieschopných výrobkov a špecifické výrobné reťazce“.

(186) Celkovo možno zhrnúť, že čínska vláda má zavedené opatrenia, ktorými môže hospodárske subjekty prinútiť, aby sa riadili cieľmi verejnej politiky týkajúcimi sa odvetvia. Prostredníctvom týchto opatrení čínska vláda usmerňuje a riadi prakticky každý aspekt rozvoja a fungovania odvetvia, ako aj výrobné vstupy. Takéto opatrenia bránia voľnému fungovaniu trhových síl.

3.2.1.5. Výrazné deformácie podľa článku 2 ods. 6a písm. b) štvrtej zarážky základného nariadenia: neexistencia, diskriminačné uplatňovanie alebo nedostatočné presadzovanie predpisov z oblasti konkurzného práva, práva obchodných spoločností alebo majetkového práva

(187) Podľa informácií v spise čínsky konkurzný systém nie je dostatočný, pokiaľ ide o plnenie jeho hlavných funkcií, ako napr. spravodlivé uspokojenie pohľadávok a dlhov a zabezpečenie oprávnených nárokov a záujmov veriteľov a dlžníkov. Príčinou je podľa všetkého skutočnosť, že aj keď čínske konkurzné právo formálne vychádza zo zásad podobných tým, ktoré sa uplatňujú v zodpovedajúcich právnych predpisoch v krajinách iných ako Čína, čínsky systém sa vyznačuje systematicky neuspokojivým presadzovaním práva.

(188) Počet konkurzov zostáva tradične nízky v pomere k veľkosti hospodárstva krajiny, a to v neposlednom rade aj z dôvodu, že insolvenčné konania sú poznačené viacerými nedostatkami, ktoré v praxi pôsobia odrádzajúco pri podávaní žiadosti o konkurz. Okrem toho štát stále zohráva silnú a aktívnu úlohu v insolvenčnom konaní a nezriedka priamo ovplyvňuje jeho výsledok ([96]), pričom sa uvádza, že tieto konania sú často netransparentné a vedú k diskriminačným praktikám ([97]).

(189) Nedostatky v systéme vlastníckych práv sú okrem toho obzvlášť zreteľné vo vzťahu k vlastníctvu pozemkov a k právam na užívanie pôdy v Číne ([98]). Všetku pôdu vlastní štát (pozemky na vidieku sú v kolektívnom vlastníctve a mestské pozemky vo vlastníctve štátu) a jej prideľovanie závisí výlučne od štátu. V krajine existujú právne ustanovenia, ktorých cieľom je udeľovať práva na užívanie pôdy transparentným spôsobom a za trhové ceny, napr. zavedením ponukových konaní. Tieto ustanovenia sa však často nedodržiavajú a niektorí kupujúci získavajú pôdu zadarmo alebo za sadzby, ktoré sú nižšie ako trhové ([99]). Okrem toho sa v rozhodnutí Ústredného výboru Komunistickej strany Číny o komplexnom prehĺbení reformy a podpore modernizácie v čínskom štýle z roku 2024 nariaďuje „zlepšiť systém správy pozemkov, aby sa zabezpečilo jeho účinné prepojenie s makroekonomickými politikami a regionálnym rozvojom a aby sa uprednostnilo rozumné využívanie pozemkov pre vedúce priemyselné odvetvia a veľké projekty“ ([100]). V dôsledku toho orgány pri prideľovaní pozemkov často sledujú konkrétne politické ciele vrátane vykonávania hospodárskych plánov ([101]).

([95]) Pozri: http://gxt.jl.gov.cn/xxgk/zcwj/sgxtwj/202109/t20210914_8217060.html (stránka navštívená 25. novembra 2025).
([96]) Správa – kapitola 6, s. 171 – 179.
([97]) Pozri: https://www.reuters.com/world/china/chinas-murky-bankruptcies-expose-hazards-foreign-investors-2025-04-15/ (stránka navštívená 17. novembra 2025).
([98]) Správa – kapitola 9, s. 260 – 261.
([99]) Správa – kapitola 9, s. 257 – 260.
([100]) Pozri oddiel IV.23, k dispozícii na adrese: https://www.gov.cn/zhengce/202407/content_6963770.htm (stránka navštívená 18. novembra 2025).
([101]) Správa – kapitola 9, s. 252 – 254.

(190) Na výrobcov dotknutého výrobku sa veľmi podobne ako na iné odvetvia čínskeho hospodárstva vzťahuje všeobecný režim čínskych predpisov z oblasti konkurzného práva, práva obchodných spoločností a majetkového práva. To má za následok, že aj tieto spoločnosti sú vystavené deformáciám zhora, ktoré vyplývajú z diskriminačného uplatňovania alebo nedostatočného presadzovania právnych predpisov o konkurze a majetku. Tieto úvahy sa na základe dostupných dôkazov javia ako úplne uplatniteľné aj v priemyselnom odvetví pneumatík. Zo súčasného prešetrovania nevyplynuli žiadne skutočnosti, ktoré by tieto zistenia spochybňovali.

(191) So zreteľom na uvedené skutočnosti Komisia dospela k záveru, že došlo k diskriminačnému uplatňovaniu alebo nedostatočnému presadzovaniu predpisov v oblasti konkurzného a majetkového práva v odvetví dotknutého výrobku.

3.2.1.6. Výrazné deformácie podľa článku 2 ods. 6a písm. b) piatej zarážky základného nariadenia: deformácia mzdových nákladov

(192) Systém miezd založených na trhových princípoch sa v Číne nemôže naplno rozvíjať, pretože pracovníkom a zamestnávateľom sa bráni vo výkone ich práv na kolektívne organizovanie sa. Čína neratifikovala viacero základných dohovorov Medzinárodnej organizácie práce, a to najmä dohovorov súvisiacich so slobodou združovania a s kolektívnym vyjednávaním ([102]).

(193) Podľa celoštátneho práva pôsobí len jedna odborová organizácia. Táto organizácia však nie je nezávislá od štátnych orgánov a jej zapájanie sa do kolektívneho vyjednávania a ochrany práv pracovníkov je stále len rudimentárne ([103]). Mobilitu čínskej pracovnej sily okrem toho sťažuje aj systém registrácie domácností, ktorý obmedzuje prístup k plnej škále dávok sociálneho zabezpečenia a iných dávok len na miestnych obyvateľov v danej správnej oblasti.

(194) Vedie to zvyčajne k tomu, že pracovníci, ktorí nemajú bydlisko registrované v danej lokalite, majú krehkú pozíciu v zamestnaní a nižší príjem než držitelia miestnej registrácie bydliska ([104]). Na základe týchto zistení možno konštatovať, že dochádza k deformácii mzdových nákladov v Číne.

(195) Neboli predložené žiadne dôkazy, podľa ktorých by odvetvie pneumatík nepodliehalo opísanému čínskemu systému pracovného práva. Odvetvie teda ovplyvňujú deformácie mzdových nákladov priamo (pri výrobe dotknutého výrobku alebo hlavných surovín potrebných na jeho výrobu), ako aj nepriamo (pri prístupe ku kapitálu alebo k vstupom od spoločností, ktoré podliehajú rovnakému systému v oblasti pracovného práva v Číne).

3.2.1.7. Výrazné deformácie podľa článku 2 ods. 6a písm. b) šiestej zarážky základného nariadenia: prístup k finančným prostriedkom poskytovaným inštitúciami, ktoré plnia ciele verejnej politiky alebo iným spôsobom nekonajú nezávisle od štátu

(196) Prístup obchodných subjektov ku kapitálu v Číne je poznačený rôznymi deformáciami. Po prvé, čínsky finančný systém sa vyznačuje silným postavením štátom vlastnených bánk ([105]), ktoré pri poskytovaní prístupu k financovaniu zohľadňujú iné kritériá než hospodársku životaschopnosť projektu. Podobne ako štátom vlastnené nefinančné podniky aj banky sú stále prepojené so štátom, a to nielen prostredníctvom vlastníckych, ale aj osobných vzťahov (vrcholové vedenie vo veľkých štátom vlastnených finančných inštitúciách v konečnom dôsledku vymenúva Komunistická strana Číny) ([106]), a pravidelne vykonávajú verejné politiky, ktoré skoncipovala čínska vláda.

(197) Banky si takýmto spôsobom plnia svoju výslovnú zákonnú povinnosť vykonávať svoju podnikateľskú činnosť v súlade s potrebami národného hospodárskeho a sociálneho rozvoja a na základe usmernení priemyselných politík štátu ([107]). Aj keď treba uznať, že rôzne právne ustanovenia odkazujú na nutnosť dodržiavať obvyklé bankové postupy a prudenciálne pravidlá, ako napr. nutnosť posúdenia úverovej bonity dlžníka, z veľmi presvedčivých dôkazov vrátane zistení v rámci prešetrovaní na ochranu obchodu vyplýva, že tieto ustanovenia zohrávajú pri uplatňovaní týchto rôznych právnych nástrojov len vedľajšiu úlohu.

([102]) Správa – kapitola 13, s. 360 – 361, 364 – 370.
([103]) Správa – kapitola 13, s. 366.
([104]) Správa – kapitola 13, s. 370 – 373.
([105]) Správa – kapitola 6, s. 137 – 140.
([106]) Správa – kapitola 6, s. 146 – 149.
([107]) Správa – kapitola 6, s. 149.

(198) Napríklad čínska vláda objasnila, že Komunistická strana Číny musí dohliadať aj na rozhodnutia súkromných komerčných bánk, ktoré musia zostať v súlade s národnými politikami. Jedným z troch zastrešujúcich cieľov štátu vo vzťahu k riadeniu bánk je v súčasnosti posilniť vedúcu úlohu strany v odvetví bankovníctva a poisťovníctva, a to aj vo vzťahu k otázkam prevádzky a riadenia ([108]). V prípade kritérií na hodnotenie výkonu komerčných bánk sa teraz konkrétne musí zohľadňovať, ako subjekty „slúžia cieľom národného rozvoja a reálnej ekonomike“, a najmä ako „slúžia strategickým a novovznikajúcim odvetviam“ ([109]).

(199) Konkrétnejšie, podľa usmerňujúceho stanoviska k finančnej podpore novej industrializácie z roku 2025, ktoré vydala Čínska ľudová banka spolu s ministerstvom priemyslu a informačných technológií, ministerstvom financií, Národnou komisiou pre rozvoj a reformy a ďalšími vládnymi orgánmi, sa čínska vláda takisto snaží „viesť finančné inštitúcie k využívaniu diverzifikovaných nástrojov, ako sú pôžičky, dlhopisy, kapitálové nástroje a poistenie s cieľom poskytovať komplexné finančné služby veľkým podnikom a dôležitým podporným podnikom pôsobiacim v rámci kľúčových priemyselných reťazcov, poskytovať finančné riešenia pre stabilnú prevádzku podnikov ovplyvnených vonkajšími vplyvmi a podporovať súkromné podniky, aby sa aktívne podieľali na nezávislej a kontrolovateľnej výstavbe priemyselných reťazcov“ ([110]).

(200) Dlhopisové a úverové ratingy sú navyše často skreslené, a to z viacerých dôvodov, okrem iného aj preto, že posúdenie rizika je ovplyvnené strategickým významom firmy pre čínsku vládu a silou implicitnej vládnej záruky ([111]). Túto situáciu ešte zhoršujú ďalšie pravidlá, na základe ktorých sa financie smerujú do odvetví, ktoré vláda označila za podporované alebo inak významné ([112]). To má za následok zvýhodnené poskytovanie úverov štátom vlastneným podnikom, veľkým a náležite prepojeným súkromným firmám a firmám v kľúčových priemyselných odvetviach, čo znamená, že dostupnosť kapitálu a náklady naň nie sú rovnaké pre všetky subjekty na trhu.

(201) Okrem toho náklady na prijaté úvery a pôžičky sa v snahe podporiť rast investícií udržiavali na umelo nízkej úrovni. To viedlo k nadmernému využívaniu kapitálových investícií s čoraz nižšou návratnosťou investícií. Túto skutočnosť dokladá nárast zadlženosti podnikov v štátnom sektore napriek výraznému poklesu ziskovosti, čo svedčí o tom, že mechanizmy uplatňované v bankovom systéme nefungujú štandardným komerčným spôsobom.

(202) Navyše hoci v októbri 2015 sa dosiahla liberalizácia nominálnych úrokových sadzieb, cenové signály stále nie sú výsledkom voľného pôsobenia trhových síl, ale sú ovplyvnené vládou vyvolanými deformáciami. Napríklad sa uvádza, že štátom vlastnené podniky, ale aj celé priemyselné odvetvia, ktoré čínska vláda považuje za strategické, využívajú nižšie ako trhové úrokové sadzby ([113]). Umelo nízke úrokové sadzby vedú k podhodnocovaniu ceny kapitálu a následne k jeho nadmernému užívaniu.

([108]) Pozri oficiálny politický dokument Čínskej komisie pre bankovú a poisťovaciu reguláciu z 28. augusta 2020: *Trojročný akčný plán na zlepšenie správy a riadenia spoločností v rámci odvetví bankovníctva a poisťovníctva (2020 – 2022)*: http://www.cbirc.gov.cn/cn/view/pages/ItemDetail.html?docId=925393&itemId=928 (stránka navštívená 25. novembra 2025). Plán obsahuje pokyny „ďalej uplatňovať myšlienky vyplývajúce z hlavného prejavu, ktorý predniesol generálny tajomník Si Ťin-pching v súvislosti s realizáciou reformy správy a riadenia spoločností finančného sektora“. Navyše II. časť plánu má za cieľ podporiť organickú integráciu vedúcej úlohy strany do správy a riadenia spoločností: „Postaráme sa, aby bola integrácia vedenia strany do správy a riadenia spoločností systematickejšia, štandardizovanejšia a výraznejšie založená na postupoch […] Dôležité prevádzkové a riadiace otázky musí prerokovať stranícky výbor skôr, než o nich rozhodne predstavenstvo alebo vrcholový manažment.“

([109]) Pozri oznámenie CBIRC *Notice on the Commercial banks performance evaluation method* (Oznámenie o metóde hodnotenia výkonnosti komerčných bánk), vydané 15. decembra 2020: http://jrs.mof.gov.cn/gongzuotongzhi/202101/t20210104_3638904.htm (stránka navštívená 25. novembra 2025).

([110]) Pozri na adrese: https://www.gov.cn/lianbo/bumen/202508/content_7035298.htm (stránka navštívená 17. novembra 2025).

([111]) Správa – kapitola 6, s. 157 – 158.

([112]) Správa – kapitola 6, s. 150 – 152, 156 – 160, 165 – 171.

([113]) Pozri správu spoločnosti Rhodium Group, *Augmented Assessment of China's State Support* (Rozšírené hodnotenie štátnej podpory Číny), s. 22, k dispozícii na adrese: https://rhg.com/research/far-from-normal-an-augmented-assessment-of-chinas-state-support/ (stránka navštívená 17. novembra 2025).

(203) Celkový nárast úverov v Číne poukazuje na zhoršujúcu sa efektívnosť prideľovania kapitálu bez akýchkoľvek náznakov sprísnenia úverových podmienok, ktoré by sa dalo očakávať v nedeformovanom trhovom prostredí. Výsledkom je, že sa prudko zvýšilo množstvo nesplácaných úverov, pričom čínska vláda sa viackrát rozhodla buď vyhnúť sa úverovým zlyhaniam, v dôsledku čoho vznikli tzv. zombie spoločnosti, ktorých počet narastá ([114]), alebo previesť vlastníctvo dlhu (napr. prostredníctvom fúzií alebo konverzie dlhu na kapitál) bez toho, aby sa nutne odstránil celkový problém s dlhom alebo riešili jeho hlavné príčiny.

(204) Aj napriek nedávnym krokom, ktoré sa podnikli s cieľom liberalizovať trh, je systém poskytovania úverov pre podnikových klientov v Číne v zásade poznačený výraznými deformáciami, ktoré vyplývajú z pretrvávajúcej všadeprítomnej úlohy štátu na kapitálových trhoch. Značné zasahovanie vlády do finančného systému preto vedie k závažnému ovplyvňovaniu trhových podmienok na všetkých úrovniach.

(205) Pri tomto prešetrovaní nebol predložený žiadny dôkaz, ktorý by preukazoval, že odvetvie dotknutého výrobku neovplyvňujú zásahy vlády do finančného systému v zmysle článku 2 ods. 6a písm. b) šiestej zarážky základného nariadenia. Značné zasahovanie vlády do finančného systému preto vedie k závažnému ovplyvňovaniu trhových podmienok na všetkých úrovniach.

3.2.1.8. Systémový charakter opísaných deformácií

(206) Komisia poznamenala, že deformácie opísané v správe sú pre čínske hospodárstvo charakteristické. Z dostupných dôkazov vyplýva, že skutočnosti a črty čínskeho systému opísané v predchádzajúcom texte, ako aj v časti I správy platia pre celú krajinu a pre všetky odvetvia hospodárstva. To isté platí aj pre opis výrobných faktorov uvedený v časti II správy.

(207) Komisia pripomína, že na výrobu dotknutého výrobku sú potrebné určité vstupy. Keď výrobcovia dotknutého výrobku nakupujú/kontrahujú tieto vstupy, ceny, ktoré platia (a ktoré sa zaznamenávajú ako ich náklady), sú jednoznačne vystavené uvedeným systémovým deformáciám. Napríklad dodávatelia vstupov zamestnávajú pracovnú silu, ktorá je ovplyvnená týmito deformáciami. Môžu si požičať peniaze, ktoré podliehajú deformáciám vo finančnom sektore, resp. pri prideľovaní kapitálu. Okrem toho podliehajú systému plánovania, ktorý sa uplatňuje na všetkých úrovniach štátnej správy a vo všetkých odvetviach. Tieto deformácie boli podrobne opísané v bode 3.2.1.2. Komisia poukázala na to, že regulačné usporiadanie, ktoré je základom týchto deformácií, je všeobecne rozšírené, pričom výrobcovia pneumatík podliehajú týmto pravidlám ako každý iný hospodársky subjekt v Číne. Tieto deformácie majú preto priamy vplyv na štruktúru nákladov dotknutého výrobku.

(208) V dôsledku okolností opísaných v bode 3.2.1.2 nielenže nie je vhodné použiť v zmysle článku 2 ods. 6a písm. a) základného nariadenia predajné ceny dotknutého výrobku na domácom trhu, ale dotknuté sú aj všetky náklady na vstupy (vrátane surovín, energie, pozemkov, financovania, práce atď.), pretože ich cenotvorba je ovplyvnená značným zasahovaním vlády. Zásahy vlády opísané v súvislosti s prideľovaním kapitálu, pôdou, prácou, energiou a surovinami sú totiž prítomné v celej ČĽR. To napríklad znamená, že vstup, ktorý bol sám osebe vyrobený v ČĽR kombináciou rôznych výrobných faktorov, je vystavený výrazným deformáciám. To isté platí aj pre vstupy používané na výrobu takéhoto vstupu atď.

3.2.2. *Argumenty predložené zainteresovanými stranami*

(209) Dňa 30. júna 2025 združenie CRIA predložilo súbor pripomienok týkajúcich sa uplatňovania článku 2 ods. 6a písm. b) základného nariadenia. Združenie CRIA vo svojom podaní uviedlo tieto argumenty: i) navrhovateľ nepredložil priame dôkazy o deformáciách trhu, ii) čínske odvetvie pneumatík je vysoko trhovo orientované a iii) v podnete sa stierajú hranice medzi antidumpingovým a antisubvenčným prešetrovaním.

([114]) Pozri na adrese: 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 (stránka navštívená 17. novembra 2025).

(210) Konkrétnejšie, na podporu svojho prvého argumentu združenie CRIA uviedlo, že tvrdenia navrhovateľa o výrazných deformáciách sú na jednej strane všeobecné a nekonkrétne a na druhej strane obsahujú logické rozpory týkajúce sa deformácií trhu s prírodným kaučukom. Pokiaľ ide o všeobecnú povahu tvrdení, združenie CRIA poukázalo na to, že navrhovateľ sa vo veľkej miere spoliehal na správu, na závery prijaté v rámci nerelevantných prešetrovaní týkajúcich sa pneumatík pre nákladné vozidlá a autobusy alebo oceliarskeho odvetvia a na deformované interpretácie makroekonomických dokumentov, napríklad 14. päťročného plánu. Združenie CRIA zdôraznilo, že vykresľovanie celého čínskeho hospodárstva ako dôsledne kontrolovaného subjektu nie je v súlade s realitou hospodárskeho vývoja Číny a že tvrdenia navrhovateľa neposkytujú žiadnu dôkaznú hodnotu, ktorá by preukazovala, ako sa uvedenými makroekonomickými politikami konkrétne a priamo deformovali náklady a ceny výrobcov pneumatík na osobné vozidlá a ľahké nákladné automobily. Podľa združenia CRIA je Komisia v tomto prípade povinná vykonať nezávislé a objektívne prešetrovanie založené na skutočnostiach, a nie iba prijať opis navrhovateľa založený na makroekonomických hľadiskách. Pokiaľ ide o údajné logické rozpory, združenie CRIA poukázalo na to, že napriek tvrdeniam o deformácii trhu s prírodným kaučukom v Číne navrhovateľ pripúšťa, že dovoz prírodného kaučuku do Číny niekoľkonásobne prevyšuje jeho domácu výrobu. Je preto veľmi pravdepodobné, že cena na čínskom domácom trhu sa riadi predovšetkým dovozom a medzinárodným trhom. Okrem toho argument navrhovateľa, že niektoré krajiny juhovýchodnej Ázie vyvážajúce prírodný kaučuk nemožno považovať za kandidátov na reprezentatívne krajiny vzhľadom na to, že Čína – ako čistý dovozca prírodného kaučuku – je v rozdielnej situácii, pokiaľ ide o tento vstup, je právne chybný, pretože rozdielna situácia v oblasti dodávok nie je súčasťou kritérií výberu podľa článku 2 ods. 6a základného nariadenia. Komisia by preto mala akceptovať náklady na prírodný kaučuk v záznamoch čínskych vyvážajúcich výrobcov.

(211) Pokiaľ ide o druhý argument, združenie CRIA rozvinulo hlavné tvrdenie, že čínske odvetvie pneumatík je samosprávnym a konkurenčným odvetvím riadeným trhovými silami, v ktorom sa dôsledne dodržiavajú zásady trhového hospodárstva, pričom v tejto súvislosti sa vyjadrilo takto:

a) Tvrdenie navrhovateľa, že v čínskom odvetví pneumatík a v dodávateľských odvetviach dominujú štátom vlastnené podniky, sa hrubo odchyľuje od skutočnosti. Výrazne dominantné postavenie majú súkromné podniky, či už ide o počet spoločností, rozsah výroby, príspevky z hľadiska vývozu alebo celkovú kapacitu. Samotná veľkosť čínskeho trhu nevyhnutne podporuje intenzívnu hospodársku súťaž, čo potvrdzujú aj správy z odvetvia. Tým, že sa podnet selektívne zameriava na spoločnosti so štátnou majetkovou účasťou, opomína tisíce súkromných podnikov, ktoré tvoria základnú štruktúru tohto odvetvia.

Podobne aj dodávateľské odvetvia – ako petrochemický, gumárenský, oceliarsky a textilný priemysel – nie sú kontrolované štátom, ale tvoria pomerne diverzifikované a konkurenčné prostredie s účasťou štátom vlastnených podnikov, súkromných podnikov a podnikov so zahraničnou majetkovou účasťou. Konkrétnejšie je trh so syntetickým kaučukom charakterizovaný „štvorstranným rozdelením“ medzi spoločnosti SINOPEC a CNPC, medzi súkromné podniky a medzi taiwanské podniky a podniky so zahraničnou majetkovou účasťou. Aj na trhu s bielymi sadzami (vyzrážaný oxid kremičitý) dominujú súkromné podniky, ktoré predstavujú 68,57 % výrobnej kapacity a 66,36 % produkcie tohto odvetvia v Číne. Trh s oceľovým kordom je takisto veľmi globalizovaný a konkurenčný, pričom medzi hlavných hráčov na čínskom trhu patria nielen čínske súkromné podniky, ale aj početné medzinárodné giganty. Veľký počet podnikov pôsobiacich v odvetví priemyselných textílií naznačuje skôr konkurenčnú ako monopolistickú štruktúru trhu.

Pokiaľ ide o podniky prepojené so štátom, navrhovateľ ich nesprávne stotožňuje so štátom kontrolovanými podnikmi, pričom nezohľadňuje modernú správu a riadenie spoločností a právny rámec v Číne. Spoločnosti ako SINOCHEM alebo Huayi Group sú kótované na verejných trhoch a musia dodržiavať prísne právne a trhové pravidlá a zodpovedať sa všetkým akcionárom, nielen štátu ako jedinému akcionárovi. Pokiaľ ide o spoločnosť Huayi Group, je kótovaná na Šanghajskej burze cenných papierov a jej štruktúra správy a riadenia je v súlade s čínskym zákonom o obchodných spoločnostiach, so zákonom o cenných papieroch a s nariadeniami Čínskej regulačnej komisie pre cenné papiere. Vo výročnej správe za rok 2024 sa preto výslovne uvádza, že spoločnosť si zachováva úplnú nezávislosť od svojho ovládajúceho akcionára v personálnej, majetkovej, finančnej, organizačnej a obchodnej oblasti. Ovládajúci akcionár vykonáva svoje práva prostredníctvom valného zhromaždenia akcionárov v súlade so zákonom a nesmie priamo ani nepriamo zasahovať do rozhodovania a podnikateľskej činnosti spoločnosti. Pokiaľ ide o spoločnosť Sinochem, navrhovateľ nepredložil žiadny dôkaz, ktorý by naznačoval, že spoločnosť Sinochem ako akcionár svojich dcérskych spoločností Pirelli a Aeolus Tyre, ktoré vyrábajú pneumatiky, zasahovala do každodenných obchodných rozhodnutí týchto spoločností. V tejto súvislosti je zamieňanie väčšinového vlastníctva so skutočnou kontrolou obchodnej činnosti zásadným omylom v argumentácii navrhovateľa, ktorý nepredložil žiadne dôkazy, ktoré by naznačovali, ako by vlastníctvo významného podielu v spoločnosti štátom viedlo k priamemu zásahu vlády do každodenných obchodných činností spoločnosti.

b) Tvrdenie navrhovateľa, že čínska vláda môže zasahovať do cien a nákladov podnikov prostredníctvom organizácií Komunistickej strany Číny v rámci spoločností, je skreslením skutočnosti o správe a riadení spoločností v Číne. Podľa zákona o obchodných spoločnostiach a príslušných stanov čínskych spoločností vyrábajúcich pneumatiky sa funkcia straníckych organizácií v podnikoch zameriava predovšetkým na stranícke záležitosti a zabezpečenie súladu spoločnosti s vnútroštátnymi zákonmi, a nie na zasahovanie do konkrétnych obchodných operácií. Štatutárnymi rozhodovacími orgánmi spoločnosti zostávajú predstavenstvo a manažment. Tvrdenie, že existencia straníckych organizácií v spoločnostiach vyrábajúcich pneumatiky je priamym dôkazom kontroly vlády nad obchodnými rozhodnutiami spoločnosti, nemá skutkový ani právny základ.

c) Priemyselné plánovanie v Číne, namiesto toho, aby bolo diskriminačné a deformovalo trh, ako tvrdí navrhovateľ, slúži ako strategické usmernenie a nemá záväzný charakter, čo je v súlade s bežnými postupmi veľkých svetových ekonomík. Čínske päťročné plány sú strategické a usmerňujúce dokumenty na makroekonomickej úrovni na účely národného hospodárskeho a sociálneho rozvoja, ktoré sa zásadne nelíšia od priemyselných politík iných veľkých svetových ekonomík, ako je napríklad „Priemyselný plán Zelenej dohody“ v EÚ alebo „zákon o znižovaní inflácie“ v USA. Priemyselné plány v Číne poskytujú podnikom trhové vyhliadky a víziu rozvoja bez toho, aby boli právne záväzné pre hospodárske subjekty na mikroúrovni, ako sú napríklad spoločnosti vyrábajúce pneumatiky.

d) Tvrdenia navrhovateľa o netrhových prevodoch pozemkov sú v úplnom rozpore s existenciou dobre fungujúceho trhu s pozemkami a mechanizmom udeľovania a prevodu užívacích práv k pozemkom, ktoré sa riadia zákonmi a inými právnymi predpismi, najmä predpismi o udeľovaní užívacích práv k stavebným pozemkom vo vlastníctve štátu prostredníctvom výzvy na predkladanie ponúk, dražby a zverejnenia ponuky, podľa ktorých sa predmetné pozemky musia previesť prostredníctvom verejnej výzvy na predkladanie ponúk, dražby alebo zverejnenia ponuky. Okrem toho nepodložené tvrdenia v podnete, že továrne spoločností Sailun a Zhongce na výrobu pneumatík získali pozemky výrazne pod trhovou cenou, nemôžu spochybniť celoštátny funkčný trhový systém, ktoré sa uplatňuje otvorene, jednotne a povinne.

Pokiaľ ide o čínske konkurzné právo a právo obchodných spoločností, platný zákon o konkurze podnikov poskytuje diverzifikované spôsoby likvidácie alebo reštrukturalizácie pre podniky v ťažkostiach alebo platobnej neschopnosti a jeho výslovným cieľom je poskytnúť rámec, ktorý je „trhovo orientovaný a založený na pravidlách“. Okrem toho zákon o obchodných spoločnostiach poskytuje jasné normy správy a riadenia pre všetky typy spoločností – vrátane štátom vlastnených kótovaných podnikov – a pevný právny základ pre nezávislé, trhové fungovanie spoločností.

e) Tvrdenie navrhovateľa, že čínska registrácia domácností a odborový systém vedú k deformácii mzdových nákladov, nezohľadňuje hlboké zmeny a proces marketizácie čínskeho trhu práce, kde sa obmedzenia systému chu-kchou postupne odstraňujú alebo zmierňujú a aj systém sociálneho zabezpečenia je čoraz viac oddelený od registrácie domácností. Odvolávanie sa na zastaraný systém, ktorý sa postupne stáva oveľa menej reštriktívnym, na podporu názoru o deformácii miezd je preto odtrhnuté od súčasnej sociálnej a hospodárskej reality Číny.

f) Čínsky finančný systém neposkytuje zvýhodnené pôžičky konkrétnym štátom podporovaným odvetviam (ako je odvetvie pneumatík) a nemanipuluje s úverovými ratingmi. Čínske komerčné banky vrátane veľkých štátnych komerčných bánk sú totiž nezávislé finančné inštitúcie, ktoré sa riadia zákonom o komerčnom bankovníctve. V článku 4 uvedeného zákona sa uvádza, že „[o]bchodné operácie komerčných bánk sa riadia zásadami bezpečnosti, likvidity a efektívnosti. Komerčné banky prijímajú vlastné rozhodnutia o svojich obchodných operáciách, zodpovedajú za vlastné riziká, preberajú výlučnú zodpovednosť za svoje zisky a straty a uplatňujú sebaobmedzenie.“ Zdôrazňuje sa v ňom aj to, že „komerčné banky […] vykonávajú obchodné operácie bez zasahovania zo strany akéhokoľvek útvaru či jednotlivca“. Transparentnosť, predvídateľnosť a trhové fungovanie čínskeho finančného trhu ilustruje aj skutočnosť, že v posledných rokoch sa mnohé zahraničné subjekty rozhodli emitovať v Číne dlhopisy denominované v jüanoch.

Okrem toho sú rozdiely v úverových ratingoch tej istej spoločnosti od domácich a zahraničných ratingových agentúr bežným javom na celom svete, ktorý vyplýva z rozdielnych metodík stanovenia ratingu, kanálov prístupu k informáciám, modelov rizika a chápania miestneho trhu, z ktorých rôzne ratingové agentúry vychádzajú. Pripisovať takéto rozdiely priamo manipulácii zo strany štátu je úplne neopodstatnené.

(212) Na podporu svojho tretieho argumentu združenie CRIA kritizovalo podnet za tvrdenie o existencii praktík poskytovania subvencií v Číne. Združenie CRIA poukázalo na to, že na riešenie poskytovania subvencií existuje v Únii osobitný právny nástroj, a preto by sa tvrdenia navrhovateľa mali preskúmať a rozhodnúť v rámci osobitného antisubvenčného prešetrovania. Snahou navrhovateľa opierať sa o tvrdenia o subvenciách na podporu tvrdení týkajúcich sa výrazných deformácií v antidumpingovom prešetrovaní sa nedodržiavajú hranice medzi dvoma odlišnými právnymi nástrojmi zakotvenými v dvoch rôznych právnych rámcoch.

(213) Dňa 1. augusta 2025 navrhovateľ reagoval na podanie združenia CRIA a poukázal na to, že i) v odvetví pneumatík existuje množstvo výrazných deformácií v dôsledku systematického zasahovania čínskeho štátu a Komunistickej strany Číny prakticky do všetkých aspektov odvetvia, do dodávateľských aj odberateľských činností a v rámci spoločností, či už v súkromnom alebo štátnom vlastníctve, ii) množstvo súkromných subjektov, ktoré sú takisto prítomné na čínskom trhu, nespochybňuje preukázanie existencie výrazných deformácií, keďže súkromné subjekty v Číne sú riadené štátom a konajú v súlade s priemyselnými politikami, iii) existencia výrazných deformácií, ktoré ovplyvňujú všetky časti čínskeho hodnotového reťazca výroby pneumatík, bola jasne preukázaná v minulosti, či už predchádzajúcimi prešetrovaniami Komisie alebo prešetrovaniami v iných jurisdikciách, ako sa podrobne uvádza v podnete.

(214) Dňa 15. septembra 2025 doplnilo združenie CRIA svoje pripomienky po začatí konania o súbor pripomienok, ktorými reagovalo na prvý záznam. Združenie CRIA vo svojom podaní uviedlo dva argumenty.

(215) Po prvé, združenie CRIA zaujalo stanovisko, že článok 2 ods. 6a základného nariadenia sa neuplatňuje z dôvodu jeho nezlučiteľnosti s dohodami WTO a rozhodnutím orgánu WTO na urovnávanie sporov.

(216) Konkrétnejšie združenie CRIA argumentovalo tým, že:

a) platnosť niektorých ustanovení protokolu o pristúpení Číny k WTO, ktoré sú relevantné pre výpočet dumpingu, uplynula 11. decembra 2016, pričom EÚ musí dodržiavať svoje príslušné záväzky podľa práva WTO;

b) v súlade so zisteniami Odvolacieho orgánu vo veci DS 473 platí, že na účely výpočtu nákladov s cieľom získať normálnu hodnotu dotknutého výrobku v prípade, že nie je možné použiť cenu na domácom trhu vo vyvážajúcej krajine, nemôžu prešetrujúce orgány vyhodnocovať náklady vykázané v záznamoch vedených vývozcom/výrobcom podľa referenčnej hodnoty, ktorá nesúvisí s výrobnými nákladmi v krajine pôvodu.

(217) Po druhé, združenie CRIA uviedlo, že na čínskych trhoch s pneumatikami a surovinami nedochádza k výrazným deformáciám. Združenie CRIA v tejto súvislosti tvrdilo, že údajné deformácie uvádzané navrhovateľom nie sú dostatočne preukázané, a vrátilo sa k svojmu podaniu z 30. júna 2025, pričom zopakovalo, že tvrdenia navrhovateľa sú plné zovšeobecnení, špekulácií a vnútorných rozporov a nie sú podložené priamymi a konkrétnymi dôkazmi týkajúcimi sa odvetvia pneumatík na osobné vozidlá a ľahké nákladné automobily v Číne alebo obdobia prešetrovania tohto prešetrovania.

(218) Argumenty združenia CRIA nemohli byť akceptované z ďalej uvedených dôvodov.

(219) Pokiaľ ide o prvý argument združenia CRIA po začatí konania, a to, že navrhovateľ nepredložil priame dôkazy o deformáciách trhu, Komisia na začiatku poznamenala, že ako potvrdil Všeobecný súd vo veci Viraj Profiles, na splnenie kritérií dostatočnosti dôkazov na účely začatia prešetrovania je potrebné iné množstvo a kvalita dôkazov než v prípade predbežného alebo konečného stanovenia existencie dumpingu, ujmy alebo príčinnej súvislosti ([115]). Podnet spĺňal normy stanovené v článku 5 ods. 9 základného nariadenia v spojení s článkom 2 ods. 6a písm. d). Ako sa totiž uvádza v oznámení o začatí konania, Komisia vo fáze začatia konania usúdila, že existujú dostatočné dôkazy podľa článku 5 ods. 9 základného nariadenia, ktoré nasvedčujú, že v dôsledku výrazných deformácií ovplyvňujúcich ceny a náklady je použitie cien a nákladov na domácom trhu v ČĽR nevhodné, čo odôvodňuje začatie prešetrovania na základe článku 2 ods. 6a základného nariadenia.

([115]) Rozsudok Všeobecného súdu z 11. júla 2017, Viraj Profiles/Rada, T-67/14, ECLI:EU:T:2017:481, bod 98.

(220) Komisia preto pristúpila k dokazovaniu takýchto deformácií. Na ten účel Komisia v súlade s článkom 2 ods. 6a písm. e) základného nariadenia zhromaždila údaje potrebné na určenie existencie a vplyvu výrazných deformácií a na následné použitie metodiky predpísanej v článku 2 ods. 6a písm. a) základného nariadenia. Táto analýza je podrobne uvedená v bodoch 3.2.1.1 až 3.2.1.8. V tejto súvislosti je pripomienka združenia CRIA o povinnosti Komisie viesť nezávislé a objektívne prešetrovanie založené na skutočnostiach bezpredmetná. Okrem toho analýza Komisie v bodoch 3.2.1.1 až 3.2.1.8 vyvrátila aj tvrdenie združenia CRIA o tom, že čínsky hospodársky rozvoj reálne neovplyvňujú rušivé zásahy vlády a že príslušné čínske makroekonomické politiky konkrétne a priamo nedeformujú náklady a ceny v odvetví dotknutého výrobku.

(221) Okrem toho a v rámci záveru týkajúceho sa prvého argumentu združenia CRIA po začatí konania, ktorý sa týkal údajných logických rozporov v podnete v súvislosti s prírodným kaučukom ako celosvetovo obchodovanou komoditou a výberom reprezentatívnej krajiny, Komisia uviedla, že združenie CRIA po prvé nepredložilo žiadne dôkazy o tom, že ceny prírodného kaučuku v Číne určuje celosvetový komoditný trh, a po druhé, že reprezentatívna krajina bola vybraná v súlade s platnými kritériami podľa článku 2 ods. 6a základného nariadenia, ako sa podrobne uvádza v bode 3.2.4.

(222) Pokiaľ ide o druhý argument združenia CRIA po začatí konania, a to, že čínske odvetvie pneumatík je vysoko trhovo orientované, Komisia poukázala na tieto skutočnosti:

a) Prítomnosť súkromných spoločností v odvetví dotknutého výrobku nie je sporná. V odvetví však pôsobia nielen štátom vlastnené alebo inak štátom kontrolované podniky, ale odvetvie podlieha aj vládnej kontrole a politickému dohľadu, ktoré sa uplatňujú rôznymi prostriedkami, od vládnych politík, ktoré formujú rozvoj sektora, až po deklarovanú vernosť vedeniu Komunistickej strany Číny zo strany jednotlivých spoločností a priemyselných združení, ako je opísané v bode 3.2.1.2.

Podobne, pokiaľ ide o dodávateľské odvetvia, odkaz združenia CRIA na „štvorstranné rozdelenie“ medzi spoločnosti SINOPEC a CNPC, medzi súkromné podniky a medzi taiwanské podniky a podniky so zahraničnou majetkovou účasťou je oslabený samotnou správou, na ktorú sa združenie CRIA odvoláva a v ktorej v súvislosti s trhom so syntetickým kaučukom uvádza: „[p]rvý stupeň predstavujú spoločnosti CNPC a Sinopec, pričom tieto dve spoločnosti majú 49 % podiel na trhu. […] Tieto prvostupňové podniky využívajú výhody integrovaného reťazca petrochemického priemyslu a dosahujú úspory z rozsahu v oblasti výrobkov zo syntetického kaučuku. Celková výrobná kapacita spoločností CNPC a Sinopec v súčasnosti dosahuje 5 miliónov ton syntetického kaučuku ročne, čo predstavuje viac ako 45 % celkovej výrobnej kapacity syntetického kaučuku v Číne. Vďaka veľkému rozsahu kanálov na dodávku ropy dosiahla miera sebestačnosti v oblasti surovín viac ako 85 %. Integrovaný model výroby znížil výrobné náklady syntetického kaučuku o 20 %, čím sa dosiahli úspory z rozsahu.“ Pokiaľ ide o ostatné vstupy na výrobu dotknutého výrobku, poukázanie združenia CRIA na súkromné spoločnosti pôsobiace v príslušných odvetviach nie je na mieste. Komisia v tejto súvislosti nepovažovala za relevantnú monopolistickú štruktúru odvetví, ale stupeň vládnej kontroly a politického dohľadu. Takýto dohľad prostredníctvom plánovania priemyselnej politiky, kontroly nad priemyselnými združeniami, vedenia Komunistickej strany Číny vrátane personálneho prekrývania riadiacich a straníckych funkcií v spoločnostiach atď. bol podrobne zdokumentovaný aj v odvetviach vstupov ([116]) dotknutého výrobku. Združenie CRIA nepredložilo žiadne dôkazy, ktoré by spochybnili tieto zistenia.

