Uradni list
Evropske unije

SL
Serija L

2026/1540

7.7.2026

IZVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2026/1540

z dne 6. julija 2026

o uvedbi dokončne protidampinške dajatve na uvoz novih pnevmatik iz gume za osebne avtomobile, avtobuse ali tovornjake z indeksom obremenitve do vključno 121 (v nadaljnjem besedilu: pnevmatike) s poreklom iz Ljudske republike Kitajske

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Uredbe (EU) 2016/1036 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 8. junija 2016 o zaščiti proti dampinškemu uvozu iz držav, ki niso članice Evropske unije ([1]) (v nadaljnjem besedilu: osnovna uredba), in zlasti člena 7 Uredbe,

po posvetovanju z državami članicami,

ob upoštevanju naslednjega:

1. POSTOPEK

1.1. Začetek

(1) Evropska komisija (v nadaljnjem besedilu: Komisija) je 21. maja 2025 na podlagi člena 5 osnovne uredbe začela protidampinško preiskavo v zvezi z uvozom novih pnevmatik iz gume za osebne avtomobile, avtobuse ali tovornjake z indeksom obremenitve do vključno 121 s poreklom iz Ljudske republike Kitajske (v nadaljnjem besedilu: zadevna država ali Kitajska ali LRK). Obvestilo o začetku je objavila v *Uradnem listu Evropske unije* ([2]) (v nadaljnjem besedilu: obvestilo o začetku).

(2) Komisija je preiskavo začela na podlagi pritožbe, ki jo je 7. aprila 2025 vložila koalicija proti nepoštenemu uvozu pnevmatik (v nadaljnjem besedilu: pritožnik). Pritožba je bila vložena v imenu industrije pnevmatik za osebne avtomobile in lahke tovornjake v Uniji v smislu člena 5(4) osnovne uredbe. Pritožba je vsebovala dokaze o dampingu in znatni škodi, ki je zaradi njega nastala, kar je zadostovalo za začetek preiskave.

1.2. Registracija

(3) Komisija je z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2025/1538 (v nadaljnjem besedilu: uredba o registraciji) ([3]) uvedla obvezno registracijo uvoza zadevnega izdelka.

1.3. Zainteresirane strani

(4) Komisija je v obvestilu o začetku zainteresirane strani pozvala, naj se ji javijo, če želijo sodelovati v preiskavi. Poleg tega je o začetku preiskave posebej obvestila pritožnike, druge znane proizvajalce Unije, znane proizvajalce izvoznike in kitajske organe, znane uvoznike, dobavitelje in uporabnike, trgovce in združenja, za katera je znano, da jih to zadeva, ter jih povabila k sodelovanju.

(5) Zainteresirane strani so imele možnost, da podajo pripombe glede začetka preiskave in zahtevajo zaslišanje pred Komisijo in/ali pooblaščencem za zaslišanje v trgovinskih postopkih.

([1]) UL L 176, 30.6.2016, str. 21, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1036/oj.
([2]) Obvestilo o začetku protidampinškega postopka za uvoz novih pnevmatik iz gume za osebne avtomobile, avtobuse ali tovornjake z indeksom obremenitve do vključno 121 s poreklom iz Ljudske republike Kitajske (UL C, C/2025/2778, 21.5.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2025/2778/oj).
([3]) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2025/1538 z dne 25. julija 2025 o obvezni registraciji uvoza novih pnevmatik iz gume za osebne avtomobile, avtobuse ali tovornjake z indeksom obremenitve do vključno 121 s poreklom iz Ljudske republike Kitajske (UL L, 2025/1538, 28.7.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/1538/oj).

(6) Opravljena so bila zaslišanja z družbo 4M Pro&Invest Sp. z o.o. (v nadaljnjem besedilu: 4M Pro&Invest), nepovezanim trgovcem z izdelkom v preiskavi, ter koalicijo uvoznikov pnevmatik za osebne avtomobile in lahke tovornjake (v nadaljnjem besedilu: koalicija uvoznikov), ki zastopa dva nepovezana uvoznika izdelka v preiskavi, in sicer družbi Deldo Autobanden NV (v nadaljnjem besedilu: Deldo) in Interpneu Handelsgesellschaft mbH (v nadaljnjem besedilu: Interpneu).

1.4. **Zahtevek za anonimnost**

(7) Več proizvajalcev Unije (pritožnikov ali podpornikov pritožbe) je zahtevalo anonimnost za celotno preiskavo, pri čemer so navedli, da obstaja tveganje znatnega škodljivega učinka v obliki povračilnih ukrepov. Komisija je menila, da so strani navedle tehtne razloge v smislu člena 19(1) osnovne uredbe, in tem družbam odobrila zaupno obravnavo njihove identitete.

(8) Drugi proizvajalci Unije, ki so se javili, anonimnosti niso zahtevali. Vendar je bilo treba glede na tveganje, da bi se identiteta proizvajalcev Unije, ki jim je bila odobrena anonimnost, ugotovila na podlagi sklepanja, anonimnost razširiti na proizvajalce Unije, ki so se javili, vendar anonimnosti niso zahtevali.

1.5. **Pripombe glede začetka preiskave**

(9) Številne strani so predložile pripombe glede pritožbe in začetka postopka.

(10) Dva nepovezana uvoznika, družbi Deldo in Interpneu, sta trdila, da je bila odprta različica pritožbe preveč redigirana in stranem ni omogočila, da bi v celoti ocenile škodo, ki jo zatrjujejo pritožniki. V zvezi s tem sta zahtevala, naj se v odprto različico pritožbe poleg indeksov vključijo tudi razponi ter odstotni delež celotne prodaje in dobička v EU na razred. Združenje kitajske gumarske industrije (v nadaljnjem besedilu: združenje CRIA) je trdilo, da zaradi pretirano zaupne obravnave podatkov industrije Unije, zlasti makrokazalnikov (proizvodnja, prodaja in tržni delež industrije Unije), ni moglo v celoti uveljavljati svoje pravice do obrambe.

(11) Združenje CRIA, družbi Deldo in Interpneu ter družba Giti Tyre Fujian Company Ltd. (v nadaljnjem besedilu: skupina GITI Group), proizvajalec izvoznik, so izpodbijali trditev, da je v pritožbi zadostno dokazana škoda, povzročena industriji Unije. Navedene zainteresirane strani so trdile, da škode ni bilo v prvem in drugem razredu, v zvezi s katerima je večina kazalnikov, kot so obseg prodaje, tržni delež in dobičkonosnost industrije Unije, ob koncu obdobja preiskave ostala stabilna ali se je celo izboljšala. Poleg tega so navedene štiri zainteresirane strani glede na to, da uvoza izdelkov prvega in drugega razreda iz Kitajske praktično ni, trdile, da škode, če je ta sploh nastala, ni mogel povzročiti kitajski uvoz.

(12) Združenje CRIA in skupina GITI Group sta nadalje trdila, da med razredi ni zamenljivosti/konkurence in da zato kitajski uvoz v tretjem razredu ni izvajal pritiska na zniževanje cen v višjih razredih.

(13) Kar zadeva informacije, ki so bile na voljo v nezaupni različici pritožbe, je Komisija menila, da indeksirani podatki odražajo trende podatkov, ki so bili predloženi zaupno, in zato izpolnjujejo merilo smiselnega povzetka. Poleg tega je menila, da pritožba vsebuje zadostne dokaze o škodi in vzročni zvezi za začetek preiskave, ki bi zajemala vse tri razrede. V zvezi s tem je pritožba pokazala, da so se obseg proizvodnje, zmogljivost in izkoriščenost zmogljivosti ter obseg prodaje pritožnikov nepovezanim strankam zmanjšali v vseh razredih, najbolj izrazito pa v tretjem razredu. Čeprav so se prodajne cene zvišale, je bilo to zvišanje nižje od stopnje zvišanja stroškov proizvodnje, zato se je dobičkonosnost zmanjšala v vseh treh razredih. Poleg tega je pritožba pokazala tudi, da je to znatno poslabšanje gospodarskega položaja pritožnikov sovpadlo z znatnim povečanjem obsega kitajskega uvoza, katerega cene so nelojalno nižale prodajne cene pritožnikov tako v zvezi s celotnim obsegom izdelka kot tudi ločeno v tretjem razredu, v katerem je skoncentrirana večina kitajskega uvoza. V pritožbi je pojasnjeno tudi, kako je potekala konkurence med razredi ter kako so uvoz in cene v nižjih razredih vplivali na višje razrede. Zgoraj navedeni dokazi so se v začetni fazi šteli za zadostne in so bili v veliki meri potrjeni s preiskavo. Te trditve so bile zato zavrnjene.