Pokiaľ ide o výrobcov pneumatík, ako je spoločnosť Huayi Group, ktorí údajne dodržiavajú prísne právne a trhové pravidlá a zodpovedajú sa všetkým akcionárom, nielen štátu, Komisia poukázala na to, že vo výročnej správe spoločnosti Huayi Group za rok 2024, na ktorú sa odvoláva združenie CRIA, sa v súvislosti s analýzou výkonnosti podniku za rok 2024 uvádza toto: „V roku 2024 si pripomíname 75. výročie založenia Čínskej ľudovej republiky a zároveň je to rozhodujúci rok pre dosiahnutie cieľov a úloh 14. [päťročného plánu]. Všetci zamestnanci svedomito uplatňovali ducha 20. celoštátneho zjazdu [Komunistickej strany Číny] a druhého a tretieho plenárneho zasadnutia 20. zasadnutia ústredného výboru. Pod správnym vedením straníckeho výboru a predstavenstva spoločnosti a v duchu odhodlania a tvrdej práce sme aktívne riešili dvojité výzvy pomalého makroekonomického oživenia a pretrvávajúcich nízkoúrovňových výkyvov v chemickom priemysle […]“. Vo výročnej správe sa ďalej zdôrazňuje, že spoločnosť bude „posilňovať celkové vedenie strany, podporovať rodinnú kultúru s mottom ‚Sunshine Huayi‘, zjednocovať

([116]) Pozri napríklad správu, kapitoly 12, 14 a 16.

ideály a presvedčenie a inšpirovať našich zamestnancov k samostatnosti, nadšeniu a tvorivosti, aby spoločne podporovali vysokokvalitný rozvoj skupiny“. Komisia v tejto súvislosti pripomenula, že zo 17 členov predstavenstva spoločnosti Huayi Group je 15 členmi Komunistickej strany Číny a že čínsky zákon o obchodných spoločnostiach, na ktorý sa odvoláva združenie CRIA, výslovne nariaďuje zriaďovanie organizácií Komunistickej strany Číny v rámci spoločností. Zákon o obchodných spoločnostiach v kombinácii s ďalšími uplatniteľnými právnymi predpismi udeľuje týmto štruktúram Komunistickej strany Číny značné právomoci nad obchodnou činnosťou dotknutých spoločností (pozri najmä odôvodnenia 138 až 139 a 170 až 174). Hoci v Číne môžu existovať mnohé štandardné prvky správy a riadenia spoločností, práve existencia uvedených dodatočných štruktúr, ktoré umožňujú strane/štátu vykonávať politický dohľad a kontrolu nad hospodárskymi subjektmi, má osobitný význam pre posúdenie podľa článku 2 ods. 6a základného nariadenia a vyvracia tvrdenie združenia CRIA.

b) Vplyv uplatňovaný Komunistickou stranou Číny na čínske hospodárstvo, od celoštátneho inštitucionálneho usporiadania až po úlohu, ktorú organizácie Komunistickej strany Číny zohrávajú v obchodnom správaní jednotlivých spoločností, bol podrobne opísaný v predchádzajúcich bodoch (pozri najmä odôvodnenia 169 – 177), ako aj v správe ([117]). Tvrdenie združenia CRIA, že funkcia straníckych organizácií v podnikoch sa zameriava predovšetkým na stranícke záležitosti namiesto zasahovania do konkrétnych obchodných operácií, je ďalej v priamom rozpore s citovanými dokumentmi pochádzajúcimi priamo od dotknutých spoločností (pozri výročnú správu spoločnosti Qingdao Double Star Co. Ltd. za rok 2024 alebo výročnú správu spoločnosti Guizhou Tyre Co., Ltd. za rok 2023), v ktorých sa uvádzajú odkazy na začlenenie vedenia strany do všetkých aspektov správy a riadenia spoločností (pozri výročnú správu spoločnosti Huayi Group za rok 2024), pri ktorej sa kladie vedenie straníckeho výboru a predstavenstva na rovnakú úroveň [pozri písmeno a) skôr v texte].

c) Pokiaľ ide o priemyselné plánovanie v Číne, Komisia nesúhlasila s názorom združenia CRIA, že plánovacie dokumenty nepredstavujú príkazy, ktoré majú záväzný charakter. Komisia práve naopak pripomenula, že čínsky systém plánovania stanovuje priority a predpisuje ciele, na ktoré sa ústredná vláda a miestne vlády musia zamerať. Na všetkých úrovniach štátnej správy sa uplatňujú príslušné plány, ktoré pokrývajú prakticky všetky hospodárske odvetvia a orgány na každej správnej úrovni monitorujú plnenie plánov príslušnými orgánmi štátnej správy na nižšej úrovni. Ako sa podrobne uvádza v správe ([118]), ciele stanovené v plánovacích nástrojoch sú v skutočnosti záväzného charakteru, pričom v rámci systému plánovania sa napokon zdroje prideľujú odvetviam, ktoré vláda určila za strategické alebo inak politicky významné, namiesto toho, aby sa prideľovali v súlade s trhovými silami. Navyše, ešte v septembri 2025 samotný Ústredný výbor Komunistickej strany Číny potvrdil, že v procese prijímania a realizácie rozvojových plánov sa strategické priority strany transformujú do „právne záväzných plánov na účely ich celoštátnej realizácie“. Komisia napokon pripomenula, že politiky v jurisdikciách mimo Číny, ako napríklad v EÚ alebo USA, nemajú v tomto kontexte posúdenia vykonaného podľa článku 2 ods. 6a základného nariadenia žiadny význam.

d) Podobne Komisia poznamenala, že pokiaľ ide o prevody pozemkov, ako aj o právo obchodných spoločnostiach alebo konkurzné právo, združenie CRIA len tvrdí, že uvedené oblasti sa riadia pevnými trhovými základmi, bez toho, aby sa zaoberalo akýmikoľvek dôkazmi poukazujúcimi na existenciu deformácií v zmysle článku 2 ods. 6a základného nariadenia, ktoré sa opisujú v bode 3.2.1.5.

e) Poukázanie na postupné odstraňovanie obmedzení systému chu-kchou zo strany združenie CRIA nemôže zmeniť stanovisko Komisie týkajúce sa výrazných deformácií miezd v Číne; hoci v Číne prebiehajú reformy systému chu-kchou, systém registrácie domácností zostáva v platnosti, čo ovplyvňuje ekonomické základy tvorby miezd. Okrem toho k deformáciám miezd v Číne prispievajú aj ďalšie faktory, ako napríklad úloha odborových zväzov alebo skutočnosť, že Čína nie je zmluvnou stranou niektorých dohovorov MOP.

f) Argumenty združenia CRIA týkajúce sa čínskeho finančného systému nie sú presvedčivé. Nepodložený odkaz na zahraničné subjekty vydávajúce dlhopisy denominované v jüanoch v žiadnom prípade nedokazuje trhové fungovanie čínskeho finančného systému. Komisia poukázala aj na správu ([119]), v ktorej sa zdôrazňujú obmedzenia čínskeho trhu s dlhopismi na pevnine. Dôležitejšie je, že združenie CRIA pristupuje k zneniu

([117]) Pozri správu, kapitola 3.
([118]) Pozri správu, kapitola 4.
([119]) Správa – kapitola 6.

zákon o komerčnom bankovníctve selektívne. V tejto súvislosti Komisia okrem analýzy uvedenej v odôvodneniach 196 až 198 poukázala na ďalšie ustanovenia zákona o komerčnom bankovníctve, na ktorý sa odvoláva združenie CRIA, najmä na jeho článok 34, podľa ktorého: „Komerčné banky vykonávajú svoju činnosť v oblasti poskytovania úverov v súlade s potrebami národného hospodárskeho a sociálneho rozvoja a podľa usmernení priemyselných politík štátu."

(223) Pokiaľ ide o tretí argument združenia CRIA po začatí konania, a to, že v podnete sa stierajú hranice medzi antidumpingovým a antisubvenčným právnymi nástrojmi, Komisia už v odôvodnení 219 dospela k záveru, že podnet spĺňa normy stanovené v článku 5 ods. 9 základného nariadenia, čím sa odôvodňuje začatie prešetrovania na základe článku 2 ods. 6a základného nariadenia. Komisia pri posudzovaní nezohľadnila prvky uvedené v podnete, ktoré sa netýkali posúdenia podľa článku 5 ods. 9 základného nariadenia.

(224) Pokiaľ ide o prvý argument združenia CRIA v reakcii na prvý záznam, ktorý sa týka zlučiteľnosti článku 2 ods. 6a základného nariadenia s pravidlami WTO, Komisia uviedla, že:

a) v prípade antidumpingových konaní týkajúcich sa výrobkov z Číny sa pri stanovovaní normálnej hodnoty aj naďalej uplatňujú časti oddielu 15 protokolu o pristúpení Číny k WTO, ktorých platnosť zatiaľ neuplynula, a to pokiaľ ide o štatút trhového hospodárstva, ako aj použitie metodiky, ktorá sa nezakladá na striktnom porovnávaní s čínskymi cenami alebo nákladmi;

b) správa Odvolacieho orgánu vo veci DS 473 sa netýkala vykonávania článku 2 ods. 6a základného nariadenia, ale konkrétneho ustanovenia v rámci článku 2 ods. 5 základného nariadenia. Právne predpisy WTO, ako ich vykladá Odvolací orgán vo veci DS 473, v každom prípade umožňujú použiť náležite upravené údaje z tretej krajiny, pokiaľ je takáto úprava nevyhnutná a opodstatnená.

(225) Pokiaľ ide o druhý argument združenia CRIA v reakcii na prvý záznam o výrobných faktoroch, ktorý sa týka dostatočnosti dôkazov, tento argument sa rieši v predchádzajúcom texte v tomto bode.

3.2.3. *Záver*

(226) Z dostupných dôkazov vyplynulo, že ceny dotknutého výrobku alebo náklady naň vrátane nákladov na suroviny, energiu a prácu nie sú výsledkom voľného pôsobenia síl na trhu, pretože sú ovplyvňované značným zasahovaním vlády v zmysle článku 2 ods. 6a písm. b) základného nariadenia, ako ukazuje skutočný alebo možný vplyv jedného alebo viacerých relevantných prvkov, ktoré sú v ňom uvedené.

(227) Na základe uvedených skutočností Komisia dospela k záveru, že na stanovenie normálnej hodnoty v tomto prípade nie je vhodné použiť ceny a náklady na domácom trhu. Komisia preto pristúpila k vytvoreniu normálnej hodnoty výlučne na základe nákladov na výrobu a predaj odrážajúcich nedeformované ceny alebo referenčné hodnoty, čiže v tomto prípade postupovala na základe zodpovedajúcich nákladov na výrobu a predaj vo vhodnej reprezentatívnej krajine v súlade s článkom 2 ods. 6a písm. a) základného nariadenia, ako sa rozoberá v ďalšom bode.

3.2.4. *Reprezentatívna krajina*

3.2.4.1. Všeobecné poznámky

(228) Výber reprezentatívnej krajiny bol založený na týchto kritériách v zmysle článku 2 ods. 6a základného nariadenia:

— úroveň hospodárskeho rozvoja podobná ČĽR. Komisia na tento účel použila krajiny, ktoré majú podľa databázy Svetovej banky ([120]) podobný hrubý národný dôchodok na obyvateľa ako ČĽR,

— Výroba prešetrovaného výrobku v danej krajine

— existencia príslušných ľahko dostupných údajov v reprezentatívnej krajine,

([120]) Otvorené dáta Svetovej banky – Vyšší stredný príjem, https://data.worldbank.org/income-level/upper-middle-income.

— ak je možných reprezentatívnych krajín viac, v relevantnom prípade sa uprednostnila krajina s náležitou úrovňou sociálnej a environmentálnej ochrany.

(229) Ako sa vysvetľuje v bode 3.1, Komisia vydala dva záznamy do spisu týkajúce sa zdrojov na určenie normálnej hodnoty: a to prvý a druhý záznam.

(230) V týchto záznamoch sa opisujú skutočnosti a dôkazy, z ktorých vychádzajú relevantné kritériá, a takisto sa v nich rozoberajú pripomienky, ktoré k týmto prvkom a k relevantným zdrojom strany doručili. V druhom zázname Komisia informovala zainteresované strany o svojom zámere považovať v tomto prípade Turecko za vhodnú reprezentatívnu krajinu, ak by sa potvrdila existencia výrazných deformácií podľa článku 2 ods. 6a základného nariadenia.

3.2.4.2. Prvý záznam

(231) V prvom zázname Komisia identifikovala Argentínu, Brazíliu, Kolumbiu, Indonéziu, Malajziu, Mexiko, Srbsko, Južnú Afriku, Thajsko a Turecko ako krajiny, ktoré majú podľa Svetovej banky podobnú úroveň hospodárskeho rozvoja ako ČĽR, čo znamená že Svetová banka klasifikuje všetky tieto krajiny na základe hrubého národného dôchodku ako krajiny s „vyšším stredným príjmom“, v ktorých sa podľa dostupných informácií vyrába prešetrovaný výrobok.

(232) Komisia potom ďalej skúmala dostupnosť údajov o výrobných faktoroch vrátane ľahko dostupných finančných údajov od výrobcov prešetrovaného výrobku. Na základe informácií poskytnutých po začatí konania identifikovala šesť najdôležitejších výrobných faktorov, ktoré predstavovali približne 70 % celkových nákladov na materiál – prírodný kaučuk (HS 4001 22), uhlíkové sadze (2803 00), styrén-butadiénový kaučuk (HS 4002 19), polybutadiénový kaučuk (HS 4002 20), kordová textília (HS 5902 20), oceľový kord (HS 7312 10). Potom posúdila, či sa tieto výrobné faktory dovážajú do potenciálnych reprezentatívnych krajín v dostatočnom množstve a aký je podiel dovozu, ktorý by mohol byť značne ovplyvnený dovozom z ČĽR alebo z ktorejkoľvek krajiny uvedenej v prílohe I k nariadeniu Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/755 ([121]).

(233) Komisia zistila, že Argentína aj Kolumbia dovážali kľúčové výrobné faktory v relatívne nízkych množstvách a že tieto dve krajiny niektoré výrobné faktory nedovážali vôbec. Keďže relatívne nízke množstvá dovozu kľúčových výrobných faktorov mohli ovplyvniť cenu dovozu, Komisia usúdila, že tento dovoz nemusí predstavovať vhodnú referenčnú hodnotu, a dospela k záveru, že Kolumbia ani Argentína nepredstavujú vhodnú reprezentatívnu krajinu.

(234) Okrem toho z analýzy dovozu hlavných surovín do ďalších krajín, ktoré boli kandidátmi na reprezentatívnu krajinu, vyplynulo, že niektorý dovoz by mohol byť značne ovplyvnený značnými množstvami s pôvodom v Číne. Bol to najmä prípad Thajska a Južnej Afriky, kde dovoz troch zo šiestich uvedených hlavných výrobných faktorov z Číny predstavoval viac ako 50 % celkového dovozu týchto faktorov, a v menšej miere Malajzie, kde sa podiel dovozu troch z hlavných výrobných faktorov z Číny pohyboval od 27 % do 69 %. Okrem toho sa v Brazílii a Indonézii nezistila žiadna výroba prešetrovaného výrobku ani žiadne dostupné finančné informácie. Komisia sa preto domnievala, že žiadna z týchto krajín nepredstavuje vhodnú reprezentatívnu krajinu.

(235) Komisia potom identifikovala dostupné účtovné závierky týkajúce sa obdobia prešetrovania ziskových spoločností vyrábajúcich podobný výrobok v Mexiku (Compana Hulera Tornel), Srbsku (Tigar Tyres Doo) a Turecku (Brisa Bridgestone Sabanci) a dospela k záveru, že tieto krajiny by mohli predstavovať vhodnú reprezentatívnu krajinu. Vyzvala strany, aby predložili pripomienky.

([121]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/755 z 29. apríla 2015 o spoločných pravidlách na dovozy z určitých tretích krajín (Ú. v. EÚ L 123, 19.5.2015, s. 33, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/755/oj) zmenené delegovaným nariadením Komisie (EÚ) 2017/749 z 24. februára 2017, ktorým sa mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/755, pokiaľ ide o odstránenie Kazachstanu zo zoznamu krajín v prílohe I k uvedenému nariadeniu (Ú. v. EÚ L 113, 29.4.2017, s. 11, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2017/749/oj).

3.2.4.3. Tvrdenia predložené za každú potenciálnu reprezentatívnu krajinu po vydaní prvého záznamu

(236) Po zverejnení prvého záznamu boli Komisii doručené pripomienky od navrhovateľa, združenia CRIA a štyroch vyvážajúcich výrobcov alebo skupín vyvážajúcich výrobcov – skupiny GITI, skupiny Hankook, spoločnosti Kumho a spoločnosti Shandong Yongsheng. Strany predložili tvrdenia týkajúce sa týchto krajín:

Indonézia

(237) Skupina GITI uviedla, že Indonézia (spolu s Malajziou) predstavuje možnú reprezentatívnu krajinu, pretože i) dováža kaučukovú zmes (ktorá je podľa skupiny GITI dôležitým výrobným faktorom); ii) v prípade niekoľkých kľúčových výrobných faktorov (kordová textília, oceľový kord, uhlíkové sadze) bol podiel čínskeho dovozu na celkovom dovoze nižší v prípade Indonézie ako v prípade Srbska, Mexika a Turecka a iii) Indonézia mala k dispozícii finančné údaje za svoje spoločnosti (PT Goodyear Indonesia Tbk a PT Gajah Tunggal Tbk, spoločný podnik skupiny GITI a spoločnosti Michelin).

(238) Spoločnosť Kumho Tire a skupina Hankook takisto uviedli, že Indonézia predstavuje vhodnú reprezentatívnu krajinu vzhľadom na veľkosť jej domáceho trhu a vysoký objem dovozu všetkých výrobných faktorov.

Malajzia

(239) Skupina GITI a združenie CRIA tvrdili, že čínsky vývoz kľúčových výrobných faktorov (uhlíkových sadzí, oceľového kordu, kordovej textílie a polybutadiénového kaučuku) do Malajzie predstavuje podobný podiel čínskeho dovozu ako v prípade Srbska a Turecka, ktoré sa považovali za potenciálne reprezentatívne krajiny, a preto by Malajzia nemala byť vylúčená spomedzi potenciálnych reprezentatívnych krajín. Skupina GITI ďalej tvrdila, že Malajzia je spolu s Indonéziou jedinou krajinou s reprezentatívnym dovozom kaučukovej zmesi.

(240) Skupina GITI, spoločnosť Shandong Yongsheng a združenie CRIA uviedli, že Malajzia bola vybraná ako reprezentatívna krajina v antidumpingovom prešetrovaní USA proti dovozu pneumatík z Číny ([122]) a že verejne boli dostupné účtovné závierky niekoľkých spoločností v Malajzii ([123]).

Mexiko

(241) Skupina GITI uviedla, že Mexiko nemôže predstavovať možnú reprezentatívnu krajinu. Súviselo to najmä s nízkym objemom dovozu kaučukovej zmesi a vysokým objemom dovozu kordovej textílie z Číny do Mexika.

(242) Združenie CRIA a spoločnosť Shandong Yongsheng predložili podobné argumenty týkajúce sa úrovne dovozu z Číny do Mexika, Srbska a Turecka, pričom tvrdili, že úroveň čínskeho dovozu nemožno považovať za hlavné kritérium na vylúčenie možných reprezentatívnych krajín a že vysoká úroveň dovozu oceľového kordu z Číny bola spoločná pre všetky možné reprezentatívne krajiny. Združenie CRIA ďalej tvrdilo, že podobne ako v niektorých iných prípadoch Komisia ďalej analyzovala, či čínsky dovoz mal alebo nemal rušivý vplyv na dovozné ceny, a že by tak mohla urobiť aj v tomto prešetrovaní v prípade krajín s vysokým podielom čínskeho dovozu.

(243) Skupina GITI sa domnievala, že keďže v Mexiku platili rôzne antidumpingové a vyrovnávacie clá na oceľ, mexické dovozné ceny kľúčových vstupov obsahujúcich oceľ, ako je napríklad oceľový drôt, mohli byť deformované. Taktiež poukázala na opatrenia, ktoré zaviedlo Mexiko proti dovozu syntetického kaučuku z Japonska, Kórejskej republiky a Spojených štátov, a na antidumpingové clá na pneumatiky na osobné vozidlá a ľahké nákladné automobily s pôvodom v Číne. Skupina GITI ďalej tvrdila, že finančné údaje spoločností vyrábajúcich pneumatiky v Mexiku nepredstavujú vhodnú referenčnú hodnotu, pretože sa neprekrývajú s obdobím prešetrovania a boli k dispozícii len za jednu spoločnosť. Preto sa domnievala, že Mexiko nemôže byť reprezentatívnou krajinou.

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

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

(244) Spoločnosť Shandong Yongsheng uviedla, že spomedzi Mexika, Srbska a Turecka je Mexiko najvhodnejšou reprezentatívnou krajinou, pretože i) úroveň dovozu Srbska z Číny bola vyššia ako úroveň dovozu Malajzie, krajiny vylúčenej v prvom zázname z dôvodu jej miery závislosti od čínskeho dovozu; a ii) Mexiko malo najvyššiu úroveň sociálnej a environmentálnej ochrany, pokiaľ ide o článok 2 ods. 6a písm. a).

(245) Spoločnosť Kumho Tire a skupina Hankook uviedli, že Mexiko by predstavovalo vhodnú reprezentatívnu krajinu vzhľadom na veľkosť jeho domáceho trhu a vysoký objem dovozu prírodného kaučuku.

Thajsko

(246) Združenie CRIA a spoločnosť Shandong Yongsheng uviedli, že Thajsko by nemalo byť vylúčené ako možná reprezentatívna krajina na základe vysokej úrovne dovozu z Číny.

(247) Spoločnosť Shandong Yongsheng ďalej uviedla, že Komisia by mohla použiť údaje o predajných, všeobecných a administratívnych nákladoch a zisku, ktoré sú k dispozícii pre thajských výrobcov pneumatík na osobné vozidlá a ľahké nákladné automobily. Dodala, že Thajsko, Indonézia aj Malajzia ponúkajú podmienky, ktoré sa najviac podobajú podmienkam v Číne, pokiaľ ide o náklady na energiu a náklady práce.

Turecko a Srbsko

(248) Skupina GITI tvrdila, že Turecko a Srbsko majú nízky objem dovozu kaučukovej zmesi, a ak by bola vybraná niektorá z týchto krajín, referenčná hodnota pre túto surovinu by sa mala upraviť. Po druhé, skupina GITI, spoločnosť Kumho Tire, skupina Hankook a združenie CRIA tvrdili, že predajné, všeobecné a administratívne náklady pre obe možné reprezentatívne krajiny boli neprimerane vysoké. Skupina GITI a združenie CRIA poukázali na finančné údaje z Mexika ([124]), Indonézie ([125]), Malajzie ([126]) a Thajska ([127]), v ktorých sa uvádza nižší percentuálny podiel predajných, všeobecných a administratívnych nákladoch.

(249) Skupina GITI a združenie CRIA ďalej tvrdili, že dovoz kordových textílií z Číny bol obzvlášť vysoký v prípade Srbska aj Turecka.

(250) Skupina Hankook tvrdila, že konsolidovaná účtovná závierka tureckej spoločnosti Brisa Bridgestone zahŕňala dcérske spoločnosti, ktoré sa zaoberali vývojom a výrobou mobilných technológií, a preto jej účtovná závierka zjavne nebola reprezentatívna na účely vytvorenia normálnej hodnoty.

(251) Združenie CRIA, spoločnosť Kumho Tire a skupina Hankook uviedli, že objemy dovozu z Ruska do Turecka a Srbska znemožnili, aby sa tieto krajiny považovali za vhodné reprezentatívne krajiny. Spoločnosť Kumho Tire a skupina Hankook dodali, že Turecko aj Srbsko pokračujú v dovoze ruskej ocele, ktorá sa následne môže použiť na výrobu oceľového kordu.

(252) Spoločnosť Kumho Tire aj skupina Hankook uviedli, že Turecko aj Srbsko vykázali údaje o kordovej textílii v m^2 a hmotnosť kordovej textílie sa môže líšiť v závislosti od hrúbky a hustoty vlákien, zatiaľ čo ostatné krajiny vykázali údaje v kg. Obe spoločnosti dodali, že charakteristiky trhu v Srbsku nie sú porovnateľné s Čínou a že Turecko naďalej čelí vysokej inflácii, ktorá ovplyvňuje príslušné ekonomické ukazovatele.

(253) Komisia posúdila všetky argumenty predložené rôznymi zainteresovanými stranami v druhom zázname, ako je zhrnuté ďalej v bode 3.2.4.4.

([124]) Skupina GITI sa odvolávala na spoločnosť Companie Hulera Tornel.
([125]) PT Goodyear Indonesia Tbk, Gajah Tunggal (identifikované skupinami Hankook a GITI).
([126]) Friendship Rubber industry (Malaysia) SDN. BHD. a 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. Druhý záznam

(254) Pokiaľ ide o tvrdenie skupiny GITI, Komisia považovala výber reprezentatívnej krajiny na základe objemu dovozu kaučukovej zmesi (kód HS 4002 80) za neopodstatnený. V prípade vyvážajúcich výrobcov zaradených do vzorky predstavovala kaučuková zmes buď nízky percentuálny podiel nákladov v rámci celkových výrobných nákladov, alebo sa vôbec nepoužívala ([128]). Komisia preto usúdila, že úroveň dovozu kaučukových zmesí nie je relevantným kritériom na výber reprezentatívnej krajiny.

(255) Okrem toho, keďže Čína bola najväčším svetovým vývozcom v rámci položky 5902 ([129]) (pneumatikové kordové textílie) a kódu HS 7312 10 ([130]) (oceľový kord), dovoz týchto dvoch výrobných faktorov do všetkých možných reprezentatívnych krajín obsahoval vysoký percentuálny podiel dovozu z Číny. Komisia preto dospela k záveru, že objem čínskeho dovozu v prípade uvedených dvoch výrobných faktorov nebol kritériom, ktoré by sa malo zohľadniť.

(256) Komisia napokon zvážila argumenty týkajúce sa návrhov na výber Indonézie, Malajzie alebo Thajska ako možnej reprezentatívnej krajiny. Komisia však dospela k záveru, že Indonézia, Malajzia ani Thajsko nepredstavujú vhodnú reprezentatívnu krajinu.

(257) Dovoz hlavného výrobného faktora, t. j. prírodného kaučuku, ktorý predstavuje podstatnú časť nákladov, do Indonézie bol relatívne nízky a dovoz troch zo šiestich hlavných výrobných faktorov – oceľového kordu, kordovej textílie a uhlíkových sadzí – obsahoval vysoký podiel čínskeho dovozu. Zatiaľ čo vysoký podiel čínskeho dovozu oceľového kordu a kordovej textílie bol spoločný pre všetky možné reprezentatívne krajiny, podiel čínskeho dovozu bol vysoký aj v prípade uhlíkových sadzí a predstavoval 46 %. V porovnaní s tým tvoril čínsky dovoz uhlíkových sadzí v Turecku len 5 %.

(258) Dovoz hlavných výrobných faktorov do Malajzie obsahoval aj vysoký podiel čínskeho dovozu – okrem vysokého podielu čínskeho dovozu kordovej textílie a oceľového kordu aj čínsky dovoz styrén-butadiénového kaučuku, jedného z hlavných výrobných faktorov, predstavoval vyšší podiel na celkovom dovoze (27 %) v porovnaní s 12 % v prípade dovozu do Turecka. Okrem toho skutočnosť, že Malajzia bola vybraná v antidumpingovom prešetrovaní USA, nie je pre toto prešetrovanie relevantná.

(259) Čínsky dovoz všetkých hlavných výrobných faktorov bol mimoriadne vysoký aj v prípade Thajska: uhlíkových sadzí (57 %), styrén-butadiénového kaučuku (25 %), polybutadiénového kaučuku (32 %), kordových textílií (7 %), oceľového kordu (82 %). Okrem toho v máji 2025 Juhoafrická komisia pre správu medzinárodného obchodu zistila, že niekoľko thajských spoločností obchádzalo antidumpingové clá na pneumatiky prostredníctvom smerovania tovaru z Číny cez Kambodžu, Thajsko a Vietnam, čo potvrdzuje vysokú expozíciu Thajska voči Číne ([131]).

(260) Vzhľadom na uvedené skutočnosti Komisia zistila, že dovozné ceny hlavných výrobných faktorov do Indonézie, Malajzie a Thajska nemožno považovať za reprezentatívne, pretože sú pravdepodobne deformované, ak by sa potvrdili výrazné deformácie v zmysle článku 2 ods. 6a písm. b) základného nariadenia.

(261) Komisia ďalej posúdila informácie, ktoré mala k dispozícii o troch navrhovaných krajinách (Mexiko, Srbsko a Turecko), a dospela k záveru, že Turecko predstavuje vhodnú voľbu reprezentatívnej krajiny.

(262) Po prvé, štatistika dovozu do Turecka obsahovala ľahko dostupné údaje pre väčšinu výrobných faktorov s výnimkou oceľového kordu. Súčasťou štatistiky dovozu šiestich hlavných výrobných faktorov buď nebol dovoz z Číny, alebo bol jej súčasťou len v obmedzenej miere (maximálne 5 % v prípade uhlíkových sadzí ([132])). V porovnaní s tým Srbsko zaznamenalo vysokú úroveň čínskeho dovozu uhlíkových sadzí (45 %) a oceľového kordu (68 %).

([128]) Podrobnejšie informácie nie je možné poskytnúť z dôvodu zachovania dôvernosti.
([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]) S výnimkou oceľového kordu, keďže vysoký podiel čínskeho dovozu sa týka takmer všetkých možných reprezentatívnych krajín.

(263) Objemy dovozu hlavných výrobných faktorov do Turecka boli niekoľkonásobne vyššie ako v prípade Srbska a Mexika, a preto bola väčšia pravdepodobnosť, že ich dovozné ceny by mohli predstavovať primerané referenčné hodnoty. Okrem toho, na rozdiel od tvrdení strán, Komisia takisto usúdila, že údaje o dovoze kordových textílií do Turecka uvádzané v m^2 možno prepočítať na kg na základe prepočítavacieho koeficientu pre tento druh materiálu.

(264) Po druhé, Komisia usúdila, že účtovná závierka tureckej spoločnosti Brisa Bridgestone predstavuje primeraný základ na určenie referenčnej hodnoty pre predajné, všeobecné a administratívne náklady a zisk, keďže boli auditované a prekrývali sa s obdobím prešetrovania. Komisia konštatovala, že tvrdenie o potenciálnom vplyve obratu dcérskej spoločnosti Arvento na konsolidovanú účtovnú závierku nebolo podložené. Komisia takisto usúdila, že tvrdenie, že predajné, všeobecné a administratívne náklady spoločnosti Arvento boli neprimerane vysoké, pretože spoločnosti v iných krajinách mali nižšie predajné, všeobecné a administratívne náklady, nebolo podložené dôkazmi. Komisia poznamenala, že podľa analýzy Komisie niekoľko thajských spoločností uviedlo predajné, všeobecné a administratívne náklady v rozpätí 30 % až 60 % ([133]). Komisia preto dospela k záveru, že finančné údaje spoločnosti Brisa Bridgestone sú naďalej vhodným zdrojom na stanovenie percentuálnych podielov predajných, všeobecných a administratívnych nákladov a zisku – spoločnosť Brisa Bridgestone predstavovala väčšiu spoločnosť s auditovanou účtovnou závierkou v porovnaní s jedinou spoločnosťou v Mexiku, pre ktorú boli k dispozícii finančné informácie, pričom táto spoločnosť bola relatívne menšia a neexistovali informácie o tom, či uvedené údaje boli alebo neboli auditované.

(265) Okrem Číny je jedným z najväčších svetových vývozcov prešetrovaného výrobku aj Turecko ([134]), ktoré je krajinou s podobným hospodárskym rozvojom ako Čína.

(266) Pokiaľ ide o tvrdenie týkajúce sa tureckej inflácie, Komisia usúdila, že devalvácia tureckej líry nemala vplyv na dovozné ceny. Akékoľvek zvýšenie ceny by sa prejavilo zvýšením celkových nákladov na predaný tovar a/alebo predajných, všeobecných a administratívnych nákladov, a teda znížením ziskového rozpätia reprezentatívneho výrobcu. Keďže predajné, všeobecné a administratívne náklady a ziskové rozpätia boli vyjadrené ako percentuálny podiel, nemalo to žiadny vplyv na výpočet normálnej hodnoty. Pokiaľ ide o infláciu v prípade určitých špecifických nákladov, Komisia poznamenala, že nedeformované ceny, ktoré stanovila pre výrobné náklady, boli vyjadrené v mene dotknutej krajiny a rozdiely v inflácii medzi reprezentatívnou krajinou a dotknutou krajinou sa už do značnej miery odrážali v príslušnom výmennom kurze. Vypočítané referenčné hodnoty preto vo veľkej miere neboli ovplyvnené infláciou v reprezentatívnej krajine. Tvrdenie bolo preto zamietnuté.

(267) Napokon, pokiaľ ide o údajný vplyv dovozu ruskej ocele do Turecka, ktorá sa mohla použiť na výrobu oceľového kordu, Komisia zistila, že tvrdenie bolo všeobecné a chýbali podporné dôkazy o uvedenom údajnom vplyve. Pokiaľ ide o dovoz uhlíkových sadzí, styrén-butadiénového kaučuku a polybutadiénového kaučuku do Srbska a Turecka, takisto sa zistilo, že obsahoval dovoz z Ruska. Komisia však dospela k záveru, že vylúčenie týchto dvoch krajín na tomto základe nie je opodstatnené. Tieto výrobné faktory nepredstavovali významný podiel na výrobných nákladoch ([135]) a v prípade Srbska bol podiel tohto dovozu na trhu pomerne nízky ([136]). Komisia tiež poznamenala, že žiadna zainteresovaná strana neposkytla dôkazy o tom, že dovoz z Ruska môže spôsobiť nespoľahlivosť dovozu do Turecka – Komisia takisto zistila, že neexistujú ani dôkazy o žiadnom abnormálnom cenovom rozdiele medzi priemernou dovoznou cenou týchto vstupov do Turecka v porovnaní s dovozom tých istých vstupov do krajín bez dovozu z Ruska. Komisia dospela k rovnakému záveru v prípade *pneumatík pre autobusy a nákladné automobily* ([137]), keď v uvedenom prípade analyzovala obdobie prešetrovania, ktoré sa končilo 30. júna 2023 ([138]). Komisia preto považovala tvrdenie, že na základe tejto skutočnosti sa na Turecko nemalo prihliadať, za neopodstatnené.

([133]) Napríklad 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 a https://oec.world/en/profile/hs/new-rubber-pneumatic-tyres-for-motor-cars.

([135]) Tri výrobné faktory (uhlíkové sadze, styrén-butadiénový kaučuk a polybutadiénový kaučuk) predstavujú približne 4 % až 12 % výrobných nákladov.

([136]) Od 5 % maximálne do 21 % v závislosti od výrobného faktora.

([137]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2025/58 z 15. januára 2025 ktorým sa po revíznom prešetrovaní pred uplynutím platnosti podľa článku 11 ods. 2 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/1036 ukladá konečné antidumpingové clo na dovoz určitých pneumatík, nových alebo protektorovaných, z kaučuku, druhu používaného na autobusy alebo nákladné automobily, s indexom zaťaženia presahujúcim 121, s pôvodom v Čínskej ľudovej republike (Ú. v. EÚ L, 2025/58, 16.1.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/58/oj), odôvodnenie 214.

([138]) Vykonávacie nariadenie (EÚ) 2025/58.

(268) Komisia preto dospela k záveru, že Turecko možno považovať za reprezentatívnu krajinu, pretože i) spomedzi všetkých ostatných krajín má najkvalitnejšie údaje, ktoré možno použiť ako referenčné hodnoty pre výrobné faktory, a ii) k dispozícii sú primerané finančné údaje.

3.2.4.5. Tvrdenia predložené za každú potenciálnu reprezentatívnu krajinu po vydaní druhého záznamu

(269) Po vydaní druhého záznamu predložili združenie CRIA, skupina GITI, skupina Hankook, spoločnosti Kumho Tire, Shandong Yongsheng a Sumitomo Rubber pripomienky k rozhodnutiu Komisie použiť ako reprezentatívnu krajinu Turecko. Tieto pripomienky sa rozoberajú ďalej.

Turecko

Všeobecné tvrdenia o výbere Turecka ako reprezentatívnej krajiny

(270) Skupina Hankook a spoločnosť Kumho tvrdili, že Komisia pochybila, keď vybrala Turecko ako reprezentatívnu krajinu na základe jediného kritéria, t. j. podielu čínskeho dovozu do krajiny, ktoré nie je uvedené v článku 2 ods. 6a písm. a) základného nariadenia. Obe tieto spoločnosti tvrdili, že Komisia nezohľadnila také prvky, ako je objem výroby prešetrovaného výrobku v každej potenciálnej reprezentatívnej krajine, ako aj dostupnosť väčšieho počtu účtovných závierok na správne určenie predajných, všeobecných a administratívnych nákladov a zisku, ktoré sa majú použiť na účely vytvorenia normálnej hodnoty. Skupina Hankook ďalej tvrdila, že iné krajiny majú trhy s charakteristikami, ktoré sa viac podobajú Číne, a/alebo sa vyznačujú vyššou dostupnosťou verejných údajov.

(271) Skupiny Hankook a Kumho tvrdili, že Komisia nesprávne posúdila vplyv čínskeho dovozu na dovozné ceny a že Komisia by mala pri posúdení, či dovoz je alebo nie je deformovaný, vychádzať z jednotkovej ceny. Uvedené strany tvrdili, že jednotková dovozná cena niektorých výrobných faktorov do Turecka bola podobná jednotkovej cene v iných krajinách s vyššou expozíciou voči čínskemu dovozu, pričom tvrdili, že vysoká úroveň dovozu z Číny sama osebe nepredstavuje oprávnený dôvod na vylúčenie krajiny z výberu za reprezentatívnu krajinu podľa článku 2 ods. 6a základného nariadenia. Komisia zopakovala, že pri výbere vhodnej reprezentatívnej krajiny je objem čínskeho dovozu dôležitým kritériom na posúdenie celkovej pravdepodobnosti, že dovoz výrobných faktorov bol pravdepodobne deformovaný čínskym dovozom. Najprv pripomenula, že účelom článku 2 ods. 6a základného nariadenia je vytvoriť normálnu hodnotu bez deformácií. Preto by zohľadnenie objemu čínskeho dovozu umožnilo opätovné vnesenie deformácií do vytvorenej normálnej hodnoty. Pri výbere krajiny sa toto posúdenie vykoná celkovo a nevyžaduje sa vzájomné porovnanie cien. Líši sa to od situácie, keď je krajina vybraná, pretože spĺňa všetky kritériá. Komisia potom nemá inú možnosť, ako preskúmať konkrétnu dovoznú cenu a rozhodnúť, či táto cena je alebo nie je deformovaná. Preto sa toto posúdenie vykonáva ako druhý krok. Komisia preto odmietla tvrdenie, že mala vykonať porovnanie cien vo vzťahu ku každej potenciálnej reprezentatívnej krajine s cieľom určiť, či konkrétny vstup mohol alebo nemohol byť deformovaný čínskym dovozom.

(272) Po druhé, Komisia zdôraznila, že výber Turecka ako reprezentatívnej krajiny bol založený na skutočnosti, že Turecko spĺňa všetky kritériá stanovené v článku 2 ods. 6a písm. a) základného nariadenia.

(273) Hlavné výrobné faktory sa do Turecka dovážali v reprezentatívnych množstvách na základe ľahko dostupných údajov a k dispozícii boli finančné informácie založené na auditovanej účtovnej závierke spoločnosti Brisa Bridgestone, ktoré sa považovali za základ na určenie neskreslených a primeraných referenčných hodnôt pre predajné, všeobecné a administratívne náklady a zisk. Komisia zistila, že informácie dostupné pre Turecko boli kvalitnejšie ako pre ostatné potenciálne reprezentatívne krajiny.

(274) Skupina Hankook takisto tvrdila, že skutočnosť, že kordová textília a oceľový kord sa z Číny dovážali vo veľkých množstvách takmer do všetkých možných reprezentatívnych krajín, vychádzala z nesprávnych údajov, keďže Komisia svojvoľne zoskupila kordovú textíliu pod kódmi HS (HS 5902 10, HS 5902 20 a HS 5902 90) do väčšej podkategórie položky 5902. Tvrdila, že podľa konkrétnych kódov HS Čína nie je najväčším svetovým vývozcom ([139]).

(275) Na rozdiel od tvrdenia skupiny Hankook sa na základe údajov z Observatória hospodárskej zložitosti na úrovni HS potvrdilo, že v prípade kódu HS 5902 10 bola Čína najväčším svetovým vývozcom ([140]). Čína bola po Vietname druhým najväčším svetovým vývozcom v prípade kódu HS 5902 20 ([141]). Celkový obchod v prípade kódu HS 5902 90 ([142]) bol v porovnaní s ostatnými kódmi pomerne obmedzený. V každom prípade, či už bola Čína najväčším alebo jedným z najväčších vývozcov týchto výrobných faktorov, podstatné je, že úroveň čínskeho dovozu týchto výrobných faktorov bola relatívne vysoká v prípade *všetkých* potenciálnych reprezentatívnych krajín. Toto tvrdenie bolo preto zamietnuté.

(276) Skupina Hankook a spoločnosť Kumho zopakovali aj svoje tvrdenie, že Komisia nesprávne považovala dovoz z Ruska za nedeformovaný, pričom od 16. marca 2022 sa uplatňovali sankcie vo forme zákazu dovozu výrobkov z ocele s pôvodom v Rusku ([143]). Okrem toho 26. februára 2023 nadobudol účinnosť zákaz dovozu uhlíkových sadzí (položka 2803), styrén-butadiénového kaučuku (kód HS 4002 19), butadiénového kaučuku (kód HS 4002 20), kaučukovej zmesi (kód HS 4002 80) a halogénovaného izobutén–izoprénový kaučuku (kód HS 4002 39) ([144]), pričom do 30. júna 2024 sa uplatňuje prechodný systém dovozných kvót. Skupina Hankook tvrdila, že priemerná cena ruského dovozu do Turecka bola výrazne nižšia ako priemerná cena dovozu z iných krajín vrátane Číny a že vzhľadom na existenciu správy o výrazných deformáciách v Číne aj Rusku neexistuje žiadny opodstatnený dôvod, prečo by sa malo Turecko uprednostniť pred týmito krajinami. Nakoniec skupina Hankook tvrdila, že Turecko aj Srbsko sa spoliehajú na dovoz energie z Ruska, z čoho vyplýva, že celé turecké hospodárstvo bolo poznačené deformáciami.

(277) Komisia zdôraznila, že takýmito argumentmi sa už zaoberala v druhom zázname. Zákaz dovozu sa začal uplatňovať až v druhej polovici obdobia prešetrovania, t. j. od 1. júla 2024, a dovtedy sa na tieto tri materiály vzťahovala len prechodná kvóta (teda čiastočné obmedzenie). Bez akýchkoľvek konkrétnych dôkazov predložených zainteresovanými stranami teda nebolo možné určiť, či a do akej miery bol ruský dovoz počas obdobia prešetrovania narušený. Strany sa odvolávali len na skutočnosť, že ceny niektorých vstupov dovážaných z Ruska boli počas OP nižšie ako priemerná dovozná cena do Turecka, bez toho, aby preukázali, že tieto nízke ceny boli dôsledkom sankcií. Takisto napriek tomu, že ruské dovozné ceny boli mierne pod priemerom, priemerné dovozné ceny týchto materiálov do Turecka boli podobné ako dovozné ceny do niektorých možných reprezentatívnych krajín, ktoré neboli ovplyvnené ruským dovozom. Komisia usúdila, že tvrdenie o dovoze energie z Ruska je všeobecné tvrdenie a že nie je podložené. Komisia preto toto tvrdenie zamietla.

Všeobecné tvrdenia o kvalite údajov, ktoré sa majú použiť ako referenčné hodnoty

(278) Združenie CRIA vo svojom podaní uviedlo, že i) Turecko nepredstavuje vhodnú reprezentatívnu krajinu; ii) finančné údaje spoločnosti Brisa Bridgestone sú nevhodné, a iii) ak Komisia potvrdí Turecko ako reprezentatívnu krajinu, mala by použiť alternatívne zdroje alebo vykonať príslušné úpravy referenčných hodnôt určitých výrobných faktorov.

([139]) Podpoložka HS 5902 20 (Vietnam) a podpoložka HS 5902 90 (Nemecko), pozri https://oec.world/en/profile/hs/tyre-cord-fabric-of-polyester, resp. https://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]) Nariadenie Rady (EÚ) 2022/428 z 15. marca 2022, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 833/2014 o reštriktívnych opatreniach s ohľadom na konanie Ruska, ktorým destabilizuje situáciu na Ukrajine (Ú. v. EÚ L 87 I, 15.3.2022, s. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2022/428/oj).

([144]) Nariadenie Rady (EÚ) 2022/1904 zo 6. októbra 2022, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 833/2014 o reštriktívnych opatreniach s ohľadom na konanie Ruska, ktorým destabilizuje situáciu na Ukrajine (Ú. v. EÚ L 259 I, 6.10.2022, s. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2022/1904/oj)).

(279) Po prvé, združenie CRIA tvrdilo, že Komisia by mala určiť konkrétne kódy HS, ktoré presne zodpovedajú materiálu používanému čínskymi vyvážajúcimi výrobcami pri výrobe prešetrovaného výrobku. Tvrdilo, že Komisia by mala určiť číselný znak výrobku na nižšej úrovni členenia (na úrovni osemmiestneho číselného znaku), napr. pre kordové textílie pod číselnými znakmi 5902 10 10 a 5902 20 10 (pneumatikové kordové textílie impregnované kaučukom). Tvrdilo, že Turecko dovážalo podstatne vyšší podiel týchto materiálov z Číny a z krajín, ktoré nie sú členmi WTO, než Indonézia alebo Malajzia. Združenie CRIA uviedlo, že podobné zistenia sa vzťahujú na dovoz oceľového kordu do Turecka.

(280) Komisia na začiatku zopakovala, že Čína je najväčším svetovým vývozcom kordovej textílie a oceľového kordu a že dovoz týchto dvoch výrobných faktorov do všetkých možných reprezentatívnych krajín obsahoval vysoký percentuálny podiel dovozu z Číny. Preto, hoci turecký dovoz týchto dvoch materiálov skutočne obsahoval vyšší podiel dovozu z Číny v porovnaní s dovozom týchto dvoch materiálov do Indonézie a Malajzie, toto kritérium sa nepovažovalo za rozhodujúce pri výbere vhodnej reprezentatívnej krajiny. Komisia zopakovala, že na rozdiel od iných možných reprezentatívnych krajín bol podiel čínskeho dovozu do Turecka na ostatných hlavných výrobných faktoroch veľmi nízky, maximálne 5 % v prípade uhlíkových sadzí.

(281) Okrem toho Komisia zistila, že materiály pod číselnými znakmi KN, ktoré uviedlo združenie CRIA, neboli tými materiálmi, ktoré spoločnosti prevažne používajú ([145]). Tieto tvrdenia boli preto zamietnuté.

(282) Po druhé, združenie CRIA uviedlo, že inflácia v Turecku a znehodnotenie meny vedú k deformácii nákladov a cien na domácom trhu vrátane nákladov na energie a nákladov práce a že v prípade elektriny sa ceny od roku 2021 zvýšili viac ako šesťnásobne a v prípade nákladov práce v rokoch 2022 až 2024 viac ako štvornásobne. Združenie CRIA tvrdilo, že devalváciou meny sa uvedený nárast nezmiernil, takže údaje boli deformované a nespoľahlivé, a preto sa nemohli použiť ako referenčná hodnota. Okrem toho združenie CRIA tvrdilo, že štátne zásahy tureckej vlády na devízovom trhu, opatrenia narúšajúce obchod a vládna podpora oceliarskeho priemyslu predstavovali výrazné narušenie dynamiky trhu a vysoké turecké úrokové sadzby deformovali predajné, všeobecné a administratívne náklady a zisk reprezentatívnej spoločnosti ([146]). Podobné argumenty predložili skupina GITI, skupina Hankook, spoločnosti Kumho a Shandong Yongsheng, ako aj skupina Sumitomo.

(283) Komisia zopakovala, že dovozné ceny rôznych výrobných faktorov do Turecka, ktoré sa majú použiť ako referenčné hodnoty, sú vyjadrené v iných menách, a preto ich devalvácia tureckej líry neovplyvnila. V prípade práce aj elektriny v rokoch 2022 až 2024 skutočne došlo k nárastu nákladov na tieto faktory. Zvýšenie nákladov na elektrinu sa vyvíjalo podobným spôsobom v mnohých iných krajinách a pravdepodobne súviselo s ruskou vojenskou agresiou voči Ukrajine. V každom prípade sa nedalo zistiť, či tieto zvýšenia v reálnom vyjadrení boli spôsobené len infláciou alebo aj inými faktormi. Vzhľadom na to Komisia usúdila, že existencia inflácie v krajine ani to, že vláda zasahuje na trhu práce napríklad s cieľom zmeniť minimálnu mzdu, automaticky neznamená, že údaje z tejto krajiny sú deformované a neprimerané. Tieto tvrdenia boli preto zamietnuté.

(284) Spoločnosť Shandong Yongsheng takisto uviedla, že dovozné ceny oceľového kordu, kaučukovej zmesi a oxidu kremičitého do Turecka boli podľa jej vlastnej analýzy vyššie ako priemerná cena do zvyšku sveta – v prípade oceľového kordu o viac ako 20 %, v prípade oxidu kremičitého o 49 % a v prípade kaučukovej zmesi o 576 %. Spoločnosť Shandong Yongsheng navrhla, aby Komisia použila dovozné ceny týchto materiálov do Malajzie a Mexika.

([145]) Jeden z vyvážajúcich výrobcov použil materiál pod jedným z číselných znakov len okrajovo (čo predstavuje menej ako 0,5 % celkových výrobných nákladov) alebo vykázal odlišné kódy HS. Údaje druhého vyvážajúceho výrobcu neumožnili rozlíšiť materiál na úrovni osemmiestneho číselného znaku.

([146]) Napr. dodatočné clá na výrobky z tretích krajín mimo EÚ a jej partnerov v rámci dohôd o voľnom obchode, minimálne colné hodnoty a nevratná DPH.

(285) Komisia zdôraznila, že oceľový kord a oxid kremičitý (HS 7312 10 a HS 2811 22) sa do Turecka dovážali vo významných množstvách a ich ceny sa považovali za primerané. Skutočnosť, že boli vyššie ako priemerná dovozná cena do zvyšku sveta, nemala žiadny vplyv na posúdenie vhodnosti referenčných hodnôt pre tieto výrobné faktory. Tieto tvrdenia sa preto zamietli. V prípade kaučukovej zmesi, ako sa uvádza ďalej v tomto bode, vzhľadom na nízky objem dovozu tohto výrobného faktora do Turecka Komisia nahradila referenčnú hodnotu pre tento výrobný faktor dovoznou cenou do Mexika.

(286) Združenie CRIA takisto tvrdilo, že v dôsledku vysokej inflácie neboli účtovné závierky spoločností založené na historických nákladoch spoľahlivé, a preto si vyžadovali úpravy s cieľom zohľadniť infláciu. Tvrdilo, že finančné údaje spoločnosti Brisa Bridgestone preto neboli vhodné na stanovenie neskreslenej výšky predajných, všeobecných a administratívnych nákladov a zisku. Združenie CRIA ďalej poukázalo na skutočnosť, že auditovaná účtovná závierka obsahovala úpravy cieľom zohľadniť infláciu („zisk z čistej peňažnej pozície“) a že v prípade, ak by sa táto úprava spolu s príjmami z investičných činností nezohľadnila, spoločnosť by bola v skutočnosti stratová.

(287) Komisia nesúhlasila s tým, že by sa úprava o infláciu nemala brať do úvahy. Úprava sa týkala finančného vykazovania v hyperinflačných ekonomikách a bola požadovaná tureckým účtovným štandardom 29, aby sa dosiahol presný obraz o finančnej výkonnosti spoločnosti ([147]). Jej vylúčenie by viedlo k deformovanému posúdeniu predajných, všeobecných a administratívnych nákladov. Z prepočítaných predajných, všeobecných a administratívnych nákladov a zisku vyplynulo, že spoločnosť bola počas obdobia prešetrovania zisková. Komisia preto toto tvrdenie zamietla.

Tvrdenia o úprave referenčných hodnôt

(288) Združenie CRIA a ďalšie strany, ako napríklad skupina GITI, skupina Hankook, spoločnosti Kumho a Shandong Yongsheng, ďalej uviedli, že ak Komisia potvrdí Turecko ako reprezentatívnu krajinu, mali by sa vykonať tieto úpravy:

— Oceľový kord: Združenie CRIA tvrdilo, že keďže Turecko je významná krajina z hľadiska výroby ocele, dovoz určitého oceľového materiálu bol obmedzený len na špeciálne výrobky. Takisto tvrdilo, že keďže boli zavedené ochranné opatrenia týkajúce sa valcovaného drôtu, ktorý je kľúčovým vstupom na výrobu oceľového kordu, ceny oceľového kordu boli deformované. Podobný argument predložila aj skupina GITI.

— Prepočet medzi metrami štvorcovými a kilogramami v prípade kordovej textílie: Združenie CRIA poukázalo na to, že dovoz kordových textílií sa uvádzal v m^2, a nie v kg, ako uvádzali spoločnosti. Tvrdilo, že keďže hmotnosť sa výrazne líšila v závislosti od denieru priadze použitej na výrobu kordovej textílie, nebolo možné stanoviť vhodný prepočítavací koeficient. Združenie CRIA takisto tvrdilo, že dovoz kordových textílií obsahoval vysoký percentuálny podiel dovozu z Číny a krajín, ktoré nie sú členmi WTO. Navrhlo, aby Komisia alternatívne použila štatistiku dovozu Indonézie alebo Malajzie. Rovnaký argument predložili spoločnosti Hankook, Kumho a Shandong Yongsheng.

— Kaučuková zmes: vzhľadom na marginálne objemy dovozu do Turecka (20 kg) a vysoké ceny v porovnaní s inými možnými reprezentatívnymi krajinami sa združenie CRIA domnievalo, že Komisia by mala použiť údaje z Malajzie. Rovnaký argument predložila aj skupina GITI.

— Uhlíkové sadze, kordová textília a oceľový kord: Združenie CRIA tvrdilo, že Komisia by mala určiť príslušné číselné znaky na nižšej úrovni, ktoré presne odrážajú materiály použité pri výrobe prešetrovaného výrobku.

([147]) Ako sa uvádza vo výročnej správe spoločnosti Brisa Bridgestone za rok 2024, „uplatňovanie štandardu TAS 29 vedie k úprave o stratu kúpnej sily tureckej líry uvedenej v položke Zisky (straty) z čistej peňažnej pozície v časti týkajúcej sa výsledku hospodárenia výkazu ziskov a strát a účtovného výsledku“ (skratkou TAS sa označujú turecké účtovné štandardy).

— Práca: Združenie CRIA tvrdilo, že Komisia by mala vychádzať zo štatistík Medzinárodnej organizácie práce (MOP), pokiaľ ide o priemerné nominálne hodinové náklady práce na zamestnanca vo výrobnom priemysle za rok 2024, ktoré by pokrývali všetky náklady zamestnávateľov vo výrobnom priemysle v Turecku.

— Skupina GITI uviedla, že Komisia by nemala upravovať náklady práce tak, aby odrážali hodinové náklady práce spoločností zamestnávajúcich viac ako 1 000 zamestnancov, pretože referenčná hodnota už odrážala hodinové náklady práce v prípade veľkých spoločností v odvetví pneumatík.

(289) Komisia usúdila, že tvrdenia o možných deformáciách dovozných cien oceľového kordu do Turecka boli príliš všeobecné a nepodložené. Tieto tvrdenia boli preto zamietnuté.

(290) V prípade kordovej textílie Komisia pôvodne určila dovoznú cenu za m^3. Pri získaní ceny so zaplateným clom na základe údajov GTA ([148]) sa však ako sekundárna jednotka uvádzali kilogramy. Preto nebolo potrebné, aby Komisia sama stanovila prepočítavací koeficient na určenie referenčnej hodnoty. Všetky pripomienky týkajúce sa prepočítacieho koeficientu kordovej textílie a vhodnosti Turecka ako reprezentatívnej krajiny z dôvodu chýbajúceho prepočítacieho koeficientu pre tento výrobný faktor sa preto považovali za bezpredmetné.

(291) Pokiaľ ide o kaučukovú zmes, Komisia akceptovala tvrdenie, že objem dovozu 20 kg bol príliš nízky a že jeho výsledkom bola nereprezentatívna referenčná hodnota, a nahradila referenčnú hodnotu pre tento výrobný faktor dovoznou cenou kaučukovej zmesi do Mexika, jedinej krajiny s reprezentatívnym objemom dovozu, ktorá nebola ovplyvnený čínskym dovozom. Komisia pripomenula, že kaučuková zmes predstavovala buď nízky percentuálny podiel nákladov v rámci celkových výrobných nákladov, alebo sa vôbec nepoužívala ([149]), a teda mala marginálny vplyv na výrobný proces spolupracujúcich čínskych vyvážajúcich výrobcov zaradených do vzorky.

(292) Pokiaľ ide o tvrdenie združenia CRIA vo vzťahu k práci, Komisia zamietla žiadosť o použitie údajov MOP, pretože na rozdiel od úradu Turkstat ([150]) databáza MOP neposkytuje informácie o nákladoch práce v rôznych odvetviach, a preto je menej presná. Na druhej strane úrad Turkstat poskytol informácie práve za kód NACE priemyselnej činnosti 22.11 (Výroba gumených pneumatík a duší; protektorovanie a oprava pneumatík), do ktorého patria výrobcovia pneumatík. Okrem toho Komisia považovala tvrdenie skupiny GITI, že hodinové náklady práce by sa nemali upravovať vzhľadom na skutočnosť, že spoločnosti vyrábajúce pneumatiky sú väčšinou veľké spoločnosti s viac ako 1 000 zamestnancami, za všeobecné a nepodložené. Na rozdiel od tvrdenia skupiny GITI sa v rámci hodinových nákladov práce uplatňovaných na odvetvie NACE 22 zhromaždili informácie o 1 274 spoločnostiach, z ktorých 95 % tvorili MSP, zatiaľ čo výrobcovia pneumatík boli zvyčajne veľké spoločnosti s viac ako 1 000 zamestnancami. Úprava sa preto považovala za opodstatnenú a tvrdenie bolo zamietnuté.

Všeobecné tvrdenia k účtovnej závierke spoločnosti Brisa Bridgestone

(293) Združenie CRIA, skupina Hankook, spoločnosť Shandong Yongsheng a skupina Sumitomo tvrdili, že Komisia by nemala brať do úvahy konsolidovanú účtovnú závierku spoločnosti Brisa Bridgestone z dôvodu zahrnutia telekomunikačnej divízie Arvento. Skupina Hankook uviedla, že finančné údaje spoločnosti Brisa Bridgestone vychádzali z výroby výrobkov z gumy vo všeobecnosti (vrátane obuvi, gumových pásov a nosných materiálov pre výrobky z gumy), a nielen z výroby pneumatík. Združenie CRIA navrhlo vylúčiť všetky údaje, ktoré sa netýkajú pneumatík, z výpočtu predajných, všeobecných a administratívnych nákladov a zisku použitím pomeru medzi príjmami z podnikania v oblasti pneumatík (96 %) a mimo oblasti pneumatík (4 %).

([148]) Databáza Global Trade Atlas.
([149]) Podrobnejšie informácie nie je možné poskytnúť z dôvodu zachovania dôvernosti.
([150]) Turecký štatistický úrad.

(294) Pokiaľ ide o Brisa Bridgestone a Arvento, Komisia usúdila, že v informáciách v účtovnej závierke sa neuvádzajú predajné, všeobecné a administratívne náklady a zisk oddelene. Konštatovala však, že tvrdenia neboli podložené nepodložila, najmä pokiaľ ide o vplyv obratu spoločnosti Arvento na konsolidovanú účtovnú závierku. V článku 2 ods. 6a písm. a) základného nariadenia sa takisto stanovuje, že vytvorená normálna hodnota musí zahŕňať nedeformovanú a primeranú sumu na predajné, všeobecné a administratívne náklady a zisk. Neuvádza sa v ňom, ako by sa tieto sumy mali stanoviť, ale vyžaduje sa, aby boli nedeformované a primerané. Komisia nie je povinná obrátiť sa na spoločnosti vyrábajúce prešetrovaný výrobok. V každom prípade sa prešetrovaním preukázalo, že podnikanie spoločnosti Brisa Bridgestone v oblasti pneumatík tvorilo 96 % predaja a že predaj iných výrobkov ako pneumatík pozostával z protektorových prvkov, náhradných dielov, sledovacích zariadení, batérií a iných alternatívnych výrobkov ([151]), čo potvrdzuje, že vplyv spoločnosti Arventa (a iných výrobkov z gumy) na obchodné operácie spoločnosti Brisa Bridgestone bol veľmi obmedzený. Komisia preto dospela k záveru, že predajné, všeobecné a administratívne náklady a zisk stanovené v tomto prípade boli nedeformované a primerané a spĺňali požiadavky článku 2 ods. 6a písm. a) základného nariadenia. Tvrdenie sa zamietlo.

(295) Skupina GITI a skupina Hankook tvrdili, že hrubé prevádzkové rozpätie spoločnosti Brisa Bridgestone, ktoré bolo vyššie ako 30 %, nebolo reprezentatívnym vyjadrením prevládajúcich trhových podmienok, ktorým čelia výrobcovia pneumatík v Turecku. Skupina Hankook uviedla, že podľa tureckých štatistík týkajúcich sa kódu NACE priemyselnej činnosti 22.11 zaznamenali tureckí výrobcovia pneumatík v priemere hrubé prevádzkové rozpätie 24,58 % (s pomerom predajných, všeobecných a administratívnych nákladov 21,18 % a pomerom zisku 3,40 %). Podľa skupiny Hankook súvisela nízka úroveň ziskovosti s nedávnym začatím antidumpingového konania v Turecku v súvislosti s pneumatikami na osobné vozidlá a ľahké nákladné automobily z viacerých krajín.

(296) Okrem údajov spoločnosti Brisa Bridgestone združenie CRIA a skupina GITI identifikovali aj ďalších ziskových výrobcov pneumatík v Turecku: Sumitomo Rubber AKO Lastik Sanayi ve Ticaret Anonim Şirketi (ďalej len „Sumitomo Rubber Türkiye“) a Goodyear Lastikleri T.A.S (ďalej len „Goodyear Türkiye“). Skupina GITI sa ďalej domnievala, že ak sa pri určovaní predajných, všeobecných a administratívnych nákladov použijú turecké údaje o predajných, všeobecných a administratívnych nákladoch, mali by sa odstrániť rušivé vplyvy neprimerane vysokých úrokových sadzieb a nadhodnotených kurzových ziskov/strát.

(297) Komisia analyzovala finančné údaje spoločnosti Sumitomo Rubber Türkiye. Najskôr zistila, že úroveň informácií, ktoré boli k dispozícii pre túto spoločnosť, bola menej podrobná ako informácie uvedené v auditovaných účtovných závierkach spoločnosti Brisa Bridgestone. V súlade so svojím štandardným postupom pri uplatňovaní článku 2 ods. 6a základného nariadenia Komisia používa na stanovenie primeraných a neskreslených výšok predajných, všeobecných a administratívnych nákladov a zisku čo najpodrobnejšie dostupné údaje o spoločnosti. To umožňuje: i) mať dodatočnú istotu, pokiaľ ide o presnosť použitia údajov, a ii) úpravy, kedykoľvek je to potrebné. Komisia sa napriek tomu pokúsila stanoviť predajné, všeobecné a administratívne náklady na základe neúplných informácií dostupných pre spoločnosť Sumitomo Rubber Türkiye a stanovila ich na úrovni približne 6 %. Komisia považovala túto úroveň vypočítaných predajných, všeobecných a administratívnych nákladov za neprimeranú. Ako uviedla skupina Hankook, podľa štatistík Centrálnej banky Tureckej republiky ([152]) týkajúcich sa kódu NACE priemyselnej činnosti 22.11 boli priemerné predajné, všeobecné a administratívne náklady spoločností pôsobiacich v tomto odvetví vyššie ako 20 %, a teda v súlade s predajnými, všeobecnými a administratívnymi nákladmi spoločnosti Brisa Bridgestone, ako ich vypočítala Komisia.

(298) Ako sa uvádza v odôvodnení 297, Komisia vždy, keď je to možné, používa údaje, ktoré umožňujú určiť finančné informácie na podrobnejšej úrovni, ako v tomto prípade, keď boli k dispozícii podrobné auditované účtovné závierky spoločnosti Brisa Bridgestone. Komisia sa preto rozhodla založiť svoje výpočty predajných, všeobecných a administratívnych nákladov a zisku len na údajoch spoločnosti Brisa Bridgestone. Spoločnosť Goodyear Türkiye nebola v OP zisková, a preto sa jej údaje nemohli zohľadniť. Toto tvrdenie sa preto zamietlo.

([151]) Pozri stranu 83 výročnej správy spoločnosti Brisa Bridgestone za rok 2024, k dispozícii na adrese 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/.

Tvrdenie o zohľadnení účtovnej závierky spoločnosti Brisa Bridgestone namiesto údajov z databázy ORBIS

(299) Združenie CRIA, skupina Hankook a skupina GITI uviedli, že Komisia by mala zohľadniť skôr auditovanú účtovnú závierku spoločnosti Brisa Bridgestone ako údaje z databázy ORBIS. Uvedené strany tvrdili, že pri zohľadnení účtovnej závierky boli výsledné predajné, všeobecné a administratívne náklady a zisk nižšie než v prípade, keď sa stanovili na základe údajov z databázy ORBIS.

(300) Komisia tvrdenie akceptovala a na základe účtovnej závierky upravila sumu predajných, všeobecných a administratívnych nákladov a zisku.

Tvrdenia o úprave účtovnej závierky spoločnosti Brisa Bridgestone

(301) Združenie CRIA tvrdilo, že na zabezpečenie spravodlivého porovnania vývoznej ceny čínskych vyvážajúcich výrobcov a vytvorenej normálnej hodnoty bolo potrebných niekoľko úprav výpočtu zisku a predajných, všeobecných a administratívnych nákladov spoločnosti Brisa Bridgestone. Navrhlo a) vylúčiť všetky údaje, ktoré sa netýkajú pneumatík, z výpočtu predajných, všeobecných a administratívnych nákladov a zisku použitím pomeru medzi príjmami z podnikania v oblasti pneumatík (96 %) a mimo oblasti pneumatík (4 %); a takisto b) vylúčiť príjmy a náklady z investičných činností, ktoré podľa jeho názoru nesúviseli s podnikaním v oblasti pneumatík, ako aj náklady na výskum a vývoj, náklady na dopravu a skladovanie a náklady na licenčné poplatky a provízie z predaja. Rovnaký argument predložila aj skupina GITI; a c) vylúčiť straty z derivátových finančných nástrojov z ostatných prevádzkových príjmov a nákladov.

(302) Komisia nepovažovala za vhodné vykonať žiadne úpravy finančných údajov spoločnosti Brisa Bridgestone v časti, ktorá sa netýkala podnikania súvisiaceho s pneumatikami (Arvento), ako už bolo vysvetlené v tomto bode.

(303) Komisia sa ďalej domnievala, že náklady na výskum a vývoj sú neoddeliteľnou súčasťou predajných, všeobecných a administratívnych nákladov a nemali by sa vylúčiť z výpočtu normálnej hodnoty. Podobne príjmy z iných operácií a náklady z iných operácií sú vo všeobecnosti súčasťou bežných operácií spoločnosti vo výrobnom priemysle.

(304) Komisia však akceptovala tvrdenie, že príjmy z investičných činností súvisiacich s podnikateľskou činnosťou, ktorá sa líši od výroby prešetrovaného výrobku, by sa mali odpočítať od predajných, všeobecných a administratívnych nákladov, ako aj od nákladov súvisiacich s prepravou a skladovaním, ktoré súvisia s predajom prešetrovaného výrobku. Komisia pri výpočte predajných, všeobecných a administratívnych nákladov odpočítala aj licenčné poplatky a provízie z predaja, aby sa zabezpečilo porovnanie vytvorenej normálnej hodnoty a vývoznej ceny na rovnakej úrovni obchodu po vykonaní príslušných úprav na zabezpečenie primeraného porovnania v súlade s článkom 2 ods. 9 základného nariadenia.

Malajzia a Indonézia

(305) Skupina GITI a spoločnosť Shandong Yongsheng uviedli, že Malajzia a Indonézia sú reprezentatívnejšie ako Turecko. Aj skupina Sumitomo uviedla, že by sa mali uprednostniť krajiny ako Malajzia a Indonézia, ale neposkytla v tejto súvislosti žiadne vysvetlenie.

(306) Skupina GITI tvrdila, že Malajzia bola vybraná v niekoľkých relatívne nedávnych prešetrovaniach. Zopakovala, že v uvedenej krajine bol reprezentatívny dovoz kaučukovej zmesi. Tvrdila, že ak sa spoločne posúdi čínsky a ruský dovoz do Turecka, predstavuje vyšší podiel ako čínsky dovoz niektorých výrobných faktorov do Malajzie aj Indonézie. Ďalej usúdila, že keďže Indonézia sa nepovažuje za vhodnú reprezentatívnu krajinu vzhľadom na nízky dovoz prírodného kaučuku, ktorý je jedným z hlavných výrobných faktorov, najvhodnejšou reprezentatívnou krajinou by bola Malajzia, keďže je najväčším dovozcom prírodného kaučuku.

(307) Spoločnosť Shandong Yongsheng tvrdila, že Malajzia bola vylúčená len preto, že dovoz styrén-butadiénového kaučuku obsahoval vysoký podiel čínskeho dovozu, ale že dovoz niektorých výrobných faktorov (ako oxid kremičitý a oceľový kord) do Turecka obsahoval ešte vyšší podiel čínskeho dovozu. Spoločnosť Shandong Yongsheng uviedla, že dovozné ceny styrén-butadiénového kaučuku do Malajzie z krajín WTO iných ako Čína sa blížili k priemernej cene a boli vyššie ako ceny do Turecka. Podobne spoločnosť Shandong Yongsheng uviedla, že indonézsky dovoz uhlíkových sadzí z krajín WTO iných ako Čína bol za takmer rovnakú cenu ako dovoz do

Turecka a v každom prípade sa blížil k priemernej cene. Ako je vysvetlené v tomto bode, Komisia vybrala Turecko ako reprezentatívnu krajinu tak, že najprv určila krajiny, v ktorých by dovozné ceny boli najviac deformované čínskym dovozom, a to v prípade hlavných výrobných faktorov, ale aj vo všeobecnosti. Zistilo sa, že v prípade Turecka sa vykázal najnižší celkový obchod s Čínou v porovnaní so všetkými ostatnými možnými reprezentatívnymi krajinami. Bolo zrejmé, že v prípade najdôležitejších výrobných faktorov bolo Turecko najmenej závislé od čínskeho dovozu, ktorý predstavoval v priemere približne 17 % v porovnaní s 26 % v prípade Malajzie a 32 % v prípade Indonézie. Komisia takisto objasnila, že nebolo preukázané, že by ruský dovoz mal rušivý vplyv na dovozné ceny. Preto sa nemohli považovať za deformované ako v prípade čínskeho dovozu.

(308) Komisia zohľadnila aj také prvky, ako je dostatočný objem dovozu väčšiny výrobných faktorov a dostupnosť primeraných finančných údajov. Preto nepovažovala za potrebné vykonať cenové porovnanie s cieľom porovnať dovozné ceny určitého čínskeho dovozu s priemerom v prípade krajín, ktoré z hľadiska výberu reprezentatívnej krajiny považovala za menej vhodnú voľbu. Ani skutočnosť, že dovozná cena určitého výrobného faktora bola vyššia ako dovozná cena toho istého faktora v Turecku alebo sa blížila k uvedenej dovoznej cene, nebola argumentom na to, aby sa krajina s vyššou dovoznou cenou uprednostnila alebo považovala za menej deformovanú.

(309) Skupina GITI namietala, že Komisia nevysvetlila, prečo v tomto prípade nebola za reprezentatívnu krajinu vybraná Malajzia, zatiaľ čo v prípade polyetyléntereftalátu z Číny ([153]) a acesulfámu draselného z Číny vybraná bola. Rovnaký argument bol predložený v súvislosti s antidumpingovým konaním USA proti dovozu pneumatík z Číny ([154]), kde bola ako reprezentatívna krajina vybraná Malajzia. Skupina GITI a spoločnosť Shandong Yongsheng napokon uviedli, že pokiaľ ide o skutočnosť, že antidumpingové prešetrovanie USA nepredstavuje kritérium na akceptovanie pripomienok, uvažovanie Komisie je v rozpore so skutočnosťou, že Komisia citovala rozhodnutie Juhoafrickej komisie pre správu medzinárodného obchodu v súvislosti s obchádzaním antidumpingových ciel prostredníctvom smerovania tovaru z Číny cez Kambodžu, Thajsko a Vietnam ([155]).

(310) Komisia pripomenula, že každý prípad sa posudzuje individuálne a že skutočnosť, že Malajzia bola použitá v predchádzajúcich prešetrovaniach, nemá vplyv na výber reprezentatívnej krajiny v tomto prešetrovaní. To isté platí aj pre antidumpingové prešetrovanie USA. Komisia okrem toho zdôraznila, že konania, ktoré uviedla skupina GITI, mali iné obdobie prešetrovania. Nakoniec bolo citované rozhodnutie Juhoafrickej komisie pre správu medzinárodného obchodu, ktoré fakticky dokazuje, že obchádzanie sa uskutočňuje prostredníctvom Thajska, čo

([153]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2023/2659 z 27. novembra 2023, ktorým sa ukladá predbežné antidumpingové clo na dovoz určitého polyetylénтereftalátu s pôvodom v Čínskej ľudovej republike (Ú. v. EÚ L, 2023/2659, 28.11.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/2659/oj) a vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2022/116 z 27. januára 2022, ktorým sa po revíznom prešetrovaní pred uplynutím platnosti podľa článku 11 ods. 2 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/1036 ukladá konečné antidumpingové clo na dovoz acesulfámu draselného s pôvodom v Čínskej ľudovej republike (Ú. v. EÚ L 19, 28.1.2022, s. 22, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/116/oj).

([154]) Ministerstvo obchodu Spojených štátov amerických, Memorandum o rozhodnutí o predbežných výsledkoch administratívneho preskúmania antidumpingového cla na určité pneumatiky pre osobné a ľahké nákladné automobily z Čínskej ľudovej republiky, 2021 – 2022, s. 15; Memorandum o rozhodnutí o predbežných výsledkoch administratívneho preskúmania antidumpingového cla na určité pneumatiky pre osobné a ľahké nákladné automobily z Čínskej ľudovej republiky a o jeho zrušení, 2017 – 2018, s. 18; Memorandum o rozhodnutí o predbežných výsledkoch administratívneho preskúmania antidumpingového cla na určité pneumatiky pre osobné a ľahké nákladné automobily z Čínskej ľudovej republiky a predbežné stanovenie neexistencie dodávok, 2019 – 2020, s. 19; Memorandum o rozhodnutí o predbežných výsledkoch administratívneho preskúmania antidumpingového cla na určité pneumatiky pre osobné a ľahké nákladné automobily z Čínskej ľudovej republiky; Čiastočné zrušenie a predbežné stanovenie neexistencie dodávok, 2020 – 2021, s. 22. Konania sú k dispozícii na adrese https://access.trade.gov/login.aspx.

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

potvrdzuje vysokú expozíciu krajiny voči Číne a skutočnosť, že čínske spoločnosti zakladajú továrne v iných krajinách juhovýchodnej Ázie, aby sa vyhli clám. Potvrdilo to aj združenie CRIA ([156]), pričom uviedlo šesť rôznych čínskych podnikov, ktoré v rokoch 2012 až 2020 začali v Thajsku vyrábať pneumatiky, pričom ako jeden z dôvodov tohto obchodného zámeru sa uvádzala snaha vyhnúť sa antidumpingovým a vyrovnávacím clám zo strany USA ([157]).

(311) Skupina GITI zopakovala, že iba Malajzia (a Indonézia) dovážali významné množstvá kaučukovej zmesi, ktorá je hlavným výrobným faktorom vo výrobnom procese skupiny GITI. Okrem toho boli ľahko dostupné účtovné závierky malajzijských spoločností, ktoré boli ziskové.

(312) Komisia na začiatku pripomenula, že referenčná hodnota pre kaučukovú zmes bola nahradená údajmi z Mexika. Pokiaľ ide o dostupné finančné údaje malajzijských spoločností, Komisia zdôraznila, že zo štyroch spoločností, za ktoré skupina GITI predložila finančné údaje, dve neuviedli žiadne náklady na predaný tovar ([158]). Predajné, všeobecné a administratívne náklady ostatných dvoch spoločností sa pohybovali v rozmedzí od 4,4 % do 7 %, čo sa považovalo za neprimerané pre odvetvie pneumatík.

(313) Spoločnosť Shandong Yongsheng tvrdila, že úroveň hrubého národného dôchodku (ďalej len „HND“) na obyvateľa v Malajzii je oveľa bližšie k úrovni v Číne ako k úrovni v Turecku, čo z nej robí vhodnejšiu reprezentatívnu krajinu. Okrem toho bolo k dispozícii viac informácií o malajzijských výrobcoch pneumatík ako o tureckých výrobcoch, keďže Komisia identifikovala len jedného výrobcu.

(314) Pri vytváraní normálnej hodnoty v súlade s článkom 2 ods. 6a písm. a) základného nariadenia môže Komisia použiť reprezentatívnu krajinu s podobnou úrovňou hospodárskeho rozvoja ako vyvážajúca krajina. V základnom nariadení sa neuvádzajú žiadne ďalšie požiadavky na výber krajiny s úrovňou hospodárskeho rozvoja najbližšou úrovni vyvážajúcej krajiny. Za týchto okolností Komisia postupuje podľa vlastného uváženia a používa krajiny, ktoré Svetová banka zaradila do rovnakej kategórie príjmov. Relevantnou kategóriou Svetovej banky je kategória krajín s vyššími strednými príjmami, do ktorej je zaradená Čína. Komisia v prvom zázname jasne uviedla, že na tento účel použije databázu Svetovej banky, čo je takisto v súlade s jej praxou. Skutočnosť, že určitá krajina môže mať HND alebo HDP na obyvateľa bližší k Číne ako iná krajina, nie je rozhodujúcim faktorom pri výbere vhodnej reprezentatívnej krajiny. Toto tvrdenie bolo preto zamietnuté. Napokon, ako už bolo uvedené v tomto bode, podľa článku 2 ods. 6a písm. a) základného nariadenia vytvorená normálna hodnota musí zahŕňať nedeformovanú a primeranú sumu na predajné, všeobecné a administratívne náklady a zisk. Neuvádza sa v ňom, ako by sa tieto sumy mali stanoviť, ale vyžaduje sa, aby boli nedeformované a primerané. Komisia nie je povinná použiť určitý počet spoločností s finančnými údajmi, pokiaľ sú sumy predajných, všeobecných a administratívnych nákladov a zisku nedeformované a primerané. Článok 2 ods. 6 písm. a) základného nariadenia. Toto tvrdenie sa preto zamietlo.

Mexiko

(315) Spoločnosť Shandong Yongsheng tvrdila, že vysoký podiel Mexika na čínskom dovoze oceľového kordu a kordovej textílie by sa nemal zohľadňovať na účely výberu reprezentatívnej krajiny, pretože podiely čínskeho dovozu oceľového kordu a kordovej textílie neboli pre analýzu deformácií výrobných faktorov relevantné. Po druhé, tvrdila, že Komisia poskytla len súhrn chránených informácií o finančných výkazoch mexickej spoločnosti, čo zainteresovaným stranám neumožnilo riadne overiť údaje. Po tretie, skutočnosť, že Mexiko bolo menším výrobcom pneumatík na osobné vozidlá a ľahké nákladné automobily ako Turecko, nebola kritériom vymedzeným v článku 2 ods. 6a písm. a) základného nariadenia. V dôsledku toho tvrdila, že Mexiko zostáva najvhodnejšou reprezentatívnou krajinou spomedzi navrhovaných krajín podľa prvého záznamu (Mexiko, Turecko a Srbsko).

([156]) Pozri *Chinese Tire Set off a New Craze of Building Factories Overseas* (Čínske pneumatiky vedú k novej honbe za výstavbou tovární v zahraničí), 13. apríla 2020, dostupné na adrese https://e.cria.org.cn/a/1778595313171324930.

([157]) Doslovný citát: „Podniky sa rozhodli postaviť továrne v krajinách juhovýchodnej Ázie, ako sú Thajsko a Vietnam, najmä preto, aby vyriešili nevýhodu vzdialenosti od trhu dodávok surovín a trhu na vývoz výrobkov a vyhli sa vplyvu dvojitých prešetrovaní (tzv. double anti) zo strany USA priamo pri ich zdroji, avšak prudký nárast množstva pneumatík vyvážaných krajinami juhovýchodnej Ázie do USA priťahuje pozornosť USA.“, odkaz v poznámke pod čiarou č. 156. Výrazom „double anti“ sa v čínskych správach bežne označuje začatie antidumpingového aj antisubvenčného prešetrovania, pozri napríklad https://www.yys-alu.com/en/news-center/1993.html.

([158]) Hock Hin (MUAR) Rubber Co., Michelin Malaysia, Toyo tyre Malaysia SDN BHD a Yamauchi (Malaysia).

(316) Komisia pripomenula, že skutočnosť, že dovoz oceľového kordu a kordovej textílie do Mexika bol veľký, nebola jediným kritériom, na základe ktorého sa nerozhodla vybrať Mexiko ako reprezentatívnu krajinu. Turecko sa ukázalo ako lepšia voľba na základe viacerých dôvodov – malo najnižší celkový obchod s Čínou v porovnaní so všetkými ostatnými možnými reprezentatívnymi krajinami, malo dostatočný objem dovozu väčšiny výrobných faktorov a dostupné primerané finančné údaje. Komisia takisto pripomenula, že finančné informácie vo forme prehľadu z databázy ORBIS uverejnené v prvom zázname pre spoločnosť Compana Hulera Tornel predstavovali jediný druh dostupných informácií týkajúcich sa tejto spoločnosti. To je v protiklade s dostupnými finančnými údajmi spoločnosti Brisa Bridgestone, ktorými bola auditovaná účtovná závierka.

3.2.4.6. Záver

(317) Takisto, aj keď veľkosť trhu nebola jedným z kritérií vymedzených v článku 2 ods. 6a písm. a) základného nariadenia, Komisia zdôraznila, že nielen Turecko spĺňa všetky kritériá článku 2 ods. 6a písm. a) základného nariadenia, ale spomedzi všetkých možných reprezentatívnych krajín predstavuje trh, ktorý je oveľa porovnateľnejší s čínskym trhom s pneumatikami.

3.2.4.7. Pripomienky po konečnom poskytnutí informácií

(318) Po konečnom poskytnutí informácií spoločnosť Shandong Yongsheng zopakovala niektoré svoje tvrdenia. Domnievala sa, že Komisia sa nezaoberala mnohými prvkami, ktoré predložili zainteresované strany, a že tiež nevykonala porovnanie cien výrobných faktorov medzi potenciálnymi reprezentatívnymi krajinami, aby určila, či určitá krajina poskytuje primeranú a neskreslenú referenčnú hodnotu, a že Komisia mala preukázať rozsah údajných deformácií, a nie iba vybrať krajinu s najnižšou úrovňou čínskeho dovozu.

(319) Spoločnosť Shandong Yongsheng sa ďalej domnievala, že Malajzia by bola vhodnejšou voľbou ako Turecko, pretože na základe hrubého národného dôchodku (ďalej len „HND“) má úroveň rozvoja veľmi blízku Číne a náklady na energiu a náklady práce sú bližšie Číne ako Turecku, čím sa Malajzia stáva lepšou voľbou ako reprezentatívna krajina.

(320) Komisia konštatovala, že spoločnosť Shandong Yongsheng nepredložila žiadne nové prvky, ktorými by sa odôvodňovala zmena reprezentatívnej krajiny, okrem tých, ktoré už Komisia uviedla a ktorými sa zaoberala. Komisia sa odvolávala na analýzu, z ktorej vyplýva, že Turecko bolo vybrané ako reprezentatívna krajina na základe objektívnych kritérií – nielenže dovoz hlavných výrobných faktorov do Turecka obsahoval najmenej čínskeho dovozu, ale existovali aj ďalšie prvky, ako napríklad dostatočný objem dovozu väčšiny výrobných faktorov a dostupnosť primeraných finančných údajov, ktoré v prípade Malajzie k dispozícii neboli. Komisia teda toto tvrdenie zamietla.

(321) Po konečnom poskytnutí informácií spoločnosť Shandong Yonsgheng zopakovala, že aj Mexiko je zjavne lepšou voľbou ako reprezentatívna krajina než Turecko. Podľa jej názoru bolo použitie údajov mexického výrobcu Compania Hulera Tornel oveľa vhodnejšie, keďže táto spoločnosť vyrábala pneumatiky triedy 3, akou je prevažná väčšina čínskeho dovozu do Únie. Uviedla tiež, že spoločnosť Compania Hulera Tornel bola dcérskou spoločnosťou nadnárodného výrobcu pneumatík, a preto boli jej účtovné závierky starostlivo auditované. Spoločnosť Shandong Yonsgheng ďalej tvrdila, že veľkosť trhu nie je relevantným kritériom, čo potvrdila aj Komisia. Spoločnosť Shandong Yongsheng sa preto domnievala, že uprednostnenie Turecka pred Mexikom Komisiou nebolo odôvodnené, že výber Turecka bol chybný a nezákonný a že Turecko nebolo vhodnou reprezentatívnou krajinou v zmysle článku 2 ods. 6a písm. a) základného nariadenia. Spoločnosť Shandong Yongsheng sa ďalej domnievala, že ponechanie Turecka ako reprezentatívnej krajiny je represívne a že sa tým maximalizovala jej úroveň dumpingového rozpätia, čo poškodilo záujmy spoločnosti Shandong Yongsheng a čínskych vyvážajúcich výrobcov vo všeobecnosti, a to napriek neustálej a usilovnej spolupráci spoločnosti Shandong Yongsheng.

(322) Komisia poznamenala, že spoločnosť Shandong Yongsheng neposkytla žiadne dôkazy o tom, že účtovné závierky spoločnosti Compania Hulara Tornel boli auditované a ani Komisia tieto informácie nedokázala nájsť. Jediné dostupné informácie boli v databáze ORBIS, na základe ktorej spoločnosť Compania Hulara Tornel v OP zaznamenala neprimerane nízky zisk. Komisia preto dospela k záveru, že dostupné údaje za Turecko predstavujú najlepšiu dostupnú referenčnú hodnotu na stanovenie predajných, všeobecných a administratívnych nákladov a zisku.

(323) Po konečnom poskytnutí informácií spoločnosť Kumho tiež uviedla, že výber Turecka Komisiou bol sporný a že referenčné hodnoty pre predajné, všeobecné a administratívne náklady a zisk neboli vhodné, najmä preto, že neboli reprezentatívne pre segment trhu, v ktorom spoločnosť Kumho pôsobí. Spoločnosť Kumho poukázala na skutočnosť, že Komisia musí vykonať porovnávacie posúdenie dostupných alternatív a že v tomto prípade Komisia zjavne požadované posúdenie nevykonala, čím sa jej záver o výbere Turecka ako reprezentatívnej krajiny dostal do rozporu s požiadavkami článku 2 ods. 6a písm. a) základného nariadenia, keďže zohľadnila objem dovozu z Číny pred posúdením všetkých kritérií stanovených v základnom nariadení, ako je úroveň sociálnej ochrany a ochrany životného prostredia, napriek tomu, že zistila, že by existovalo niekoľko potenciálnych reprezentatívnych krajín. Ďalej sa domnievala, že vysoký podiel čínskeho dovozu mohol mať deformačný vplyv na ceny vstupov, ale že Komisia mala analyzovať aj jednotkové ceny na základe vhodných medzinárodných referenčných hodnôt.

(324) Spoločnosť Kumho vo svojom podaní ďalej uviedla, že Komisia mala zohľadniť aj to, že Turecko sa spolieha na od dovoz určitých materiálov z Ruska, najmä ocele. Tvrdila, že keďže Komisia vydala správu o „deformácii" v súvislosti s Ruskom, ruský dovoz by sa mal považovať za dovoz s deformačným účinkom, ako je to v prípade čínskeho dovozu, keďže dovozné ceny niektorých výrobných faktorov boli nižšie ako priemerná dovozná cena uvedených materiálov do Turecka. Tvrdila, že ak sa zohľadnia deformačné účinky čínskeho a ruského dovozu, podiel dovozu hlavných výrobných faktorov zo zvyšku sveta do Turecka je porovnateľný s podielom Malajzie, Indonézie a Mexika, čo nepredstavuje objektívne odôvodnenie pre výber Turecka.

(325) Komisia tieto tvrdenia dôkladne analyzovala. V súlade s článkom 2 ods. 6a písm. a) základného nariadenia sa odvolala na svoju analýzu všetkých potenciálnych reprezentatívnych krajín v prvom aj druhom zázname. Komisia vo svojej analýze zohľadnila všetky relevantné údaje zo spisu a údaje predložené zainteresovanými stranami a dospela k záveru, že jedinou vhodnou voľbou reprezentatívnej krajiny je Turecko. Z tohto dôvodu Komisia usúdila, že nie je potrebné hodnotiť úroveň sociálnej ochrany a ochrany životného prostredia v jednotlivých posudzovaných krajinách. Takisto neexistovala právna požiadavka, aby Komisia porovnávala dovozné ceny do Turecka s „príslušnými medzinárodnými referenčnými hodnotami", ako tvrdila spoločnosť Kumho. Komisia zopakovala, že Turecko bolo vybrané s prihliadnutím na prvky, ako je dostatočný objem dovozu väčšiny výrobných faktorov a dostupnosť primeraných finančných údajov, ktoré neboli dostupné v prípade iných potenciálnych reprezentatívnych krajín. Samotná existencia správy o Rusku vzhľadom na jej závery nepredstavovala oprávnený dôvod na to, aby sa celý dovoz z Ruska automaticky považoval za skreslený. Analýza dovozných cien z Ruska do Turecka, ktorú vykonala Komisia, neviedla k záveru o deformáciách. Predovšetkým ceny ruského dovozu v prípade týchto výrobných faktorov (uhlíkových sadzí, syntetického kaučuku a oceľového kordu) v OP boli buď podobné, alebo vyššie ako ceny dovozu tých istých výrobných faktorov z Ruska pred zavedením sankcií. Komisia teda toto tvrdenie zamietla.

(326) Po konečnom poskytnutí informácií sa Komisia na základe prijatých pripomienok rozhodla použiť okrem údajov spoločnosti Brisa Bridgestone aj jediné ďalšie finančné údaje, a to tureckej spoločnosti (Sumitomo Rubber Türkiye). Komisia usúdila, že takto stanovené referenčné hodnoty pre predajné, všeobecné a administratívne náklady a zisk boli primerané a dostatočne reprezentatívne pre čínsky sektor pneumatík. Komisia usúdila, že účelom nie je stanoviť predajné, všeobecné a administratívne náklady a zisk, ktoré odrážajú individuálnu situáciu každého vyvážajúceho výrobcu, ale nájsť sumy, ktoré sú neskreslené a primerané. Komisia preto tvrdila, že Turecko predstavuje vhodnú reprezentatívnu krajinu, a usúdila, že výber nebol pre spoločnosť Shandong Yongsheng a ostatných čínskych vyvážajúcich výrobcov represívny. Komisia teda toto tvrdenie zamietla.