(14) Poleg tega so združenje CRIA, družbi Deldo in Interpneu ter skupini Hankook Group in GITI Group predložili dodatne pripombe glede različnih kazalnikov škode, neobstoja vzročne zveze in interesa Unije. Te so podrobneje opisane in obravnavane v oddelkih 4.6, 5 oziroma 7.

1.6. **Vzorčenje**

(15) Komisija je v obvestilu o začetku navedla, da bo morda izbrala vzorec zainteresiranih strani v skladu s členom 17 osnovne uredbe.

Vzorčenje proizvajalcev Unije

(16) Komisija je v obvestilu o začetku navedla, da je začasno izbrala vzorec proizvajalcev Unije. Vzorec je izbrala na podlagi reprezentativnosti v smislu obsega proizvodnje za vsak tržni segment (prvi, drugi in tretji razred) v obdobju med 1. januarjem in 31. decembrom 2024 ter v smislu geografskih lokacij. V vzorec so bili vključeni trije proizvajalci Unije. Vzorčeni proizvajalci Unije so predstavljali več kot 14,5 % ocenjenega celotnega obsega proizvodnje podobnega izdelka v Uniji. Komisija je zainteresirane strani pozvala, naj predložijo pripombe o začasnem vzorcu.

(17) Pripomb ni prejela, zato je bil začasni vzorec potrjen. Vzorec je bil reprezentativen za industrijo Unije.

Vzorčenje nepovezanih uvoznikov

(18) Da bi se Komisija lahko odločila, ali je vzorčenje potrebno, in da bi v tem primeru lahko izbrala vzorec, je nepovezane uvoznike pozvala, naj ji zagotovijo informacije, določene v obvestilu o začetku.

(19) Zahtevane informacije so predložili štirje nepovezani uvozniki (družbe Deldo, Delticon AG (v nadaljnjem besedilu: Decticon), Interpneu in 4M Pro&Invest), ki so se strinjali z vključitvijo v vzorec. Komisija je v skladu s členom 17(1) osnovne uredbe izbrala vzorec dveh nepovezanih uvoznikov (družb Deldo in Delticon) na podlagi največjega obsega uvoza zadevnega izdelka. V skladu s členom 17(2) osnovne uredbe so bila z vsemi znanimi zadevnimi uvozniki opravljena posvetovanja o izbiri vzorca.

(20) En proizvajalec izvoznik, družba Triangle Tyre Co., Ltd. (v nadaljnjem besedilu: Triangle Tyre), in družba 4M Pro&Invest sta predložila pripombe glede predlaganega vzorca. Obe strani sta trdili, da vzorčeni družbi nista reprezentativni za širšo populacijo uvoznikov, saj sta obe velika uvoznika, ki poslujeta z razmeroma nižjimi maržami, saj lahko izkoriščata večjo pogajalsko moč in ekonomijo obsega. Poleg tega so pri obeh družbah blagovne znamke v zasebni lasti pomemben del njunega prodajnega portfelja. Družba Triangle je poleg tega dodala, da vzorec ni reprezentativen, saj je eden od uvoznikov predvsem spletni distributer. Družba 4M Pro&Invest je navedla tudi, da imata oba uvoznika sedež v Zahodni Evropi in euroobmočju ter zato ne odražata ustrezno gospodarske stvarnosti raznolikega trga Unije. Nadalje je trdila, da bi morala biti vključena v vzorec, saj se uvršča med male in srednje družbe iz Vzhodne Evrope in se ukvarja z uvozom nišnih pnevmatik.

(21) Komisija je v odgovor na te trditve menila, da lahko vzorec izbere le iz razpoložljivega nabora nepovezanih uvoznikov, ki so predložili izpolnjen vprašalnik za izbor vzorca in so bili vsi (razen družbe 4M Pro&Invest) precej podobni, tj. veliki uvozniki s širokim portfeljem izdelkov, vključno z zasebnimi blagovnimi znamkami, ki poslujejo v Zahodni Evropi. V vzorec sta bila izbrana uvoznika z največjim obsegom uvoza, saj se je štelo, da sta najbolj reprezentativna v smislu obsega. Kar zadeva zahtevek družbe 4M Pro&Invest za vključitev v vzorec, je Komisija menila, da glede na specifičen portfelj izdelkov, ki jih uvaža ta družba in ga sestavljajo skoraj izključno nišne pnevmatike, ter na splošno zelo omejen obseg uvoza (ki je leta 2024 ustrezal manj kot 0,01 % obsega kitajskega uvoza) njena vključitev ne bi bistveno izboljšala reprezentativnosti vzorca in nikakor ne bi imela znatnega vpliva (teže) na ugotovitve v zvezi z nepovezanimi uvozniki.

(22) Komisija je po tem, ko je prejela obvestilo družbe Delticon, da ne bo predložila izpolnjenega vprašalnika, strani obvestila, da se je tega uvoznika odločila nadomestiti z naslednjim največjim uvoznikom v smislu obsega uvoza zadevnega izdelka, in sicer družbo Interpneu. Družbi Deldo in Interpneu sta nato Komisijo obvestili, da izpolnjenega vprašalnika ne bosta predložili.

(23) Kot je navedeno v uvodni izjavi 21, se je štelo, da družba 4M Pro&Invest ni reprezentativni uvoznik. Zato je Komisija ni pozvala, naj predloži izpolnjen vprašalnik.

Vzorčenje proizvajalcev izvoznikov

(24) Da bi se Komisija lahko odločila, ali je vzorčenje potrebno, in da bi v tem primeru lahko izbrala vzorec, je vse proizvajalce izvoznike iz LRK pozvala, naj ji zagotovijo informacije, določene v obvestilu o začetku. Poleg tega je predstavništvo Ljudske republike Kitajske pri Evropski uniji pozvala, naj opredeli morebitne druge proizvajalce izvoznike, ki bi lahko bili zainteresirani za sodelovanje v preiskavi, in/ali z njimi vzpostavi stik.

(25) Zahtevane informacije je predložilo skupno 51 proizvajalcev izvoznikov ali skupin proizvajalcev iz zadevne države in se strinjalo z vključitvijo v vzorec. Komisija je v skladu s členom 17(1) osnovne uredbe izbrala vzorec dveh skupin na podlagi največjega reprezentativnega obsega izvoza v Unijo, ki bi ga bilo mogoče ustrezno preiskati v razpoložljivem času. V skladu s členom 17(2) osnovne uredbe so bila z vsemi znanimi zadevnimi proizvajalci izvozniki in organi zadevne države opravljena posvetovanja o izbiri vzorca.

(26) Vzorec je bil sestavljen iz družbe Shandong Yongsheng Rubber Group Co., Ltd. (v nadaljnjem besedilu: Shandong Yongsheng) in skupine Hankook Group, ki sta na podlagi informacij, prejetih v fazi vzorčenja, predstavljali 21,7 % ocenjene celotne količine izvoza pnevmatik iz Ljudske republike Kitajske v Unijo v obdobju preiskave. Pripombe glede vzorca so predložili pritožnik, združenje CRIA in šest proizvajalcev izvoznikov ali skupin proizvajalcev izvoznikov – družbi Cheng Shin Tire and Rubber Co., Ltd. in Cheng Shin Rubber Ind., Ltd. (v nadaljnjem besedilu: skupina Cheng Shin Group), skupini GITI Group in Hankook Group, družba Kumho Tire Co., Inc. (v nadaljnjem besedilu: Kumho), družba Qingdao Nexen Tire Corporation (v nadaljnjem besedilu: Nexen) ter družba Triangle Tyre.