(327) Vzhľadom na uvedenú analýzu Komisia považovala Turecko za jedinú vhodnú reprezentatívnu krajinu. Ako je vysvetlené v odôvodnení 233, Komisia zamietla Argentínu a Kolumbiu ako vhodné reprezentatívne krajiny vzhľadom na neexistenciu alebo nízky objem kľúčových výrobných faktorov. Komisia ďalej dospela k záveru, že Indonézia, Malajzia ani Thajsko nepredstavujú vhodnú reprezentatívnu krajinu vzhľadom na významný podiel čínskeho dovozu kľúčových výrobných faktorov, ako je vysvetlené v odôvodneniach 256 až 260. Takisto ako sa uvádza v odôvodneniach 262 a 263, Komisia odmietla Srbsko ako reprezentatívnu krajinu vzhľadom na vysoký objem čínskeho dovozu dvoch dôležitých výrobných faktorov, ako aj na skutočnosť, že objem dovozu všetkých hlavných výrobných faktorov bol niekoľkonásobne nižší ako dovoz z Turecka. A napokon, hoci sa Komisia opierala o údaje z Mexika, ktoré sa mali použiť ako referenčná hodnota pre jeden menej významný výrobný faktor, ako sa uvádza v odôvodnení 291, vylúčila Mexiko ako vhodnú reprezentatívnu krajinu na základe týchto prvkov uvedených v odôvodneniach 263, 264, 316 a 322: i) prítomnosť vysokého objemu čínskeho dovozu určitých výrobných faktorov do krajiny; ii) nižší objem a reprezentatívnosť dovozu výrobných faktorov, napríklad v porovnaní s Tureckom; a iii) skutočnosť, že spoločnosť Compania Hulera Tornel zaznamenala neprimerane nízky zisk.

Úroveň sociálnej a environmentálnej ochrany

(328) Keďže Turecko sa na základe všetkých uvedených prvkov určilo ako najvhodnejšia reprezentatívna krajina, nebolo potrebné vykonať posúdenie úrovne sociálnej a environmentálnej ochrany v súlade s poslednou vetou článku 2 ods. 6a písm. a) prvej zarážky základného nariadenia.

3.2.4.8. Záver

(329) Vzhľadom na predchádzajúcu analýzu Turecko vyhovuje kritériám uvedeným v článku 2 ods. 6a písm. a) prvej zarážke základného nariadenia, aby sa mohlo považovať za vhodnú reprezentatívnu krajinu.

3.2.5. *Zdroje použité na stanovenie nedeformovaných nákladov*

(330) V prvom zázname Komisia uviedla zoznam výrobných faktorov, ako sú materiály, energia a práca, ktoré vyvážajúci výrobcovia spotrebujú pri výrobe prešetrovaného výrobku, a vyzvala zainteresované strany, aby predložili pripomienky a navrhli verejne dostupné informácie o nedeformovaných hodnotách ku každému výrobnému faktoru uvedenému v danom zázname.

(331) V druhom zázname Komisia následne uviedla, že pri vytváraní normálnej hodnoty v súlade s článkom 2 ods. 6a písm. a) základného nariadenia použije databázu GTA na stanovenie nedeformovaných nákladov na väčšinu výrobných faktorov, najmä na suroviny. Komisia okrem toho uviedla, že na jednej strane na stanovenie nedeformovaných nákladov práce a nákladov na paru využije Turecký štatistický úrad ([159]) a na strane druhej na stanovenie nedeformovaných nákladov na elektrinu použije štatistické údaje poskytnuté Regulačným orgánom pre trh s energiou ([160]).

(332) V druhom zázname Komisia informovala zainteresované strany aj o tom, že vzhľadom na veľký počet výrobných faktorov vyvážajúcich výrobcov zaradených do vzorky, ktorí poskytli úplné informácie, a na zanedbateľnú váhu niektorých surovín v celkových výrobných nákladoch boli tieto zanedbateľné položky zoskupené do jednej kategórie ako „spotrebný materiál“. Komisia ďalej strany informovala, že vypočíta percentuálny podiel spotrebného materiálu na celkových nákladoch na suroviny a tento podiel uplatní na prepočítané náklady na suroviny, pričom použije stanovené nedeformované referenčné hodnoty vo vhodnej reprezentatívnej krajine.

([159]) Turecký štatistický úrad: https://www.tuik.gov.tr/Home/Index.
([160]) Regulačný orgán pre trh s energiou – EMRA: https://epdk.gov.tr/Home/En.

3.2.5.1. Výrobné faktory

(333) Na základe všetkých informácií predložených zainteresovanými stranami a zhromaždených počas overovaní na mieste boli identifikované tieto výrobné faktory a ich zdroje na účely určenia normálnej hodnoty v súlade s článkom 2 ods. 6a písm. a) základného nariadenia:

Tabuľka 1

Výrobné faktory týkajúce sa prešetrovaného výrobku

Výrobný faktor	Kód tovaru	Nedeformovaná hodnota	Merná jednotka	Zdroj údajov
Suroviny				
Ropné oleje a oleje z bitúmenových nerastov	2710 19	4,73	kg	GTA
Síra	2802 00	33,02		
Uhlíkové sadze	2803 00	10,98	kg	GTA
Oxid kremičitý	2811 22	20,05	kg	GTA
Oxid zinočnatý, peroxid zinku	2817 00	26,63	kg	GTA
Deriváty anilínu	2921 42	16,41	kg	GTA
Fenyléndiamín, diaminotoluény a ich deriváty	2921 51	25,87	kg	GTA
Organické zlúčeniny síry	2930 90	23,96	kg	GTA
Sklenársky tmel, štepársky tmel, živicové spojivo, tesniace zmesi a ostatné	3214 10	31,21	kg	GTA
Umelé vosky a pripravené vosky	3404 90	16,54	kg	GTA
Kolofónia a živicové kyseliny a ich deriváty; živicový lieh, živicové oleje, tavené živice	3806 90	14,13	kg	GTA
Pripravené urýchľovače vulkanizácie	3812 10	37,05	kg	GTA
Zložené plastifikátory pre kaučuk alebo plasty	3812 20	14,30	kg	GTA
Zmesi oligomérov 2,2,4-trimetyl-1,2-dihydrochinolínu	3812 31	17,01	kg	GTA
Kyselina stearová	3823 11	9,34	kg	GTA
Iné chemické látky	3824 99	24,65	kg	GTA
Polyizobutylén	3902 20	19,78	kg	GTA
Ostatné polyméry propylénu alebo ostatných olefínov	3902 90	19,01	kg	GTA
Ostatné polyméry styrénu	3903 90	13,54	kg	GTA
Melamínové živice	3909 20	17,47	kg	GTA
Fenolové živice	3909 40	21,23	kg	GTA
Ropné živice, kumarónové živice, indénové živice alebo kumarón-indénové živice a polyterpény	3911 10	17,18	kg	GTA

Výrobný faktor	Kód tovaru	Nedeformovaná hodnota	Merná jednotka	Zdroj údajov
Polysulfidy	3911 90	28,97	kg	GTA
Platne, listy, filmy, fólie alebo pásy z polyuretánu	3921 13	72,18	kg	GTA
Údený kaučuk v listoch	4001 21	17,4	kg	GTA
Technicky špecifikovaný prírodný kaučuk	4001 22	13,54	kg	GTA
Iné druhy prírodného kaučuku	4001 29	12,41	kg	GTA
Iné druhy syntetického kaučuku	4002 19	14,37	kg	GTA
Butadiénový kaučuk	4002 20	13,3	kg	GTA
Izobutén–izopropénový (butylový) kaučuk	4002 31	20,3	kg	GTA
Ostatný butadiénový kaučuk	4002 39	19,91	kg	GTA
Zmesi akýchkoľvek výrobkov položky 4001 s akýmikoľvek výrobkami tejto položky (kaučuková zmes)	4002 80	23,96	kg	GTA
Regenerovaný kaučuk	4003 00	4,35	kg	GTA
Pneumatiková kordová textília z nylonu alebo ostatných polyamidov	5902 10	63,34	kg	GTA
Pneumatiková kordová textília z polyesterov	5902 20	25,13	kg	GTA
Pneumatiková kordová textília – ostatné	5902 90	64,15	kg	GTA
Drôty zo železa alebo z nelegovanej ocele, pokovované alebo potiahnuté ostatnými základnými kovmi	7217 30	11,28	kg	GTA
Splietané lanká, laná a káble (oceľový kord)	7312 10	22,88	kg	GTA
Spotrebný materiál				
Práca				
Práca	neuv.	93,69	osoby za hodinu	Turecký štatistický úrad
Energia				
Elektrina	neuv.	0,72	kWh	Turecký štatistický úrad
Zemný plyn	neuv.	4,27	CNY/m^3	Turecký štatistický úrad
Paroplyn	neuv.	309,05	CNY/tona	Turecký štatistický úrad

Výrobný faktor	Kód tovaru	Nedeformovaná hodnota	Merná jednotka	Zdroj údajov
Voda	neuv.	5,76	CNY/m^3	Kancelária prezidenta Tureckej republiky – Úrad pre investície

3.2.5.2. Suroviny

(334) S cieľom stanoviť nedeformovanú cenu surovín na úrovni dodania do závodu výrobcovi z reprezentatívnej krajiny Komisia použila ako základ vážený priemer dovozných cien do reprezentatívnej krajiny, ako bol vykázaný v databáze GTA, ku ktorému pripočítala dovozné clá a náklady na dopravu. Dovozná cena v reprezentatívnej krajine bola stanovená ako vážený priemer jednotkových cien dovozu zo všetkých tretích krajín okrem ČĽR a krajín, ktoré nie sú členskými krajinami WTO a ktoré sú uvedené v prílohe 1 k nariadeniu (EÚ) 2015/755 ([161]). Komisia sa rozhodla vyňať dovoz z ČĽR do reprezentatívnej krajiny, keďže v bode 3.2.1 dospela k záveru, že z dôvodu existencie výrazných deformácií podľa článku 2 ods. 6a písm. b) základného nariadenia nie je vhodné použiť ceny a náklady na domácom trhu v ČĽR. Keďže neexistujú žiadne dôkazy o tom, že tie isté deformácie nemajú rovnaký vplyv aj na výrobky určené na vývoz, Komisia usúdila, že tie isté deformácie ovplyvňujú aj vývozné ceny.

(335) Komisia vyjadrila náklady na dopravu, ktoré vznikli spolupracujúcemu vyvážajúcemu výrobcovi pri dodávke surovín, ako percentuálny podiel skutočných nákladov na takéto suroviny, a potom ten istý percentuálny podiel uplatnila na nedeformované náklady tých istých surovín, aby získala nedeformované náklady na dopravu. Komisia usúdila, že pomer medzi nákladmi vyvážajúceho výrobcu na suroviny a vykázanými nákladmi na dopravu by sa mohol v rámci tohto prešetrovania oprávnene použiť ako indikátor na účely odhadu nedeformovaných nákladov na dopravu surovín pri ich dodaní do závodu spoločnosti.

(336) Po konečnom poskytnutí informácií spoločnosť Shandong Yongsheng v podaní uviedla, že dovozné ceny troch materiálov, a to oceľového kordu (HS 7312 10), pneumatikovej kordovej textílie (položka HS 5902) a oxidu kremičitého (položka HS 2811 22), do Turecka boli nadmerne vysoké, a preto neboli primerané, a že dovozné ceny oceľového kordu a oxidu kremičitého do Turecka boli o 20 %, resp. 49 % vyššie ako svetový priemer. Takisto tvrdila, že ceny oceľového kordu boli jednoznačne deformované, keďže Turecko prijalo ochranné opatrenia týkajúce sa valcovaných oceľových drôtov, ktoré sú výrobkom v predchádzajúcom článku výrobného reťazca oceľového kordu, čo má deformačný vplyv na ceny oceľového kordu na tureckom trhu.

(337) Komisia poukázala na to, že referenčné ceny boli stanovené na základe dovozných cien do vybranej reprezentatívnej krajiny (v tomto prípade do Turecka) a nie na základe porovnania s priemernými svetovými cenami. Keďže tieto výrobné faktory sa do Turecka dovážali v dostatočnom množstve a považovali sa za reprezentatívne, skutočnosť, že ceny boli vyššie ako svetový priemer, sama osebe neumožňovala dospieť k záveru, že tieto referenčné hodnoty boli príliš vysoké alebo neprimerané. Komisia tiež usúdila, že skutočnosť, že Turecko má ochranné opatrenia týkajúce sa valcovaných oceľových drôtov, sama osebe nie je dôkazom toho, že dovozné ceny oceľového kordu do Turecka boli skreslené, a takýto dôkaz nepredložila ani spoločnosť Shandong Yongsheng – referenčnou hodnotou nebola cena oceľového kordu vyrobeného v Turecku, ale cena oceľového kordu dovezeného do Turecka. Nebola preto preukázaná žiadna súvislosť medzi cenou dovážaného oceľového kordu a ochrannými opatreniami. Keďže spoločnosť Shandong Yongsheng nepredložila žiadne iné argumenty ani dôkazy o tom, že referenčné ceny boli neprimerané, tvrdenie bolo zamietnuté.

([161]) Podľa článku 2 ods. 7 základného nariadenia sa ceny na domácom trhu v uvedených krajinách nemôžu použiť na účely určenia normálnej hodnoty.

(338) Spoločnosť Shandong Yongsheng tiež tvrdila, že Komisia by nemala nahrádzať ceny výrobných faktorov, ktoré dovážala, referenčnými hodnotami, pretože tieto ceny neboli skreslené.

(339) Komisia poznamenala, že spoločnosť Shandong Yongsheng dovážala najmä prírodný kaučuk a niekoľko ďalších materiálov, ktorých celkové objemy však pochádzali prevažne z Číny. Komisia tiež poznamenala, že viac ako dve tretiny dovozu prírodného kaučuku, ako aj iných dovážaných materiálov sa nakupovalo prostredníctvom čínskeho sprostredkovateľa, a preto boli predmetom deformácií na čínskom trhu. Okrem toho ani spoločnosť Shandong Yongsheng, ani žiadna iná strana neposkytla nesporné dôkazy preukazujúce neexistenciu deformácií v prípade týchto dovozov, ani v prípade dovozov priamo z krajín mimo Číny. Toto tvrdenie bolo preto zamietnuté.

(340) Po konečnom poskytnutí informácií združenie CRIA v podaní uviedlo, že referenčná hodnota pre uhlíkové sadze by sa mala stanoviť na základe číselného znaku na nižšej úrovni členenia 2803 00 00 90 11, čo je druh uhlíkovej sadze vhodný na použitie pri výrobe pneumatík. Podobne tvrdilo, že v prípade oceľového kordu mala Komisia stanoviť referenčnú hodnotu na základe číselného znaku na nižšej úrovni členenia 7312 10 41.

(341) Komisia toto tvrdenie zamietla. Na základe údajov, ktoré uviedli vyvážajúci výrobcovia zaradení do vzorky, nebolo možné zistiť, či ide o kódy resp. číselné znaky materiálov, ktoré sa používajú pri výrobe pneumatík čínskych spolupracujúcich vyvážajúcich výrobcov. Konkrétne účtovné záznamy skupiny Hankook neumožňovali stanoviť materiály, ktoré boli použité, na podrobnejšej ako šesťmiestnej úrovni, zatiaľ čo kódy uvedené združením CRIA nezodpovedali materiálom, ktoré uviedla spoločnosť Shandong Yongsheng.

3.2.5.3. Práca

(342) Turecký štatistický inštitút uverejňuje podrobné informácie o mzdách v rôznych hospodárskych odvetviach v Turecku. Komisia použila tieto štatistiky na určenie miezd v Turecku s použitím podrobných informácií o mzdách vo výrobnom odvetví za rok 2024 pre hospodársku činnosť v rámci skupiny NACE 22 (výroba gumených pneumatík a duší), do ktorej patrí výroba, podľa klasifikácie NACE Rev.2 ([162]), t. j. 93,69 CNY/hodina ([163]).

(343) Po konečnom poskytnutí informácií spoločnosť Shandong Yongsheng spochybnila skutočnosť, že Komisia upravila náklady práce na úroveň veľkých podnikov (s viac ako 1 000 zamestnancami). Domnievala sa, že Komisia týmto spôsobom umelo nadhodnotila náklady práce, keďže priemerná veľkosť čínskych výrobcov pneumatík nebola striktne porovnateľná s veľkosťou podnikov v Turecku s viac ako 1 000 zamestnancami.

(344) Komisia toto tvrdenie považovala za neopodstatnené. Obe spoločnosti zaradené do vzorky boli spoločnosti s počtom zamestnancov do veľkej miery presahujúcim 1 000 zamestnancov. Usúdila teda, že referenčná hodnota bola stanovená správne, a tvrdenie zamietla.

(345) Po konečnom poskytnutí informácií navrhovateľ uviedol, že v účtovníctve spoločnosti Brisa sa uvádza počet zamestnancov spoločnosti, ako aj personálne výdavky a priame mzdové výdavky za OP, a keďže Komisia sa vždy, keď je to možné, snaží používať podrobnejšie údaje, tieto údaje by sa mohli použiť na určenie referenčnej hodnoty pre prácu. Tvrdila, že referenčná hodnota pre prácu stanovená na tomto základe by bola 201,61 TL za hodinu.

(346) Skupina Hankook vo svojich pripomienkach k námietke toto tvrdenie spochybnila. Tvrdila, že údaje Tureckého štatistického úradu predstavujú neutrálnejší a reprezentatívnejší obraz priemerných nákladov práce v tureckom odvetví výroby pneumatík ako interná štruktúra nákladov jedného výrobcu. Taktiež spochybnila správnosť výpočtu navrhovateľa a to, že navrhovateľ podľa jeho názoru nesprávne vypočítal počet zamestnancov.

(347) Komisia sa domnievala, že údaje Tureckého štatistického úradu predstavujú reprezentatívnejšiu a vhodnejšiu referenčnú hodnotu na účely stanovenia nákladov práce v Turecku než údaje jednej spoločnosti. Tvrdenie preto zamietla.

([162]) https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Labour-Cost-Statistics-2024-54011.
([163]) TurkStat, indexy vstupov práce, 4. štvrťrok: október – december, 2024.

3.2.5.4. Elektrina

(348) Na stanovenie referenčnej hodnoty pre elektrinu Komisia použila štatistické údaje o cenách elektriny, ktoré zverejňuje Regulačný úrad pre trh s energiou v Turecku (EMRA) vo svojich pravidelných tlačových správach ([164]). Komisia použila priemernú priemyselnú cenu elektriny v príslušnom pásme spotreby v kWh, ktorá sa vzťahovala na obdobie prešetrovania, t. j. 0,7183 CNY/kWh.

3.2.5.5. Plyn a paroplyn

(349) Cenu zemného plynu pre priemyselných odberateľov v Turecku zverejňuje Turecký štatistický úrad. Komisia použila cenu dostupnú za druhý polrok 2021 a prvý polrok 2022, ktorá zodpovedala pásmu spotreby 2 610 000 – 26 100 000 m^3 ([165]). Táto cena bola ďalej upravená o infláciu na základe indexu cien domácich výrobcov uverejneného Tureckým štatistickým úradom ([166]), aby odrážala cenu v období prešetrovania. DPH, ktorá je súčasťou uverejnenej ceny, bola odpočítaná, keďže turecký výrobcovia prešetrovaného výrobku majú nárok na jej vrátenie.

(350) V prípade paroplynu bola referenčná hodnota odvodená z referenčnej hodnoty pre zemný plyn pomocou konverzného pomeru. Konkrétne sa odhaduje, že za štandardných podmienok sa na výrobu 1 tony paroplynu spotrebuje približne 72,37 m^3 zemného plynu.

3.2.5.5.1. Tvrdenia o inflácii v Turecku po konečnom poskytnutí informácií

(351) Po konečnom poskytnutí informácií združenie CRIA uviedlo, že Turecko je hyperinflačnou ekonomikou, čím sa nevyhnutne poškodzujú referenčné hodnoty, ktoré sa majú v krajine stanoviť, konkrétne náklady práce a náklady na energie, ako aj výsledky tureckých spoločností, ktoré sa používajú na stanovenie neskreslených a primeranej výšky predajných, všeobecných a administratívnych nákladov a zisku. Nesúhlasilo s tým, že inflácia bola do značnej miery kompenzovaná výmenným kurzom tureckej líry a čínskeho jüanu.

(352) Pokiaľ ide o pracovnú silu, združenie CRIA uviedlo, že náklady práce sa v rokoch 2022 až 2024 zvýšili o 424 %, ale v tom istom období sa výmenný kurz tureckej líry voči čínskemu jüanu znížil z 0,4066 na 0,2189, čo predstavuje znehodnotenie o 186 %. Náklady práce sa tak zdvojnásobili, a to aj po uplatnení výmenného kurzu. Pokiaľ ide o náklady na energie, združenie CRIA uviedlo, že referenčná hodnota pre plyn sa v rokoch 2021 až 2024 zvýšila o 162 %, ak sa použije výmenný kurz jüan/TL z rokov 2021 a 2024.

(353) Združenie CRIA ďalej uviedlo, že nemožno potvrdiť ani tvrdenie Komisie, že zvýšenie miestnych nákladov mohli spôsobiť iné faktory ako inflácia. Zvýšenie cien elektrickej energie v nadväznosti na podobné trendy v iných krajinách, ktoré boli pravdepodobne dôsledkom ruskej vojenskej agresie voči Ukrajine, alebo pokiaľ ide o zvýšenie nákladov práce, zásah tureckej vlády na trhu práce s cieľom rýchlo zvýšiť minimálnu mzdu, ktorý bol motivovaný politickým programom vtedajšej tureckej vlády, boli faktory deformačného charakteru, ktoré mali len miestny alebo regionálny vplyv, a tieto faktory nemajú vplyv na čínskych vyvážajúcich výrobcov. Preto sa tieto ceny nemohli považovať za neskreslenú referenčnú hodnotu. Podľa jej názoru sa vplyv hyperinflácie prejavil vo finančných výsledkoch tureckých spoločností, čo spôsobilo, že údaje boli nespoľahlivé. Združenie CRIA v tejto súvislosti ďalej poukázalo na úpravu účtovnej závierky spoločnosti Brisa Bridgestone („zisk z čistej peňažnej pozície“), ktorá podľa jej názoru vyplýva z úplne umelého účtovania. Tvrdilo, že bez tejto úpravy by spoločnosť Brisa Bridgestone bola stratová.

([164]) epdk.gov.tr => sekcia *Press releases* (tlačové správy) => položka *Electricity Market board decisions* (rozhodnutia rady týkajúce sa trhu s elektrinou).

([165]) Turecký štatistický úrad – Ceny zemného plynu pre priemysel podľa pásiem spotreby za obdobie január – jún 2022: https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Electricity-and-Natural-Gas-Prices-Period-I:-January-June,-2022-45567.

([166]) Turecký štatistický úrad – index cien domácich výrobcov a miera zmeny: https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Domestic- Producer-Price-Index-June-2024-53691.

(354) Združenie CRIA preto uviedlo, že len po odstránení takéhoto skreslenia by sa referenčné náklady stanovili na neskreslenej a primeranej úrovni, a navrhla použiť referenčné ceny v iných krajinách, ako je Malajzia alebo Indonézia. Ďalej sa domnievalo, že ak by Komisia považovala túto možnosť za nevhodnú, alternatívou by mohla byť indexácia nákladov práce alebo nákladov na energie za obdobie pred obdobím hyperinflácie, t. j. pred rokom 2022, priemernou mierou inflácie pokrývajúcou aspoň desaťročné obdobie. Týmto spôsobom by sa do nákladov práce a nákladov na energie, ktoré sa majú stanoviť, započítala primeraná úroveň inflácie.

(355) Podobne spoločnosť Shandong Yongsheng uviedla, že Komisia neupravila ceny o hyperinfláciu vo výške 58,5 %, ktorú turecká líra zaznamenala počas OP, a že táto úprava by mala zahŕňať nielen plyn a paru, ale aj mzdové náklady, náklady na elektrickú energiu, vodu a režijné náklady spojené s výrobou, predajné, všeobecné a administratívne náklady a zisk. Tvrdila, že úroveň inflácie je jasne viditeľná vo finančných údajoch spoločnosti Brisa Bridgestone, keďže náklady práce a úroky sa v OP zvýšili o 67 %. Spoločnosť Shandong Yongsheng sa preto domnievala, že keďže Turecko trpí hyperinfláciou, výber Turecka Komisiou bol neprimeraný a nezákonný. Spoločnosť Shandong Yongsheng preto v podaní uviedla, že Komisia by mala podľa potreby upraviť náklady tak, aby sa eliminoval vplyv inflácie, aby sa zabezpečilo spravodlivé zvolenie referenčnej hodnoty a spravodlivé porovnanie medzi vytvorenou normálnou hodnotou a skutočnou vývoznou cenou v súlade s článkom 2 ods. 6a písm. a) základného nariadenia.

(356) Spoločnosť Shandong Yongsheng ďalej uviedla, že Turecko je v oblasti dodávok energie značne závislé od ruskej a stredoázijskej ropy a že po ruskej invázii na Ukrajinu v roku 2022 sa náklady na energiu zvýšili. Podľa jej názoru mali tieto deformácie predstavovať pre Komisiu dostatočný dobrý dôvod na vylúčenie Turecka ako reprezentatívnej krajiny. Navrhla, aby Komisia prijala mexickú alebo malajzijskú referenčnú hodnotu pre elektrickú energiu, prípadne aby od referenčnej hodnoty Turecka odpočítala „prirážku za ruský energetický šok“ (ktorú možno kvantifikovať na základe rozdielu cien v rokoch 2021 a 2024).

(357) Komisia zopakovala, že žiadna strana nepredložila dôkazy preukazujúce, že inflácia spôsobila skreslenie alebo nespoľahlivosť stanovenia referenčných hodnôt. Príslušná referenčná hodnota bola odvodená z priemernej ceny práce, elektrickej energie a plynu počas celého obdobia prešetrovania (ďalej len „OP“), čím sa vyjadril ročný priemer. Nominálne zvýšenie miezd (v rokoch 2022 až 2024) a cien plynu v Turecku zodpovedalo rastúcim životným nákladom vrátane výdavkov na energie. Komisia preto dospela k záveru, že tieto ceny predstavujú primerané referenčné hodnoty pre OP.

(358) Ako Komisia ďalej uviedla, celkový nárast nákladov na energie v Turecku bol v súlade so všeobecnejšími trendmi pozorovanými aj v celej Únii – tento vývoj možno čiastočne pripísať ruskej vojenskej agresii na Ukrajine. Táto korelácia však neznamená, že referenčné hodnoty boli skreslené. Napriek tvrdeniam týkajúcim sa zvyšujúcich sa nákladov práce a nákladov na energie žiadna strana nepredložila dôkazy o tom, že tieto náklady boli neprimerané alebo skreslené.

(359) Komisia v skutočnosti zdôraznila, že v prešetrovaní týkajúcom sa dovozu podobného výrobku (pneumatík pre nákladné vozidlá) ([167]) za obdobie prešetrovania od 1. júla 2022 do 30. júna 2023 bola referenčná hodnota pre elektrickú energiu 1,180 CNY/kWh, čo je výrazne viac ako 0,72 CNY/kWh uplatnená v tomto prípade. Podobne referenčná hodnota pre zemný plyn v prešetrovaní pneumatík pre nákladné vozidlá bola 5,02 CNY/m^3 v porovnaní so 4,27 CNY/m^3 použitými v tomto prípade. Z týchto porovnaní vyplynulo, že referenčné hodnoty pre energie sa výrazne nezvýšili a že neboli nadhodnotené, ako tvrdili niektoré strany. Komisia preto nenašla dôvod považovať referenčné hodnoty za skreslené, neprimerané alebo nespoľahlivé a tvrdenia zamietla.

([167]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2018/1579 z 18. októbra 2018, ktorým sa ukladá konečné antidumpingové clo a s konečnou platnosťou vyberá predbežné clo uložené na dovoz určitých pneumatík, nových alebo protektorovaných, z kaučuku, druhu používaného na autobusy alebo nákladné automobily, s indexom zaťaženia presahujúcim 121, s pôvodom v Čínskej ľudovej republike, a ktorým sa zrušuje vykonávacie nariadenie (EÚ) 2018/163, (Ú. v. EÚ L 263, 22.10.2018, s. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2018/1579/oj).

3.2.5.6. Voda

(360) Kancelária prezidenta Tureckej republiky – Úrad pre investície ([168]) zverejnil náklady na vodu na priemyselné použitie. Komisia použila cenu platnú v roku 2023 pre región Ankara ([169]), bez DPH, keďže turecký výrobcovia prešetrovaného výrobku majú nárok na vrátenie DPH.

3.2.5.7. Režijné náklady spojené s výrobou, predajné, všeobecné a administratívne náklady a zisk

(361) Podľa článku 2 ods. 6a písm. a) základného nariadenia „vytvorená normálna hodnota musí zahŕňať nedeformovanú a primeranú sumu na administratívne, predajné a všeobecné náklady a zisk“. Okrem toho sa musí stanoviť hodnota režijných nákladov spojených s výrobou, aby sa pokryli náklady, ktoré nie sú zahrnuté vo výrobných faktoroch, ako sa uvádza skôr v texte.

(362) Režijné náklady spojené s výrobou, ktoré vznikli spolupracujúcim vyvážajúcim výrobcom, boli vyjadrené ako podiel na priamych výrobných nákladoch, ktoré vyvážajúcim výrobcom skutočne vznikli. Tento percentuálny podiel sa uplatnil na nedeformované priame výrobné náklady.

(363) Pri stanovení nedeformovanej a primeranej sumy predajných, všeobecných a administratívnych nákladov a zisku Komisia vychádzala z finančných údajov spoločnosti Brisa Bridgestone za rok 2024, ktoré získala z výročnej správy spoločnosti.

(364) Na základe účtovnej závierky spoločnosti Brisa Bridgestone je miera predajných, všeobecných a administratívnych nákladov vyjadrená ako percentuálny podiel z nákladov na predaný tovar na úrovni 18,26 % a miera zisku vyjadrená ako percentuálny podiel z nákladov na predaný tovar je na úrovni 8,81 %. Tieto hodnoty sa považovali za primerané pre odvetvie pneumatík.

(365) Po konečnom poskytnutí informácií združenie CRIA uviedlo, že Komisia mala súhlasiť s použitím údajov spoločnosti Sumitomo Rubber Türkiye. Tvrdilo, že údaje z databázy ORBIS sú zdrojom, ktorý Komisia neustále používa na účely stanovenia referenčných hodnôt pre predajné, všeobecné a administratívne náklady a zisk a že ich Komisia považuje za spoľahlivé. Ďalej tvrdilo, že keďže údaje boli k dispozícii za OP, Komisia nemala dôvod nekonsolidovať ich s podrobnejšími informáciami dostupnými pre spoločnosť Brisa Bridgestone a zamietnuť ich. Skutočnosť, že menej podrobné údaje nebolo možné upraviť, sa nemohla považovať za dôvod na ich zamietnutie, keďže tieto úpravy sa vykonali len na žiadosť strán. Združenie CRIA sa tiež domnievalo, že neexistuje prahová hodnota, na základe ktorej by bolo možné určiť, že predajné, všeobecné a administratívne náklady sú príliš nízke. Podľa jej názoru by sa zahrnutím týchto údajov zvýšila reprezentatívnosť triedy.

(366) Komisia zvážila argumenty združenia CRIA a súhlasila s tým, že pri stanovovaní referenčných hodnôt by sa mali použiť údaje spoločnosti Sumitomo Rubber Türkiye. V súlade s tým prepočítala referenčné hodnoty pre predajné, všeobecné a administratívne náklady a zisk.

(367) Združenie CRIA ďalej tvrdilo, že v referenčnej hodnote pre predajné, všeobecné a administratívne náklady a zisk by sa mali zohľadňovať triedy, podobne ako to urobila Komisia pri výpočtoch predaja pod cieľovú cenu, a že výdavky na výskum a vývoj by sa mali odstrániť, aby sa zohľadnila nižšia úroveň investícií do výskumu a vývoja, ktoré vynakladajú čínski výrobcovia triedy 3. Združenie CRIA požiadalo Komisiu, aby aspoň potvrdila, že do režijných nákladov spojených s výrobou vyvážajúcich výrobcov neboli zahrnuté žiadne náklady na výskum a vývoj. Podobné argumenty predložila aj spoločnosť Shandong Yongsheng.

(368) Spoločnosť Shandong Yongsheng tiež tvrdila, že v referenčnej hodnote založenej na finančných informáciách spoločnosti Brisa Bridgestone sa nezohľadňuje rozdiel medzi predajnými, všeobecnými a administratívnymi nákladmi a ziskom spoločností triedy 1 a triedy 2, a preto by Komisia mala použiť pomer zisku použitý pri výpočte rozpätia ujmy (trieda 1: 15,1 %; trieda 3 9,4 %) z tabuľky 15 v predajných, všeobecných a administratívnych nákladoch aj v zisku, čím by sa mal znížiť zisk na 5,48 % a predajné, všeobecné a administratívne náklady na 11,36 %.

([168]) https://www.invest.gov.tr/en/investmentguide/pages/cost-of-doing-business.aspx.
([169]) Región Ankara je najbližšie k továrňam spoločnosti Brisa Bridgestone.

(369) Podobný argument predložila aj spoločnosť Kumho. Tvrdila, že samotná Komisia počas celého prešetrovania dôsledne uznávala, že trh s pneumatikami je štruktúrovaný podľa tried a že výrobcovia z triedy 1 mali vo všeobecnosti rôzne úrovne výdavkov na výskum a vývoj, predaj a marketing, mali prospech z väčšieho rozpoznania značky a pôsobili za obchodných podmienok, ktoré sa podstatne líšili od podmienok v segmentoch triedy 2 a 3. Tvrdila, že pri uplatňovaní referenčnej hodnoty odvodenej v podstate od výrobcu triedy 1 na výrobcov pôsobiacich v nižších triedach preto existuje riziko nadhodnotenia vytvorenej normálnej hodnoty.

(370) Komisia usúdila, že tieto pomery stanovené na rok 2021 na základe údajov výrobného odvetvia Únie nemožno extrapolovať na situáciu Turecka a že neumožňujú zistiť, či by sa v prípade prítomnosti tureckých výrobcov triedy 3 predajné, všeobecné a administratívne náklady a zisk primerane znížili. Argumenty o rozdielnej úrovni týchto referenčných hodnôt pre jednotlivé triedy boli založené len na predpokladoch a Komisia nemala žiadny podložený a kvantifikovaný základ na prispôsobenie týchto referenčných hodnôt v súvislosti s určením dumpingu. Skutočnosť, že zisteniami o ujme sa v prípade výrobcov z Únie preukázala súvislosť medzi úrovňami predajných, všeobecných a administratívnych nákladov a zisku a triedami, sa nemohla použiť na stanovenie dumpingu, keďže išlo o dve samostatné a odlišné analýzy. Náklady na výskum a vývoj tiež neboli súčasťou režijných nákladov spojených s výrobou vyvážajúcich výrobcov. Komisia zopakovala, že obe referenčné hodnoty pre predajné, všeobecné a administratívne náklady a zisk sú pre odvetvie výroby pneumatík primerané. Toto tvrdenie bolo preto zamietnuté.

(371) Združenie CRIA sa ďalej domnievalo, že strata z derivátových finančných nástrojov z prevádzkových výnosov a iných prevádzkových nákladov v účtovníctve spoločnosti Brisa Bridgestone by sa nemala zohľadniť, pretože tieto nástroje sú spojené s transakciami na zabezpečenie menového rizika, a teda nepochádzajú z bežných prevádzkových činností spoločnosti.

(372) Komisia usúdila, že v prípade spoločnosti, ktorá vyváža a predáva v cudzích menách, tieto náklady alebo výnosy súvisia s bežnou obchodnou činnosťou, pretože účelom je zabezpečenie menového rizika súvisiaceho s nákupom (surovín) a predajom v cudzej mene. Komisia teda toto tvrdenie zamietla.

(373) Združenie CRIA tiež uviedlo, že keďže Komisia súhlasila s odpočítaním licenčných poplatkov od predajných, všeobecných a administratívnych nákladov, mala by ich tiež odpočítať od zisku, čo neurobila. Vo svojich námietkach k pripomienkam združenia CRIA navrhovateľ uviedol, že ak by Komisia odpočítala náklady od predajných, všeobecných a administratívnych nákladov, tie isté náklady by sa nemali odpočítavať od zisku, pretože spoločnosť, ktorá sa snaží maximalizovať zisk, nezníži svoju predajnú cenu, ak určité náklady zmiznú. Preto namietala proti odpočítaniu licenčných poplatkov zo zisku.

(374) Komisia zvážila tieto tvrdenia a súhlasila so združením CRIA, že licenčné poplatky by sa mali tiež odpočítať od zisku, aby sa zabezpečilo spravodlivé porovnanie normálnej hodnoty a vývoznej ceny.

(375) Skupina Hankook a spoločnosť Kumho sa tiež domnievali, že Komisia urobila chybu vo výpočte, keďže príjem z investičných činností zostal zahrnutý v ziskovom rozpätí spoločnosti Brisa Bridgestone, a že by sa mal odpočítať.

(376) Komisia objasnila, že príjmy z investičných činností neboli zahrnuté do ziskového rozpätia, a že teda vo výpočte nebola chyba. Preto toto tvrdenie zamietla.

(377) Skupina Hankook tiež tvrdila, že keďže Komisia odpočítala od vývoznej ceny licenčné poplatky predstavujúce 5 % jej vývoznej ceny, rovnaký percentuálny podiel sa mal odpočítať od predajných, všeobecných a administratívnych nákladov spoločnosti Brisa Bridgestone.

(378) Komisia tento prístup odmietla s odôvodnením, že uplatnenie jednotného percentuálneho odpočtu na predajné, všeobecné a administratívne náklady a na vývoznú cenu je neopodstatnené. V záujme dosiahnutia spravodlivého porovnania sa z oboch premenných vylúčili skutočné licenčné poplatky bez ohľadu na to, či predstavovali 2 % alebo 5 % hodnoty vývozu.

(379) Na základe argumentov predložených zainteresovanými stranami Komisia upravila referenčné hodnoty pre predajné, všeobecné a administratívne náklady a zisk zahrnutím finančných údajov spoločnosti Sumitomo Rubber Türkiye a odpočítaním licenčných poplatkov od zisku spoločnosti Brisa Bridgestone. Konečné referenčné hodnoty predajných, všeobecných a administratívnych nákladov a zisku vyjadrené ako percentuálny podiel z nákladov na predaný tovar na úrovni 15,04 % a miera zisku vyjadrená ako percentuálny podiel z nákladov na predaný tovar je na úrovni 6,02 %.

(380) Po dodatočnom konečnom poskytnutí informácií spoločnosť Shandong Yongsheng tvrdila, že spoločnosti Brisa Bridgestone a Sumitomo Rubber Türkiye boli prevažne výrobcami triedy 1 a 2, a preto sa z ich konsolidovaných finančných údajov nedala odvodiť realistická referenčná hodnota pre dovoz čínskych pneumatík PC-LL, ktoré sú väčšinou zaradené do triedy 3. Navrhla upraviť referenčné hodnoty na základe metodiky, ktorú vysvetlila vo svojich pripomienkach po konečnom poskytnutí informácií.

(381) Komisia sa odvolala na svoju analýzu uvedenú v bode 3.2.4.6. Usúdila, že referenčné hodnoty pre predajné, všeobecné a administratívne náklady aj zisk vychádzali z údajov spoločností vyrábajúcich pneumatiky v rôznych triedach a že tieto sumy predajných, všeobecných a administratívnych nákladov a zisku, ktoré sa majú zahrnúť do vytvorenej normálnej hodnoty, sú primerané, neskreslené a dostatočne reprezentatívne pre toto odvetvie. Keďže v podaní spoločnosti Shandong Yongsheng nebol nový prvok, tvrdenie bolo zamietnuté.

(382) Po dodatočnom konečnom poskytnutí informácií koalícia tvrdila, že predajné, všeobecné a administratívne náklady spoločnosti Sumitomo Rubber Türkiye neboli primerané, pretože predstavovali len približne 6 % v porovnaní s pomerom predajných, všeobecných a administratívnych nákladov v celom odvetví v Turecku vo výške 21,18 %, a že Komisia sa pôvodne odvolávala na tieto štatistiky a usúdila, že takýto nízky pomer predajných, všeobecných a administratívnych nákladov nie je primeraný.

(383) Koalícia tiež tvrdila, že údaje spoločnosti Sumitomo Rubber Türkiye z databázy ORBIS neboli dostatočne podrobné a okrem toho, keďže vykazované predajné, všeobecné a administratívne náklady a zisk boli neprimerané, nemali sa brať do úvahy. Prípadne ak by sa Komisia rozhodla ponechať spoločnosť Sumitomo Rubber Türkiye vo výpočte predajných, všeobecných a administratívnych nákladov a zisku, mala sa vrátiť k informáciám dostupným v databáze ORBIS pre spoločnosť Brisa Bridgestone, aby bolo možné porovnať účty na rovnakej úrovni podrobnosti.

(384) Komisia pripomenula, že referenčná hodnota pre predajné, všeobecné a administratívne náklady vychádzala z priemeru dvoch spoločností, Sumitomo Rubber Türkiye a Brisa Bridgestone, a nie z individuálnych údajov spoločnosti Sumitomo Rubber Türkiye. Napriek tomu, že výsledná referenčná hodnota 15,04 % bola nižšia ako 21,18 % podľa tureckých štatistických údajov za celé odvetvie, Komisia usúdila, že táto referenčná hodnota je presnejšia a primeranejšia a že v každom prípade predstavuje najlepšie dostupné informácie, ktoré má k dispozícii. Komisia tiež pripomenula, že údaje za spoločnosť Sumitomo Rubber Türkiye boli dostupné len v databáze ORBIS, ktorá sa zvyčajne používa na výpočet predajných, všeobecných a administratívnych nákladov a zisku, ak nie sú dostupné iné údaje. Ak však dostupné sú, Komisia používa podrobnejšie finančné informácie. Preto v tomto prípade použila účtovnú závierku spoločnosti Brisa Bridgestone, a nie údaje z databázy ORBIS. Obidva údaje sa dali konsolidovať a v prípade spoločnosti Brisa Bridgestone nebol dôvod vrátiť sa k menej podrobným údajom z databázy ORBIS. Tieto tvrdenia boli preto zamietnuté.

3.2.5.8. Výpočet

(385) Na základe uvedených skutočností Komisia vytvorila normálnu hodnotu pre jednotlivé druhy výrobku na základe cien zo závodu v súlade s článkom 2 ods. 6a písm. a) základného nariadenia.

(386) Ako prvé Komisia stanovila nedeformované priame výrobné náklady. Komisia použila nedeformované jednotkové náklady na skutočnú spotrebu jednotlivých výrobných faktorov spolupracujúceho vyvážajúceho výrobcu. Tieto údaje o mierach spotreby boli skontrolované počas overovania. Komisia vynásobila jednotkové spotreby výrobných faktorov nedeformovanými jednotkovými nákladmi zistenými v reprezentatívnej krajine, ako sa opisuje v bode 3.2.3.5.

(387) Po stanovení nedeformovaných priamych výrobných nákladov Komisia uplatnila režijné náklady spojené s výrobou. Komisia potom pripočítala predajné, všeobecné a administratívne náklady vo výške 15,04 % a zisk vo výške 6,02 %.

3.3. **Vývozná cena**

(388) Vyvážajúci výrobcovia zaradení do vzorky vyvážali do Únie buď priamo nezávislým zákazníkom, alebo prostredníctvom prepojených podnikov, ktoré pôsobili ako dovozcovia.

(389) V prípade vyvážajúcich výrobcov, ktorí vyvážali dotknutý výrobok priamo nezávislým zákazníkom v Únii, preto vývozná cena bola skutočne zaplatená cena alebo splatná cena za dotknutý výrobok pri jeho predaji na vývoz do Únie v súlade s článkom 2 ods. 8 základného nariadenia.

(390) V prípade vyvážajúcich výrobcov, ktorí vyvážali dotknutý výrobok do Únie prostredníctvom prepojených spoločností konajúcich ako dovozca, bola vývozná cena v súlade s článkom 2 ods. 9 základného nariadenia stanovená na základe ceny, za ktorú bol dovážaný výrobok prvýkrát predaný nezávislým zákazníkom v Únii. V tomto prípade bola cena upravená o všetky náklady, ktoré vznikli medzi dovozom a ďalším predajom, vrátane predajných, všeobecných a administratívnych nákladov a o dosiahnuté zisky. Keďže neprepojený dovozca nespolupracoval, Komisia vychádzala zo zisku stanoveného počas prešetrovania týkajúceho sa podobného výrobku, uvedených pneumatík pre nákladné automobily, t. j. 6,3 %.