(27) Zainteresirane strani so večinoma predložile pripombe glede reprezentativnosti vzorca v zvezi z razdelitvijo trga na različne segmente (v nadaljnjem besedilu: razredi) ([4]), pet nevzorčenih proizvajalcev izvoznikov ali skupin proizvajalcev izvoznikov pa je zahtevalo, naj se jih doda v vzorec ali se jim odobri individualna preiskava.

(28) Pritožnik je trdil, da je bilo več kot 90 % kitajskega uvoza v Unijo pnevmatik tretjega razreda (segment cenovno ugodnih pnevmatik) in da je bilo le manj kot 10 % pnevmatik prvega ali drugega razreda, ki jih proizvaja skupina Hankook Group ([5]). Trdil je, da je bil uvoz v prvem ali drugem razredu prekomerno zastopan, saj je bil delež skupine Hankook Group v vzorcu med 50 % in 60 %, zato vzorec ni bil reprezentativen za celotni uvoz iz Kitajske v smislu tržnih segmentov in povprečne cene. Pritožnik je nadalje trdil, da morajo biti v skladu s sodbo Sodišča v zadevi *Fliesen-Zentrum* povprečne uvozne cene za vsako vrsto izdelka čim bližje povprečni ceni uvoza zadevnega izdelka v Unijo in da bi moral uvoz čim bolj odražati pritisk na cene, ki ga je utrpela industrija Unije ([6]). Trdil je, da stopnje škode in dampinga, ki temeljijo na sedanjem vzorcu, ne bi odpravile škode, povzročene industriji Unije. Pozval je, naj se skupina Hankook Group odstrani iz vzorca in nadomesti z drugim proizvajalcem. Pritožnik je poleg tega ugotovil, da so bili sporočeni podatki o obsegu uvoza, proizvodnji in domači prodaji družbe Shandong Yongsheng morda navedeni napačno in da bi morala Komisija v tem primeru družbo izključiti iz vzorca.

([4]) Glej oddelek 2.4.1 o segmentaciji trga Unije.

([5]) V preiskavi je bilo ugotovljeno, da pnevmatike skupine Hankook Group spadajo v drugi in tretji razred, glej oddelek 2.4.2 v nadaljevanju.

([6]) Sodba Sodišča z dne 10. septembra 2015 (predlog za sprejetje predhodne odločbe), *Fliesen-Zentrum Deutschland/Hauptzollamt Regensburg*, C-687/13, ECLI:EU:C:2015:573, točka 88.

(29) Združenje CRIA je trdilo, da glede na raznolikost pnevmatik, ki jih proizvajajo in izvažajo kitajski proizvajalci, različne prodajne poti in segmentacijo trga vzorec, sestavljen iz le dveh družb od skupno 56 kitajskih proizvajalcev izvoznikov, ki so predložili obrazce za vzorčenje, ni reprezentativen. Trdilo je, da vzorec, ki predstavlja le 21,7 % celotne količine izvoza, ni dovolj reprezentativen za položaj kitajskih proizvajalcev izvoznikov in da bi morala Komisija vzorec razširiti tako, da bi mu dodala dve družbi. Navedlo je, da je imela Komisija dovolj časa za razširitev vzorca ter da bi morala upoštevati in sprejeti tudi zahtevke za individualno stopnjo dampinga.

(30) Skupina Cheng Shin Group je menila, da je vzorec, ki predstavlja 21,7 % ocenjenega celotnega obsega izvoza, premajhen, nesorazmeren in nereprezentativen za kitajski uvoz v Unijo. Trdila je, da bi po njenem mnenju njena vključitev v takratni fazi postopka, ko je bilo na voljo dovolj časa in kadrovskih virov za preučitev dodatne družbe, povečala reprezentativnost vzorca. V nasprotju z večino kitajskih proizvajalcev namreč (i) proizvaja pod lastnimi blagovnimi znamkami (Maxxis in CST), (ii) dobavlja na trg originalne opreme, ki vključuje družbe, kot so BMW, Volkswagen in PSA, (iii) vlaga znatna sredstva v raziskave in razvoj ter (iv) kupuje naravni in sintetični kavčuk neposredno od virov zunaj Kitajske, zato izkrivljanja ne vplivajo na njene proizvodne vložke. Trdila je tudi, da bi njena vključitev v vzorec izboljšala pokritost segmenta, saj proizvaja pnevmatike, za katere je splošno priznano, da spadajo v segment višjega razreda.

(31) Skupina GITI Group je menila, da bi morala biti kot eden največjih, če ne največji proizvajalec, dejaven v drugem razredu na Kitajskem, vključena v vzorec proizvajalcev izvoznikov. Oskrbuje tako segment trga originalne opreme kot poprodajni segment (nadomestnih pnevmatik), znaten delež vhodnih materialov pridobiva na mednarodnih trgih, upošteva uredbo o proizvodih, ki ne povzročajo krčenja gozdov, in je že sodelovala pri preiskavi v zvezi z *nekaterimi pnevmatikami za avtobuse ali tovornjake* ([7]), kar bi olajšalo sedanje upravljanje in zmanjšalo upravno breme Komisije. Skupina GITI Group se je sklicevala tudi na zadevo *Fliesen-Zentrum* in trdila, da bi morala Komisija izbrati vzorec, ki bi zagotavljal, da so povprečne uvozne cene za vsako vrsto izdelka čim bližje dejanskemu povprečju, in da v tem primeru vzorec ni vključeval družb, dejavnih v drugem razredu. Sklicevala se je tudi na preiskavo v zvezi s *sončnimi paneli* ([8]), v kateri je Komisija v vzorec izvoznikov izrecno vključila največje proizvajalce vsake vrste zadevnega izdelka, in na preiskavo v zvezi z *biodizlom* ([9]), v kateri je Komisija vključila dodatno družbo, da bi izboljšala reprezentativnost kitajskega uvoza glede na nabor izdelkov industrije Unije ter olajšala primerjavo med uvoznimi cenami in cenami Unije. Nadalje je trdila, da Komisija ni mogla ugotoviti nelojalnega nižanja prodajnih in ciljnih cen po posameznih tržnih segmentih, saj je izključila družbe, dejavne v drugem razredu, ter da bi bila zaradi dejstva, da je približno 25 % industrije Unije dejavne v drugem razredu, vsaka ugotovitev glede stanja industrije Unije in vpliva kitajskega uvoza neizogibno omajana.

(32) Skupina Hankook Group je menila, da vzorec ustrezno odraža segmentacijo trga. Ni se strinjala s trditvami pritožnika, da bi jo bilo treba izključiti iz vzorca. Trdila je, da mora v skladu z osnovno uredbo vzorec kot celota odražati gospodarske in trgovinske razmere proizvajalcev izvoznikov, ne pa, da bi morala vsaka posamezna družba natančno odražati tržno realnost izvoznikov pnevmatik za osebne avtomobile in lahke tovornjake iz Kitajske. Zato vključitev skupine Hankook Group v vzorec natančno odraža dejansko stanje na trgu. Drugič, ker obseg izdelka

([7]) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2018/1690 z dne 9. novembra 2018 o uvedbi dokončnih izravnalnih dajatev na uvoz nekaterih novih ali protektiranih pnevmatik iz gume, ki se uporabljajo za avtobuse ali tovornjake, z indeksom obremenitve nad 121, s poreklom iz Ljudske republike Kitajske in spremembi Izvedbene uredbe (EU) 2018/1579 o uvedbi dokončne protidampinške dajatve in dokončnem pobiranju začasne dajatve, uvedene na uvoz nekaterih novih ali protektiranih pnevmatik iz gume, ki se uporabljajo za avtobuse ali tovornjake, z indeksom obremenitve nad 121, s poreklom iz Ljudske republike Kitajske ter o razveljavitvi Izvedbene uredbe (EU) 2018/163 (UL L 283, 12.11.2018, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2018/1690/oj).