(391) Po konečnom poskytnutí informácií skupina Hankook uviedla, že pri zostavovaní vývoznej ceny podľa článku 2 ods. 9 základného nariadenia sa Komisia dopustila chyby v písaní týkajúcej sa percentuálneho podielu predajných, všeobecných a administratívnych nákladov jednej z jej prepojených strán, a požiadala Komisiu, aby túto chybu opravila.

(392) Komisia opravila túto chybu spolu s podobnou chybou v písaní, ktorú zistila v jednej z ďalších tabuliek prepojených subjektov skupiny Hankook. Výsledkom týchto opráv bolo mierne zvýšenie cien v použitých na stanovenie rozpätia ujmy aj dumpingového rozpätia.

3.4. **Porovnanie**

(393) Podľa článku 2 ods. 10 základného nariadenia musí Komisia vykonať spravodlivé porovnanie medzi normálnou hodnotou a vývoznou cenou na tej istej úrovni obchodu a s prihliadnutím na rozdiely vo faktoroch, ktoré ovplyvňujú ceny a porovnateľnosť cien. V tomto prípade sa Komisia rozhodla porovnať normálnu hodnotu a vývoznú cenu vyvážajúcich výrobcov zaradených do vzorky na úrovni obchodu zo závodu.

(394) Ak to bolo odôvodnené na zabezpečenie spravodlivého porovnania, normálna hodnota a vývozná cena sa upravili s cieľom: i) vyjadriť ich v čistej hodnote na úrovni cien zo závodu a ii) prihliadnuť na rozdiely vo výrobných faktoroch, v prípade ktorých sa tvrdí alebo sa preukáže, že ovplyvňujú ceny a porovnateľnosť cien.

3.4.1. *Úpravy normálnej hodnoty*

(395) Ako sa vysvetľuje v bode 3.2, normálna hodnota sa stanovila na základe nedeformovaných priamych výrobných nákladov spolu so sumami predajných, všeobecných a administratívnych nákladov a zisku, ktoré sa považovali za primerané pre uvedenú úroveň obchodu. Na účely vyjadrenia normálnej hodnoty v čistej hodnote na úrovni zo závodu sa preto nemuseli vykonať žiadne úpravy.

(396) Komisia nezistila žiadne dôvody na úpravy normálnej hodnoty a o takéto úpravy nežiadal ani jeden z vyvážajúcich výrobcov zaradených do vzorky.

3.4.2. *Úpravy vývoznej ceny*

(397) S cieľom vyjadriť vývoznú cenu v čistej hodnote na úrovni obchodu zo závodu boli vykonané úpravy vzhľadom na: prepravné v Únii, clo, množstevné zľavy, úverové náklady a bankové poplatky, provízie a licenčné poplatky.

3.4.3. *Výmenný kurz*

(398) Po konečnom poskytnutí informácií spoločnosť Shandong Yongsheng uviedla, že pri výpočte vývoznej ceny Komisia použila výmenný kurz, ktorý bol použitý v účtovníctve spoločnosti Yongsheng, ale na účely výpočtu ujmy Komisia použila oficiálny výmenný kurz, ktorý uverejnila v spise. Komisia pri výpočte normálnej hodnoty použila na prepočet údajov Turecka aj oficiálne výmenné kurzy. Spoločnosť Shandong Yongsheng tvrdila, že v záujme spravodlivého porovnania by Komisia mala pri stanovovaní vývoznej ceny použiť rovnaký zdroj, ktorým by podľa spoločnosti Shandong Yonsgheng mal byť oficiálny výmenný kurz uverejnený Komisiou v spise. Rovnaké tvrdenie bolo predložené po dodatočnom konečnom poskytnutí informácií.

(399) Použitie informácií spoločnosti podľa jej vlastných účtovných kníh na výpočet normálnej hodnoty má umožniť Komisii overiť informácie na základe vlastných záznamov spoločnosti, ktoré sú v jüanoch. Údaje o predaji na účely výpočtu ujmy sa používajú na výpočet ceny nákladov, poistenia a prepravného, ktorá je vyjadrená v eurách podľa oficiálneho výmenného kurzu uverejneného v spise, aby sa mohla porovnať s cenou výrobného odvetvia Únie v rámci iného postupu ako výpočet dumpingového rozpätia. Medzi týmito dvoma prístupmi teda nie je žiadna asymetria a tvrdenie bolo zamietnuté.

3.5. **Dumpingové rozpätia**

(400) V prípade spolupracujúcich vyvážajúcich výrobcov zaradených do vzorky Komisia v súlade s článkom 2 ods. 11 a 12 základného nariadenia porovnala vážený priemer normálnej hodnoty každého druhu podobného výrobku s váženým priemerom vývozných cien zodpovedajúceho druhu dotknutého výrobku.

(401) Na základe toho sú vážené priemery dumpingových rozpätí vyjadrené ako percentuálny podiel ceny CIF na hranici Únie, clo nezaplatené, takéto:

Spoločnosť	Konečné dumpingové rozpätie (%)
Skupina Hankook: — 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) V prípade spolupracujúcich vyvážajúcich výrobcov nezaradených do vzorky Komisia vypočítala vážený priemer dumpingového rozpätia v súlade s článkom 9 ods. 6 základného nariadenia. Toto rozpätie sa teda stanovilo na základe rozpätí vyvážajúcich výrobcov zaradených do vzorky, pričom sa nebrali do úvahy rozpätia vyvážajúcich výrobcov s nulovým dumpingovým rozpätím a dumpingovým rozpätím *de minimis* ani rozpätia stanovené za okolností uvedených v článku 18 základného nariadenia.

(403) Na tomto základe predstavuje konečné dumpingové rozpätie spolupracujúcich vyvážajúcich výrobcov nezaradených do vzorky 24,4 %.

(404) V prípade všetkých ostatných vyvážajúcich výrobcov v Číne Komisia stanovila dumpingové rozpätie na základe dostupných skutočností v súlade s článkom 18 základného nariadenia. Na tento účel Komisia určila úroveň spolupráce vyvážajúcich výrobcov. Úroveň spolupráce je objem vývozu spolupracujúcich vyvážajúcich výrobcov do Únie vyjadrený ako podiel na celkovom objeme dovozu z dotknutej krajiny do Únie počas obdobia prešetrovania, ktorý bol stanovený na základe údajov Eurostatu.

(405) Úroveň spolupráce je v tomto prípade vysoká, pretože vývoz spolupracujúceho vyvážajúceho výrobcu počas obdobia prešetrovania predstavoval takmer 100 % celkového objemu dovozu. Komisia sa na základe toho rozhodla, že dumpingové rozpätie pre nespolupracujúcich vyvážajúcich výrobcov stanoví na úrovni spolupracujúcej individuálne preskúmanej spoločnosti zaradenej do vzorky s najvyšším dumpingovým rozpätím.

(406) Po konečnom poskytnutí informácií spoločnosť Kumho uviedla, že Komisia sama uznala, že trh sa vyznačuje jasnou segmentáciou podľa tried, pričom použitie jediného celkového priemeru pre všetkých spolupracujúcich vyvážajúcich výrobcov nezaradených do vzorky primerane neodráža štruktúru trhu. Spoločnosť Kumho preto v podaní uviedla, že opatrenia uplatniteľné na spolupracujúcich vyvážajúcich výrobcov nezaradených do vzorky, ktorí pôsobia prevažne v rámci triedy 2, by mali byť obmedzené na úrovni rozpätia ujmy zisteného pre výrobcov triedy 2 alebo prinajmenšom na úrovni dumpingového rozpätia zisteného pre výrobcov triedy 2.

(407) Podobný argument predložila skupina GITI, ktorá sa domnievala, že keďže je výrobcom triedy 2, má so skupinou Hankook podobné podstatné vlastnosti, a preto by sa jej malo priradiť clo skupiny Hankook, a nie priemer vzorky. Domnievala sa, že bola znevýhodnená skutočnosťou, že skupina Hankook, ktorá bola tiež výrobcom triedy 2, bude podliehať dumpingovému clu vo výške 3,4 % ([170]), zatiaľ čo skupina GITI bude podliehať dumpingovému clu vo výške 29,9 % ([171]), a to napriek tomu, že skupina GITI pôsobí v rovnakom segmente trhu, súťaží o rovnakých alebo podobných zákazníkov a predáva za podobné ceny. Skupina GITI ďalej uviedla, že dodávala aj renomovaným zákazníkom a že patrí medzi obmedzený počet čínskych výrobcov, ktorí dodržiavajú nariadenie EÚ o odlesňovaní. Skupina GITI sa domnievala, že v základnom nariadení (článku 9 ods. 4) sa umožňuje uložiť nižšie clo, „ak je primerané na odstránenie ujmy“, a že podľa starého nariadenia Rady (ES) č. 384/96 ([172]) o ochrane pred dumpingovými dovozmi z krajín, ktoré nie sú členmi Európskeho spoločenstva, Komisia v minulosti pridelila clo spoločnostiam nezaradeným do vzorky na základe triedy alebo postavenia týchto spoločností nezaradených do vzorky. Uviedla príklady prípadov z minulosti, keď Komisia udelila rôzne povinnosti spoločnostiam, ktoré neboli zaradené do vzorky, v závislosti od toho, či spoločnosti spĺňali alebo nespĺňali podmienky pre trhovohospodárske alebo individuálne zaobchádzanie.

(408) Komisia tieto tvrdenia zamietla. Úprava navrhovaná spoločnosťou Kumho nepatrí medzi úpravy stanovené v základnom nariadení. Ani skutočnosť, že podľa nariadenia (ES) č. 384/96 Komisia zaobchádzala rozdielne so spoločnosťami, ktoré spĺňali alebo nespĺňali podmienky pre trhovohospodárske zaobchádzanie alebo individuálne zaobchádzanie, nepredstavovala precedens, aby Komisia pridelila rozdielne colné rozpätia na základe segmentu trhu podľa súčasného právneho rámca.

(409) Po konečnom poskytnutí informácií koalícia uviedla, že podľa základného nariadenia sa musí stanovením dumpingového rozpätia zachytiť celý rozsah dumpingových praktík, a preto je bežné váženie dumpingového rozpätia spolupracujúcich vyvážajúcich výrobcov nevhodné. Tvrdila, že v tomto konkrétnom prípade Komisia sama uznala, že cena spoločnosti Hankook bola o 50 % vyššia ako priemerná cena čínskych vyvážajúcich výrobcov a že je to najmä z dôvodu špecifickej situácie spoločnosti Hankook a skutočnosti, že vyvážala v segmente trhu triedy 2 a takmer triedy 1. Koalícia sa odvolávala aj na analýzu ujmy, v ktorej sa potvrdil poškodzujúci účinok dovozu triedy 3. Preto a vzhľadom na to, že antidumpingové opatrenia majú za cieľ vyrovnať podmienky a poskytnúť výrobnému odvetviu Únie účinnú a primeranú nápravu, sa koalícia domnievala, že v prijatých opatreniach by sa mal zohľadniť diferencovaný škodlivý vplyv dumpingových praktík na úrovni jednotlivých tried, keďže dumping sa zároveň najviac pripisuje segmentu triedy 3, ktorý predstavuje prevažnú väčšinu prílevu dumpingového čínskeho dovozu, a preto sa musí zohľadniť vo výške cla. Koalícia sa preto domnievala, že dumpingové rozpätia spoločností zaradených do vzorky by sa mali zvážiť na základe podielu každej triedy, pre ktorú boli stanovené ich dumpingové rozpätia, na podiele týchto tried na celkovom čínskom vývoze. Za predpokladu, že 20 % dovozu patrilo do triedy 1 alebo 2 a 80 % do triedy 3, výsledné dumpingové rozpätie pre spolupracujúcich výrobcov nezaradených do vzorky by malo predstavovať 44 %.

(410) Komisia zopakovala, že pri výpočte dumpingového rozpätia sa už zohľadnili rôzne triedy a že neexistuje žiadny základ na stanovenie váženia – Komisia vypočítala vážený priemer dumpingového rozpätia v súlade s článkom 9 ods. 6 základného nariadenia. Preto zamietla tvrdenie, že Komisia mala vykonať alternatívne výpočty dumpingového rozpätia pre spolupracujúcich výrobcov nezaradených do vzorky.

(411) Konečné dumpingové rozpätia, vyjadrené ako percentuálny podiel ceny CIF na hranici Únie, clo nezaplatené, sú takéto:

Spoločnosť	Konečné dumpingové rozpätie (%)
Ostatné spolupracujúce spoločnosti	24,4
Všetok ostatný dovoz s pôvodom v dotknutej krajine	45,3

([170]) Po konečnom poskytnutí informácií sa clo zmenilo na 4,3 %.
([171]) Po konečnom poskytnutí informácií sa clo zmenilo na 24,4 %.
([172]) Nariadenie Rady (ES) č. 384/96 z 22. decembra 1995 o ochrane pred dumpingovými dovozmi z krajín, ktoré nie sú členmi Európskeho spoločenstva (Ú. v. ES L 56, 6.3.1996, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1996/384/oj).

4. UJMA

4.1. Definícia výrobného odvetvia Únie a výroby v Únii

(412) Počas obdobia prešetrovania vyrábalo v Únii podobný výrobok aspoň desať skupín výrobcov. Títo výrobcovia predstavujú „výrobné odvetvie Únie“ v zmysle článku 4 ods. 1 základného nariadenia.

(413) Celková výroba v Únii počas obdobia prešetrovania bola stanovená na úrovni približne 251 miliónov pneumatík. Komisia stanovila tento údaj na základe údajov z databázy EUROPOOL ([173]), ktorú spravuje združenie Tyres Europe, predtým Európske združenie výrobcov pneumatík a gumy (ETRMA), a údajov Eurostatu. Členovia združenia Tyres Europe predstavujú prevažnú väčšinu výrobcov z Únie. Združenie Tyres Europe zhromažďuje údaje o trhu od svojich členov a poskytuje im presné súhrnné údaje o trhu s pneumatikami.

(414) Ako sa uvádza v odôvodnení 16, traja výrobcovia z Únie zaradení do vzorky predstavovali v období prešetrovania 14,5 % celkovej výroby podobného výrobku v Únii. Mikroekonomické ukazovatele sa preskúmali na základe overených údajov získaných z vyplnených dotazníkov týchto troch výrobcov z Únie.

4.2. Spotreba v Únii

(415) Komisia stanovila spotrebu v Únii na základe informácií poskytnutých združením Tyres Europe (údaje z databázy EUROPOOL).

(416) Spotreba v Únii sa vyvíjala takto:

Tabuľka 2

Spotreba v Únii (pneumatiky, kusy)

	2021	2022	2023	Obdobie prešetrovania (2024)
Celková spotreba v Únii	311 176 988	316 533 953	312 072 799	335 932 482
Index	*100*	*102*	*100*	*108*

Zdroj: EUROPOOL (Tyres Europe)

(417) Spotreba v Únii sa najprv mierne zvýšila v roku 2022, potom v roku 2023 opäť klesla a v období prešetrovania sa opäť zvýšila. Celkovo sa počas posudzovaného obdobia spotreba zvýšila o 8 %, t. j. približne o 25 miliónov pneumatík.

4.3. Charakteristiky trhu Únie

(418) Trh Únie s pneumatikami na osobné vozidlá a ľahké nákladné automobily je trh so silnou konkurenciou a s viacerými skupinami výrobcov a značkami.

(419) Na trhu Únie existujú dva hlavné predajné kanály, a to pôvodné zariadenia a náhradné pneumatiky.

(420) V segmente pôvodného zariadenia výrobcovia pneumatík predávajú prešetrovaný výrobok výrobcom vozidiel na účely montáže do nových vozidiel. Tieto pneumatiky preto musia spĺňať podrobné špecifikácie v súlade s očakávaniami výrobcu pôvodného zariadenia. Pneumatiky vyvinuté pre trh s pôvodným zariadením zvyčajne tí istí výrobcovia pneumatík predávajú aj na trhu s náhradnými pneumatikami, čo znamená, že výrobcovia pneumatík majú záujem zabezpečiť si predaj pôvodného zariadenia, aby si zaručili budúci predaj na trhu s náhradnými pneumatikami. V dôsledku toho majú výrobcovia automobilov pri rokovaniach o zmluvách značnú vyjednávaciu silu, a preto je ziskovosť výrobcov pneumatík z predaja pôvodného zariadenia zvyčajne nižšia.

([173]) Súhrnná databáza údajov zhromaždených od členov združenia Tyres Europe.

(421) V segmente náhradných pneumatík sa pneumatiky predávajú prepojeným/neprepojeným distribútorom, maloobchodným predajcom, ktorí ich ďalej predávajú koncovým používateľom. Ako je vysvetlené v odôvodnení 420, výrobcovia pneumatík zvyčajne dosahujú vyššie marže na trhu s náhradnými pneumatikami ako pri predaji pôvodného zariadenia.

(422) Na základe informácií, ktoré poskytlo združenie Tyres Europe počas overovania na mieste, približne 16 % – 20 % celkovej spotreby v Únii predstavujú segment pôvodného zariadenia, zatiaľ čo zvyšok tvorí trh s náhradnými pneumatikami.

(423) Okrem uvedených dvoch predajných kanálov, ako je vysvetlené v bode 2.4.1, je trh s prešetrovaným výrobkom zároveň rozdelený do troch tried. Na účely tohto prešetrovania Komisia použila kategorizáciu, ako je zhrnutá v bode 2.4.2.

(424) Združenie CRIA a skupina GITI tvrdili, že medzi pneumatikami z rôznych tried neexistuje žiadna alebo existuje len veľmi obmedzená zameniteľnosť, a preto žiadali, aby súčasťou prešetrovania bola segmentová analýza ujmy a príčinnej súvislosti. Združenie CRIA ďalej tvrdilo, že jednotlivé triedy zásobujú rôzne trhové segmenty, pretože zákazníci triedy 1 a 2 si na rozdiel od ceny viac cenia bezpečnosť, výkon a značku. Okrem toho existuje známy vplyv odkázanosti na určitého dodávateľa, čo znamená, že najmä majitelia luxusných vozidiel prejavujú vysokú vernosť značke a zvyčajne (najmä v prvých rokoch používania vozidla) požadujú pri výmene pneumatík pneumatiky rovnakej značky, ako mali pneumatiky namontované v rámci pôvodného zariadenia. Podľa združenia CRIA k tomuto vplyvu odkázanosti na určitého dodávateľa prispievajú aj požiadavky Únie na označovanie tým, že zvyšujú informovanosť spotrebiteľov o rôznych aspektoch bezpečnosti a výkonu. Združenie CRIA preto dospelo k záveru, že dynamika trhu s pneumatikami pre nákladné a osobné vozidlá je zásadne odlišná, a preto sa v prípade prešetrovaného výrobku neuplatňuje hospodárska súťaž medzi jednotlivými triedami stanovená v prípade pneumatík pre nákladné vozidlá.

(425) Komisia zistila, že argumenty predložené používateľmi sú nepodložené. Predovšetkým pneumatiky všetkých tried možno namontovať na osobné vozidlá alebo ľahké nákladné automobily, a preto sú vzájomne dostatočne zameniteľné. Skutočnosť, že spotrebitelia vysokokvalitných značiek oceňujú výkon a bezpečnosť viac ako cenu, môže skutočne obmedziť priamu hospodársku súťaž medzi triedou 1 a triedou 3, to isté však nemožno povedať o triede 3 v porovnaní s triedou 2. Okrem toho si mnohé klasické značky triedy 3 čoraz viac budujú svoje postavenie na základe technických a kvalitatívnych aspektov, a nielen na základe tohto, že sú jednoducho lacné ([174]). Vďaka neustálym a zvýšeným investíciám do výskumu a vývoja mnohé značky triedy 3 poskytujú stále sa zlepšujúcu kvalitu za veľmi konkurencieschopné ceny a ako také predstavujú jednoznačne alternatívne riešenie k pneumatikám triedy 2, pri ktorých je snaha dosiahnuť vyvážený pomer medzi kvalitou a cenou. Okrem toho hranice medzi triedami nie sú jasne a definitívne stanovené, čo dokazuje skutočnosť, že tie isté značky (Falken, Giti, Cooper… atď.) môžu byť v rôznych zdrojoch vrátane bežne používaných webových sídiel s recenziami pneumatík a webových sídiel špecializovaných obchodníkov ([175]) uvádzané v rámci triedy 3 alebo triedy 2. Podobne sa pri niektorých značkách prekrývajú zaradenia triedy 1 a triedy 2 (Vredestein, Hankook). Striktné rozdelenie medzi jednotlivými triedami. sa ďalej komplikuje vznikom alternatívnych zaradení s označeniami ako „stredná trieda kvality“, „cenovo dostupné s vysokou kvalitou“, „prémiová kvalita“ a „cenovo dostupná kvalita“. Hospodársku súťaž a zastupiteľnosť medzi triedami podporuje aj skutočnosť, že čoraz viac značiek triedy 3 si zabezpečuje certifikáciu pre pôvodné zariadenie ([176]) u známych výrobcov automobilov a buduje si postavenie na základe kvality a úspechov, čo je zvyčajne charakteristické pre značky triedy 2.

([174]) Zdroj: Spravodajské články o rôznych čínskych značkách, ako napríklad: Čínske prémiové pneumatiky menia pravidlá hry: nová éra v globálnej hospodárskej súťaži v oblasti pneumatík: https://trojanlimited.com/chinese-premium-tyres-are-changing-the-game-a-new-era-in-global-tyre-competition/. Európska továreň na výrobu pneumatík Linglong certifikovaná mnohými výrobcami pôvodných zariadení: https://en.linglong.cn/content/details34_38845.html. Sailun pokračuje v rýchlej jazde: 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, stránka navštívená 27. apríla 2026.

([175]) *Zdroj:* Rôzni obchodníci alebo webové stránky s recenziami pneumatík rozdeľujú značky do tried, ako napríklad: 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. naposledy navštívené 27. apríla 2026.

([176]) *Zdroj:* Čínske prémiové pneumatiky menia pravidlá hry: nová éra v globálnej hospodárskej súťaži v oblasti pneumatík: https://trojanlimited.com/chinese-premium-tyres-are-changing-the-game-a-new-era-in-global-tyre-competition/. Európska továreň na výrobu pneumatík Linglong certifikovaná mnohými výrobcami pôvodných zariadení: https://en.linglong.cn/content/details34_38845.html, stránka navštívená 27. apríla 2026.

(426) Celkovo Komisia usúdila, že aj keď si niektorí zákazníci môžu ceniť značku a kvalitu, takéto správanie zákazníkov je ovplyvnené aj cenovým rozdielom, ktorý sú v konečnom dôsledku ochotní za tieto atribúty akceptovať. Vplyvom odkázanosti na určitého dodávateľa, ktorý uvádzalo združenie CRIA, sa teda môže skutočne obmedziť priama hospodárska súťaž medzi pneumatikami triedy 1 a triedy 3 na trhu s náhradnými pneumatikami (hoci niektorí výrobcovia triedy 3 výrazne investujú do výskumu a vývoja a vynikajú v určitých technických parametroch), nepopiera sa tým však zastupiteľnosť medzi triedou 3 a triedou 2 a podobne medzi triedou 2 a triedou 1. Komisia preto dospela k záveru, že pneumatiky triedy 3 konkurujú vyšším triedam (najmä triede 2), a preto vyvíjajú tlak na znižovanie cien týchto tried vyššej úrovne spätným kaskádovým efektom. Tvrdenia o nedostatočnej zameniteľnosti boli preto zamietnuté. Na rovnakom základe neboli akceptované ani žiadosti o úplnú segmentovú analýzu ujmy a príčinnej súvislosti, ako je ďalej vysvetlené v odôvodneniach 469 a 534.

(427) Po konečnom poskytnutí informácií združenie CRIA zopakovalo svoje tvrdenie o chýbajúcej hospodárskej súťaži medzi jednotlivými triedami, pretože aj keď medzi susednými segmentmi v susedných triedach, konkrétne medzi pneumatikami vyššej kvality triedy 3 a pneumatikami nižšej kvality triedy 2 a podobne medzi pneumatikami vyššej kvality triedy 2 a pneumatikami nižšej kvality triedy 1, síce existovala hospodárska súťaž, podľa združenia CRIA ju však nebolo možné extrapolovať na úplnú zastupiteľnosť vo všetkých triedach.

(428) Spoločnosť Kumho sa domnievala, že Komisia nevysvetlila a nepodložila svoj záver, že výrobky triedy 3 a triedy 2 si priamo konkurujú, najmä vzhľadom na odôvodnenie 425, v ktorom uznala, že priama konkurencia medzi výrobkami triedy 1 a triedy 3 môže byť obmedzená. Spoločnosť Kumho uviedla, že rovnaké obmedzujúce faktory, t. j. preferencie kvality a bezpečnosti pneumatík, platia rovnako pre triedy 2 aj 3. Spoločnosť Kumho tiež tvrdila, že v analýze Komisie týkajúcej sa tried sa primerane nevenovala pozornosť vnímaniu spotrebiteľov.

(429) Spoločnosť Shandong Yongsheng tvrdila, že čínske pneumatiky triedy 3 boli vylúčené z trhu Únie s pôvodným zariadením, čo dokazuje jasné štrukturálne rozdelenie medzi pneumatikami triedy 3 z Číny a ostatnými triedami a uviedla, že dôkazy Komisie o opaku boli „nepodložené zdrojmi, neoverené a nekonkrétne“. V tejto súvislosti spoločnosť Shandong Yonghseng tvrdila, že certifikácia pôvodného zariadenia spoločnosti Linglong bola udelená len nedávno, a to v roku 2024, a týkala sa srbského výrobného závodu, a preto sa tohto prešetrovania netýkala. Spoločnosť Shandong Yongsheng tiež tvrdila, že Komisia nedostatočne posúdila vnímanie čínskych výrobkov triedy 3 spotrebiteľmi, a uviedla príklady „negatívnych reklám“ dvoch francúzskych distribútorov.

(430) Komisia poznamenala, že združenie CRIA síce uznalo, že pneumatiky susedných tried si v skutočnosti konkurujú, ale jednoducho poprelo existenciu úplnej zastupiteľnosti bez akéhokoľvek dôkazu alebo vysvetlenia. Komisia zistila, že tvrdenie združenia CRIA je čiastočne nejednoznačné, pretože nie je jasné, čo presne sa rozumie pod pojmom „úplná zastupiteľnosť vo všetkých triedach“ a prečo by to vôbec malo byť potrebné na zistenie hospodárskej súťaže medzi jednotlivými triedami. Je pravdepodobné, že výrobky si konkurujú s tými, ktoré sú im najpodobnejšie, pokiaľ ide o kvalitu a cenu, či už v rámci jednotlivých tried alebo medzi nimi, a to je presne to, na čo Komisia poukazovala a čo akceptovalo aj združenie CRIA.

(431) Pokiaľ ide o tvrdenie spoločnosti Kumho, odôvodnenie, ako aj dôkazy týkajúce sa priamej hospodárskej súťaže medzi triedou 3 a triedou 2 už boli vysvetlené najmä v odôvodneniach 425 a 426 a spoločnosť Kumho nepredložila žiadne konkrétne dôkazy na jeho popretie. Ako už bolo vysvetlené, pneumatiky triedy 3 konkurujú pneumatikám triedy 2 na základe svojich technických a bezpečnostných parametrov, a preto predstavujú reálnu alternatívu pre zákazníkov, ktorí hľadajú najlepšiu hodnotu za svoju kúpnu silu. Podobne sa pri viacerých príležitostiach (okrem iného napríklad v bode 2.4.1) uviedlo, že rozdelenie do tried bolo do veľkej miery ovplyvnené vnímaním trhu, a práve preto boli deliace čiary často nejasné a určite nie konštantné. Obchodníci a dovozcovia ponúkajúci pneumatiky triedy 3 majú veľký záujem na predaji týchto pneumatík a na ovplyvňovaní vnímania spotrebiteľov v prospech svojho portfólia výrobkov.

(432) Pokiaľ ide o tvrdenie spoločnosti Shandong Yongsheng, a predovšetkým odvolanie sa na zdroje zmienené v odôvodnení 425, Komisia skonštatovala, že Shandong Yongsheng nepredložila žiadne argumenty, ktoré by vyvrátili správnosť daných informácií. Komisia sa domnievala, že verejné články online distribútorov, ako je napríklad spoločnosť Trojan, ktorá sa špecializuje na obchod s pneumatikami, má viac ako 30 rokov skúseností, pôsobí na celom svete a má rozmanité portfólio výrobkov s podrobnými výsledkami testov a technickými

špecifikáciami, sú dostatočne „podložené zdrojmi“ a „konkrétne“ na to, aby sa nimi preukázal prebiehajúci posun v globálnom vnímaní rôznych značiek triedy 3. Pokiaľ ide o certifikáciu pôvodného zariadenia spoločnosti Linglong, skutočnosťou, že sa týkala závodu v Srbsku, sa nevyvrátilo zistenie, že spoločnosť Linglong ako značka mala zabezpečené zmluvy na pôvodné zariadenia s európskymi výrobcami automobilov. V tejto súvislosti sa zdôrazňuje, že zaradenie do tried a vnímanie spotrebiteľov je spojené s názvom značky, a nie s krajinou pôvodu. Aj tento dôkaz sa vzťahuje na rok 2024, ktorý sa zhoduje s obdobím prešetrovania.

(433) V každom prípade, ako sa uvádza v odôvodnení 422, trh s pôvodnými zariadeniami predstavoval len približne 16 – 20 % celkovej spotreby v Únii a hneď ako bolo potrebné pneumatiku vymeniť, došlo k hospodárskej súťaži na trhu s náhradnými pneumatikami, preto sa tvrdenie spoločnosti Shandong Yongsheng, že čínske pneumatiky triedy 3 boli štrukturálne oddelené od zvyšku trhu, považovalo za neopodstatnené.

(434) Komisia považovala tvrdenie spoločnosti Yongsheng Shandong o negatívnom vnímaní čínskych značiek za nepodložené. Negatívne reklamy niektorých distribútorov nepreukazujú názor iných distribútorov a obchodníkov, ktorí aktívne dovážajú a uvádzajú na trh Únie rôzne čínske pneumatiky triedy 3. Napríklad pokiaľ ide o čínske výrobky triedy 3, koalícia dovozcov PC-LL vo svojom podaní tvrdí presný opak, keď zdôrazňuje efektívnosť a konkurenčnú výhodu čínskych výrobcov. Okrem toho je tvrdenie spoločnosti Yongsheng Shandong v jasnom rozpore s podaním združenia CRIA, v ktorom sa uvádza, že v skutočnosti je to nízka kvalita pneumatík Únie triedy 3 v porovnaní s ich čínskymi konkurentmi, ktorá sa musí analyzovať ako príčina ujmy, ako je ďalej vysvetlené v odôvodnení 554.

(435) Pokiaľ ide o tvrdenia o nedostatočnej zastupiteľnosti medzi jednotlivými triedami a hospodárskej súťaži medzi jednotlivými triedami, Komisia uviedla, že samotná skutočnosť, že pneumatiky si konkurujú v rôznych kvalitatívnych a technických aspektoch, ako aj v cene, je jasným dôkazom toho, že rozhodnutie o výbere konkrétneho výrobku alebo značky je výsledkom zváženia práve týchto faktorov, a v tomto zmysle si všetky pneumatiky navzájom konkurujú. Okrem toho skutočnosť, že určité značky sa nachádzajú na pomedzí jednotlivých tried alebo sú propagované za podmienok, ktoré sa všeobecne spájajú s vyššími triedami na základe ich technického vývoja a marketingových kampaní, ovplyvňuje vnímanie zákazníkov a posilňuje konkurenciu medzi jednotlivými triedami. Žiadna z pripomienkujúcich strán nepredložila argumenty, ktorými by sa toto základné odôvodnenie popieralo.

(436) Preto sa zachovali závery o hospodárskej súťaži medzi jednotlivými triedami a vzájomnej zameniteľnosti výrobkov opísané v odôvodneniach 425 a 426.

4.4. **Dovoz z dotknutej krajiny**

4.4.1. *Objem a podiel dovozu z dotknutej krajiny na trhu*

(437) Komisia stanovila objem dovozu na základe údajov Eurostatu. Podiel dovozu na trhu sa stanovil na základe spotreby v Únii, ako sa uvádza v tabuľke 2.

(438) Dovoz z dotknutej krajiny do Únie sa vyvíjal takto:

Tabuľka 3

Množstvo dovozu (pneumatiky, kusy) a podiel na trhu

	2021	2022	2023	Obdobie prešetrovania (2024)
Množstvo dovozu z dotknutej krajiny (v kusoch)	57 295 850	66 992 782	78 917 144	92 988 175
Index	*100*	*117*	*138*	*162*

	2021	2022	2023	Obdobie prešetrovania (2024)
Podiel na trhu v %	18	21	25	28
Index	*100*	*117*	*138*	*156*

Zdroj: Eurostat Comext.

(439) Objem dovozu dotknutého výrobku sa počas posudzovaného obdobia z roka na rok neustále zvyšoval, pričom celkový nárast predstavoval impozantných 62 %, čo zodpovedá približne 35 miliónom pneumatík. Rast objemu čínskeho dovozu do Únie tak prekročil rast spotreby v Únii (25 miliónov pneumatík).

(440) Zvýšený objem dovozu sa premietol do jasného nárastu podielu čínskeho dovozu na trhu z 18 % v roku 2021 na 28 % v období prešetrovania.

4.5. **Ceny dovozu z dotknutej krajiny, cenové podhodnotenie a stlačenie cien**

(441) Komisia stanovila ceny dovozu na základe údajov Eurostatu. Cenové podhodnotenie dovozu sa stanovilo na základe overených údajov čínskych vyvážajúcich výrobcov zaradených do vzorky.

(442) Priemerná cena dovozu z dotknutej krajiny do Únie sa vyvíjala takto:

Tabuľka 4

Dovozné ceny (EUR/kus)

	2021	2022	2023	Obdobie prešetrovania (2024)
ČĽR	27,0	34,0	29,0	30,3
Index	*100*	*126*	*107*	*112*

Zdroj: Eurostat Comext.

(443) V roku 2022 sa dovozné ceny najprv prudko zvýšili o 26 %, potom v roku 2023 klesli na úroveň vyššiu ako v roku 2021 a počas obdobia prešetrovania zostali v rovnakom rozpätí. Počas posudzovaného obdobia sa čínske dovozné ceny celkovo zvýšili o 12 %, čo je mierny nárast v porovnaní s trendom, podľa ktorého sa vyvíjali priemerné dovozné ceny ostatných tretích krajín do Únie (+26 %). Dokonca aj ceny výrobného odvetvia Únie, ktoré boli počas celého posudzovaného obdobia oveľa vyššie ako čínske vývozné ceny, zaznamenali väčší nárast, a to o 15 %.

(444) Komisia určila cenové podhodnotenie počas obdobia prešetrovania tak, že porovnala:

a) vážený priemer predajných cien jednotlivých druhov výrobku výrobcov z Únie zaradených do vzorky účtovaných neprepojeným zákazníkom na trhu Únie, upravených na úroveň cien zo závodu, a

b) zodpovedajúce vážené priemery cien podľa druhu dovážaného výrobku od spolupracujúcich čínskych výrobcov zaradených do vzorky pre prvého nezávislého zákazníka na trhu Únie, stanovené na základe nákladov, poistenia a prepravného (CIF) a náležite upravených s ohľadom na clá a náklady po dovoze.

(445) Porovnanie cien sa uskutočnilo na základe jednotlivých druhov výrobku, t. j. kontrolných čísel výrobku (ďalej len „PCN“), a to vrátane segmentácie na úrovni tried, ako aj príslušnej diferenciácie na trhu s pôvodným zariadením a na trhu s náhradnými pneumatikami, pri transakciách na rovnakej úrovni obchodu, v prípade potreby s primeranými úpravami a po odpočítaní rabatov a zliav. V prípade výrobcov z Únie zaradených do vzorky, ktorí pôsobili v rámci skupinovej štruktúry, kde sa na predaji podieľalo ústredie a prepojené predajné subjekty, sa predajné ceny upravili odstránením predajných, všeobecných a administratívnych nákladov súvisiacich s činnosťami predajných subjektov a zisku neprepojeného dovozcu analogicky podľa článku 2 ods. 9 základného nariadenia. Výsledok porovnania bol vyjadrený ako percentuálny podiel teoretického obratu výrobcov z Únie zaradených do vzorky počas obdobia prešetrovania.

(446) Vzhľadom na segmentáciu trhu sa vykonali samostatné výpočty cenového podhodnotenia pre jednotlivé triedy. Žiadny z vyvážajúcich výrobcov zaradených do vzorky nepredával pneumatiky triedy 1, preto v tomto segmente nebolo možné vykonať výpočet cenového podhodnotenia. V triede 3 sa rozpätia podhodnotenia ceny pohybovali od 7,2 % do 36,9 % s priemerným rozpätím podhodnotenia ceny na úrovni 32,2 %. V triede 2 sa nezistilo žiadne cenové podhodnotenie. Súvisí to však so skutočnosťou, že na strane vyvážajúcich výrobcov predaj pneumatík triedy 2 tvorila výlučne značka „Hankook“, ktorá sa všeobecne považuje za značku jedných z najlepších pneumatík triedy 2. V priebehu rokov uzatvorila značka Hankook viacero zmlúv na dodávky v rámci pôvodného zariadenia s poprednými výrobcami automobilov vrátane značiek Audi, BMW, Mercedes a Porsche. Mnohí obchodníci/dovozcovia zaraďujú pneumatiky Hankook medzi „špičkové pneumatiky/pneumatiky vyššej strednej triedy“ alebo tzv. alternatívne vysokokvalitné pneumatiky. Inými slovami, analýza triedy 2 je do určitej miery obmedzená porovnávaním homogénnej skupiny špičkovej značky triedy 2 so širokým sortimentom pneumatík triedy 2 vyrábaných výrobným odvetvím Únie. Analýzou priemerných cien spolupracujúcich vyvážajúcich výrobcov nezaradených do vzorky uvedených v ich formulároch na výber vzorky sa potvrdilo, že zistenia týkajúce sa pneumatík Hankook triedy 2 nemožno extrapolovať na zvyšok čínskeho dovozu. Priemerné ceny spoločnosti Hankook výrazne prevyšovali priemernú cenu čínskych vyvážajúcich výrobcov o viac ako 50 %. Priemerné vážené rozpätie podhodnotenia ceny (triedy 2 a 3 spolu) dosiahlo 17 %, čo je významné.

(447) Po konečnom poskytnutí informácií spoločnosť Hankook uviedla, že rozlišovanie medzi pôvodným zariadením a náhradnými pneumatikami v analýze ujmy nebolo právne odôvodnené, pretože sa tak nestalo na strane dumpingu. Okrem toho spoločnosť Hankook považovala toto rozlišovanie za zbytočné, keďže v jej vlastnom predaji do Únie nebolo možné zistiť žiadny jasný cenový model pozdĺž predajných kanálov a v skutočnosti by sa odstránením posledných číslic identifikujúcich predaj pôvodných zariadení a náhradných pneumatík z PCN rozpätie ujmy spoločnosti Hankook znížilo z 3,4 % na 3,1 %.

(448) Navrhovateľ vyzval Komisiu, aby dodatočne vypočítala rozpätie podhodnotenia ceny pre celé vymedzenie výrobku na základe priemerných cien s cieľom preukázať rozsah cenového podhodnotenia pre celý trh s pneumatikami ako celok.

(449) Skupina GITI tvrdila, že Komisia si protirečila, keď uviedla, že nedostatok cenového podhodnotenia v prípade spoločnosti Hankook nemožno extrapolovať na zvyšok čínskeho dovozu, pričom počas výberu vzorky zároveň tvrdila, že predaj spoločnosti Hankook bol reprezentatívny. Podobne spoločnosť Kumho uviedla, že Komisia nemôže ignorovať zistenie o neexistencii cenového podhodnotenia v rámci triedy 2 tým, že tvrdí, že spoločnosť Hankook bola špecifická, a zároveň ju zaradila do vzorky a odmietla pridať ďalších vyvážajúcich výrobcov.

(450) Pokiaľ ide o tvrdenie spoločnosti Hankook, Komisia poznamenala, že žiadna zo strán nespochybnila zistenia týkajúce sa rozdielu v cene/ziskovosti medzi segmentom pôvodných zariadení a náhradných pneumatík, ako je uvedené v odôvodneniach 420 a 421. Komisia sa domnievala, že by mala vykonať porovnanie výrobkov na čo najpodrobnejšej úrovni (za predpokladu, že údaje sú dostupné a overené). Skutočnosť, že predaj spoločnosti Hankook sa údajne týmto modelom neriadil, možno vysvetliť rôznymi ďalšími obchodnými rozhodnutiami, ako je objem predaja, jeho načasovanie a oneskorenie dodávok, a preto sa ňou neoslabuje opodstatnenosť daného rozlišovania. Podobne skutočnosť, že rozpätie podhodnotenia ceny by bolo vyššie alebo nižšie, nie je rozhodujúcim faktorom pri rozhodovaní o úrovni porovnateľnosti výrobku. Rozdiel medzi dvoma scenármi výpočtu rozpätia ujmy, ktoré predložila spoločnosť Hankook (porovnanie situácie s odkazom na trh s pôvodnými zariadeniami alebo náhradnými pneumatikami a bez neho), sa zdá neobjektívny, pretože sa neopieral o úplný súbor nákladov/predaja výrobcov z Únie zaradených do vzorky, ale len o informácie poskytnuté skupine Hankook. V každom prípade rozdiel vypočítaný skupinou Hankook predstavuje približne 10 %, z čoho vyplýva, že takéto rozlišovanie bolo oprávnené. V prípade výpočtov dumpingu sa vytvorená normálna hodnota vypočíta na základe

referenčných hodnôt výrobných faktorov, ktoré nemajú rozmer pôvodného zariadenia alebo náhradných pneumatík, t. j. náklady práce, náklady na energie a ceny surovín sa nelíšia v závislosti od toho, či sa vyrobená pneumatika predá výrobcovi vozidla alebo na trhu s náhradnými pneumatikami. Informácie v súbore týkajúce sa predajných, všeobecných a administratívnych nákladov a zisku v reprezentatívnej krajine tiež takéto rozlíšenie neumožňovali. V dôsledku toho nebolo možné normálnu hodnotu a následné dumpingové rozpätia rozlíšiť podľa kanála konečného použitia. V analýze ujmy sa naopak pracuje s údajmi o skutočných transakciách, ktoré zahŕňajú predajný kanál. Analýza pôvodných zariadení a náhradných pneumatík bola preto oprávnená a vecne potrebná na objektívne preskúmanie. Toto tvrdenie sa preto zamietlo.

(451) Na základe tvrdenia navrhovateľa Komisia usúdila, že v priemernom váženom rozpätí podhodnotenia ceny kombinujúcom (zodpovedajúce) pneumatiky triedy 3 a 2 sa cenové podhodnotenie odrážalo dostatočne. Ignorovaním druhov výrobkov a zahrnutím modelov triedy 1, ktoré čínski vývozcovia zaradení do vzorky nevyvážali, by sa narušila úroveň porovnateľnosti zabezpečená diferenciáciou PCN, a preto by to nemalo väčšiu výpovednú hodnotu. Táto žiadosť bola preto zamietnutá.

(452) Pokiaľ ide o tvrdenie skupiny GITI, Komisia zdôraznila, že spoločnosť Hankook bola zaradená do vzorky s cieľom zabezpečiť reprezentatívnosť z hľadiska objemu predaja a zastúpenia tried bez ohľadu na to, či bola nakoniec zaradená do triedy 1 alebo 2. Nakoniec sa zaradenie do triedy 2 považovalo za vhodnejšie na základe kombinácie dôvodov, ako je vysvetlené v odôvodnení 94. Dôkazy zhromaždené počas prešetrovania, ako je opísané v odôvodnení 446, sa zároveň jasne preukázalo (bez toho, aby to niektorá zo strán spochybnila), že Hankook sa všeobecne považuje za pneumatiku najvyššej triedy 2 a je značkou, ktorá prechádza z triedy 2 do triedy 1. Túto skutočnosť zdôrazňuje aj značný cenový rozdiel medzi cenami spoločnosti Hankook a priemerom ostatných čínskych vyvážajúcich výrobcov vrátane mnohých ďalších výrobcov triedy 2, ako sa uvádza v odôvodnení 446. Na základe uvedených skutočností sa zachovali obmedzenia vyjadrené pri výklade a extrapolácii zistenia o neexistencii cenového podhodnotenia v triede 2 na základe údajov spoločnosti Hankook na ostatných čínskych vyvážajúcich výrobcov vrátane výrobcov triedy 2 a tvrdenia spoločností GITI Group a Kumho sa zamietli.

(453) Po konečnom poskytnutí informácií spoločnosť T zistila chybu v písaní vo výpočte predajných, všeobecných a administratívnych nákladov a požiadala Komisiu o úpravu výpočtu týchto nákladov. Spoločnosť G zistila chybu v písaní pri konsolidácii údajov o výrobných nákladoch a požiadala Komisiu o úpravu týchto nákladov.

(454) Komisia tieto tvrdenia analyzovala a zistila, že sú odôvodnené. Výpočty cenového podhodnotenia a predaja pod cieľovú cenu boli zodpovedajúcim spôsobom upravené. Keďže sa tieto opravy týkali citlivých údajov špecifických pre danú spoločnosť, boli opätovne sprístupnené len dotknutým spoločnostiam.

(455) Nové rozpätia podhodnotenia ceny vrátane zmien vykonaných vo vážených priemerných cenách podľa druhu výrobku pri dovoze od spolupracujúcich čínskych vývozcov zaradených do vzorky na úrovni nákladov, poistenia a prepravného, ako je opísané v odôvodnení 392, sa pre triedu 3 pohybovali od 10,2 % do 39,2 % s priemerným rozpätím podhodnotenia ceny na úrovni 34,7 %. V segmente triedy 2 sa v prípade čínskych vyvážajúcich výrobcov zaradených do vzorky nezistilo žiadne cenové podhodnotenie. Priemerné vážené rozpätie podhodnotenia ceny (triedy 2 a 3 spolu) dosiahlo úroveň 19 %.

(456) Vo svojich pripomienkach predložených po uplynutí lehoty na predloženie pripomienok k výrobku a po overení výrobcov z Únie zaradených do vzorky združenie CRIA uviedlo, že PCN v súčasnej podobe neumožňuje identifikovať náhradné pneumatiky na dočasné použitie a pneumatiky na prípojné vozidlá, hoci tieto dva druhy sú výrazne lacnejšie ako štandardné pneumatiky zodpovedajúcich parametrov. V dôsledku toho združenie CRIA tvrdilo, že PCN nezabezpečuje spravodlivé porovnanie medzi cenami čínskeho dovozu do EÚ a cenami výrobného odvetvia Únie pri predaji na domácom trhu, pokiaľ ide o tieto konkrétne druhy výrobkov, a preto je posúdenie ujmy nepresné.

(457) Prešetrovaním sa zistilo, že čínski vyvážajúci výrobcovia zaradení do vzorky nevyvážali počas obdobia prešetrovania žiadne pneumatiky na prípojné vozidlá. Náhradné pneumatiky na dočasné použitie vyvážal jeden z vyvážajúcich výrobcov zaradených do vzorky a predstavovali menej ako 1 % objemu predaja na vývoz zaradeného do vzorky. Vyvážajúci výrobca nepredložil v tejto súvislosti žiadne pripomienky ani nepožiadal o žiadnu formu úpravy týkajúcej sa tohto druhu pneumatík. V každom prípade, vzhľadom na obmedzený objem týchto pneumatík Komisia usúdila, že ich vplyv nemôže zmeniť celkový výsledok porovnania výrobkov.

(458) Po konečnom poskytnutí informácií sa združenie CRIA vyjadrilo k odôvodneniu 457 a uviedlo, že „potreba segmentovej analýzy vyplýva z neexistencie zameniteľnosti, a nie z objemu vývozu“. Združenie CRIA ďalej tvrdilo, že keďže žiadny z vyvážajúcich výrobcov zaradených do vzorky nepredával pneumatiky na prípojné vozidlá, Komisia tým, že v odôvodnení 77 uviedla, že výrobné odvetvie Únie strácalo pozície v týchto konkrétnych druhoch výrobku v dôsledku silného tlaku vyvíjaného neprimerane nízkymi cenami čínskeho dovozu, dospela k zaujatému stanovisku, ktoré nebolo podložené vecnými dôkazmi.

(459) Pripomienky k segmentovej analýze sa podrobne rozoberajú v bode 4.7. Účelom vysvetlenia v odôvodnení 457 bolo zdôrazniť, že porovnanie cien vykonané na základe PCN nebolo podstatne ovplyvnené skutočnosťou, že pri PCN sa nerozlišuje medzi pneumatikami na prípojné vozidlá alebo dočasnými pneumatikami, ktoré boli údajne lacnejšie. Okrem toho sa stanovenie dumpingu vykonalo na základe overených údajov vyvážajúceho výrobcu zaradeného do vzorky pre celé vymedzenie výrobku a ako také bolo podložené vecnými dôkazmi. Okrem toho skutočnosť, že vyvážajúci výrobcovia zaradení do vzorky nevyvážali takýto typ pneumatík, neznamená, že ostatní vyvážajúci výrobcovia ich do Únie nevyvážali a nevyvolali negatívny vplyv na výkonnosť výrobného odvetvia Únie. Tieto tvrdenia boli preto zamietnuté.

(460) Komisia preto dospela k záveru, že ceny čínskeho dovozu boli podhodnotené oproti cenám výrobného odvetvia Únie v značnom rozsahu, a to celkovo (trieda 2 a trieda 3) aj osobitne na úrovni triedy 3.

(461) Okrem toho sa porovnaním čínskych dovozných cien s predajnými cenami a výrobnými nákladmi výrobného odvetvia Únie preukázalo pretrvávajúce stlačenie cien spôsobené dumpingovým čínskym dovozom. Počas celého posudzovaného obdobia boli priemerné čínske dovozné ceny do Únie trvalo nižšie ako predajná cena výrobného odvetvia Únie, a to na súhrnnej priemernej úrovni, ako aj osobitne pre triedu 3 (pozri tabuľky 10 a 11). Dôležité je, že čínske dovozné ceny boli takisto nižšie ako priemerné jednotkové výrobné náklady výrobného odvetvia Únie. V roku 2023 a v období prešetrovania čínske dovozné ceny dokonca klesli pod jednotkové výrobné náklady výrobného odvetvia Únie pre triedu 3, ktorá predstavuje segment s najnižšími nákladmi a hlavnú triedu čínskeho dovozu (tabuľka 11). Ako je vysvetlené v bode 4.6.3.1, jednotkové náklady výrobného odvetvia Únie rástli rýchlejšie ako jeho predajné ceny počas celého obdobia v každej triede. Z toho vyplýva, že výrobné odvetvie nebolo schopné v plnej miere preniesť rastúce náklady v dôsledku trvalého cenového tlaku zo strany rastúceho objemu čínskeho dovozu za nízke ceny.

(462) Po konečnom poskytnutí informácií združenie CRIA tvrdilo, že predajné ceny výrobného odvetvia Únie zostali počas posudzovaného obdobia vyššie ako jeho výrobné náklady, čím sa preukázalo, že nedošlo k zníženiu alebo stlačeniu cien, ktoré by mohlo spôsobiť ujmu. Spoločnosť Kumho dodala, že skutočnosť, že výrobné odvetvie Únie bolo schopné zvýšiť svoje ceny, je dôkazom toho, že nedošlo k stlačeniu cien.

(463) V tejto súvislosti Komisia poznamenala, že stláčanie cien neznamená, že odvetvie musí byť stratové, ani sa tým nevylučuje existencia zvýšenia cien. Právnou normou podľa článku 3 ods. 3 základného nariadenia je jednoducho to, či predmetný dovoz bráni „zvýšeniu cien, ku ktorému by inak došlo“, čo sa v tomto prípade presne stalo, ako je to preukázané v tabuľke 8, z ktorej vyplýva, že výrobné odvetvie Únie nebolo schopné prispôsobiť svoje predajné ceny výrobným nákladom, pričom výrobné náklady rástli rýchlejšie. Tvrdenia združenia CRIA a spoločnosti Kumho boli preto zamietnuté.

4.6. **Hospodárska situácia výrobného odvetvia Únie**

4.6.1. *Všeobecné poznámky*

(464) V súlade s článkom 3 ods. 5 základného nariadenia preskúmanie vplyvu dumpingového dovozu na výrobné odvetvie Únie zahŕňalo hodnotenie všetkých ekonomických ukazovateľov, ktoré mali vplyv na stav výrobného odvetvia Únie počas posudzovaného obdobia.

(465) Ako sa uvádza v odôvodnení 16, na stanovenie možnej ujmy, ktorú utrpelo výrobné odvetvie Únie, sa použil výber vzorky.

(466) Na účely určenia ujmy Komisia rozlišovala medzi makroekonomickými a mikroekonomickými ukazovateľmi ujmy. Komisia vyhodnotila makroekonomické ukazovatele na základe údajov uvedených v podnete, vyplneného makroekonomického dotazníka, ktorý poskytlo združenie Tyres Europe, a štatistík Eurostat. Údaje od združenia Tyres Europe sa týkali viac ako desiatich skupín výrobcov z Únie, ktorí predstavovali viac ako 90 % celkovej výroby v Únii. Komisia vyhodnotila mikroekonomické ukazovatele na základe údajov z vyplnených dotazníkov od výrobcov z Únie zaradených do vzorky. Konštatovalo sa, že z hľadiska hospodárskej situácie výrobného odvetvia Únie sú obidva súbory týchto údajov reprezentatívne.

(467) Makroekonomické ukazovatele sú: výroba, výrobná kapacita, využitie kapacity, objem predaja, podiel na trhu, rast, zamestnanosť, produktivita, veľkosť dumpingového rozpätia a zotavenie z minulého dumpingu.

(468) Mikroekonomické ukazovatele sú: priemerné jednotkové ceny, jednotkové náklady, náklady práce, zásoby, ziskovosť, peňažný tok, investície, návratnosť investícií a schopnosť získavať kapitál.

(469) Ako už bolo uvedené v odôvodneniach 425 a 426, Komisia usúdila, že napriek segmentácii trhu Únie do tried majú pneumatiky, ako sú vymedzené v bode 2.1, rovnaké základné fyzické, chemické a technické vlastnosti a rovnaké základné použitie. V dôsledku toho sa stanovenie ujmy vykonalo na úrovni prešetrovaného výrobku (všetky triedy spolu). Odvolací orgán predovšetkým zistil, že „tam, kde sa prešetrujúce orgány rozhodnú preskúmať jednu časť domáceho výrobného odvetvia, mali by v zásade podobným spôsobom preskúmať všetky ostatné časti tvoriace toto výrobné odvetvie a takisto preskúmať výrobné odvetvie ako celok“ ([177]). Vzhľadom na segmentovaný charakter trhu však bola súhrnná analýza podľa možnosti doplnená analýzou na úrovni jednotlivých tried.

4.6.2. *Makroekonomické ukazovatele*

(470) Makroekonomické ukazovatele sa stanovili na základe overeného vyplneného dotazníka od združenia Tyres Europe, pričom sa skombinovali informácie získané z údajov z databázy EUROPOOL s dodatočnými informáciami, ktoré poskytli výrobcovia z Únie predstavujúci veľkú väčšinu výroby v Únii (viac ako 80 % výroby v Únii).

4.6.2.1. Výroba, výrobná kapacita a využitie kapacity

(471) Výroba v Únii sa stanovila sčítaním predaja v Únii (podľa údajov združenia Tyres Europe) a predaja na vývoz na základe údajov Eurostatu, upravených o zmeny zásob, ktoré nahlásili výrobcovia z Únie, ktorí predstavujú veľkú väčšinu výroby v Únii. Úprava na základe zásob bola počas posudzovaného obdobia nižšia ako 1 % úrovne celkovej výroby.

(472) V prípade využitia kapacity sa vychádzalo z údajov, ktoré nahlásili výrobcovia z Únie predstavujúci veľkú väčšinu výroby v Únii, a výrobná kapacita sa odhadla na základe podielu výroby a miery využitia kapacity.

(473) Odhadovaná celková výroba, výrobná kapacita a využitie kapacity v Únii sa v posudzovanom období vyvíjali takto:

Tabuľka 5

Výroba, výrobná kapacita a využitie kapacity

	2021	2022	2023	Obdobie prešetrovania (2024)
Vyrobené množstvo (v kusoch)	272 217 031	264 910 073	252 553 303	251 768 971
Index	*100*	*97*	*93*	*92*

([177]) WT/DS184/AB/R, 22. augusta 2001, Spojené štáty – antidumpingové opatrenia týkajúce sa určitých oceľových výrobkov valcovaných za tepla z Japonska, bod 204.

	2021	2022	2023	Obdobie prešetrovania (2024)
Výrobná kapacita (v kusoch)	315 079 224	308 084 155	305 842 283	302 027 262
Index	*100*	*98*	*97*	*96*
Využitie kapacity (v %)	86	86	83	83
Index	*100*	*100*	*97*	*97*

Zdroj: Tyres Europe – overený vyplnený makroekonomický dotazník, Eurostat Comext

(474) Výroba v Únii sa počas posudzovaného obdobia každý rok postupne znižovala. Celkovo sa na rastúcom trhu (tabuľka 2) výroba v Únii znížila o 8 %, t. j. približne o 20 miliónov pneumatík.

(475) Aj výrobná kapacita počas posudzovaného obdobia klesala, aj keď o niečo miernejšie. Celkovo sa v posudzovanom období výrobná kapacita znížila približne o 13 miliónov pneumatík, čo zodpovedá poklesu o 4 %.

(476) V dôsledku toho sa využitie kapacity znížilo o 3 percentuálne body z 86 % v prvej polovici posudzovaného obdobia na 83 % v jeho druhej polovici. To odráža úsilie výrobného odvetvia Únie udržať celkovú prijateľnú úroveň využitia kapacity úpravou výrobnej kapacity a výrobnej produkcie v reakcii na klesajúci predaj (tabuľka 6).

4.6.2.2. Množstvo predaja a podiel na trhu

(477) Predaj v Únii bol stanovený odpočítaním dovozu do Únie (tabuľka 3) od spotreby v Únii (tabuľka 2). Množstvo predaja výrobného odvetvia Únie a jeho podiel na trhu sa počas posudzovaného obdobia vyvíjali takto:

Tabuľka 6

Množstvo predaja a podiel na trhu

	2021	2022	2023	Obdobie prešetrovania (2024)
Celkové množstvo predaja na trhu Únie (v kusoch)	185 445 689	180 034 202	176 741 595	178 640 551
Index	*100*	*97*	*95*	*96*
Podiel na trhu v %	60	57	57	53
Index	*100*	*95*	*95*	*88*

Zdroj: Tyres Europe – overený vyplnený makroekonomický dotazník, Eurostat Comext

(478) Objem predaja výrobného odvetvia Únie počas celého posudzovaného obdobia klesal s malým nárastom v období prešetrovania, avšak zostal pod úrovňou roku 2021. Celkovo sa objem predaja znížil približne o 7 miliónov pneumatík, čo zodpovedá zníženiu o 4 %, na rozdiel od vývoja spotreby v Únii, ktorá sa v posudzovanom období zvýšila o 8 % (tabuľka 2).

(479) Vzhľadom na rast trhu Únie mal tento pokles objemu predaja za následok výraznú stratu podielu výrobného odvetvia Únie na trhu, a to zo 60 % v roku 2021 na 53 % v roku 2024, čo zodpovedá poklesu o 12 %.

4.6.2.3. Rast

(480) Hoci sa spotreba v Únii počas posudzovaného obdobia zvýšila približne o 25 miliónov pneumatík, výrobné odvetvie Únie nedokázalo z tohto pozitívneho trendu profitovať. Naopak, jeho objem predaja klesol približne o 7 miliónov pneumatík a výrobné odvetvie Únie stratilo 7 percentuálnych bodov podielu na trhu. Zároveň sa objem čínskeho dovozu do Únie postupne zvýšil približne o 35 miliónov pneumatík a prevzal stratený podiel výrobného odvetvia Únie na trhu (tabuľky 2 a 3).

4.6.2.4. Zamestnanosť a produktivita

(481) Zamestnanosť a produktivita sa v posudzovanom období vyvíjali takto:

Tabuľka 7

Zamestnanosť a produktivita

	2021	2022	2023	Obdobie prešetrovania (2024)
Počet zamestnancov (ekvivalent plného pracovného času)	84 714	83 705	81 903	80 194
Index	*100*	*99*	*97*	*95*
Produktivita (v kusoch na ekvivalent plného pracovného času)	3 213	3 165	3 084	3 139
Index	*100*	*99*	*96*	*98*

Zdroj: Tyres Europe – overený vyplnený makroekonomický dotazník

(482) Zamestnanosť počas posudzovaného obdobia klesla o 5 % v nadväznosti na vývoj výroby. Tento pokles zodpovedá strate približne 4 500 pracovných miest v Únii v ekvivalente plného pracovného času.

(483) Produktivita od roku 2021 do roku 2023 postupne klesala s miernym nárastom v OP. Počas posudzovaného obdobia sa celkovo znížila o 2 %.

4.6.2.5. Veľkosť dumpingového rozpätia a zotavenie z minulého dumpingu

(484) Všetky dumpingové rozpätia boli výrazne nad úrovňou *de minimis*. Vplyv veľkosti skutočných dumpingových rozpätí na výrobné odvetvie Únie bol vzhľadom na objem a ceny dovozu z dotknutej krajiny podstatný.

(485) Ide o prvé antidumpingové prešetrovanie týkajúce sa dotknutého výrobku. Neboli preto k dispozícii žiadne údaje na posúdenie vplyvu možného minulého dumpingu.

4.6.3. *Mikroekonomické ukazovatele*

4.6.3.1. Ceny a faktory ovplyvňujúce ceny

(486) Vážený priemer jednotkových predajných cien výrobcov z Únie zaradených do vzorky účtovaných neprepojeným zákazníkom v Únii sa v posudzovanom období vyvíjal takto:

Tabuľka 8

Predajné ceny v Únii a výrobné náklady

	2021	2022	2023	Obdobie prešetrovania (2024)
Priemerná jednotková predajná cena v Únii (EUR/ pneumatika)	54,1	62,0	64,9	62,4

	2021	2022	2023	Obdobie prešetrovania (2024)
Index	*100*	*115*	*120*	*115*
Jednotkové výrobné náklady (EUR/ pneumatika)	46,1	54,1	57,8	57,5
Index	*100*	*117*	*125*	*125*

Zdroj: overené vyplnené dotazníky výrobcov z Únie zaradených do vzorky.

(487) Priemerná jednotková predajná cena výrobcov z Únie sa od začiatku posudzovaného obdobia najprv zvýšila o 15 % v roku 2022 a o 20 % v roku 2023. Priemerná cena v období prešetrovania klesla späť na úroveň cien z roku 2022, zostala však nad úrovňou z roku 2021 s celkovým nárastom o 15 %, čo zodpovedá zvýšeniu takmer o 8 EUR na pneumatiku.

(488) Ako je uvedené v tabuľke 4, priemerné čínske dovozné ceny do Únie, týkajúce sa najmä pneumatík triedy 3, zostali počas rovnakého obdobia trvalo nižšie ako ceny výrobného odvetvia Únie.

(489) Výrobné náklady Únie sa počas posudzovaného obdobia zvýšili viac ako predajné ceny, a to o 25 % (v priemere o 11 EUR na pneumatiku). Výrazný nárast nákladov je spôsobený najmä nárastom nákladov na energiu a nákladov práce, ako aj nárastom niektorých cien surovín. Vzhľadom na pokles množstva výroby sa zvýšili aj fixné náklady, ako sú odpisy a jednotkové režijné náklady spojené s výrobou.

(490) Ako vyplýva z uvedených trendov, miera rastu výrobných nákladov prevyšovala mieru rastu predajných cien, čo znamená, že výrobné odvetvie Únie bolo vystavené stlačeniu cien a nebolo schopné plne preniesť nárast svojich nákladov do predajných cien.

(491) Bola vykonaná samostatná analýza podľa jednotlivých tried, ako je zhrnuté ďalej.

Tabuľka 9

Predajné ceny v Únii a výrobné náklady – trieda 1

	2021	2022	2023	Obdobie prešetrovania (2024)
Priemerná jednotková predajná cena v Únii (EUR/ pneumatika)	65,8	73,5	74,4	71,5
Index	*100*	*112*	*113*	*109*
Jednotkové výrobné náklady (EUR/ pneumatika)	55,8	63,8	65,5	65,9
Index	*100*	*114*	*117*	*118*

Zdroj: overené vyplnené dotazníky výrobcov z Únie zaradených do vzorky.

Tabuľka 10

Predajné ceny v Únii a výrobné náklady – trieda 2

	2021	2022	2023	Obdobie prešetrovania (2024)
Priemerná jednotková predajná cena v Únii (EUR/ pneumatika)	37,9	44,5	47,5	45,3

	2021	2022	2023	Obdobie prešetrovania (2024)
Index	*100*	*117*	*125*	*120*
Jednotkové výrobné náklady (EUR/ pneumatika)	31,3	36,8	41,2	39,4
Index	*100*	*118*	*132*	*126*

Zdroj: overené vyplnené dotazníky výrobcov z Únie zaradených do vzorky.

Tabuľka 11

Predajné ceny v Únii a výrobné náklady – trieda 3

	2021	2022	2023	Obdobie prešetrovania (2024)
Priemerná jednotková predajná cena v Únii (EUR/ pneumatika)	29,1	35,0	37,1	36,1
Index	*100*	*120*	*127*	*124*
Jednotkové výrobné náklady (EUR/ pneumatika)	26,4	33,1	37,8	35,4
Index	*100*	*126*	*144*	*134*

Zdroj: overené vyplnené dotazníky výrobcov z Únie zaradených do vzorky.

(492) Ako je zrejmé z uvedených tabuliek, podobné trendy možno pozorovať v každej triede osobitne, ako aj na súhrnnej úrovni.

(493) Jednotkové predajné ceny sa v rokoch 2021 až 2023 v každej triede zvýšili a potom v období prešetrovania mierne klesli. Celkovo vzrástli ceny o 9 % v triede 1, o 20 % v triede 2 a o 24 % v triede 3. Na porovnanie, čínske dovozné ceny do Únie boli stále nižšie ako ceny výrobného odvetvia Únie vo všetkých triedach, ako už bolo vysvetlené v odôvodnení 461.

(494) Jednotkové výrobné náklady výrobného odvetvia Únie mali podobný trend ako predajné ceny pre triedy 2 a 3, konkrétne sa zvýšili v rokoch 2021 až 2023 a potom v období prešetrovania mierne klesli. Vo všetkých rokoch posudzovaného obdobia a vo všetkých triedach tempo rastu jednotkových nákladov prevyšovalo tempo rastu jednotkovej predajnej ceny, čo potvrdzuje trend pozorovaný na súhrnnej úrovni.

4.6.3.2. Náklady práce

(495) Priemerné náklady práce výrobcov z Únie zaradených do vzorky sa v posudzovanom období vyvíjali takto:

Tabuľka 12

Priemerné náklady práce na zamestnanca

	2021	2022	2023	Obdobie prešetrovania (2024)
Priemerné náklady práce na zamestnanca (EUR)	53 697	54 345	56 634	60 521
Index	*100*	*101*	*105*	*113*

Zdroj: overené vyplnené dotazníky výrobcov z Únie zaradených do vzorky.

(496) Priemerné náklady práce sa počas posudzovaného obdobia postupne z roka na rok zvyšovali. Celkový nárast dosiahol 13 %, čo je spôsobené najmä vývojom inflácie v Únii. Okrem toho zvýšenie v roku 2024 odráža aj dodatočné náklady práce spojené s prepúšťaním, ku ktorému došlo v tomto období.

4.6.3.3. Zásoby

(497) Úroveň zásob výrobcov z Únie zaradených do vzorky sa v posudzovanom období vyvíjala takto:

Tabuľka 13

Zásoby

	2021	2022	2023	Obdobie prešetrovania (2024)
Konečný stav zásob (v kusoch)	5 881 772	6 385 905	5 698 728	6 096 676
Index	*100*	*109*	*97*	*104*
Konečný stav zásob ako percentuálny podiel výroby	14,7	16,1	15,7	16,7

Zdroj: overené vyplnené dotazníky výrobcov z Únie zaradených do vzorky.

(498) Úroveň zásob vykazovala počas posudzovaného obdobia určité menšie výkyvy, ale z hľadiska percentuálneho podielu vo vzťahu k výrobe zostala relatívne stabilná a pohybovala sa od 14 % do 17 %. Zistenú úroveň zásob a rozdiely v zásobách možno považovať za normálne pre odvetvie pneumatík. Úroveň konečného stavu zásob počas posudzovaného obdobia celkovo vzrástla o 4 %.

4.6.3.4. Ziskovosť, peňažný tok, investície, návratnosť investícií a schopnosť získať kapitál

(499) Ziskovosť, peňažný tok, investície a návratnosť investícií výrobcov z Únie zaradených do vzorky sa počas posudzovaného obdobia vyvíjali takto:

Tabuľka 14

Ziskovosť, peňažný tok, investície a návratnosť investícií

	2021	2022	2023	Obdobie prešetrovania (2024)
Ziskovosť predaja v Únii neprepojeným zákazníkom (v % z obratu z predaja)	14,8	12,8	11,0	8,0
Index	*100*	*86*	*74*	*54*
Peňažný tok (v EUR)	455 834 373	382 313 353	580 698 485	715 878 931
Index	*100*	*84*	*127*	*157*
Investície (v EUR)	86 997 702	135 635 952	146 344 830	225 146 035
Index	*100*	*156*	*168*	*259*

	2021	2022	2023	Obdobie prešetrovania (2024)
Návratnosť investícií	64,6	67,4	83,7	82,2
Index	*100*	*104*	*130*	*127*

Zdroj: overené vyplnené dotazníky výrobcov z Únie zaradených do vzorky.

(500) Komisia stanovila ziskovosť výrobcov z Únie zaradených do vzorky tak, že vyjadrila čistý zisk pred zdanením z predaja podobného výrobku neprepojeným zákazníkom v Únii ako percentuálny podiel obratu z tohto predaja.

(501) Ziskovosť (všetky triedy spolu) vykazovala počas posudzovaného obdobia jasný klesajúci trend. Celkovo sa ziskovosť znížila zo 14,8 % v roku 2021 na 8 % v období prešetrovania, čo znamená pokles o 6,8 percentuálneho bodu alebo o 46 %, čo je významné.

(502) Čistý peňažný tok predstavuje schopnosť výrobcov z Únie samostatne financovať svoje činnosti. Trend čistého peňažného toku sa vyvíjal pozitívne, s poklesom v roku 2022 a potom s nárastom do konca posudzovaného obdobia. Celkovo sa situácia v oblasti peňažného toku zlepšila o 57 %.

(503) Investície sa počas posudzovaného obdobia výrazne zvýšili, celkovo o 159 %, pričom najväčší ročný nárast o 54 % nastal v rokoch 2023 až 2024, na konci posudzovaného obdobia. V absolútnom vyjadrení dosiahli investície v roku 2024 výšku 225 miliónov EUR, čo možno považovať za významnú sumu predstavujúcu štvrtinu dlhodobého majetku využívaného na výrobu pneumatík. Výrobné odvetvie Únie síce znížilo svoju kapacitu, ale zároveň investovalo do modernizácie svojich výrobných zariadení, aby si zabezpečilo udržateľnosť.

(504) Združenie CRIA uviedlo, že vysoké investície sú dôkazom neexistencie ujmy, keďže k takému záveru Komisia dospela v iných prešetrovaniach ([178]) v minulosti.

(505) Po prvé, je dôležité zdôrazniť, že v prípadoch uvedených združením CRIA sa dospelo k záveru o neexistencii ujmy na základe kombinácie viacerých ukazovateľov ujmy, nielen investícií. Vysokú úroveň investícií, ktorú výrobné odvetvie Únie vykázalo počas posudzovaného obdobia, a najmä v roku 2024, je okrem toho potrebné vnímať v kontexte zvýšenej konkurencie zo strany dumpingového čínskeho dovozu, ktorá viedla k nedávnemu a blížiacemu sa zatvoreniu závodov a k nevyhnutnému prispôsobeniu a modernizácii zostávajúcich výrobných zariadení so zameraním sa na vysokokvalitné pneumatiky s väčším rozmerom ráfika s cieľom zabezpečiť vedúce postavenie a životaschopnosť výrobného odvetvia Únie aspoň vo vyšších segmentoch (najmä v triede 1). V kontexte zníženej kapacity a s cieľom zabezpečiť svoju udržateľnosť nemalo výrobné odvetvie Únie inú možnosť, ako pokračovať v investíciách do nových technológií a uskutočniť výmenu zariadení s cieľom zmeniť svoje zameranie na výrobky, pri ktorých čelilo menšej nekalej hospodárskej súťaži.

(506) Modernizácia výrobných zariadení bola spomenutá v mnohých podaniach zainteresovaných strán, najmä zo strany spoločností Deldo a Interpneu. Spoločnosti Deldo a Interpneu vo svojich podaniach v určitom protiklade tvrdili, že ujma je v skutočnosti spôsobená vysokými investičnými nákladmi, ktoré výrobné odvetvie Únie vynaložilo v snahe dosiahnuť vyššiu efektívnosť a konkurencieschopnosť v porovnaní s čínskym dovozom. Tieto strany však nepodložili svoje tvrdenie o tom, ako vysoké investičné náklady ovplyvňujú ujmu, ktorú utrpelo výrobné odvetvie Únie. Tvrdenie, že ujma bola spôsobená vysokými investičnými nákladmi, sa preto zamieta.

([178]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2023/1159, z 13. júna 2023, ktorým sa po revíznom prešetrovaní pred uplynutím platnosti podľa článku 11 ods. 2 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/1036 ukladá konečné antidumpingové clo na dovoz preglejky z tropického dreva okoumé s pôvodom v Čínskej ľudovej republike (Ú. v. EÚ L 153, 14.6.2023, s. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1159/oj), odôvodnenia 173 a 178, a vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2018/931 z 28. júna 2018, ktorým sa po revíznom prešetrovaní pred uplynutím platnosti podľa článku 11 ods. 2 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/1036 ukladá konečné antidumpingové clo na dovoz kyseliny šťaveľovej s pôvodom v Indii a Čínskej ľudovej republike (Ú. v. EÚ L 165, 2.7.2018, p. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2018/931/oj), odôvodnenia 121 a 129.

(507) Návratnosť investícií je zisk vyjadrený ako percentuálny podiel z čistej účtovnej hodnoty investícií (t. j. celkový dlhodobý majetok použitý na výrobu). Aj tento finančný ukazovateľ sa vyvíjal pozitívne, pričom v posudzovanom období sa postupne medziročne zvyšoval a celkovo vzrástol o 27 %.

(508) Vykonala sa aj individuálna analýza ziskovosti podľa jednotlivých tried. Vzhľadom na to, že všetky triedy sa môžu vyrábať na tých istých výrobných linkách a strojné zariadenia nie sú vyhradené pre konkrétne triedy, výrobné odvetvie Únie nebolo schopné poskytnúť zmysluplné rozdelenie podľa tried pre ostatné finančné ukazovatele analyzované v tomto bode.

Tabuľka 15

Ziskovosť – trieda 1, trieda 2 a trieda 3

	2021	2022	2023	Obdobie prešetrovania (2024)
Ziskovosť predaja v Únii neprepojeným zákazníkom (v % z obratu z predaja) – Tier 1	15,1	13,2	12,0	7,9
Index	*100*	*87*	*79*	*52*
Ziskovosť predaja v Únii neprepojeným zákazníkom (v % z obratu z predaja) – Tier 2	17,6	17,3	13,4	13,0
Index	*100*	*98*	*76*	*74*
Ziskovosť predaja v Únii neprepojeným zákazníkom (v % z obratu z predaja) – Tier 3	9,4	5,7	- 2,0	2,1
Index	*100*	*60*	*- 21*	*22*

Zdroj: overené vyplnené dotazníky výrobcov z Únie zaradených do vzorky.

(509) Ako je zrejmé z tabuľky 15, ziskovosť sa počas posudzovaného obdobia znížila v každej triede, čo potvrdzuje trend pozorovaný na úrovni súhrnného výrobku (tabuľka 14).

(510) V segmente vysokokvalitných pneumatík triedy 1 sa ziskovosť počas celého posudzovaného obdobia neustále znižovala, pričom klesla z 15,1 % v roku 2021 na 7,9 % v období prešetrovania. Inými slovami, ziskovosť sa znížila takmer o polovicu (pokles o 48 %).

(511) V segmente triedy 2 sa zaznamenalo miernejšie zníženie s celkovým 26-percentným poklesom zo zdravých 17,6 % v roku 2021 na 13 % v období prešetrovania.

(512) Nie je prekvapujúce, že ziskovosť sa najvýraznejšie zhoršila v segmente cenovo dostupných pneumatík triedy 3, do ktorého smeruje väčšina objemu dumpingového čínskeho dovozu. V skutočnosti sa s výnimkou roku 2021 v tomto segmente výrobnému odvetviu Únie nepodarilo dosiahnuť životaschopnú úroveň zisku. Konkrétne sa ziskovosť znížila z 9,4 % na 5,7 % v roku 2022 a v roku 2023 sa dokonca dostala do záporných čísel (–2 %). Počas obdobia prešetrovania sa ziskovosť mierne zvýšila na 2,1 %, ale stále zostala výrazne pod úrovňou z roku 2021.

4.7. **Záver o ujme**

(513) Ako je uvedené v tabuľke 3, počas posudzovaného obdobia sa objem čínskeho dovozu do Únie zvýšil o 62 %, teda približne o 35 miliónov pneumatík. V tom istom období sa cena čínskeho dovozu do Únie zvýšila o 12 % (tabuľka 4), čo je mierny nárast v porovnaní s vývojom cien na trhu Únie, konkrétne cien dovozu z iných tretích krajín (+26 %, ako je uvedené v tabuľke 17), ako aj v porovnaní s už oveľa vyššími cenami výrobného odvetvia Únie (+15 %, ako je uvedené v tabuľke 8).

(514) Výrobné odvetvie Únie nebolo schopné využiť rastúcu spotrebu v Únii a zaznamenalo stratu objemu výroby o 20 miliónov, resp. objemu predaja o 7 miliónov pneumatík. Stratilo 7 percentuálnych bodov z podielu na trhu, ktorý klesol zo 60 % na 53 %. Kapacita výrobného odvetvia Únie klesla o 4 % a využitie kapacity sa znížilo z 86 % na 83 %. Zamestnanosť počas posudzovaného obdobia postupne klesala a celkovo sa znížila o 5 %, čo zodpovedá strate približne 4 500 pracovných miest v ekvivalente plného pracovného času. Produktivita sa takisto znížila, a to o 2 %.

(515) Počas posudzovaného obdobia sa priemerné jednotkové výrobné náklady (všetky triedy spolu) výrobného odvetvia Únie zvýšili o 25 %, čo zodpovedá približne 11 EUR na pneumatiku, zatiaľ čo jeho priemerné predajné ceny v Únii sa zvýšili len o 15 %, teda o menej ako 8 EUR na pneumatiku. Inými slovami, výrobné odvetvie Únie nebolo schopné preniesť zvýšenie nákladov na svojich zákazníkov. Rovnaké trendy sa pozorovali aj na podrobnejšej úrovni v členení podľa jednotlivých tried. V dôsledku toho sa ziskovosť výrobného odvetvia Únie znížila na súhrnnej úrovni (–46 %), ako aj v každej triede osobitne (–48 % v triede 1, –26 % v triede 2 a –78 % v triede 3).

(516) Hoci niekoľko ukazovateľov ujmy malo stabilný alebo rastúci trend, t. j. peňažný tok, investície a návratnosť investícií (pozri tabuľku 14), tieto ukazovatele nie sú určujúce pre celkový stav výrobného odvetvia. Konkrétne, zvýšenie investícií v tomto prípade predstavuje skôr strategickú reakciu na nepriaznivé podmienky vo forme rýchlej reorganizácie a opätovného prispôsobenia sa než dôkaz zdravého výrobného odvetvia v expanzii, ako je vysvetlené v odôvodnení 503. Podobne zlepšenie návratnosti investícií neodráža prevádzkovú silu. Odráža štrukturálny ústup od segmentov nižšej triedy, v ktorých už priemysel nemôže konkurovať cenou, smerom k výrobkom triedy 1, kde je cenová konkurencia menej silná. Návratnosť sa zlepšuje jednoducho preto, že produkty triedy 1 majú vyššie ceny, a teda vyššie marže, nie preto, že sa zlepšila základná výkonnosť odvetvia. Okrem toho peňažné toky môžu byť skôr výsledkom účtovných postupov (napr. odklad údržby, nepeňažné odpisy) než odrazom okamžitej výkonnosti konkurenčného trhu. Ako také môžu tieto ukazovatele dočasne zostať stabilné aj za okolností, keď sa hlavné prevádzkové ukazovatele, ako sú objemy predaja, ceny a ziskovosť, už zhoršujú v dôsledku dumpingu spôsobujúceho ujmu.

(517) Na záver možno konštatovať, že väčšina ukazovateľov ujmy, ako je výroba, kapacita, využitie kapacity, množstvo predaja, podiel na trhu, zamestnanosť, ziskovosť a produktivita, vykazovala počas posudzovaného obdobia jasný negatívny trend. Negatívne trendy potvrdila analýza na úrovni jednotlivých tried, konkrétne nákladov, ceny a ziskovosti podľa jednotlivých tried, z ktorej vyplynul nárast nákladov prevyšujúci nárast predajnej ceny, čo znamená pokles ziskovosti v každej triede, pričom trieda 3 sa stala pre výrobné odvetvie Únie ekonomicky neudržateľnou, keď čelilo zvýšenému objemu dovozu z ČĽR. V celkovom stave ujmy pri komplexnom posúdení tento negatívny vývoj prevažuje nad obmedzenými pozitívnymi signálmi (z hľadiska peňažného toku a návratnosti investícií) a podporuje sa ním zistenie značnej ujmy.

(518) Rôzne strany, spoločnosti Deldo a Interpneu, skupina GITI a združenie CRIA, tvrdili, že výrobné odvetvie Únie neutrpelo ujmu, najmä v segmentoch triedy 1 a triedy 2. Spoločnosti Deldo a Interpneu konkrétne tvrdili, že výrobné odvetvie Únie neutrpelo značnú ujmu, a odvolávali sa na dobré finančné výsledky vo verejne dostupných účtovných závierkach niektorých z najväčších skupín výrobcov z Únie za rok 2024. Tieto strany takisto uviedli, že bez znalosti rozdelenia objemu predaja podľa jednotlivých tried nie je možné vykonať riadnu analýzu ujmy.

(519) Komisia poznamenala, že verejne dostupné účtovné závierky určitých skupín výrobcov z Únie sa netýkajú prešetrovaného výrobku ani predaja výlučne na trhu Únie, a preto nepopierajú zistenia o ujme.

(520) Pokiaľ ide o žiadosť o analýzu ujmy s informáciami o objeme predaja podľa jednotlivých tried, Komisia doplnila tieto informácie do tabuľky 16, v ktorej je uvedený súhrn založený na overených údajoch výrobcov z Únie zaradených do vzorky. Analýza klesajúcich trendov predaja výrobného odvetvia Únie v triede 2 a triede 3 je jasným ukazovateľom konkurenčného tlaku dumpingového dovozu z Číny.

Tabuľka 16

Rozdelenie objemu predaja výrobného odvetvia Únie podľa tried (v %)

	2021	2022	2023	Obdobie prešetrovania (2024)
Trieda 1	64	66	71	70
Trieda 2	18	16	15	16
Trieda 3	18	18	14	14
Spolu	100	100	100	100

Zdroj: overené vyplnené dotazníky výrobcov z Únie zaradených do vzorky.

(521) Okrem toho, ako je vysvetlené v odôvodnení 469, pri prešetrovaní sa dospelo k záveru, že je vhodné vykonať prešetrovanie a posúdenie ujmy v rámci celého vymedzenia výrobku (všetky triedy spolu) a tam, kde to je možné, doplniť ho podrobnejšou analýzou podľa jednotlivých tried. Ako je uvedené v tabuľkách 9, 10, 11 a 15, údaje na úrovni tried s rozdelením objemu predaja, ako je uvedené v tabuľke 16, potvrdili ujmu zistenú na súhrnnej úrovni. Ako sa uvádza v odôvodneniach 425 a 426, Komisia zistila, že existuje hospodárska súťaž medzi jednotlivými triedami. Výsledkom je, že čínsky dovoz prevažne triedy 3 s nízkymi cenami tlačí výrobné odvetvie Únie do vyšších segmentov, ale vzhľadom na cenový tlak aj tieto segmenty zaznamenali pokles objemu a ziskovosti. Dôvodom tohto cenového tlaku je skutočnosť, že aj keby bol rozdiel v cene medzi jednotlivými triedami do určitej miery odôvodnený vyššími štandardmi kvality a výkonu vo vyšších triedach, čím viac by sa zväčšoval cenový rozdiel medzi triedou 3 a vyššími segmentmi, tým viac kupujúcich by prešlo na nižšie segmenty. Dumpingový čínsky dovoz preto nepoškodzuje len segment, v ktorom je priamou konkurenciou, ale narúša nákupné správanie na celom trhu, čím znižuje dopyt po pneumatikách vyrábaných v Únii a ich ceny vo všetkých triedach. To platí o to viac, že výrobky triedy 2 alebo 3 majú v určitých technických parametroch podobné výsledky ako výrobky vyšších tried. Tvrdenia o neexistencii ujmy, ktorú utrpelo výrobné odvetvie Únie, boli preto zamietnuté.

(522) Po konečnom poskytnutí informácií skupina GITI súhlasila s tým, že výrobné odvetvie Únie utrpelo značnú ujmu prevažne čínskym dovozom triedy 3, tvrdila však, že táto ujma sa obmedzuje na triedu 3 (t. j. 14 % predaja výrobného odvetvia Únie) a nemožno ju extrapolovať na zvyšok predaja Únie, t. j. na triedu 1 a 2, bez úplnej segmentovej analýzy ujmy. Skupina GITI sa vo svojich otvorených pripomienkach odvolala na zistenia odvolacieho orgánu vo veci Čína – HP-SSST (Japonsko) ([179]) bez uvedenia ďalších podrobností. Podľa skupiny GITI sa pri samostatnom skúmaní triedy 1 a triedy 2 nezistila žiadna ujma. V tejto súvislosti skupina GITI tvrdila, že pokles ziskovosti v triede 1 bol v rozpore s trendmi návratnosti investícií a investícií v tom istom období a v žiadnom prípade nemohol byť spôsobený prevažne čínskym dovozom triedy 3 vzhľadom na obmedzenú priamu hospodársku súťaž medzi triedou 3 a triedou 1. Skupina GITI naopak tvrdila, že ziskovosť triedy 1 sa znížila v dôsledku straty objemu vývozu a následného zvýšenia jednotkových nákladov. Pokiaľ ide o triedu 2, skupina GITI sa domnievala, že Komisia neanalyzovala, do akej miery mohol byť pokles zisku spôsobený prechodom na predaj pôvodných zariadení. Okrem toho skupina GITI tvrdila, že vzhľadom na to, že v triede 2 sa nezistilo žiadne cenové podhodnotenie, Komisia tým, že extrapolovala svoje zistenia o cenovom podhodnotení zo 14 % jej predaja na zvyšok, porušila svoje povinnosti podľa článku 3 ods. 2 a 3 základného nariadenia, t. j. stanoviť cenové účinky na základe objektívneho prešetrovania a nesporných dôkazov. V dôsledku toho skupina GITI tvrdila, že opatrenia (ak by nejaké boli) by sa mohli uložiť len na čínsky dovoz triedy 3.

([179]) Správy odvolacieho orgánu, Čína – Opatrenia, ktorými sa ukladajú antidumpingové clá na vysokoúčinné bezšvové rúry z nehrdzavejúcej ocele („ďalej len „HP-SSST“) z Japonska / Čína – Opatrenia, ktorými sa ukladajú antidumpingové clá na vysokoúčinné bezšvové rúry z nehrdzavejúcej ocele („ďalej len „HP-SSST“) z Európskej únie, WT/DS454/AB/R a TW/DS460/AG/R a dodatok 1, bod 5.204, v ktorom sa zas cituje správa odvolacieho orgánu, Spojené štáty americké – antidumpingové opatrenia na niektoré oceľové výrobky valcované za tepla z Japonska, WT/DS184/AB/R, bod 195.

(523) Spoločnosť Kumho podobne tvrdila, že segmentovaný trh si vyžaduje segmentované posúdenie ujmy a že ujma bola obmedzená na triedu 3 a nemožno ju extrapolovať na celé výrobné odvetvie Únie, ktoré malo 86 % svojho predaja v triedach 1 a 2. Spoločnosť Kumho sa domnievala, že triedy 1 a 2 nevykazujú žiadne známky ujmy, keďže v týchto dvoch triedach sa nezistilo žiadne cenové podhodnotenie a výrobné odvetvie Únie zostalo ziskové. Spoločnosť Kumho tiež dodala, že priemerné rozpätie podhodnotenia ceny agregujúce triedy 2 a 3 je metodologicky chybné, pretože sa ním neporovnávajú rovnaké veci. Napokon spoločnosť Kumho tiež dodala, že podiel výrobného odvetvia Únie na trhu zostal počas posudzovaného obdobia nad 50 % a klesol len v obmedzenej miere. Spoločnosť Kumho poukázala na súdny prípad ([180]), v ktorom Súdny dvor za podobných okolností zrušil nariadenie, ktorým sa ukladá konečné antidumpingové clo, z dôvodu zjavného omylu Komisie, keď dospela k záveru, že výrobné odvetvie Únie utrpelo značnú ujmu.