([8]) Izvedbena uredba Sveta (EU) št. 1239/2013 z dne 2. decembra 2013 o uvedbi dokončne izravnalne dajatve na uvoz fotonapetostnih modulov iz kristalnega silicija in njihovih ključnih sestavnih delov (tj. celic) s poreklom iz Ljudske republike Kitajske ali ki so od tam poslani (UL L 325, 5.12.2013, str. 66, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2013/1239/oj), uvodna izjava 12.

([9]) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2024/2163 z dne 14. avgusta 2024 o uvedbi začasne protidampinške dajatve na uvoz biodizla s poreklom iz Ljudske republike Kitajske (UL L, 2024/2163, 16.8.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/2163/oj), uvodna izjava 14.

vključuje izdelke prvega, drugega in tretjega razreda, je skupina Hankook Group menila, da je upravičeno, da je Komisija izbrala proizvajalce, ki pnevmatike prodajajo v segmentih, ki niso segmenti tretjega razreda, sicer bi bil obseg izdelka omejen na tretji razred. Tretjič, menila je, da družba Kumho in skupina GITI Group izvažata pnevmatike drugega razreda v Unijo in da zato delež drugega razreda presega 20 % celotnega uvoza. Poleg tega je trdila, da izjava Sodišča v zadevi *Fliesen-Zentrum*, da bi moral vzorec „kolikor je mogoče natančno odraža[ti] cenovni pritisk na industrijo Unije“, ne pomeni, da bi bilo treba izbrati le družbe z najnižjimi cenami, kot trdi pritožnik, saj bi se z izključitvijo višjih cen cenovni pritisk umetno povečal. Zato je trdila, da mora ostati v vzorcu.

(33) Družba Kumho je trdila, da vzorec ne predstavlja niti največjega reprezentativnega obsega izvoza, ki bi ga bilo mogoče ustrezno preiskati v razpoložljivem času, niti značilnosti trga pnevmatik, ki je razdrobljen. Po njenem mnenju je treba v vzorcu upoštevati zlasti tržne segmente (razrede) in razlike v cenah. Poudarila je, da je vzorec v preiskavi v zvezi z *nekaterimi pnevmatikami za avtobuse in tovornjake* predstavljal 37 % izvoza. Menila je tudi, da bi lahko bil 21,7-odstotni delež uvoza vzorčenih proizvajalcev izvoznikov precenjen, saj so vzorčene družbe obseg svojega izvoza morda napihnile. Sklicevala se je na sodbo v zadevi *Fliesen-Zentrum* in trdila, da bi moral dokončni vzorec zajemati uvoz po cenah, ki odražajo povprečne uvozne cene. Zato bi bilo treba vzorec razširiti, da bi odražal dejansko stanje na trgu in omogočil natančno določitev protidampinške dajatve za „vse druge družbe“. Družba Kumho je nadalje menila, da je primerna družba za vključitev v vzorec, ki predstavlja drugi razred, saj se njena cenovna politika razlikuje od cenovne politike skupine Hankook Group in družbe Shandong Yongsheng. Menila je, da bi njena vključitev v vzorec povečala reprezentativnost in ne bi pomenila dodatnega bremena glede na njeno preprosto podjetniško strukturo.

(34) Družba Nexen je trdila, da predlagani vzorec ne odraža v zadostni meri razdelitve trga v razrede ter da so med segmenti pomembne razlike v smislu razvoja izdelkov, proizvodnih procesov, nadzora kakovosti, tržnih strategij in cen. Trdila je, da bi jo bilo treba vključiti v vzorec, saj je ena od 20 največjih svetovnih proizvajalcev pnevmatik in oskrbuje tako trg originalne opreme kot tudi trg nadomestnih pnevmatik. Kot članica Evropskega združenja proizvajalcev pnevmatik in gume (v nadaljnjem besedilu: združenje ETRMA) in ker ima proizvodne obrate v Uniji, nima razloga, da bi delovala v nasprotju z interesom Unije, poleg tega redno pregleduje svojo strategijo oblikovanja cen, da bi preprečila izkrivljanje trga ali damping.

(35) Družba Triangle Tyre je trdila, da ima vsaka od vzorčenih družb drugačen poslovni model in da je Komisija v drugih preiskavah v vzorec vključila tri družbe. Nadalje je poudarila, da je trg zadevnega izdelka edinstven trg z različnimi tržnimi segmenti (razredi) in da bi jo bilo treba dodati v vzorec, saj bi glede na to, da se njen poslovni model razlikuje od poslovnega modela vzorčenih družb, ta bil bolj reprezentativen.

(36) Komisija je preučila vse pripombe, ki so jih predložile različne strani.

(37) Prvič, Komisija je opozorila, da je v obvestilu z dne 3. junija 2025 strani obvestila, da je merilo za izbiro vzorca obseg izvoza v Unijo. Ker sta bili v vzorec vključeni družbo z največjim obsegom izvoza v Unijo, tj. skupine Hankook Group in družbe Shandong Yongsheng, vzorec zajema dva tržna segmenta, saj je skupina Hankook Group dejavna tako v drugem kot tudi v tretjem razredu. Ker na podlagi informacij iz pritožbe in kot je bilo potrjeno med preiskavo, uvoza pnevmatik prvega razreda v Unijo ni bilo, vzorec tako v največji možni meri zajema različne razrede.

(38) Drugič, družbi, od katerih je ena velika skupina, predstavljata največje število družb, ki jih je Komisija lahko preiskala v razpoložljivem času. Zato je Komisija ponovno poudarila, da merila, uporabljena za izbiro vzorca, temeljijo na največjem reprezentativnem obsegu izvoza v Unijo v obdobju preiskave, ki ga je v skladu s členom 17(1) osnovne uredbe mogoče ustrezno preučiti v razpoložljivem času.

(39) Nazadnje je Komisija opozorila, da ima še vedno diskrecijsko pravico, da sprejme končno odločitev o tem, koliko družb, ki jih je treba preiskati, bo izbrala in katere vrste izdelkov bo zajela, in sicer glede na okoliščine posameznega primera. Zato dejstvo, da je bil v drugih preiskavah oblikovan večji vzorec, v tem primeru ni pomembno.

(40) Glede na informacije iz pritožbe je industrija Unije prisotna v vseh razredih, pri čemer je prodaja v prvem razredu večja od prodaje v drugem in tretjem razredu skupaj. Predlagani vzorec zajema izdelke obeh razredov, ki jih Kitajska proizvaja in izvaža v Unijo, zato je v njem v največji možni meri upoštevan uvoz, ki je tesno konkurira pnevmatikam, ki jih proizvaja in prodaja industrija Unije. Zato je Komisija sklenila, da vzorec zadostno odraža različne vrste izdelka, izvožene v Unijo, in segmentacijo trga po razredih.

(41) V zvezi s sklicevanjem na zadevo *Fliesen-Zentrum* in argumenti, da mora vzorec odražati povprečno ceno uvoza v Unijo, je Komisija najprej opozorila, da se sklicevanje na povprečne cene nanaša na primerjavo povprečnih cen iste vrste izdelkov, ne pa povprečje vseh izdelkov (in v tem primeru vseh razredov). To pomeni, da bo vsaka primerjava za namene izračunov nelojalnega nižanja prodajnih in ciljnih cen odražala vrsto izdelka in razred. Kljub temu so glede na informacije, predložene v izpolnjenih vprašalnikih za vzorčenje, povprečne cene vzorčenih družb blizu povprečni ceni uvoza v Unijo.

(42) Komisija je opozorila tudi, da je treba odločitev o tem, ali je bilo dovolj časa za vključitev drugega proizvajalca izvoznika v vzorec ali ne, oceniti glede na posebne okoliščine posamezne preiskave. V tem primeru je ena od dveh vzorčenih družb – skupina Hankook Group – skupina, sestavljena iz treh proizvodnih subjektov in velikega števila povezanih strani. Zato glede na velikost družb in število povezanih strani, ki jih je bilo treba preiskati, ni bilo dovolj časa, da bi v vzorec vključili še enega proizvajalca izvoznika ali še eno skupino proizvajalcev izvoznikov. Ker je vzorec na podlagi informacij, ki so bile na voljo v fazi vzorčenja, zajemal 21,7 % obsega uvoza v Unijo, je zajemal reprezentativen obseg uvoza v Unijo. Komisija je zato menila, da vključitev tretje družbe v vzorec ni potrebna.