(524) Združenie CRIA tiež dodalo, že Komisia musí vykonať úplnú segmentovú analýzu ujmy a príčinných súvislostí a zároveň preskúmať výrobné odvetvie Únie ako celok. Združenie CRIA uviedlo, že pokles podielu na trhu je potrebné vnímať v kontexte rastúcej spotreby v Únii, ktorá sa vo veľkej miere sústreďuje v triede 3, zatiaľ čo predaj v triedach 1 a 2 zostáva stabilný. Združenie CRIA tvrdilo, že aj keď ziskovosť klesla, zostala pozitívna a vzhľadom na zvýšené investície nepredstavovala značnú ujmu. A napokon, združenie CRIA trvalo aj na potrebe dodatočnej segmentovej analýzy pre pneumatiky pre úzku špecifickú skupinu zákazníkov z dôvodu ich nedostatočnej vzájomnej zameniteľnosti a odvolávalo sa na údaje, ktoré poskytla spoločnosť Shandong Linglong, vyvážajúci výrobca zaradený do vzorky v rámci súbežne prebiehajúceho subvenčného prešetrovania ([181]), na základe ktorých by sa táto analýza mohla vykonať.

(525) Komisia usúdila, že vzhľadom na zastupiteľnosť výrobkov a konkurenčný vzťah medzi triedami a rôznymi druhmi výrobkov (vrátane pneumatík pre úzku špecifickú skupinu zákazníkov), ako sa uvádza v bode 4.3, neboli splnené podmienky pre úplne segmentovanú analýzu ujmy a príčinných súvislostí. Pokiaľ ide o údajnú neexistenciu značnej ujmy v triedach 1 a 2, Komisia pripomenula, že analýza cenového podhodnotenia a iných ukazovateľov ujmy by sa nemala posudzovať izolovane a že prvky, ako je stlačenie cien a vývoj ziskovosti v prípade tried 1 a 2, jasne poukazujú na značnú ujmu v kontexte rastúceho čínskeho dovozu, ktorý má priamy alebo nepriamy vplyv na všetky úrovne (hospodárska súťaž medzi jednotlivými triedami). Okrem toho argument skupiny GITI, v ktorom sa porovnáva vývoj návratnosti investícií a investícií s výkonnosťou výrobného odvetvia Únie v triede 1 nebolo možné prijať, pretože sa opieral o informácie týkajúce sa rôznych súborov údajov (všetky triedy v porovnaní s triedou 1). Rovnako bolo potrebné zamietnuť tvrdenie, že zhoršenie výkonnosti v triede 1 súviselo so znížením vývoznej výkonnosti. Hoci objem vývozu skutočne klesol, Komisia zistila, že vývozné ceny sa počas posudzovaného obdobia výrazne zvýšili (+39 %, ako je uvedené v tabuľke 18). Tento nárast bol oveľa výraznejší ako nárast zaznamenaný na trhu Únie za rovnaké obdobie (+15 %, ako je uvedené v tabuľke 8). Komisia preto dospela k záveru, že pokles objemu vývozu bol do značnej miery kompenzovaný zvýšením cien a nesúvisel s vývojom výkonnosti v triede 1. V každom prípade sa vývozná výkonnosť týka všetkých tried, zatiaľ čo skupina GITI hovorila len o výkonnosti v triede 1. Špekulatívne tvrdenie týkajúce sa posunu smerom k predaju pôvodných zariadení bolo zamietnuté, pretože chýbali podporné dôkazy.

(526) Podobne tieto strany, ktoré tvrdili, že ujmu, ktorú utrpelo výrobné odvetvie Únie v triede 3, nemožno extrapolovať na zvyšok jeho predaja z dôvodu nedostatočného cenového podhodnotenia v triedach 2 a 1, nezohľadnili zistenie o stlačení cien vo všetkých triedach. V článku 3 ods. 3 základného nariadenia sa rovnako stlačenie cien uznáva ako platný ukazovateľ cenového vplyvu dumpingového vývozu, ktorý bol zaznamenaný vo všetkých triedach, ako sa uvádza v bodoch 4.6.3.1 a v odôvodnení 521. V odpovedi na tvrdenie o platnosti súhrnného rozpätia podhodnotenia ceny Komisia uviedla, že týmto rozpätím sa stále zabezpečuje zhoda výrobkov a poskytuje sa ako dodatočný údaj, a nie ako náhrada porovnania cien na úrovni tried. Pokiaľ ide o úroveň ziskovosti a trhového podielu, Komisia poznamenala, že na to, aby sa poskytla informácia o hospodárskej výkonnosti, je potrebné tieto ukazovatele posudzovať z hľadiska ich trendov, a nie z hľadiska ich absolútnej úrovne. Z ich trendov vyplynulo jasné zhoršenie (v prípade ziskovosti vo všetkých triedach), a preto boli kvalifikované ako preukázanie ujmy.

([180]) Rozsudok Súdneho dvora zo 4. februára 2021, eurocylinder systems AG, C-324/19, ECLI:EU:C:2021:94, body 49 a 50.

([181]) Oznámenie o začatí antisubvenčného konania týkajúceho sa dovozu nových pneumatík, z kaučuku, druhu používaného na osobné motorové vozidlá, autobusy alebo nákladné automobily s indexom zaťaženia nepresahujúcim 121 s pôvodom v Čínskej ľudovej republike (Ú. v. EÚ C, C/2025/5924, 6.11.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2025/5924/oj).

V každom prípade Komisia považovala priemernú ziskovosť na úrovni 8 % dosiahnutú v období prešetrovania za nedostatočnú pre kapitálovo náročné odvetvie, akým sú pneumatiky, a za nižšiu ako stanovený cieľový zisk. Pokiaľ ide o podiel na trhu, ako je uvedené v tabuľke 6, strata 10 percentuálnych bodov je ďalším znakom značnej ujmy. Okrem toho tvrdenie združenia CRIA, že zvýšenie spotreby v Únii sa obmedzilo na triedu 3, nebolo podložené a v každom prípade sa nepotvrdilo pri prešetrovaní, pri ktorom sa ukázalo, že výrobné odvetvie Únie mohlo (hoci v obmedzenom rozsahu) zvýšiť objem predaja vo vyšších triedach (ako je uvedené v tabuľke 16). Tvrdenia skupiny GITI, spoločnosti Kumho a združenia CRIA boli preto zamietnuté.

(527) Na základe uvedeného Komisia dospela k záveru, že výrobné odvetvie Únie utrpelo značnú ujmu v zmysle článku 3 ods. 5 základného nariadenia.

5. **PRÍČINNÁ SÚVISLOSŤ**

(528) V súlade s článkom 3 ods. 6 základného nariadenia Komisia skúmala, či dumpingový dovoz z dotknutej krajiny spôsobil výrobnému odvetviu Únie značnú ujmu. V súlade s článkom 3 ods. 7 základného nariadenia Komisia takisto preskúmala, či výrobnému odvetviu Únie mohli v rovnakom čase spôsobiť ujmu aj iné známe faktory. Komisia sa uistila, že žiadna prípadná ujma spôsobená inými faktormi ako dumpingovým dovozom z dotknutej krajiny nie je pripísaná tomuto dumpingovému dovozu. Medzi tieto faktory patrili: výkonnosť výrobného odvetvia Únie v oblasti predaja na vývoz; dovoz do Únie z iných tretích krajín; vysoká úroveň vlastného dovozu z Číny realizovaného výrobným odvetvím Únie a zvýšenie výrobných nákladov.

5.1. **Vplyv dumpingového dovozu**

(529) Ako sa vysvetľuje v bode 4.6.2, z analýzy ukazovateľov ujmy vyplynulo, že na rastúcom trhu Únie výrobné odvetvie Únie zaznamenalo stratu predaja, podielov na trhu a objemu výroby, zatiaľ čo v tom istom období sa čínsky dovoz do Únie zvýšil o viac ako 35 miliónov kusov. V dôsledku toho sa čínskym vyvážajúcim výrobcom podarilo zvýšiť svoj podiel na trhu z 18 % na 28 % najmä na úkor výrobného odvetvia Únie, ktoré zaznamenalo pokles podielu na trhu zo 60 % na 53 %.

(530) Ceny dumpingového čínskeho dovozu počas obdobia prešetrovania boli oproti cenám výrobného odvetvia Únie značne podhodnotené. Ako sa uvádza v odôvodnení 445, priemerné rozpätie podhodnotenia ceny (pri porovnaní zabezpečujúcom zohľadnenie tried, pre ktoré sa požadovali informácie na úrovni predajných transakcií) dosiahlo 19 %. V triede 3 bolo priemerné cenové podhodnotenie ešte vyššie, a to na úrovni 34,7 %. Okrem toho, ako už bolo vysvetlené v odôvodnení 461, výrobné odvetvie Únie bolo vystavené neustálemu a rastúcemu stlačeniu cien. Počas celého posudzovaného obdobia boli priemerné čínske dovozné ceny do Únie neustále nižšie ako ceny výrobného odvetvia Únie, a to nielen na úrovni celého výrobku, ale aj pri individuálnom pohľade na triedu 3 a 2. Tým, že čínsky dovoz bol stále lacnejší ako predajné ceny výrobného odvetvia Únie, spôsoboval neustále stlačenie cien, a tým bránil výrobnému odvetviu Únie zvýšiť ceny v súlade so zvýšením výrobných nákladov. V dôsledku toho celková ziskovosť výrobného odvetvia Únie v rámci celého vymedzenia výrobku vykazovala jasný klesajúci trend, čo potvrdila analýza na úrovni tried (tabuľky 14 a 15).

(531) Celkovo z analýzy ukazovateľov ujmy jasne vyplynulo, že hospodárska situácia výrobného odvetvia Únie sa zhoršila a že sa to časovo zhodovalo s výrazným nárastom objemu čínskeho dovozu za veľmi nízke ceny. Ceny čínskych vyvážajúcich výrobcov boli podhodnotené oproti cenám výrobného odvetvia Únie a spôsobili stlačenie cien vo vzťahu k výrobnému odvetviu Únie, čím títo vyvážajúci výrobcovia získali podiel na trhu.

(532) Združenie CRIA, spoločnosť Deldo, skupina GITI a spoločnosť Interpneu tvrdili, že aj keby výrobné odvetvie Únie utrpelo nejakú ujmu, nemožno ju pripísať dovozu z Číny, pretože ten sa sústredil takmer výlučne v triede 3, ktorá zohráva okrajovú úlohu z hľadiska výkonnosti výrobného odvetvia Únie, ktoré sa začalo zameriavať na vyššie a ziskovejšie triedy. Združenie CRIA a skupina GITI následne vyzvali Komisiu, aby vykonala analýzu príčinnej súvislosti podľa jednotlivých tried.

(533) V reakcii na tieto tvrdenia, ako už bolo vysvetlené v odôvodneniach 425 a 426, Komisia zistila, že dumpingové pneumatiky z nižších tried skutočne vyvíjajú tlak na znižovanie cien pneumatík z tried vyššej úrovne, a tým znižujú ich ziskovosť. Okrem toho tvrdenie, že úroveň 3 zohráva len okrajovú úlohu, ignoruje integrovaný charakter výroby pneumatík. Pneumatiky určené pre rôzne triedy sa zvyčajne vyrábajú na tom istom zariadení, takže zníženie objemu výroby v jednej triede má súčasne vplyv na ostatné triedy, pretože nevyhnutne ovplyvňuje využitie kapacity, absorpciu nákladov a celkovú efektívnosť vo všetkých triedach. Táto vzájomná závislosť znamená, že tlak v jednom segmente nemôže byť izolovaný bez dôsledkov pre celé odvetvie. V dôsledku toho sa posúdenie ujmy vykonalo v rámci celého vymedzenia výrobku s dodatočnou analýzou určitých ukazovateľov ujmy na úrovni jednotlivých tried. Uvedenou analýzou sa potvrdila vzniknutá ujma aj vo vyšších triedach (trieda 2 a trieda 1).

(534) Okrem toho, ako je vysvetlené v odôvodneniach 425 a 426, Komisia usúdila, že existovala hospodárska súťaž medzi jednotlivými triedami, čo znamená, že pneumatiky z rôznych tried si navzájom konkurovali, a preto čínsky dumpingový dovoz triedy 3 vyvíjal tlak na znižovanie cien nielen v triede 3, ale aj vo vyšších triedach. Samostatná analýza príčinnej súvislosti na úrovni jednotlivých tried preto nebola opodstatnená. Tieto tvrdenia sa preto zamietli.

(535) Po konečnom poskytnutí informácií združenie CRIA, skupina GITI a spoločnosti Kumho a Shandong Yongsheng tvrdili, že vzhľadom na obmedzenú zastupiteľnosť a konkurenčné prekrývanie medzi triedou 1 a triedou 3 neexistuje príčinná súvislosť medzi čínskym dovozom prevažne triedy 3 a ujmou, ktorú utrpelo výrobné odvetvie Únie, ktoré svoju hospodársku aktivitu sústredilo do triedy 1 a 2. V tejto súvislosti združenie CRIA zdôraznilo, že okrajové prekrývanie s triedou 3 je úplne nedostatočné na to, aby sa tým vyvíjal konkurenčný tlak na triedu 2, nehovoriac o triede 1. Skupina GITI tiež dodala, že vzhľadom na to, že cenová analýza nebola v súlade s článkom 3 ods. 2 a článkom 3 ods. 3 základného nariadenia, konkrétne, že sa má stanoviť na základe objektívneho prešetrovania a nesporných dôkazov, ako je vysvetlené v odôvodnení 522, bola oslabená aj celá analýza príčinných súvislostí. Spoločnosť Shandong Yongsheng tiež tvrdila, že skutočnosť, že výrobné odvetvie Únie bolo stále schopné zvyšovať svoje ceny a zostalo ziskové, je tiež dôkazom jeho dobrého stavu, a preto bol cenový vplyv čínskeho dovozu zjavne nadhodnotený.

(536) Tvrdenia týkajúce sa aspektov zameniteľnosti, hospodárskej súťaže medzi jednotlivými triedami a cenovej analýzy už Komisia podrobne vyvrátila v bodoch 4.3 a 4.7, a preto boli argumenty spochybňujúce príčinnú súvislosť medzi dumpingovým čínskym dovozom a ujmou, ktorú na jeho základe utrpelo výrobné odvetvie Únie, zamietnuté. Komisia tak potvrdila záver týkajúci sa príčinnej súvislosti medzi čínskym dumpingovým dovozom a ujmou, ktorú utrpelo výrobné odvetvie Únie.

5.2. **Vplyv ostatných faktorov**

5.2.1. *Dovoz z tretích krajín*

(537) Objem dovozu z iných tretích krajín sa v posudzovanom období vyvíjal takto:

Tabuľka 17

Dovoz z iných tretích krajín (pneumatiky, kusy)

Krajina		2021	2022	2023	Obdobie prešetrovania (2024)
Južná Kórea	Množstvo (v kusoch)	13 763 494	16 571 153	14 635 104	19 365 770
	Index	*100*	*120*	*106*	*141*
	Podiel na trhu (v %)	4	5	5	6
	Priemerná cena	45,9	53,5	55,7	57,0
	Index	*100*	*117*	*121*	*124*

Krajina		2021	2022	2023	Obdobie prešetrovania (2024)
Turecko	Množstvo (v kusoch)	11 677 022	12 866 097	11 644 406	11 475 348
	Index	*100*	*110*	*100*	*98*
	Podiel na trhu (v %)	4	4	4	3
	Priemerná cena	40,74	47,05	53,84	52,13
	Index	*100*	*116*	*132*	*128*
Srbsko	Množstvo (v kusoch)	8 129 672	8 656 664	8 295 019	9 956 224
	Index	*100*	*106*	*102*	*122*
	Podiel na trhu (v %)	3	3	3	3
	Priemerná cena	32,10	40,06	43,31	42,66
	Index	*100*	*125*	*135*	*133*
Zvyšok sveta okrem ČĽR	Množstvo (v kusoch)	34 865 261	31 413 055	21 839 531	23 506 414
	Index	*100*	*90*	*63*	*67*
	Podiel na trhu (v %)	11	10	7	7
	Priemerná cena	47,62	54,52	62,12	61,46
	Index	*100*	*115*	*130*	*129*
Všetky tretie krajiny okrem ČĽR spolu	Množstvo (v kusoch)	68 435 449	69 506 969	56 414 060	64 303 756
	Index	*100*	*102*	*82*	*94*
	Podiel na trhu (v %)	22	22	18	19
	Priemerná cena	44,25	51,09	55,98	55,54
	Index	*100*	*115*	*127*	*126*

Zdroj: Eurostat.

(538) Počas celého posudzovaného obdobia objem čínskeho dovozu výrazne prevyšoval objem dovozu z ktorejkoľvek inej vyvážajúcej krajiny. V skutočnosti bol od roku 2023 len dovoz z Číny vyšší ako dovoz zo všetkých ostatných krajín spolu.

(539) Celkový objem dovozu zo všetkých ostatných krajín okrem Číny sa počas posudzovaného obdobia znížil približne o 4 milióny kusov a ich podiel na trhu sa počas posudzovaného obdobia znížil z 22 % na 19 %. Komisia nemá k dispozícii informácie o rozdelení dovozu z iných tretích krajín do Únie podľa jednotlivých tried, ale v každom prípade priemerná úroveň cien dovozu z tretích krajín bola počas celého posudzovaného obdobia výrazne nad priemernými cenami výrobného odvetvia Únie v triede 3 a triede 2. Okrem toho, na rozdiel od vývoja čínskych cien, miera rastu cien vývozu z tretích krajín bola zhruba v súlade s mierou rastu nákladov výrobného odvetvia Únie, a preto je nepravdepodobné, že by spôsobila stlačenie cien výrobného odvetvia Únie.

(540) Na základe uvedených údajov Komisia dospela k záveru, že dovoz z tretích krajín iných ako Čína nespôsobil výrobnému odvetviu Únie ujmu ani z hľadiska objemu, ani z hľadiska cien.

5.3. **Vývozná výkonnosť výrobného odvetvia Únie**

(541) Objem a priemerná cena vývozu výrobcov z Únie sa v posudzovanom období vyvíjali takto:

Tabuľka 18

Vývozná výkonnosť výrobcov z Únie (pneumatiky, kusy)

	2021	2022	2023	Obdobie prešetrovania (2024)
Objem vývozu (v kusoch)	84 931 094	83 323 695	77 955 961	74 399 154
Index	*100*	*98*	*92*	*88*
Priemerná cena (v EUR/kus)	56,9	69,2	75,4	78,8
Index	*100*	*122*	*133*	*139*

Zdroj: Eurostat a overené vyplnené dotazníky výrobcov z Únie zaradených do vzorky.

(542) Podľa údajov Eurostatu sa objem vývozu počas posudzovaného obdobia znížil o 12 %, t. j. približne o 10 miliónov kusov. Tento pokles je potrebné vnímať v kontexte celkového zníženia výroby výrobného odvetvia Únie, ktoré bolo dvojnásobné, t. j. o 20 miliónov pneumatík. Priemerná úroveň cien vývozu sa však neustále zvyšovala v súlade s vývojom výrobných nákladov a úmerne viac ako predajná cena výrobného odvetvia Únie v Únii. Vzhľadom na tento vývoj cien Komisia dospela k záveru, že vývozná činnosť nemohla oslabiť príčinnú súvislosť medzi dumpingovým dovozom a zistenou ujmou.

5.4. **Nárast výrobných nákladov**

(543) Združenie CRIA, spoločnosť Deldo, skupina GITI, spoločnosti Guangzhou Jiachi Tire Co Ltd (ďalej len „Jiachi“) a Interpneu tvrdili, že prípadné zhoršenie hospodárskej situácie výrobného odvetvia Únie bolo spôsobené všeobecným zvýšením výrobných nákladov v Únii, najmä nákladov na energiu a nákladov práce, ako aj cien niektorých surovín, ako je syntetický kaučuk a uhlíkové sadze, pre ktoré museli výrobcovia z Únie nájsť alternatívnych dodávateľov, ktorí by nahradili Rusko.

(544) Ako už bolo uvedené v bode 4.6.3.1 a v tabuľke 11, jednotkové výrobné náklady sa počas posudzovaného obdobia skutočne zvýšili. Dôležité je, že prešetrovaním sa takisto zistilo, že v dôsledku agresívneho stlačenia cien spôsobeného dumpingovým čínskym dovozom za nízke ceny nebolo výrobné odvetvie Únie schopné zvýšiť svoje predajné ceny v súlade s uvedeným vývojom nákladov. V tejto súvislosti veľa naznačuje aj to, že, ako je vidieť v tabuľke 4 a ako je vysvetlené v odôvodnení 443, miera rastu cien čínskeho dovozu zostala nižšia ako miera rastu cien všetkých ostatných tretích krajín jednotlivo aj spolu (tabuľka 17). Toto agresívne cenové správanie bolo

hlavným dôvodom neschopnosti výrobného odvetvia Únie prispôsobiť svoje ceny rastu nákladov, čo následne viedlo k poklesu ziskovosti. Zvýšenie nákladov, ako sa uvádza v odôvodnení 489, je čiastočne spôsobené vyššími fixnými nákladmi, ako sú odpisy a jednotkové režijné náklady, ktoré sú dôsledkom poklesu výroby. Tento pokles objemu výroby bol zase do veľkej miery dôsledkom prítomnosti dumpingového dovozu. Za normálnych trhových podmienok môžu hospodárske subjekty zvyčajne preniesť zvýšenie svojich nákladov bez toho, aby boli nútené znášať plný vplyv vyšších fixných nákladov, najmä súvisiacich s tými nákladovými prvkami, ktoré nie sú špecifické pre dané odvetvie (energia a práca) a rovnako ovplyvňujú aj iné odvetvia/sektory.

(545) Komisia preto na základe uvedených skutočností dospela k záveru, že hoci zvýšenie výrobných nákladov mohlo prispieť k hospodárskym ťažkostiam výrobného odvetvia Únie, neoslabilo príčinnú súvislosť medzi dumpingovým čínskym dovozom a vzniknutou ujmou.

(546) Po konečnom poskytnutí informácií združenie CRIA a spoločnosti Kumho a Shandog Yongsheng zopakovali svoje tvrdenie, že hlavnými príčinami ujmy boli rastúce náklady na energie a inflácia. V tejto súvislosti spoločnosť Kumho tvrdila, že Komisia vo svojej analýze nákladov nezohľadnila vplyv energetickej krízy a európskych politík v oblasti energetiky a udržateľnosti. Podľa spoločnosti Kumho Komisia tiež nepodložila svoje zistenie, že výrobné odvetvie Únie nebolo schopné preniesť zvýšenie nákladov na svojich zákazníkov v dôsledku cenového správania čínskeho dovozu. Vzhľadom na to, že pokles ziskovosti bol v súlade so zvýšením nákladov, spoločnosť Kumho dospela k záveru, že ujma, ktorá sa prejavila v poklese ziskovosti, bola spôsobená zvýšením nákladov. Spoločnosť Shandong Yongsheng tiež uviedla, že zvýšené výrobné náklady nepochybne poškodili výrobné odvetvie Únie.

(547) Komisia usúdila, že tieto argumenty sú buď nepodložené, alebo sa nimi fakticky nespochybňuje analýza a závery uvedené v odôvodneniach 544 a 545. Komisia už najmä potvrdila, že analyzovala vplyv zvýšenia výrobných nákladov, ktorý zahŕňal aj vplyv nákladov na energie. Skutočnosť, že pokles ziskovosti sa časovo zhodoval s nárastom nákladov, sama osebe neznamená, že bol týmto nárastom spôsobený, ani že nárast nákladov je jedinou príčinou ujmy. Táto analýza má zmysel len v spojení s vývojom cien, ktorým sa jasne preukazuje, že v tom istom období a vo všetkých triedach bol pomer rastu predajných cien trvalo nižší ako pomer rastu nákladov, čo v skutočnosti zodpovedá definícii stláčania cien. V tejto súvislosti Komisia poznamenala, že zvýšenie predajných cien, ktoré dosiahlo výrobné odvetvie Únie, bolo ešte miernejšie vzhľadom na inflačný tlak spomenutý združením CRIA, čím sa ešte viac posilnil argument, že výrobné odvetvie Únie nepôsobilo v bežných trhových podmienkach, ale za stláčania cien. Vývoj cien na vývozných trhoch uvedený v tabuľke 18 takéto úvahy takisto potvrdzuje. Na základe toho sa ich tvrdenia zamietli.

5.5. **Ujma spôsobená vlastným zavinením: investície a vlastný dovoz z ČĽR**

(548) Rôzne strany tvrdili, že prípadná ujma výrobného odvetvia Únie je spôsobená jeho vlastnými obchodnými rozhodnutiami, najmä vysokými investičnými nákladmi, ako aj vysokým objemom vlastného dovozu výrobného odvetvia Únie z ČĽR.

(549) Združenie CRIA, spoločnosť Deldo, skupina GITI a spoločnosť Interpneu tvrdili, že prípadný pokles zisku výrobného odvetvia Únie bol spôsobený vysokými investičnými nákladmi zameranými na zlepšenie výroby a automatizácie v rôznych závodoch zameraných na výrobky triedy 1. Zainteresované strany citovali rôzne spravodajské články a oznámenia hlavných výrobcov z Únie o ich uskutočnených alebo plánovaných investičných činnostiach.

(550) Spoločnosti Deldo a Interpneu takisto tvrdili, že výrobné odvetvie Únie prispelo k vlastnej ujme zvýšením dovozu dotknutého výrobku z Číny počas posudzovaného obdobia, pričom sa odvolávali na prílohu 10 k podnetu, v ktorej sa uvádza 237-percentný nárast počas posudzovaného obdobia.

(551) Ako už bolo vysvetlené v bode 4.6.3.4, vysoká úroveň investícií je podľa názoru Komisie skôr dôsledkom, a nie príčinou ujmy. Ako správne zdôraznili samotné zainteresované strany, tieto investície boli potrebné na prispôsobenie sa zmenenej situácii na trhu, konkrétne rastúcemu objemu dumpingového čínskeho dovozu. Výrobné odvetvie Únie nemalo inú možnosť ako zvýšiť investície zamerané na zlepšenie efektívnosti výroby a prispôsobenie portfólia výrobkov a výrobných zariadení vyššiemu segmentu, ktorý však bol už negatívne ovplyvnený nekalým čínskym dovozom. Okrem toho sa tieto tvrdenia považovali za špekulatívne a nepodložené. Zainteresované strany nepreukázali existenciu žiadnej investície, ktorá by bola ekonomicky neopodstatnená. Toto tvrdenie bolo preto zamietnuté.

(552) Pokiaľ ide o tvrdenie o zvýšení dovozu dotknutého výrobku z Číny výrobným odvetvím Únie, Komisia usúdila, že vzhľadom na celkový nízky objem (menej ako 1 % celkového objemu čínskeho dovozu do Únie v období prešetrovania) miera zvýšenia nemohla mať významný vplyv. Komisia preto dospela k záveru, že zo spisu nevyplýva nič, čo by naznačovalo, že by z dôvodu objemu a/alebo trendu dovozu z Číny výrobným odvetvím Únie vznikla akákoľvek ujma výrobnému odvetviu Únie ani že by sa narušila zistená príčinná súvislosť medzi dumpingovým čínskym dovozom a ujmou, ktorú utrpelo výrobné odvetvie Únie.

(553) Po konečnom poskytnutí informácií združenie CRIA zopakovalo tvrdenie, že hlavnou príčinou poklesu ziskovosti boli vysoké investície. Podľa združenia CRIA sa vzhľadom na načasovanie týchto investícií (k najvýraznejšiemu nárastu investícií došlo už v roku 2022, keď ziskovosť stále predstavovala 12,8 %) tieto investície nedajú interpretovať ako reakčné opatrenie na čínsky dovoz. Združenie CRIA dodalo, že namiesto toho boli investície spôsobené prísnymi environmentálnymi požiadavkami platnými v Únii. Spoločnosť Shandong Yongsheng súhlasila s tým, že nadmernými investíciami sa musí vysvetľovať pokles ziskovosti v triede 1 prostredníctvom zvýšených nákladov na amortizáciu v porovnaní s čínskym dovozom v triede 3. Spoločnosť Kumho aj združenie CRIA tvrdili, že ujmu spôsobili vysoké investície, ktoré vyplynuli zo strategického obchodného rozhodnutia výrobného odvetvia Únie uprednostniť segmenty s vyšším ziskom (ako sú triedy 1 a 2), a preto obaja spochybnili posúdenie Komisie, že zameranie na vyššie triedy bolo dôsledkom čínskeho dovozu, a tvrdili, že namiesto toho išlo o zámerné a ekonomicky dobre odôvodnené obchodné rozhodnutie. S týmto názorom súhlasila aj koalícia dovozcov PC-LL.

(554) Združenie CRIA v podaní tiež uviedlo, že Komisia neposúdila jej predchádzajúce podanie, a to, že ujma bola v skutočnosti spôsobená nízkou kvalitou pneumatík triedy 3 v Únii. Na podporu tohto tvrdenia poskytlo združenie CRIA zoznam výsledkov testov, podľa ktorých viaceré značky Únie nevyhoveli rôznym bezpečnostným testom.

(555) Pokiaľ ide o tvrdenia týkajúce sa investícií, Komisia už v odôvodneniach 505 a 516 vysvetlila, že k nim došlo v súvislosti so zatváraním závodov a nevyhnutnou reorganizáciou a opätovným prispôsobením výroby a nič v ich načasovaní alebo miere nárastu nie je v rozpore s týmto určením, pričom v rozpore s tvrdením združenia CRIA boli v každom prípade najvyššie v období prešetrovania. Okrem toho z prešetrovania vyplynulo, že v rozpore s tvrdením združenia CRIA boli investície v environmentálnej oblasti u výrobcov z Únie zaradených do vzorky počas celého posudzovaného obdobia nižšie ako 6 %, ak boli takéto informácie dostupné. Pokiaľ ide o tvrdenia týkajúce sa dobrovoľného odchodu výrobného odvetvia Únie z triedy 3, Komisia poznamenala, že okrem toho, že tieto tvrdenia nie sú podložené, zdá sa, že popierajú hlavný dôvod tohto posunu, a to neudržateľné trhové podmienky vytvorené dumpingovým čínskym dovozom. A to napriek skutočnosti, že v tých istých podaniach tie isté strany uznali, že čínsky dovoz v triede 3 spôsobil výrobnému odvetviu Únie ujmu.

(556) Pokiaľ ide o tvrdenie o nízkej kvalite pneumatík triedy 3 vo výrobnom odvetví Únie, testy, ktoré združenie CRIA predložilo, zahŕňajú rovnako značky triedy 3 aj triedy 2, čo ďalej potvrdzuje dve veľmi dôležité zistenia. Po prvé, že aspekty kvality (ktoré sa odrážajú vo výsledkoch testov) sa prekrývajú v prípade pneumatík triedy 3 a triedy 2, a po druhé, že pneumatiky triedy 3 aj triedy 2 sú tak ohrozené vysoko výkonnými čínskymi alternatívami. Tvrdenia združenia CRIA a spoločností Kumho a Shandong Yongsheng boli preto zamietnuté.

5.6. **Záver o príčinnej súvislosti**

(557) Bola zistená skutočná a podstatná príčinná súvislosť medzi ujmou, ktorú utrpelo výrobné odvetvie Únie, a nárastom objemu dumpingového dovozu z Číny.

(558) Kombinovaný tlak z hľadiska objemu a ceny, ktorý na výrobné odvetvie Únie vyvíjal rastúci objem dovozu z Číny za nízke ceny počas posudzovaného obdobia, neumožnil výrobnému odvetviu Únie profitovať z rastu spotreby v Únii. V dôsledku toho čínski vyvážajúci výrobcovia získali podiel na trhu na úkor výrobného odvetvia Únie. Okrem toho, v dôsledku stlačenia cien nebolo výrobné odvetvie Únie schopné zvýšiť svoje ceny v súlade s nárastom výrobných nákladov.

(559) Vyššie uvedenú analýzu potvrdilo aj posúdenie cenového podhodnotenia na úrovni jednotlivých tried. Priemerná čínska dovozná cena zostala nižšia ako priemerná predajná cena výrobného odvetvia Únie vo všetkých triedach, dokonca aj v triede 3, čo potvrdzuje tlak na znižovanie cien výrobného odvetvia Únie.

(560) Komisia rozlíšila a oddelila vplyv všetkých známych faktorov na situáciu výrobného odvetvia Únie od vplyvu dumpingového dovozu spôsobujúceho ujmu. Zistilo sa, že ďalšie identifikované faktory, konkrétne: dovoz z iných tretích krajín; Vývozná výkonnosť výrobného odvetvia Únie vývoj výrobných nákladov a investícií, ako aj vlastný dovoz, mali zanedbateľný alebo nemali žiadny vplyv na negatívny vývoj výrobného odvetvia Únie, ako je strata výroby, objemu predaja, podielu na trhu, ako aj pokles ziskovosti.

(561) Vzhľadom na uvedené skutočnosti Komisia dospela k záveru, že dumpingový dovoz z ČĽR spôsobil výrobnému odvetviu Únie značnú ujmu a že ostatné faktory, či už posudzované jednotlivo alebo spoločne, neoslabili príčinnú súvislosť medzi dumpingovým dovozom a značnou ujmou.

6. ÚROVEŇ OPATRENÍ

(562) Na stanovenie úrovne opatrení Komisia preskúmala, či by clo nižšie než dumpingové rozpätie stačilo na odstránenie ujmy spôsobenej výrobnému odvetviu Únie dumpingovým dovozom.

6.1. Rozpätie ujmy

(563) Ujma by sa odstránila, keby výrobné odvetvie Únie dokázalo získať cieľový zisk predajom za cieľovú cenu v zmysle článku 7 ods. 2c a 2d základného nariadenia.

(564) V súlade s článkom 7 ods. 2c základného nariadenia Komisia pri určovaní cieľového zisku zohľadnila tieto faktory: úroveň ziskovosti pred zvýšením dovozu z krajiny, ktorá je predmetom prešetrovania, úroveň ziskovosti potrebnej na pokrytie celkových nákladov a investícií, výskum a vývoj a inovácie, ako aj úroveň očakávanej ziskovosti za bežných podmienok hospodárskej súťaže. Takéto ziskové rozpätie by nemalo byť nižšie ako 6 %.

(565) Komisia najskôr stanovila základný zisk pokrývajúci celkové náklady za bežných podmienok hospodárskej súťaže. Keďže nie sú k dispozícii žiadne iné údaje, Komisia stanovila cieľový zisk na úrovni ziskového rozpätia výrobného odvetvia Únie pri predaji podobného výrobku na trhu Únie v roku 2021, teda v prvom roku obdobia prešetrovania. Hoci v uvedenom roku už bol čínsky dovoz prítomný na trhu Únie, jeho podiel na trhu (18 %) bol v posudzovanom období najnižší a jeho priemerná predajná cena (27 EUR za pneumatiku) bola v podobnom rozpätí ako cena výrobného odvetvia Únie (v segmente triedy 3, 29 EUR za pneumatiku). V uvedenom roku bolo ziskové rozpätie stanovené v priemere na 14,8 % a v prípade triedy 1 na 15,1 %, v prípade triedy 2 na 17,6 % a v prípade triedy 3 na 9,4 %.

(566) Skupina GITI tvrdila, že rok 2021 nie je primeraným rokom z hľadiska cieľového zisku vzhľadom na umelo dosiahnuté vysoké miery zisku v dôsledku obmedzenia pohybu v Číne a narušenia námorného obchodu. Na podporu svojho tvrdenia skupina GITI poukázala na rôzne antidumpingové prešetrovania, v ktorých Komisia zamietla použitie úrovne zisku z roku 2021 na základe týchto úvah, ako napríklad v prípade preglejok z mäkkého dreva a sviečok ([182]).

([182]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2025/2219 z 3. novembra 2025, ktorým sa ukladajú predbežné antidumpingové clá na dovoz preglejok z mäkkého dreva s pôvodom v Brazílskej federatívnej republike (Ú. v. EÚ L, 2025/2219, 4.11.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/2219/oj), odôvodnenie 194, a vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2025/1732 z 13. augusta 2025, ktorým sa ukladá predbežné antidumpingové clo na dovoz sviečok, tenkých sviečok a podobných výrobkov s pôvodom v Čínskej ľudovej republike (Ú. v. EÚ L, 2025/1732, 14.8.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/1732/oj), odôvodnenie 321.

(567) Komisia pripomenula, že výber primeraného cieľového zisku je výsledkom analýzy jednotlivých prípadov a závisí od parametrov špecifických pre dané odvetvie. Inými slovami, závery, ku ktorým sa dospelo v súvislosti s primeranými rokmi z hľadiska cieľového zisku v jednom prešetrovaní, nevylučujú najvhodnejší výber v inom prešetrovaní. Čo je dôležitejšie, okrem všeobecného vyhlásenia a odkazu na iné prípady strana neposkytla žiadne dôkazy ani konkrétne štatistické údaje týkajúce sa situácie na trhu Únie v súvislosti s prešetrovaným výrobkom na podporu svojho tvrdenia, že rok 2021 nebol vhodný na stanovenie cieľového zisku. Pokiaľ ide o dovoz dotknutého výrobku z Číny, jeho objem ani cenová úroveň nevykazovali v roku 2021 osobitný pokles alebo nárast v porovnaní s rokmi predchádzajúcimi posudzovanému obdobiu, konkrétne rokom 2019 alebo 2020, čo by naznačovalo výnimočnú trhovú situáciu v prospech výrobného odvetvia Únie v roku 2021. Objem čínskeho dovozu predstavoval približne 57 miliónov pneumatík v roku 2019 (rovnaký objem ako v roku 2021) a 55 miliónov v roku 2020. Ich cenová úroveň v roku 2019 bola 24,9 EUR za pneumatiku a v roku 2020 23,8 EUR za pneumatiku. Toto tvrdenie bolo preto zamietnuté.

(568) Po konečnom poskytnutí informácií spoločnosť Hankook a Kumho uviedli, že rok 2021 neodráža normálne podmienky trhovej súťaže a že cieľový zisk použitý pre triedu 2 je neprimerane vysoký. Pokiaľ ide o rok 2021, tieto strany tvrdili, že ide o rok oživenia s prudkým nárastom po výlukách a zákazoch vychádzania, ktoré spôsobila pandémia COVID-19. Tieto strany tiež dodali, že v revíznom prešetrovaní pred uplynutím platnosti antidumpingových opatrení na dovoz určitých pneumatík používaných pre autobusy a nákladné vozidlá ([183]) (ďalej len „prípad pneumatík TBR“) Komisia sama zistila, že ziskovosť výrobného odvetvia Únie sa v roku 2021 výnimočne zlepšila. Tieto strany ďalej tvrdili, že zisk v roku 2021 mohol byť nadhodnotený, keďže tento rok bol ovplyvnený nedostatkom polovodičov, ktorý negatívne ovplyvnil predaj pôvodných zariadení, a tým sa zase mohol zvýšiť podiel predaja náhradných pneumatík, ktorý je v priemere ziskovejší. Na preukázanie výnimočnosti roku 2021 sa tieto strany odvolávali na príslušnú klasifikáciu NACE Eurostatu ([184]), v ktorej sa uvádzalo oveľa nižšie ziskové rozpätie od 8 % do 10 %. Pokiaľ ide o úroveň cieľového zisku, ktorú použila Komisia, tieto strany tvrdili, že Komisia nevysvetlila, prečo je úroveň zisku v triede 2 vyššia ako v triede 1 a že v každom prípade je ziskové rozpätie triedy 2 neprimerane vysoké vzhľadom na marže EBIT, ktoré vo verejne dostupných účtovných závierkach uvádzajú spoločnosti Michelin a Pirelli, dvaja poprední výrobcovia pneumatík v Únii. Napokon tieto strany navrhli, aby Komisia v prípade neexistencie cenového podhodnotenia v triede 2 v období prešetrovania použila ako cieľový zisk pre triedu 2 zisk dosiahnutý výrobným odvetvím Únie v tomto období, a to 13 %.

(569) Pokiaľ ide o rok 2021, Komisia usúdila, že tvrdenie, že bol pre výrobné odvetvie Únie výnimočne alebo mimoriadne ziskový, nebolo podložené. V roku 2021 skutočne došlo k zotaveniu z rekordných poklesov zaznamenaných počas zákazov vychádzania a obmedzení počas pandémie COVID-19, avšak tieto strany nepredložili žiadne dôkazy, ktorými by sa preukázalo, že okrem normalizácie tento rok skutočne viedol k mimoriadnym nárastom. Takisto v rozpore s tvrdeniami týchto strán sa v prípade pneumatík TBR nepreukázalo, že rok 2021 sa vyznačoval výnimočne alebo neprimerane vysokými ziskami, ale že zisky sa od roku 2019 obnovili a boli najvyššie v posudzovanom období (2019 – 2023). Štatistiky poskytnuté na základe odvetvia NACE sa nepovažovali za lepšiu aproximáciu cieľového zisku pre toto konkrétne odvetvie vzhľadom na to, že sa týkali oveľa širšieho sektora, ktorý zahŕňal aj spoločnosti vykonávajúce protektorovanie, ktoré podľa tvrdení pracujú s podstatne nižšími rozpätiami zisku. Okrem toho sa v tých istých štatistikách na úrovni NACE nepreukázal pokles ziskovosti v roku 2020, čo je v rozpore s vlastným argumentom týchto strán. Komisia tiež usúdila, že tvrdenie týkajúce sa situácie na trhu s polovodičmi a jej možného vplyvu na pneumatiky bolo špekulatívne a nepodložené dôkazmi, pokiaľ ide o odvodené dôsledky. V každom prípade nedostatok dodávok polovodičov automaticky neznamená, že sa zvýšili zisky výrobného odvetvia Únie. Je pravda, že tieto isté nedostatky mohli spôsobiť významné straty/odklady v zmluvách na pôvodné zariadenia, a tým negatívne ovplyvniť celkovú výkonnosť výrobného odvetvia Únie. Inými slovami, zo spisu nevyplýva, že by táto udalosť mala pozitívny vplyv na priemernú ziskovosť výrobného odvetvia Únie. Pokiaľ ide o tvrdenia o úrovni cieľového zisku, a to najmä triedy 2, Komisia poznamenala, že sa zakladali na overených údajoch výrobcov z Únie zaradených do vzorky a ako také neboli spochybnené súhrnnými výsledkami zisku uverejnenými v účtovných závierkach niektorých výrobcov z Únie, ktoré pravdepodobne pokrývajú podstatne širšie vymedzenie výrobku a regionálnu distribúciu. Okrem toho Komisia v záujme úplnosti poznamenala, že vo finančných výsledkoch, ktoré tieto strany uviedli, boli zisky v roku 2021 uvedené slovami, ako napríklad: „návrat k normálu“ v prípade spoločnosti Pirelli a „návrat k roku 2019“ v prípade spoločnosti Michelin, čím sa ďalej popiera tvrdenie, že rok 2021 bol pre toto odvetvie mimoriadny. Pokiaľ ide o skutočnosť, že úroveň zisku triedy 2 bola vyššia ako v triede 1, Komisia poznamenala, že po prvé, ako uznali samotné strany, mohlo to

([183]) Vykonávacie nariadenie (EÚ) 2025/58, odôvodnenia 357 a 358.
([184]) Výroba gumových pneumatík a duší; protektorovanie a oprava gumených pneumatík.

mať viacero platných ekonomických dôvodov (vrátane sortimentu výrobkov a predaja pôvodných zariadení v porovnaní s predajom náhradných pneumatík), a po druhé, nemalo to žiadny vplyv na prešetrovanie, keďže úroveň zisku triedy 1 sa pri výpočtoch ujmy ani nepoužila, pretože vyvážajúci výrobcovia zaradení do vzorky nedovážali výrobky tejto triedy. Tvrdenie, že rozpätie zisku v triede 2 bolo príliš vysoké, nebolo podložené. Na základe všetkých uvedených skutočností boli tieto tvrdenia o cieľovom zisku zamietnuté.