(43) Na podlagi navedenega je Komisija zavrnila trditve in potrdila predlagani vzorec.

1.7. **Individualna preiskava**

(44) Šest (skupin) proizvajalcev izvoznikov iz LRK je zahtevalo individualno preiskavo na podlagi člena 17(3) osnovne uredbe. Komisija je preučila zahtevke in sklenila, da jih ni mogoče sprejeti – preiskava zgolj dveh vzorčenih družb je že vključevala oceno/preverjanje štirih proizvodnih subjektov in več kot petnajstih povezanih družb v Uniji. Ker so nekateri od teh dodatnih proizvajalcev ali skupin proizvajalcev sestavljeni iz več proizvajalcev in velikega števila povezanih strani, vključenih v proizvodnjo in prodajo izdelka v preiskavi, bi število družb, ki bi jih bilo treba preveriti, naraslo na približno 30. Zato vključitev šestih (skupin) družb, ki so zahtevale individualno preiskavo, v razpoložljivem času ne bi bila izvedljiva. Zahtevkom zato ni bilo mogoče ugoditi.

(45) Po dokončnem razkritju je skupina Cheng Shin Group trdila, da je imela Komisija med razkritjem odločitve o neuvedbi začasnih ukrepov in dokončnim razkritjem dovolj časa za preiskavo družb, ki so zahtevale individualno preiskavo. Komisija je potrdila, da bi bila glede na elemente iz uvodne izjave 44, ki jih skupina Cheng Shin Group ni izpodbijala, in obsežno preiskovalno delo, ki je bilo opravljeno med razkritjem odločitve o neuvedbi začasnih ukrepov in dokončnim razkritjem, individualna preiskava nevzorčenih proizvajalcev izvoznikov preveč obremenjujoča in bi onemogočila pravočasen zaključek preiskave. Trditev je bila zato zavrnjena.

1.8. **Izpolnjeni vprašalniki in preveritveni obiski**

(46) Komisija je vladi Ljudske republike Kitajske (v nadaljnjem besedilu: kitajska vlada) poslala vprašalnik o obstoju znatnih izkrivljanj v LRK v smislu člena 2(6a), točka (b), osnovne uredbe.

(47) Poleg tega je pritožnik v pritožbi za zadevni izdelek predložil zadostne dokaze o izkrivljanju cen surovin v LRK. Kot je bilo napovedano v obvestilu o začetku, je preiskava zajemala to izkrivljanje na trgu surovin, da bi se ugotovilo, ali naj se za LRK uporabijo določbe členov 7(2a) in 7(2b) osnovne uredbe. Komisija je zato kitajski vladi poslala dodatne vprašalnike v zvezi s tem.

(48) Komisija je vprašalnike poslala dvema vzorčenima skupinama proizvajalcev izvoznikov in trem vzorčenim proizvajalcem Unije. Vsi vprašalniki so bili na dan začetka preiskave na voljo tudi na spletu ([10]). V preiskavi se je javilo več uporabnikov, vendar je pisno stališče predložil le eden od njih, in sicer družba Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o (v nadaljnjem besedilu: Hyundai). Izpolnjenega vprašalnika ni predložil noben uporabnik ali uvoznik.

(49) Komisija je zbrala in preverila vse informacije, ki so se ji zdele potrebne za ugotovitev o obstoju dampinga in nastali škodi ter za opredelitev interesa Unije. Preveritveni obiski v skladu s členom 16 osnovne uredbe so bili opravljeni v prostorih naslednjih družb:

proizvajalci Unije:

— družba G,

— družba I,

— družba T;

proizvajalci izvozniki iz LRK:

— Shandong Yongsheng Rubber Group Co., Ltd.,

— skupina Hankook Group, sestavljena iz:

  — Chongqing Hankook Tire Co., Ltd. (v nadaljnjem besedilu: CHKT),

  — Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd. (v nadaljnjem besedilu: JHKT),

  — Hankook Tire China Co., Ltd. (v nadaljnjem besedilu: HKTC);

  sedež skupine Hankook Group v Koreji:

  — Hankook Tire and Technology Co., Ltd.;

  trgovci iz Evrope:

  — Hankook España S.A. (v nadaljnjem besedilu: HES),

  — Hankook France S.A.R.L. (v nadaljnjem besedilu: HSF),

  — Hankook Reifen Deutschland GmbH (v nadaljnjem besedilu: HKRD),

  — Hankook Tire Italia S.R.L. (v nadaljnjem besedilu: HIS).

1.9. **Obdobje preiskave in obravnavano obdobje**

(50) Preiskava dampinga in škode je zajemala obdobje od 1. januarja 2024 do 31. decembra 2024 (v nadaljnjem besedilu: obdobje preiskave). Preučitev trendov, pomembnih za oceno škode, je zajemala obdobje od 1. januarja 2021 do konca obdobja preiskave (v nadaljnjem besedilu: obravnavano obdobje).

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

1.10. **Neuvedba začasnih ukrepov**

(51) V skladu s členom 7(1) osnovne uredbe je bil rok za uvedbo začasnih ukrepov 20. januar 2026. Komisija je 18. decembra 2025 v skladu s členom 19a(2) osnovne uredbe zainteresirane strani obvestila, da ne namerava uvesti začasnih ukrepov.

1.11. **Nadaljnji postopek**

(52) Komisija je nadaljevala zbiranje in preverjanje vseh informacij, ki so bile po njenem mnenju potrebne za dokončne ugotovitve.

(53) Komisija je 27. aprila 2026 vse zainteresirane strani obvestila o bistvenih dejstvih in premislekih, na podlagi katerih je nameravala uvesti dokončno protidampinško dajatev (v nadaljnjem besedilu: dokončno razkritje). Za vse strani je bil določen rok, v katerem so lahko predložile pripombe k dokončnemu razkritju.

(54) Združenje CRIA je 30. aprila 2026 zahtevalo posredovanje pooblaščenca za zaslišanje, da bi se mu odobrilo podaljšanje roka za predložitev pripomb glede dokumenta o splošnem razkritju. Pooblaščenec za zaslišanje je zahtevek nemudoma preučil in združenje CRIA obvestil o svoji odločitvi, da ga zavrne. Upošteval je zakonske roke za dokončanje te preiskave ter pretehtal ukrepe, ki so bili še vedno potrebni za zaključek preiskave, in vse druge elemente, ki jih je izpostavilo združenje CRIA, vendar niso pomenili izjemnih okoliščin ali utemeljenega razloga.

(55) Ker so bile zaradi nekaterih pripomb, prejetih po dokončnem razkritju, popravljene administrativne napake pri izračunu cen CIF in podatkov o stroških proizvajalcev Unije ter ker je Komisija popravila stopnjo PSU-stroškov, da bi določila neizkrivljene in razumne PSU-stroške ter dobiček, ki vplivajo na stopnje dampinga, nelojalnega nižanja prodajnih cen in škode, je 26. maja 2026 vsem zainteresiranim stranem poslala dodatno dokončno razkritje (v nadaljnjem besedilu: dodatno dokončno razkritje).

(56) Po dokončnem razkritju so pripombe predložili skupina Cheng Shin Group, združenje CRIA, skupini GITI Group in Hankook Group, družbi Kumho in Shandong Yongsheng, pritožnik, uvoznika/distributerja, in sicer družba Vannetukku Oy (v nadaljnjem besedilu: Vannetukku) in družba Otto Just Gmbh & Co (v nadaljnjem besedilu: Otto Just), koalicija uvoznikov pnevmatik za osebne avtomobile in lahke tovornjake, družba Mileage Tyres in Asociacion Nacional de Distribuidores e Importadores de Neumaticos (v nadaljnjem besedilu: Adine), združenje uvoznikov in distributerjev pnevmatik v Španiji, in družba Hyundai. Po dodatnem dokončnem razkritju so pripombe predložili skupina Hankook Group, družbi Kumho in Shandong Yongsheng ter pritožnik. Te pripombe so obravnavane v ustreznih oddelkih v nadaljevanju.

(57) Komisija je opravila zaslišanja z združenjem CRIA, pritožnikom, skupinama GITI Group in Hankook Group ter družbami Kumho, Shandong Yonsgheng in Vannetukku. Po dodatnem dokončnem razkritju je bilo opravljeno zaslišanje z družbo Shandong Yongsheng.

(58) Združenje CRIA je v svojih pripombah glede dokončnega razkritja navedlo, da rok, določen za predložitev pripomb glede dokončnih ugotovitev, ne zadostuje za predložitev smiselnih pripomb. Komisija se je v zvezi s tem sklicevala na sklepe pooblaščenca za zaslišanje in opozorila, da glede na časovni okvir postopka podaljšanja roka ni bilo mogoče odobriti. Desetdnevni rok je bil skladen tudi s členom 20(5) osnovne uredbe. Komisija je zato trditev zavrnila.

(59) Družba Shandong Yongsheng je v svojih pripombah po dodatnem dokončnem razkritju trdila, da je Komisija kršila člen 20(5) osnovne uredbe in njeno pravico do obrambe, saj po dokončnem razkritju ni obravnavala vseh pripomb zainteresiranih strani. Med zaslišanjem je dodala, da bi morala Komisija izdati novo dodatno razkritje, v katerem bi obravnavala analizo vzročnosti, izbiro reprezentativne države in hiperinflacijo v Turčiji. Komisija je opozorila, da se dodatno dokončno razkritje nanaša le na spremembe, ki so vplivale na izračun dampinga in škode, vendar je, kot je podrobneje opisano v ustreznih oddelkih v nadaljevanju, v svojih končnih premislekih ustrezno upoštevala in obravnavala vse pripombe, predložene po dokončnem in dodatnem dokončnem razkritju. Ta trditev je bila zato zavrnjena.

2. IZDELEK V PREISKAVI, ZADEVNI IZDELEK IN PODOBNI IZDELEK

2.1. Izdelek v preiskavi

(60) Izdelek v preiskavi so nove pnevmatike iz gume za osebne avtomobile (vključno za motorna vozila tipa „karavan“ in dirkalne avtomobile) ter avtobuse ali tovornjake z indeksom obremenitve do vključno 121, ki se trenutno uvrščajo pod oznaki KN 4011 10 00 in 4011 20 10 (v nadaljnjem besedilu: izdelek v preiskavi). Ti izdelki se običajno imenujejo pnevmatike za osebne avtomobile oziroma lahke tovornjake.

(61) Pnevmatike za osebne avtomobile in lahke tovornjake so izdelane iz istih surovin, in sicer naravnega in sintetičnega kavčuka, industrijskih saj, razteznega olja, raznih kemikalij (antioksidantov, pospeševalcev), jekla (za pasove in žico noge) in tekstila (rajonskih, najlonskih, poliestrskih in aramidnih vlaken).

(62) Glavne faze proizvodnega procesa so: (i) mešanje glavnih surovin; (ii) ekstrudiranje in kalandriranje; (iii) izdelava surove pnevmatike; (iv) vulkanizacija in (v) končni pregled (merjenje, preizkušanje).

(63) Izdelek v preiskavi zajema veliko različnih pnevmatik v smislu vrste in velikosti, ki imajo vse indeks obremenitve pod 121. Običajno so nameščene na manjša vozila, kot so osebni avtomobili in lahki tovornjaki ali priklopna vozila.

2.2. Zadevni izdelek

(64) Zadevni izdelek je izdelek v preiskavi s poreklom iz Kitajske, ki se trenutno uvršča pod oznaki KN 4011 10 00 in 4011 20 10.

2.3. Podobni izdelek

(65) Preiskava je pokazala, da imajo naslednji izdelki enake osnovne fizikalne, kemične in tehnične lastnosti ter so namenjeni enaki osnovni uporabi:

— zadevni izdelek, kadar se izvaža v Unijo;

— izdelek v preiskavi, ki se proizvaja in prodaja na domačem trgu LRK; ter

— izdelek v preiskavi, ki ga v Uniji proizvaja in prodaja industrija Unije.

(66) Komisija se je odločila, da so ti izdelki zato podobni izdelki v smislu člena 1(4) osnovne uredbe.

2.4. Trditve glede obsega izdelka

(67) Številne strani so predložile stališča, v katerih so zahtevale izključitev različnih vrst pnevmatik.

(68) Družba 4M Pro&Invest je trdila, da bi bilo treba zasilne pnevmatike (imenovane tudi zasilne rezervne pnevmatike manjše velikosti ali kompaktne pnevmatike) in pnevmatike za nepogonske osi izključiti iz obsega izdelka, saj se v primerjavi s standardnimi pnevmatikami za osebne avtomobile in lahke tovornjake bistveno razlikujejo tako po fizikalnih in tehničnih lastnostih kot po predvideni uporabi. Zlasti je trdila, da se za zasilne pnevmatike uporabljajo različne zahteve glede označevanja, da so manjše in ožje s plitvejšo tekalno plastjo ter da imajo pogosto omejitve v smislu največje razdalje in hitrosti (običajno 80 km/h). V zvezi s pnevmatikami za nepogonske osi je trdila, da imajo v nasprotju z izdelkom v preiskavi te manjši premer platišča (manj kot 15 palcev), drugačno globino in vzorec tekalne plasti ter specifične oznake, hitrostne razrede (največ 140 km/h ali med 80 in 100 km/h) in polnilni

tlak. Trdila je tudi, da so te različne značilnosti povezane s specifičnimi nameni, zato zasilne pnevmatike in pnevmatike za nepogonske osi niso zamenljive s standardnimi pnevmatikami za osebne avtomobile in lahke tovornjake. Poleg tega je dodala, da industrija Unije teh pnevmatik ne proizvaja, vsaj ne v potrebnih količinah, zlasti na trgu nadomestnih pnevmatik. Nazadnje je dodala tudi, da so bila v zadevi v zvezi s *kolesi* ([11]) kolesa s premerom platišča, ki ne presega 16 palcev, in jih ne proizvaja industrija Unije, izključena iz obsega izdelka.

(69) Družba Hyundai je pozvala, naj se iz obsega izdelka izključijo zasilne pnevmatike, proizvedene s tehnologijo diagonalne konstrukcije. Po njenih navedbah jih industrija Unije ne proizvaja, zato ji niso mogle povzročiti škode. Zato bi dajatve neupravičeno škodovale proizvajalcem avtomobilov in končnim uporabnikom.

(70) Skupina Hankook Group se je poleg tega zavzemala za izključitev zasilnih pnevmatik, saj se te izrazito razlikujejo od standardnih pnevmatik (so manjše, lažje, imajo omejen oprijem, enostavnejšo zasnovo tekalne plasti, nižje omejitve hitrosti (največ 30–50 km/h) in so namenjene za kratke razdalje (med 50 in 100 miljami)). Dodala je, da imajo te pnevmatike drugačne vtisnjene oznake ter da so stroški njihove proizvodnje na splošno nižji od stroškov proizvodnje standardnih pnevmatik za osebne avtomobile in lahke tovornjake. Na podlagi teh značilnosti je trdila, da zasilne pnevmatike niso zamenljive s standardnimi pnevmatikami za osebne avtomobile in lahke tovornjake.

(71) Družba Otto Just GmbH & Co (v nadaljnjem besedilu: Otto Just), nepovezani uvoznik, specializiran za dobavo originalne opreme proizvajalcem v industriji priklopnih vozil, je trdila, da bi bilo treba pnevmatike za nepogonske osi izključiti. Poudarila je, da so pnevmatike za nepogonske osi običajno manjše (velikosti od 8 do 15 palcev) in imajo visok indeks obremenitve, industrija Unije pa nima zadostnih zmogljivosti za zadovoljitev potreb tega tržnega segmenta. Protidampinški ukrepi bi zato povzročili pomanjkanje dobave in prizadeli proizvajalce priklopnih vozil, ki so večinoma mala in srednja podjetja.