(570) Jeden z výrobcov z Únie zaradených do vzorky poskytol dôkazy o tom, že jeho úroveň investícií, výskumu a vývoja a inovácií počas posudzovaného obdobia by bola za bežných podmienok hospodárskej súťaže vyššia. Komisia tieto informácie overila a zistila, že tvrdenie je opodstatnené. Komisia s cieľom zohľadniť to v cieľovom zisku vypočítala rozdiel medzi výdavkami na investície, výskum, vývoj a inovácie za bežných podmienok hospodárskej súťaže, ako ich uviedlo výrobné odvetvie Únie a overila Komisia, a skutočnými výdavkami na investície, výskum, vývoj a inovácie v posudzovanom období. Na základe toho sa cieľové ziskové rozpätie pre tohto výrobcu zvýšilo o [1 % až 2 %].

(571) Preto sa cieľový zisk, ktorý bol stanovený v tomto prešetrovaní a v súlade s článkom 7 ods. 2c základného nariadenia, pohyboval medzi 9,4 % a [18,6 % – 19,6 %].

(572) Komisia na základe toho vypočítala cenu podobného výrobku nespôsobujúcu výrobnému odvetviu Únie ujmu tak, že na výrobné náklady ([185]) výrobcov z Únie zaradených do vzorky počas obdobia prešetrovania uplatnila uvedené cieľové ziskové rozpätia pre konkrétne triedy.

(573) V súlade s článkom 7 ods. 2d základného nariadenia Komisia ako posledný krok posúdila budúce náklady vyplývajúce z mnohostranných environmentálnych dohôd a protokolov k nim, ktorých je Únia zmluvnou stranou, a z dohovorov MOP uvedených v prílohe Ia, ktoré výrobnému odvetviu Únie vzniknú v období uplatňovania opatrenia podľa článku 11 ods. 2. Jeden z výrobcov z Únie zaradených do vzorky poskytol overiteľné informácie založené na záznamoch a prognózach spoločnosti, na základe ktorých boli k cieľovej cene pripočítané dodatočné náklady na dodržiavanie predpisov spojené s nákupom emisných kvót CO_2 [menej ako 0,5 EUR na pneumatiku], ako je stanovené v odôvodnení 572, v súlade s článkom 7 ods. 2d základného nariadenia.

(574) Komisia potom určila úroveň rozpätia ujmy na základe porovnania váženého priemeru dovoznej ceny spolupracujúcich vyvážajúcich výrobcov v dotknutej krajine zaradených do vzorky, ktorá bola stanovená na účely výpočtov cenového podhodnotenia, s váženým priemerom ceny podobného výrobku nespôsobujúcej ujmu, ktorý výrobcovia z Únie zaradení do vzorky predávali počas obdobia prešetrovania na trhu Únie. Akýkoľvek rozdiel vyplývajúci z tohto porovnania sa vyjadril ako percentuálny podiel váženej priemernej hodnoty CIF dovozu.

(575) Po konečnom poskytnutí informácií navrhovateľ požiadal, aby sa na výpočet cieľovej ceny použili úplné výrobné náklady vrátane úplných predajných, všeobecných a administratívnych nákladov (okrem dopravy), ktoré vznikli na úrovni prepojených predajných subjektov pri predaji na trhu Únie. Podľa navrhovateľa to bolo opodstatnené, pretože účelom cieľovej ceny je stanoviť cenu, pri ktorej prestane dochádzať k ujme, a ako taká by mala zachytávať všetky náklady spojené s výrobou a predajom podobného výrobku. V opačnom prípade by sa podhodnotila cieľová cena, a teda aj rozpätie ujmy, na úrovni ktorého boli pre spoločnosť Hankook stanovené clá. Navrhovateľ dodal, že Komisia by mala prípadne upraviť úroveň cieľového zisku od roku 2021 vzhľadom na znížené náklady, ktoré boli zahrnuté do cieľovej ceny, t. j. rovnaká výška zisku by zodpovedala vyššej marži. Napokon navrhovateľ tiež tvrdil, že výpočet ujmy sa musí zmeniť v rozsahu, v akom bola pri niektorých transakciách skutočná predajná cena vyššia ako cieľová cena.

([185]) Vrátane sumy predajných, všeobecných a administratívnych nákladov vo výrobnom závode a/alebo v jeho príslušnom ústredí v závislosti od miesta vzniku uvedených nákladov.

(576) Spoločnosť Shandong Yongsheng požiadala Komisiu o opätovné overenie svojho výpočtu ujmy, pretože zo spätného výpočtu výrobných nákladov založeného na zverejnených výpočtoch a priemerných predajných cenách a cieľovom zisku pre triedu 3 vyplynul nesúlad so stanovením Komisie. Okrem toho spoločnosť Shandong Yongsheng a združenie CRIA požiadali Komisiu, aby z výpočtu ujmy odstránila PCN s nereprezentatívnymi alebo zápornými množstvami. Spoločnosť Shandong Yongsheng tiež poukázala na veľmi nízku zhodu medzi jej predajom a predajom výrobného odvetvia Únie (len 157 PCN z 500 PCN predávaných spoločnosťou Shandong Yongsheng) a vyzvala Komisiu, aby priraďovanie rozšírila tak, že použije najbližšie porovnateľné PCN, s cieľom dosiahnuť spravodlivejší výsledok. Spoločnosť Shandong Yongsheng tieto tvrdenia zopakovala po dodatočnom konečnom poskytnutí informácií.

(577) Pokiaľ ide o zahrnutie celkových predajných, všeobecných a administratívnych nákladov (okrem nákladov na dopravu), ktoré vznikli na úrovni prepojených predajných subjektov pri predaji na trhu Únie, Komisia poznamenala, že ak sa na účely stanovenia vývoznej ceny analogicky uplatňuje článok 2 ods. 9 základného nariadenia, táto cena sa na hranici Únie vytvorí tak, že sa vezme dovozná cena CIF, pripočítajú sa clá a náklady po dovoze a odpočítajú sa predajné, všeobecné a administratívne náklady prepojeného dovozcu a pomyselný zisk. Výsledná vytvorená vývozná cena je preto umiestnená na hranici Únie, čo je úroveň, ktorá je funkčne ekvivalentná cene zo závodu výrobcu z Únie predávajúceho priamo svojmu prvému nezávislému zákazníkovi. Keďže obidva prvky porovnania musia byť umiestnené na rovnocennej úrovni obchodu, cieľová cena výrobného odvetvia Únie sa musí rovnako stanoviť na základe ceny zo závodu, a ako je vysvetlené v odôvodnení 572, musí už zahŕňať sumu predajných, všeobecných a administratívnych nákladov na úrovni výrobného závodu a/alebo jeho príslušného ústredia. Pri stanovovaní tejto cieľovej ceny preto neexistoval žiadny dôvod na pripočítanie predajných, všeobecných a administratívnych nákladov prepojených obchodníkov na strane výrobného odvetvia Únie, pretože by sa tým referenčná cena výrobného odvetvia Únie posunula na úroveň obchodu za hranicou Únie, čím by vznikla asymetria s vytvorenou vývoznou cenou. Argument bol preto zamietnutý.

(578) Pokiaľ ide o návrh na úpravu cieľového zisku, Komisia poznamenala, že cieľový zisk je fiktívne rozpätie reprezentatívne pre celé výrobné odvetvie a je podložené dôkazmi zistenými v prešetrovaní. Považuje sa za smerodajný pre celé výrobné odvetvie Únie. Podobne je cieľová cena hodnotou na úrovni odvetvia, ktorej účelom je chrániť výrobné odvetvie Únie ako celok. Komisia preto usúdila, že nie je opodstatnené upravovať túto hypotetickú cenu smerom nahor, aby zodpovedala skutočným cenám jednotlivých výrobcov zaradených do vzorky, ktorí mohli v danom roku pri konkrétnych transakciách dosiahnuť ceny vyššie, ako je priemer tohto odvetvia (z dôvodov, ako je jedinečný sortiment výrobkov, výnimočné zmluvné podmienky alebo osobitné trhové podmienky).

(579) Pokiaľ ide o tvrdenie spoločnosti Shandong Yongsheng o výpočtoch, Komisia potvrdila, že tieto boli opätovne overené a potvrdené. Pokiaľ ide o PCN s nereprezentatívnymi množstvami, Komisia poznamenala, že odrážali skutočné predajné transakcie výrobného odvetvia Únie počas obdobia prešetrovania a boli v cenovom rozpätí podobných PCN. Podobne sa za platné transakcie považovali aj záporné množstvá (prípadné dobropisy alebo vrátenia), ktoré sa započítali na úrovni PCN, spoločnosti alebo výrobného odvetvia Únie. Nakoniec Komisia tiež poznamenala, že podiel zodpovedajúcich PCN dosiahol približne 70 % objemu a hodnoty predaja spoločnosti Shandong Yongshengs, a preto sa považoval za dostatočne vysoký. Tvrdenia spoločnosti Shandong Yongsheng a združenia CRIA sa na základe uvedených skutočností zamietli.

(580) Úroveň odstránenia ujmy v prípade „ostatných spolupracujúcich spoločností“ a v prípade „všetkého ostatného dovozu s pôvodom v dotknutej krajine“ je vymedzená rovnako ako dumpingové rozpätie pre tieto spoločnosti a dovoz (pozri odôvodnenia 400 a 401).

(581) Ako je opísané v odôvodneniach 391 až 392 a 453 až 455, cena CIF čínskych vyvážajúcich výrobcov a údaje o spoločnosti T a spoločnosti G boli opravené, pričom rozpätia ujmy boli zmenené v prípade skupiny Hankook, spoločnosti Shandong Yongsheng, „ostatných spolupracujúcich spoločností“ a „všetkého ostatného dovozu s pôvodom v dotknutej krajine“, ako je uvedené v tabuľke:

Spoločnosť	Konečné dumpingové rozpätie (%)	Konečné rozpätie predaja pod cieľovú cenu (%)
Skupina Hankook: — 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
Ostatné spolupracujúce spoločnosti	24,4	40,0
Všetok ostatný dovoz s pôvodom v dotknutej krajine	45,3	92,5

(582) V tomto prípade navrhovatelia tvrdili, že existujú deformácie trhu so surovinami v zmysle článku 7 ods. 2a základného nariadenia. Na vykonanie posúdenia vhodnej úrovne opatrení preto Komisia najskôr stanovila výšku cla potrebnú na odstránenie ujmy, ktorú utrpelo výrobné odvetvie Únie, pri neexistencii narušení podľa článku 7 ods. 2a základného nariadenia. Následne preskúmala, či by dumpingové rozpätie vyvážajúcich výrobcov zaradených do vzorky bolo vyššie ako ich rozpätie ujmy.

6.2. **Preskúmanie rozpätia primeraného na odstránenie ujmy spôsobenej výrobnému odvetviu Únie**

(583) Vzhľadom na zistenie, že v prípade spoločnosti Shandong Yongsheng bol predaj pod cieľovú cenu vyšší ako dumping, sa analýza deformácií trhu so surovinami stala irelevantnou, keďže antidumpingové clo, ktoré sa má uložiť, nemôže byť vyššie ako dumpingové rozpätie stanovené pre tohto vyvážajúceho výrobcu.

(584) Avšak v prípade skupiny Hankook, keďže dumpingové rozpätie bolo vyššie ako rozpätie predaja pod cieľovú cenu, Komisia podľa článku 7 ods. 2a základného nariadenia posúdila, či existujú deformácie trhu so surovinami, pokiaľ ide o dotknutý výrobok.

Deformácie trhu so surovinami

(585) Navrhovateľ v podnete poskytol dostatočné dôkazy o tom, že pokiaľ ide o dotknutý výrobok, v Číne existujú deformácie trhu so surovinami v zmysle článku 7 ods. 2a základného nariadenia. Podľa dôkazov uvedených v podnete syntetický kaučuk, uhlíkové sadze a oceľový kord podliehali v ČĽR nevratnej vývoznej DPH, pričom každá z týchto položiek predstavovala viac ako 17 % výrobných nákladov prešetrovaného výrobku.

(586) Preto, ako bolo oznámené v oznámení o začatí konania, Komisia v súlade s článkom 7 ods. 2a základného nariadenia preskúmala údajné narušenia a všetky ďalšie narušenia v Číne, na ktoré sa vzťahuje článok 7 ods. 2a základného nariadenia.

(587) Komisia najprv identifikovala hlavné suroviny, ktoré každý spolupracujúci vyvážajúci výrobca zaradený do vzorky používa pri výrobe dotknutého výrobku. Za hlavné suroviny sa považovali tie suroviny, ktoré pravdepodobne predstavujú aspoň 17 % výrobných nákladov dotknutého výrobku.

(588) Prešetrovaním sa však zistilo, že žiadna z týchto surovín nepredstavovala aspoň 17 % výrobných nákladov skupiny Hankook. Postupovalo sa pri tom v súlade so základným nariadením na základe nedeformovaných cien surovín, ako je stanovené v bode 3.2.5.1. Preto nebola splnená podmienka podľa článku 7 ods. 2a základného nariadenia a konečné antidumpingové opatrenia boli stanovené v súlade s pravidlom nižšieho cla v článku 7 ods. 2 základného nariadenia.

7. ZÁUJEM ÚNIE

(589) Keďže sa Komisia rozhodla, že uplatní článok 7 ods. 2 základného nariadenia, v súlade s článkom 21 základného nariadenia preskúmala, či môže dospieť k jednoznačnému záveru, že v tomto prípade nie je napriek zisteniu existencie dumpingu spôsobujúceho ujmu v záujme Únie prijať opatrenia. Určenie záujmu Únie bolo založené na vyhodnotení všetkých rôznych dotknutých záujmov vrátane záujmov výrobného odvetvia Únie, dovozcov, veľkoobchodníkov, maloobchodníkov, používateľov a spotrebiteľov.

7.1. Záujem výrobného odvetvia Únie

(590) Pri prešetrovaní spolupracovali výrobcovia z Únie, ktorí predstavujú veľkú väčšinu objemu výroby v Únii.

(591) Prešetrovaním sa preukázalo, že výrobné odvetvie Únie utrpelo značnú ujmu a že nebolo schopné ťažiť z rastúceho domáceho trhu ani plne preniesť zvýšenie nákladov na svojich zákazníkov a jeho ziskové rozpätia sa znížili.

(592) Opatrenia, ak budú uložené, pravdepodobne umožnia výrobnému odvetviu Únie získať späť časť strateného objemu predaja a podielu na trhu. Okrem toho by clá odstránením nespravodlivého cenového tlaku vyvíjaného dumpingovým čínskym dovozom umožnili výrobnému odvetviu Únie zvýšiť predajné ceny v súlade s vývojom nákladov, čím by sa zlepšila jeho finančná situácia.

(593) Vzhľadom na agresívne cenové správanie čínskych vyvážajúcich výrobcov je veľmi pravdepodobné, že v prípade neexistencie opatrení sa objem dumpingového dovozu zvýši a bude vyvíjať ďalší tlak na znižovanie cien výrobného odvetvia Únie. To by viedlo k ďalšiemu poklesu objemu predaja aj ziskovosti.

(594) Na základe uvedených skutočností Komisia dospela k záveru, že uloženie opatrení je jednoznačne v záujme výrobného odvetvia Únie.

7.2. Záujem neprepojených dovozcov a používateľov

(595) Štyria neprepojení dovozcovia zaslali vyplnený dotazník na výber vzorky. Títo dovozcovia predstavovali v období prešetrovania [10 % – 15 %] celého dovozu z ČĽR. Ako už bolo uvedené v bode 1.6, žiadny z dovozcov zaradených do vzorky neposkytol vyplnený dotazník.

(596) Nikto z používateľov ani zo združení používateľov neposkytol vyplnený dotazník ani nepredložil písomné podanie týkajúce sa otázok súvisiacich so záujmom Únie.

(597) Spoločnosti Deldo a Interpneu, dvaja veľkí dovozcovia, vo svojom podaní namietali proti uloženiu opatrení a tvrdili, že clá by viedli k nedostatku ponuky, najmä v triede 3. Podľa ich tvrdenia by takýto výpadok v ponuke poškodil podniky (konkrétne výrobcov automobilov, pretože by sa tým ďalej zvyšovali ceny automobilov), ako aj spotrebiteľov, ktorí by v dôsledku toho odkladali výmenu pneumatík, čo by viedlo k problémom v oblasti bezpečnosti cestnej premávky a životného prostredia. Takisto tvrdili, že clá by viedli k ďalšej koncentrácii na trhu, ktorý už bol predmetom prešetrovania pre nekonkurenčné správanie.

(598) Ostatné zainteresované strany, konkrétne združenie CRIA a spoločnosť Hankook, zopakovali niektoré z týchto tvrdení. Tvrdili najmä, že clá by znížili efektívnosť trhu a hospodársku súťaž a viedli by k nedostatku ponuky v cenovo dostupnom segmente, čo by neúmerne zasiahlo zákazníkov citlivejších na cenu.

(599) Okrem toho viaceré strany tvrdili, že uloženie opatrení na určité špecifické druhy výrobkov bolo v rozpore so záujmom Únie, keďže výrobné odvetvie Únie ich nevyrába vôbec alebo nie v dostatočnom množstve. Týkalo sa to najmä pneumatík na dočasné použitie (4M Pro&Invest, CRIA, Hyundai a Hankook) a pneumatík na prípojné vozidlá (4M Pro&Invest, CRIA a Otto Just), pneumatík s bielymi bočnicami (Vannetukku) a rôznych ďalších pneumatík pre úzku špecifickú skupinu zákazníkov, ako sú terénne pneumatiky, diagonálne pneumatiky, pneumatiky pre historické vozidlá, špecifické značky pre veteránske vozidlá, vysokorýchlostné pneumatiky na prípojné vozidlá a súťažné pneumatiky s minimálnym dezénom (tzv. semi-slick) používané v motoristickom športe pri driftovaní (B.I.S. Srl, Baltityre Group, Bronson Wheels AB, Edison, Gummistrada B.V, Maxxis Hellas, Pneurama Lda a VA-PA Toute Oy).

(600) Komisia považovala väčšinu týchto tvrdení za pomerne všeobecnú a nepodloženú. V spise sa nenachádzalo nič, čo by potvrdzovalo tvrdenie, že ak by výrobcovia automobilov naďalej dovážali pneumatiky z ČĽR, neboli by schopní preniesť mierne zvýšenie cien svojho konečného výrobku (automobilov) na svojich zákazníkov. Podobne aj tvrdenia o oneskorenej výmene pneumatík v dôsledku zvýšených cien sú veľmi špekulatívne a vzhľadom na prísne regulačné požiadavky a kontroly, ktoré sa v tejto súvislosti uplatňujú, nie sú potvrdené. Napokon, pokiaľ ide o tvrdenia o koncentrácii trhu, Komisia poznamenala, že v súčasnosti pôsobí na trhu Únie najmenej desať známych výrobcov z Únie a strany v žiadnom prípade nepredložili žiadne dôkazy o tom, prečo by clá viedli k ďalšej koncentrácii. Podobne prebiehajúce prešetrovanie, na ktoré sa strany odvolávajú, má iný rozsah, pokiaľ ide o časový rámec aj vymedzenie výrobku, a v každom prípade neprinieslo žiadne konkrétne zistenia, ktoré by odôvodňovali tvrdenie, že antidumpingové clá by boli v rozpore so záujmom Únie.

(601) Pokiaľ ide o tvrdenie o nedostatku ponuky, toto tvrdenie sa prešetrovaním nepotvrdilo. Po prvé, výrobné odvetvie Únie vyrába pneumatiky triedy 3 vo významných množstvách a môže zvýšiť objem výroby. Aj keď v posledných rokoch výrobné odvetvie Únie zaznamenalo stratu objemu predaja v tejto triede v dôsledku nekalej hospodárskej súťaže, ktorú predstavovali neudržateľne nízke ceny ponúkané čínskymi vyvážajúcimi výrobcami, neznamená to, že po normalizácii cien by výrobné odvetvie Únie nebolo schopné alebo ochotné zvýšiť svoju výrobu a predaj výrobkov triedy 3. To isté platí aj pre špecifickejšie druhy výrobku uvedené v odôvodnení 599. Komisia zistila, že väčšinu z týchto špecifických pneumatík, ako sú pneumatiky na dočasné použitie, pneumatiky na prípojné vozidlá, pneumatiky s bielymi bočnicami, diagonálne pneumatiky a profesionálne terénne pneumatiky, v skutočnosti vyrábalo výrobné odvetvie Únie. Hoci je možné, že v prípade určitých druhov výrobku bolo výrobné odvetvie Únie vytlačené čínskym dovozom za nízke ceny, žiadna zo strán nepredložila podložené tvrdenie, že výrobné odvetvie Únie, ktoré tvorí viac ako 70 závodov a viac ako 20 výskumných a vývojových centier v celej Európe, by nebolo schopné vyrábať žiadne z týchto špecializovaných pneumatík. Okrem toho je k dispozícii množstvo alternatívnych zdrojov dodávok, ako je zrejmé z bodu 5.2.1 o dovoze z tretích krajín.

(602) Po konečnom poskytnutí informácií mnohé strany vyjadrili svoj nesúhlas so zisteniami o záujme Únie.

(603) Spoločnosť Hyundai uviedla, že výrobné odvetvie Únie nemalo záujem o výrobu dočasných náhradných pneumatík. Spoločnosť Hyundai tvrdila, že aj keď je tento segment malý, nemal by sa prehliadať, najmä vzhľadom na paralelné antisubvenčné prešetrovanie, ktorým sa môže ďalej zvýšiť úroveň ciel, a vyzvala na vyvážené posúdenie. Podľa spoločnosti Hyundai bolo zistenie, že výrobcovia automobilov boli schopní preniesť zvýšenie cien vyplývajúce z ciel, neprípustné, pretože primerane nezohľadňovalo záujmy občanov Únie. Spoločnosť Hyundai sa tiež domnievala, že dostupnosť alternatívnych zdrojov dodávok nie je relevantná pre záujem Únie, pretože nepodporuje výrobné odvetvie Únie.

(604) Spoločnosť Otto Just zopakovala, že clá na pneumatiky na prípojné vozidlá by viedli k nedostatku dodávok, keďže výrobné odvetvie Únie ich nevyrába v dostatočnom množstve a v požadovaných špecifikáciách.

(605) Koalícia dovozcov PC-LL zopakovala, že na základe rozšírených znalostí trhu výrobné odvetvie Únie nemalo záujem o segment triedy 3, z ktorého sa zámerne stiahlo, aby sa zameralo na ziskovejšie výrobky. Táto zainteresovaná strana tiež tvrdila, že okrem Číny neexistujú žiadne alternatívne zdroje pneumatík triedy 3 v porovnateľnom rozsahu a za porovnateľnú cenu. Podľa tejto strany by sa preto clami priamo zvýšili ceny, čo by najviac zasiahlo kupujúcich, ktorí sú na ceny najcitlivejší. Okrem toho, aj keby clá mohli viesť k určitému presmerovaniu obchodu prostredníctvom zvýšeného predaja z Thajska, Vietnamu alebo Kambodže do Únie, výrobnému odvetviu Únie by to nepomohlo. Koalícia dovozcov PC-LL napokon zdôraznila širokú podporu svojich názorov vyjadrenú v spoločnom liste, ktorý podpísalo viac ako 100 nezávislých veľkoobchodníkov a distribútorov pneumatík.

(606) Dovozca Mileage Tyres vyjadril podobné obavy a uviedol, že clá by zvýšením ceny cenovo dostupných pneumatík a pneumatík strednej triedy priamo ovplyvnili spotrebiteľov, najmä domácnosti s nižšími príjmami. Tieto dodatočné náklady môžu spomaliť výmenu pneumatík, čo môže mať vplyv na bezpečnosť cestnej premávky. Podľa spoločnosti Mileage Tyres mali dodávky mimo Číny obmedzenú výrobnú kapacitu a fungovali s dlhšími dodacími lehotami a vyššími nákladmi. Tieto opatrenia by neprimerane zasiahli obchodníkov, najmä menšie autoservisy a maloobchodníkov, ktorí už teraz pracujú s malými maržami. Napokon spoločnosť Mileage Tyres dodala, že clá by výrazne znížili cenový rozdiel medzi cenovo dostupnými pneumatikami a pneumatikami strednej triedy, čo by viedlo k zúženiu výberu pre spotrebiteľov a zmene dopytu, čo by mohlo spôsobiť problémy s ponukou.

(607) Spoločnosť Kumho uviedla, že zistenie Komisie, že clá umožnia výrobnému odvetviu Únie zvýšiť ceny v súlade s jeho nákladmi, nebolo podložené. Spoločnosť Kumho sa tiež domnievala, že Komisia primerane nezohľadnila záujmy spotrebiteľov a automobilového priemyslu, ktorý zažíva hospodárske ťažkosti okrem iného v dôsledku zvyšovania nákladov, stále prísnejšieho regulačného prostredia EÚ, ako aj klesajúceho predaja v neposlednom rade v dôsledku konkurencie zo strany čínskych výrobcov. Nakoniec spoločnosť Kumho tiež uviedla, že opatreniami by sa obmedzila hospodársku súťaž a efektívnosť na trhu Únie.

(608) Komisia usúdila, že vzhľadom na existenciu stláčania cien sa dalo legitímne očakávať, že clá prispejú k schopnosti výrobného odvetvia Únie zvýšiť ceny v súlade s jeho nákladmi. Zvýšenie cien môže mať negatívny vplyv na spotrebiteľov. Zachovanie schopnosti výrobného odvetvia Únie ponúkať širokú škálu výrobkov je však v konečnom dôsledku aj v záujme spotrebiteľov. To isté platí aj pre výrobcov automobilov. Napriek opodstatneným ťažkostiam, na ktoré poukázali spoločnosti Kumho a Hyundai, pri absencii spolupráce zo strany akéhokoľvek používateľa a overených údajov sa v spise nenachádzalo nič, čím sa by sa podopieral záver, že výrobcovia automobilov by skutočne neboli schopní preniesť toto zvýšenie hraničných nákladov. Cieľom opatrení je obnoviť spravodlivé podmienky na trhu Únie a tvrdenie, že by sa nimi obmedzila hospodárska súťaž alebo efektívnosť, sa považovalo za úplne nepodložené. Podobne neboli podložené tvrdenia o nedostatku dodávok konkrétnych pneumatík (pneumatiky na prípojné vozidlá alebo dočasné náhradné pneumatiky) alebo celého segmentu triedy 3 v dôsledku úmyselného rozhodnutia výrobného odvetvia Únie trvalo sa stiahnuť zo segmentu týchto výrobkov. Okrem toho sa zdá, že tieto tvrdenia úplne popierajú hlavný základný dôvod prechodu výrobného odvetvia Únie na kvalitatívne vyššie triedy, a to neudržateľné trhové podmienky vytvorené dumpingovým čínskym dovozom v segmente triedy3. Údajné obmedzenia týkajúce sa alternatívnych dodávok z tretích krajín boli rovnako nepodložené. V tejto súvislosti musí Komisia zdôrazniť, že v antidumpingovom prešetrovaní musí posúdiť kvalitu a opodstatnenosť poskytnutých dôkazov a opakovanie tvrdenia alebo dokonca široká podpora preň sama osebe nie je dôkazom tvrdenia, najmä ak žiadny reprezentatívny dovozca/užívateľ neposkytol vyplnený dotazník. Komisia preto dospela k záveru, že jej zistenia neboli pripomienkami ku konečnému poskytnutiu informácií podstatne spochybnené, a preto ponecháva svoje posúdenie, ako je vysvetlené v odôvodneniach 600 a 601.

7.3. **Záver o záujme Únie**

(609) Na základe uvedených skutočností Komisia dospela k záveru, že neexistujú žiadne presvedčivé dôvody domnievať sa, že uloženie opatrení na dovoz pneumatík na osobné vozidlá a ľahké nákladné automobily s pôvodom v ČĽR nie je v záujme Únie.

8. **KONEČNÉ ANTIDUMPINGOVÉ OPATRENIA**

(610) Na základe záverov, ku ktorým Komisia dospela v súvislosti s dumpingom, ujmou, príčinnou súvislosťou, úrovňou opatrení a so záujmom Únie, by sa mali uložiť konečné antidumpingové opatrenia, aby sa predišlo ďalšej ujme, ktorú výrobnému odvetviu Únie spôsobuje dumpingový dovoz.

(611) Konečné antidumpingové opatrenia by sa mali uložiť na dovoz pneumatík na osobné vozidlá a ľahké nákladné automobily s pôvodom v Čínskej ľudovej republike v súlade s pravidlom nižšieho cla stanoveným v článku 7 ods. 2 základného nariadenia. Komisia porovnala rozpätia ujmy a dumpingové rozpätia v bode 6. Výška cla bola stanovená na úrovni nižšieho rozpätia spomedzi rozpätia dumpingu a rozpätia ujmy.

(612) Na základe uvedených skutočností by sadzby konečného antidumpingového cla, vyjadrené ako cena CIF na hranici Únie, clo nezaplatené, mali byť takéto:

Spoločnosť	Konečné antidumpingové clo (v %)
Skupina Hankook: — 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
Ostatné spolupracujúce spoločnosti	24,4
Všetok ostatný dovoz s pôvodom v dotknutej krajine	45,3

(613) Po konečnom poskytnutí informácií spoločnosť Kumho tvrdila, že najvhodnejšou formou opatrení by boli minimálne dovozné ceny.

(614) Skupina Giti, spoločnosti Hankook, Kumho a koalícia dovozcov PC-LL tvrdili, že opatrenia by mali mať formu pevne stanoveného cla. Tieto strany tvrdili, že na segmentovanom trhu, akým sú pneumatiky, nie sú valorické clá vhodné, pretože majú väčší vplyv na drahšie výrobky, a teda pravdepodobne sa nimi zachováva alebo dokonca presadzuje motivácia zamerať predaj na najlacnejší segment (triedu 3), ktorý už bol najviac zasiahnutý čínskym dovozom. Tieto strany tvrdili, že pevne stanovené clá boli uložené aj v prípade pneumatík TBR na základe rovnakej úvahy. Skupina GITI okrem toho zdôraznila, že forma opatrení tvorí neoddeliteľný prvok ich nápravného účinku. Vzhľadom na to, že cenový tlak nebol medzi jednotlivými triedami rovnaký a bol najsilnejší v triede 3, valorické clá, ktoré mali väčší vplyv na vyššie triedy a najmenší na triedu 3, neboli primerané. Spoločnosti Hankook, Kumho a koalícia dovozcov PC-LL ďalej dodali, že súčasné inflačné trendy a pravdepodobné zvýšenie nákladov na suroviny už teraz vedú k zvyšovaniu cien pneumatík, ktoré by sa v prípade valorických ciel ešte viac a neoprávnene zvýšili. A napokon, skupina Giti a spoločnosti Hankook a Kumho tiež tvrdili, že pevne stanovené clá sú pravdepodobnejšie na ochranu pred absorpciou cien.

(615) Navrhovateľ na druhej strane trval na tom, že nápravný účinok ciel by sa mal zachovať počas celého obdobia ich trvania a pevne stanovené clá by sa pravdepodobne rýchlo znížili v dôsledku nedávnych inflačných tendencií a nárastu cien surovín, ako je vidieť v prípade GOES ([186]), v ktorom sa muselo začať ochranné prešetrovanie po tom, ako sa nápravný účinok ciel vo forme minimálnych dovozných cien vyčerpal. Navrhovateľ preto vyzval Komisiu, aby akceptovala pevne stanovené clá len za podmienok, že a) tieto clá sa automaticky zmenia na valorické clá, kedykoľvek klesnú pod ich úroveň; a b) clá sa môžu zmeniť na valorické clá na žiadosť výrobcov z Únie, ktorí predstavujú viac ako 25 % výroby v Únii.

(616) Komisia usúdila, že v súčasných podmienkach prípadu, ktorý zahŕňa širokú škálu výrobkov za rôzne ceny, by bolo potrebné vytvoriť minimálne dovozné ceny pre mnohé kategórie, čím by sa implementácia a vykonateľnosť takéhoto opatrenia stala nepraktickou. Okrem toho skutočnosť, že značná časť predaja sa uskutočnila prostredníctvom prepojených obchodníkov, by ďalej komplikovala správne presadzovanie takejto formy opatrenia z dôvodu možných krížových kompenzácií. Toto tvrdenie sa preto zamietlo.

(617) Aj keď pevne stanovené clá môžu mať silnejší nápravný účinok na pneumatiky s nižšou cenou, ktoré tvoria väčšinu súčasného čínskeho vývozu triedy 3 do Únie, Komisia poznamenala, že zistená ujma sa neobmedzuje na triedu 3. Okrem toho by pevne stanovené clá poskytovali relatívne zníženú úroveň ochrany proti výrobkom s väčším rozmerom ráfika alebo ťažším výrobkom (pneumatiky pre ľahké nákladné vozidlá) bez ohľadu na ich zaradenie do jednotlivých tried bez akéhokoľvek skutočného ekonomického opodstatnenia. Pokiaľ ide o prípad pneumatík TBR,

([186]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2015/1953 z 29. októbra 2015, ktorým sa ukladá konečné antidumpingové clo na dovoz určitých plochých valcovaných výrobkov s orientovanou štruktúrou z kremíkovej elektroocele s pôvodom v Čínskej ľudovej republike, Japonsku, Kórejskej republike, Ruskej federácii a Spojených štátoch amerických (Ú. v. EÚ L 284, 30.10.2015, s. 109, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/1953/oj).

napriek podobnostiam bol výber pevne stanovených ciel rovnako motivovaný osobitnými záujmami spoločností vykonávajúcich protektorovanie, ktoré v tomto prípade chýbajú. Komisia tiež poznamenala, že niektoré z argumentov vznesených na podporu pevne stanovených ciel (vyšší ochranný vplyv na pneumatiky triedy 3) v skutočnosti zhoršovali obavy tých istých strán vznesené v rámci záujmu Únie, údajný nedostatok dodávok v triede 3 spôsobený uložením opatrení opísaných v odôvodneniach 605 a 606. Okrem toho, aj keby sa pevne stanovenými clami menej podporovala absorpcia, samy osebe ju nevylučujú, pričom nápravný účinok pevných ciel je nepochybne náchylnejší na eróziu v dôsledku inflačných trendov a zvyšovania výrobných nákladov, ktoré tieto strany rovnako vyvolali. Návrhy navrhovateľa týkajúce sa pevne stanovených ciel, ktoré by sa za určitých podmienok mohli zmeniť na valorické clá alebo za ne vymeniť, sa považovali za nepraktické. Na základe všetkých uvedených skutočností Komisia usúdila, že neexistujú žiadne presvedčivé dôvody na zmenu navrhovanej formy cla.

(618) Individuálne antidumpingové colné sadzby pre jednotlivé spoločnosti vymedzené v tomto nariadení sa stanovili na základe zistení v rámci tohto prešetrovania. Odzrkadľujú preto situáciu, ktorá sa v súvislosti s týmito spoločnosťami zistila počas tohto prešetrovania. Tieto colné sadzby sú uplatniteľné výlučne na dovoz dotknutého výrobku s pôvodom v dotknutej krajine, ktorý vyrábajú uvedené právnické osoby. Na dovoz dotknutého výrobku vyrobeného akoukoľvek inou spoločnosťou, ktorá sa osobitne neuvádza v normatívnej časti tohto nariadenia, vrátane subjektov prepojených s osobitne uvedenými subjektmi, by sa mala uplatňovať sadzba cla uplatniteľná na „všetok ostatný dovoz s pôvodom v dotknutej krajine“. Nemala by sa na ne uplatňovať žiadna z individuálnych antidumpingových colných sadzieb.

(619) Ak spoločnosť následne zmení názov svojho subjektu, môže požiadať o uplatňovanie týchto individuálnych antidumpingových colných sadzieb. Táto žiadosť musí byť adresovaná Komisii ([187]). Žiadosť musí obsahovať všetky relevantné informácie, ktoré umožnia preukázať, že uvedenou zmenou nie je dotknuté právo spoločnosti využívať colnú sadzbu, ktorá sa na ňu uplatňuje. Ak zmenou názvu spoločnosti nie je dotknuté jej právo využívať colnú sadzbu, ktorá sa na ňu uplatňuje, v *Úradnom vestníku Európskej únie* sa uverejní nariadenie o zmene názvu.

(620) S cieľom minimalizovať riziko obchádzania súvisiace s rozdielom v colných sadzbách je potrebné prijať osobitné opatrenia, ktorými sa zabezpečí uplatňovanie individuálnych antidumpingových ciel. Uplatňovanie individuálnych antidumpingových ciel je možné len po predložení platnej obchodnej faktúry colným orgánom členských štátov. Faktúra musí spĺňať požiadavky stanovené v článku 1 ods. 3 tohto nariadenia. Až do predloženia takejto faktúry by mal dovoz podliehať antidumpingovému clu uplatniteľnému na „všetok ostatný dovoz s pôvodom v dotknutej krajine“.

(621) Hoci je predloženie tejto faktúry nevyhnutné na to, aby colné orgány členských štátov mohli na dovoz uplatňovať individuálne sadzby antidumpingového cla, nejde o jediný prvok, ktorý majú zohľadňovať. Colné orgány členských štátov totiž aj v prípade, že sa tovar predkladá s faktúrou spĺňajúcou všetky požiadavky stanovené v článku 1 ods. 3 tohto nariadenia, musia vykonať svoje zvyčajné kontroly a môžu si podobne ako vo všetkých ostatných prípadoch vyžiadať ďalšie doklady (prepravné doklady atď.), aby mohli overiť správnosť údajov uvedených vo vyhlásení a zabezpečiť, že následné uplatnenie nižšej colnej sadzby je odôvodnené v súlade s colnými predpismi.

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

([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: Trade-defence-complaints@ec.europa.eu.

(623) S cieľom zabezpečiť riadne presadzovanie antidumpingových ciel by sa antidumpingové clo na všetok ostatný dovoz s pôvodom v ČĽR nemalo vzťahovať iba na vyvážajúcich výrobcov, ktorí pri tomto prešetrovaní nespolupracovali, ale aj na výrobcov, ktorí počas obdobia prešetrovania nevyvážali do Únie.

(624) Vyvážajúci výrobcovia, ktorí v období prešetrovania nevyvážali dotknutý výrobok do Únie, by mali mať možnosť požiadať Komisiu, aby sa na nich vzťahovala sadzba antidumpingového cla pre spolupracujúce spoločnosti nezaradené do vzorky. Komisia by mala takejto žiadosti vyhovieť za predpokladu, že sú splnené tri podmienky. Nový vyvážajúci výrobca by musel preukázať, že: i) nevyvážal dotknutý výrobok do Únie počas OP; ii) nie je prepojený so žiadnym vyvážajúcim výrobcom, ktorý v OP dotknutý výrobok do Únie vyvážal, a iii) následne vyvážal dotknutý výrobok do Únie alebo prijal neodvolateľný zmluvný záväzok vyviezť do Únie značné množstvo tohto výrobku.

9. **REGISTRÁCIA**

(625) Ako sa uvádza v odôvodnení 3, Komisia zaviedla registráciu dovozu dotknutého výrobku. Registrácia sa zaviedla na účely prípadného retroaktívneho výberu ciel podľa článku 10 ods. 4 základného nariadenia.

(626) Keďže v tomto konaní neboli uložené predbežné opatrenia, podmienky týkajúce sa retroaktívneho uplatňovania konečného antidumpingového cla, ktoré sú uvedené v článku 10 ods. 4 základného nariadenia, splnené neboli.

(627) Po konečnom poskytnutí informácií navrhovateľ požiadal o retroaktívny výber ciel a tvrdil, že tieto clá neboli podmienené uplatnením predbežných opatrení a že boli splnené štyri podmienky stanovené v článku 10 ods. 4 písm. a) až d) základného nariadenia. Navrhovateľ tvrdil, že neexistuje žiadny predstaviteľný dôvod, prečo by mali byť predbežné opatrenia predpokladom retroaktívneho výberu ciel, ktorého hlavným účelom je zabrániť oslabeniu nápravného účinku opatrení, a odvolával sa na judikatúru Všeobecného súdu (T-749/16, Stemcor) ([188]), ktorá tento názor podporuje. Na druhej strane mnohé ďalšie strany, konkrétne spoločnosti Hankook, Kumho, združenie CRIA a spoločnosť Adine, v podaní tvrdili, že retroaktívny výber ciel je z právneho hľadiska vylúčený v prípade neexistencie predbežných opatrení, na ktoré sa jasne odkazuje v článku 10 ods. 4 základného nariadenia. Spoločnosť Adine tiež tvrdila, že bez predbežných opatrení pri neexistencii potrebných informácií, pokiaľ ide o možný rozpočet a časový rámec spätného výberu, boli hospodárske subjekty zbavené práva prijímať vyvážené a kvalifikované rozhodnutia. Napokon spoločnosť Adine tiež tvrdila, že neboli splnené ani podmienky na retroaktívny výber cla stanovené v článku 10 ods. 4 písm. d) základného nariadenia, a to podstatné zvýšenie dovozu.

(628) Komisia nesúhlasila s argumentáciou navrhovateľa a usúdila, že citovanou judikatúrou sa nepodporuje tvrdenie, že uloženie predbežných opatrení nie je podmienkou retroaktívneho výberu cla, keďže v prípade, ktorý bol predmetom konania pred Súdnym dvorom, boli na rozdiel od tohto prešetrovania predbežné opatrenia skutočne uložené a Súdny dvor sa touto otázkou nezaoberal. Prístup, ktorý navrhovateľ obhajoval, by navyše viedol k dlhším obdobiam retroaktívneho výberu cla v prípadoch bez predbežných opatrení v porovnaní s prípadmi s predbežnými opatreniami bez toho, aby bolo jasne uvedené, prečo by zákonodarca takéto rozlišovanie zamýšľal. Tvrdenie navrhovateľa sa preto zamietlo.

10. **ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA**

(629) Podľa článku 109 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ, Euratom) 2024/2509 ([189]), ak sa má v nadväznosti na rozsudok Súdneho dvora Európskej únie vrátiť určitá suma, sadzbou úroku, ktorý sa má zaplatiť, by mala byť sadzba, ktorú Európska centrálna banka uplatňuje na svoje hlavné refinančné operácie, uverejnená v sérii C *Úradného vestníka Európskej únie* v prvý kalendárny deň každého mesiaca.

([188]) Rozsudok Všeobecného súdu (druhá komora) z 8. mája 2019, Stemcor London a Samac Steel Supplies/Komisia, T-749/16, ECLI:EU:T:2019:310.

([189]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ, Euratom) 2024/2509 z 23. septembra 2024 o rozpočtových pravidlách, ktoré sa vzťahujú na všeobecný rozpočet Únie (Ú. v. EÚ 2024/2509, 26.9.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2509/oj).

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

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1

1. Ukladá sa konečné antidumpingové clo na dovoz nových pneumatík, z kaučuku, druhu používaného na: osobné motorové vozidlá (vrátane dodávkových a pretekárskych automobilov) a na autobusy alebo nákladné automobily s indexom zaťaženia nepresahujúcim 121 v súčasnosti patriacich pod číselné znaky KN 4011 10 00 a 4011 20 10 a s pôvodom v Čínskej ľudovej republike.

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

Krajina pôvodu	Spoločnosť	Konečné antidumpingové clo (v %)	Doplnkový kód TARIC
Čínska ľudová republika	Skupina Hankook: — Chongqing Hankook Tire Co., Ltd — Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd — Hankook Tire China Co., Ltd	4,3	88CO
Čínska ľudová republika	Shandong Yongsheng Rubber Group Co., Ltd	45,3	88CP
Čínska ľudová republika	Ostatné spolupracujúce spoločnosti uvedené v prílohe	24,4	Pozri prílohu
Čínska ľudová republika	Všetok ostatný dovoz s pôvodom v dotknutej krajine	45,3	8999

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

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

Článok 2

Prílohu uvedenú v článku 1 ods. 2 možno zmeniť tak, že sa doplní o nových vyvážajúcich výrobcov z Čínskej ľudovej republiky, pre ktorých sa stanoví primeraná vážená priemerná sadzba antidumpingového cla pre spolupracujúce spoločnosti nezaradené do vzorky. Nový vyvážajúci výrobca poskytne dôkazy, že: a) počas obdobia prešetrovania (od 1. januára 2024 do 31. decembra 2024) nevyvážal tovar opísaný v článku 1 ods. 1; b) nie je prepojený s vývozcom ani výrobcom, na ktorého sa vzťahujú opatrenia uložené týmto nariadením a ktorý mohol spolupracovať pri pôvodnom prešetrovaní, a c) po uplynutí obdobia prešetrovania skutočne vyvážal dotknutý výrobok alebo prijal neodvolateľný zmluvný záväzok vyviezť do Únie značné množstvo tohto výrobku.

Článok 3

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

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

V Bruseli 6. júla 2026

Za Komisiu
predsedníčka
Ursula VON DER LEYEN

PRÍLOHA

Ostatné spolupracujúce spoločnosti

Názov spoločnosti	Doplnkový kód TARIC
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

Názov spoločnosti	Doplnkový kód TARIC
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