(72) Družba Vannetukku je trdila, da bi bilo treba pnevmatike z belo bočnico (nameščene na starih avtomobilih (zbirateljskih primerkih), prvič registriranih pred letom 1980) s širino vsaj 40 mm izključiti iz obsega izdelka. Po njenih navedbah so dražje od standardnih pnevmatik za osebne avtomobile in lahke tovornjake ter jih industrija Unije ne proizvaja, zato industriji Unije niso mogle povzročiti škode. Trdila je tudi, da se v nasprotju s trditvijo proizvajalcev Unije te pnevmatike razlikujejo od pnevmatik za starodobnike.

(73) Poleg tega so številne zainteresirane strani (B.I.S. Srl, skupina Baltityre Group ter družbeBronson Wheels AB, Edison, Gummistrada B.V, Maxxis Hellas, Pneurama Lda in VA-PA Toute Oy) zahtevale izključitev raznih specifičnih, nišnih vrst izdelka, kot so terenske pnevmatike, diagonalne pnevmatike, pnevmatike za starodobnike, posebne blagovne znamke za starodobnike, pnevmatike za nepogonske osi za visoke hitrosti in dirkalne polgladke pnevmatike, ki se uporabljajo za driftanje v športnem avtomobilizmu). V vseh teh stališčih je bilo navedeno, da bi dajatve škodovale strankam, medtem ko industrija Unije teh vrst ne proizvaja oziroma jih proizvaja le v zelo omejenem obsegu in zato ni utrpela škode zaradi njihovega uvoza.

(74) Združenje CRIA je trdilo, da je obseg izdelka v preiskavi preširok in dvoumen ter zajema širok nabor skupin izdelka, ki nimajo podobnih lastnosti, specifikacij in vrst končne uporabe. Podobno kot zgoraj navedene strani je trdilo, da nekatere od teh pnevmatik niso v konkurenčnem razmerju s pnevmatikami za osebne avtomobile in lahke tovornjake ter da proizvodnja v Uniji ni zadostna. Navedlo je tudi, da so bile v protidampinški preiskavi, ki so jo izvedle ZDA ([12]), izključene zasilne rezervne pnevmatike tipa T, pnevmatike za nizke hitrosti in pnevmatike za nepogonske osi. Poleg tega je poudarilo, da se je sam pritožnik pri opredelitvi izdelka v preiskavi skliceval na Uredbo (EU) 2020/740 Evropskega parlamenta in Sveta ([13]), čeprav se navedena uredba izrecno ne uporablja za

([11]) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2020/353 z dne 3. marca 2020 o uvedbi dokončne protidampinške dajatve in dokončnem pobiranju začasne dajatve, uvedene na uvoz jeklenih koles s poreklom iz Ljudske republike Kitajske (UL L 65, 4.3.2020, str. 9, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2020/353/oj).

([12]) Zvezni register, zvez. 80, št. 153, 10. avgust 2015.

([13]) Uredba (EU) 2020/740 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 25. maja 2020 o označevanju pnevmatik glede na izkoristek goriva in druge parametre, spremembi Uredbe (EU) 2017/1369 ter razveljavitvi Uredbe (ES) št. 1222/2009 (UL L 177, 5.6.2020, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/740/oj).

nekatere pnevmatike ([14]). Zato je zahtevalo, naj Komisija za vsako od kategorij, izključenih z Uredbo (EU) 2020/740, navede, ali so zajete v obseg preiskave. V poznejšem stališču se je osredotočilo na začasno uporabo rezervnih pnevmatik, pnevmatik za nepogonske osi in profesionalnih terenskih pnevmatik. Ponovilo je, da so zasilne pnevmatike in terenske profesionalne pnevmatike izvzete iz zahtev za označevanje pnevmatik iz Uredbe (EU) 2020/740 in je, ker je bila v sami pritožbi poudarjena pomembnost zahtev glede obveznega označevanja (evropski register izdelkov za označevanje energijske učinkovitosti – EPREL), menilo, da je logično, da pnevmatike, ki so izrecno izvzete iz teh zahtev, ne spadajo v obseg preiskave. V zvezi s pnevmatikami za nepogonske osi je navedlo, da zanje poleg tega velja drugačen regulativni okvir v skladu s Pravilnikom UN/ECE št. 54 ([15]), ki jih opredeljuje kot prostokotalne pnevmatike ter prepoveduje njihovo uporabo na prednjih krmiljenih in pogonskih oseh. Ponovilo je trditve, da te tri vrste pnevmatik niso zamenljive s standardnimi pnevmatikami za osebne avtomobile in lahke tovornjake ter da jih je mogoče zlahka prepoznati zaradi njihovih oznak na bočnici, ki se dodajo med postopkom vulkanizacije in so trajne, neodstranljive značilnosti pnevmatike.

(75) Komisija je te trditve skrbno analizirala in ugotovila naslednje.

(76) Komisija v zvezi z zahtevkom za pojasnilo, ki ga je predložilo združenje CRIA, najprej poudarja, da vse pnevmatike, ki so skladne z opredelitvijo izdelka iz oddelka 2 obvestila o začetku in oddelka 2.1 zgoraj, spadajo v obseg izdelka v preiskavi, razen če so izrecno izključene. Seznam izdelkov, zajetih z raznimi pravilniki EU ali ZN o označevanju izdelkov ali klasifikacijah vozil, ni pomemben za določitev obsega izdelka, razen če je naveden v opredelitvi izdelka, kot je poudarjeno tudi v pritožbi, na katero se je stran sklicevala ([16]). Poleg tega ni zahteve po zamenljivosti med različnimi vrstami izdelka v okviru zadevnega izdelka, prav tako ni nujno, da se lahko vsaka pnevmatika uporablja v vsakem vozilu/na vsakem položaju. Ti elementi se namreč nanašajo na opredelitev podobnega izdelka ter so pomembni za analizo škode in potrebni za primerjavo izdelka. Poleg tega opredelitev izdelka v preiskavah, ki jih izvajajo uprave drugih tretjih držav, ni pomemben dejavnik.

(77) V zvezi s trditvami o zasilnih pnevmatikah (družba 4M Pro&Invest, združenje CRIA, družba Hyundai in skupina Hankook Group) in pnevmatikah za nepogonske osi(družba 4M Pro&Invest, združenje CRIA in družba Otto Just) je Komisija ugotovila, da večina navedenih razlik, kot so plitvejša ali enostavnejša tekalna plast, nižji ali višji polnilni tlak, manjša velikost, ožja širina itd., ni niti specifičnih niti dovolj prepoznavnih, da bi bile podlaga za opredelitev/izključitev izdelka. Poleg tega trditev, da naj industrija Unije teh pnevmatik ne bi proizvajala, ni bila potrjena s preiskavo, ki jo je preverila Komisija. Komisija je ugotovila, da industrija Unije proizvaja tako zasilne pnevmatike kot tudi pnevmatike za nepogonske osi, čeprav v omejenih količinah. Poleg tega industrija Unije zaradi močnega pritiska nerazumno nizkocenovnega kitajskega uvoza v sedanjih tržnih razmerah dejansko izgublja tržni delež v teh segmentih izdelka. Na splošno je Komisija menila, da imajo zasilne pnevmatike in pnevmatike za nepogonske osi enake osnovne fizikalne, kemične in tehnične lastnosti. Izdelane so iz enakih osnovnih materialov, kot je opisano v uvodni izjavi 62.

(78) V zvezi s trditvijo o pnevmatikah z belo bočnico je Komisija ugotovila, da družba Vannetukku ni predložila utemeljenih informacij in dokazov o konkretnih razlikah v fizikalnih, kemičnih ali tehničnih lastnostih, na podlagi katerih bi bilo treba pnevmatike z belim bočnico izključiti. Poleg tega višja cena sama po sebi ne pomeni pomanjkanja dampinga ter nelojalnega nižanja prodajnih in/ali ciljnih cen. Ob tem je iz dokazov v dokumentaciji in javno dostopnih informacij razvidno, da take pnevmatike proizvaja tudi industrija Unije ([17]).

([14]) Za naslednje pnevmatike, ki jih je navedlo združenje CRIA: (a) profesionalne terenske pnevmatike; (b) pnevmatike, zasnovane za namestitev na vozila, ki so bila prvič registrirana pred 1. oktobrom 1990; (c) zasilne rezervne pnevmatike tipa T; (d) pnevmatike s hitrostnim razredom, manjšim od 80 km/h; (e) pnevmatike z nazivnim premerom platišča, ki ne presega 254 mm ali znaša 635 mm ali več; (f) pnevmatike z dodatnimi lastnostmi za boljši oprijem, na primer ježevke; (g) pnevmatike, zasnovane samo za namestitev na vozila, ki se uporabljajo izključno za dirke, in (h) rabljene pnevmatike, razen kadar so take pnevmatike uvožene iz tretje države.

([15]) Pravilnik št. 54 Gospodarske komisije Združenih narodov za Evropo (UN/ECE) – Enotni predpisi o homologaciji pnevmatik za gospodarska vozila in njihove priklopnike (UL L 183, 11.7.2008, str. 41, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/54(2)/oj).

([16]) Odprta različica pritožbe, opomba 5 na strani 5.

([17]) *Vir*: javno dostopna spletna mesta raznih trgovcev, kot sta Coker tireTiretyre na naslovu https://cokertire.com/tires/styles/whitewall-tires/michelin.html (nazadnje obiskano 27. aprila 2026) in Topbanden na naslovu https://www.topbanden.com/NL/Pneus/MICHELIN/X%20WhiteWall (nazadnje obiskano 27. aprila 2026).

(79) Podobno, kar zadeva splošne trditve, ki so navedene v uvodni izjavi 73 zgoraj in so jih predložile različne strani (družba B.I.S. Srl, skupina Baltityre Group ter družbe Bronson Wheels AB, Edison, Gummistrada B.V, Maxxis Hellas, Pneurama Lda in VA-PA Toute Oy), je Komisija menila, da te trditve ne vsebujejo utemeljenih dokazov o razlikah v fizikalnih, kemičnih ali tehničnih lastnostih teh pnevmatik, na podlagi katerih bi jih bilo mogoče jasno opredeliti ali izključiti iz obsega izdelka v preiskavi.

(80) Po dokončnem razkritju je družba Vannetukku ponovila svojo trditev, da bi bilo treba pnevmatike z belo bočnico izključiti iz obsega izdelka. Poudarila je, da se te pnevmatike bistveno razlikujejo od standardnih pnevmatik predvsem zaradi dodatne, debele plasti bele gume v bočnici, zaradi katere so potrebne drugačne surovine in drugačen proizvodni proces. Dodala je tudi, da imajo pnevmatike z belo bočnico drugačne (nižje) omejitve hitrosti ter da jih proizvaja zelo malo družb na svetu, v Uniji pa nobena. Poudarila je, da pnevmatik z belo bočnico ne prodaja po dampinških cenah. Nasprotno, trdila je, da so ti izdelki na splošno skoraj dvakrat dražji od primerljivih standardnih pnevmatik in da je njihova cena v obravnavanem obdobju ostala stabilna. Iz teh razlogov, in sicer neobstoja proizvodnje v Uniji in neobstoja dampinga, je menila, da pnevmatike z belo bočnico niso vzrok za izgubo delovnih mest v Uniji in niso mogle povzročiti škode industriji Unije.

(81) Združenje CRIA je ponovilo svojo trditev, da bi bilo treba zasilne pnevmatike, pnevmatike za os priklopnega vozila in profesionalne terenske pnevmatike izključiti iz obsega te preiskave, zlasti ker niso zamenljive s standardnimi pnevmatikami za osebne avtomobile in lahke tovornjake. V zvezi s tem je ponovilo iste argumente, kot so že opisani v uvodni izjavi 74, in naštelo več protidampinških preiskav, v katerih je Komisija izključila nekatere vrste izdelka, domnevno zaradi nezamenljivosti ([18]). Po mnenju združenja CRIA je opredelitev Komisije, da imajo ti izdelki enako končno uporabo, ker „se kotalijo na vozilih“, zelo poenostavljena ter ne odraža gospodarske in funkcionalne stvarnosti. Združenje CRIA je poleg tega dodalo, da je Komisija ravnala napačno, ko je Uredbo (EU) 2020/740 o označevanju pnevmatik in homologacijske standarde UN/ECE štela za nepomembne za opredelitev obsega izdelka, s čimer ni upoštevala zavezujoče varnostne zakonodaje, s katero so različne vrste pnevmatik razvrščene ločeno.

(82) Družba Hyundai je ponovila svojo trditev, da bi bilo treba zasilne rezervne pnevmatike izključiti iz obsega izdelka, kot je opisano v uvodni izjavi 69, in poudarila, da se te pnevmatike zaradi svojih oznak jasno razlikujejo od drugih.

(83) Družba Otto Just je ponovila svoje trditve v zvezi s pnevmatikami za nepogonske osi, povzete v uvodni izjavi 71, in pozvala k diferencirani oceni tega segmenta.

(84) Trditve glede obsega izdelka, zlasti glede nezamenljivosti različnih vrst izdelka, ki so že opisane in obravnavane v uvodnih izjavah 76, 77 in 78, niso bile ponovljene. Komisija je trdila, da ima pri opredelitvi izdelka in oceni stopnje zamenljivosti široko diskrecijsko pravico. V zvezi s tem je navedla, da verjetno tudi znotraj skupine najbolj standardnih pnevmatik za osebne avtomobile in lahke tovornjake nekatere vrste morda niso ekonomsko ali funkcionalno primerne za vsak tip in velikost vozila, vendar to nikakor ne pomeni, da ne morejo spadati v isto

([18]) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2024/2163 z dne 14. avgusta 2024 o uvedbi začasne protidampinške dajatve na uvoz biodizla s poreklom iz Ljudske republike Kitajske (UL L, 2024/2163, 16.8.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/2163/oj), uvodna izjava 40; Izvedbena uredba Komisije (EU) 2025/261 z dne 10. februarja 2025 o uvedbi dokončne protidampinške dajatve na uvoz biodizla s poreklom iz Ljudske republike Kitajske (UL L, 2025/261, 11.2.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/261/oj),uvodne izjave 17–25; Izvedbena uredba Komisije (EU) št. 830/2014 z dne 30. julija 2014 o spremembi Uredbe Sveta (ES) št. 1890/2005, Izvedbene uredbe Sveta (EU) št. 2/2012 in Izvedbene uredbe Sveta (EU) št. 205/2013 glede obsega izdelka iz veljavnih protidampinških ukrepov za pritrdilne elemente iz nerjavnega jekla in njihove dele in glede zahtevkov za pregled novih izvoznikov ter o zagotovitvi možnosti za vračilo ali odpust dajatev v nekaterih primerih (UL L 228, 31.7.2014, str. 16, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2014/830/oj), uvodna izjava 43; Izvedbena uredba Komisije (EU) 2017/1932 z dne 23. oktobra 2017 o spremembi Izvedbene uredbe Sveta (EU) št. 412/2013 o uvedbi dokončne protidampinške dajatve in o dokončnem pobiranju začasne dajatve, uvedene na uvoz keramične namizne in kuhinjske posode s poreklom iz Ljudske republike Kitajske a (UL L 273, 24.10.2017, str. 4, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/1932/oj), uvodne izjave 21–24; Izvedbena uredba Komisije (EU) 2023/2202 z dne 16. oktobra 2023 o spremembi Izvedbene uredbe (EU) 2019/1259 o uvedbi dokončne protidampinške dajatve na uvoz navojnega litega pribora (fitingov) za cevi iz tempranega litega železa in sferoidnega grafitnega litega železa s poreklom iz Ljudske republike Kitajske in Tajske (UL L, 2023/2202, 17.10.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/2202/oj), uvodne izjave 29–32.

opredelitev izdelka za namene protidampinške preiskave. Nišne pnevmatike, ki so jih opredelile te strani, imajo enake osnovne fizikalne lastnosti kot standardne pnevmatike za osebne avtomobile in lahke tovornjake, in sicer so vse pnevmatike na osnovi kavčuka s strukturo bočnice in tekalne plasti, prilagojeno njihovi osnovni uporabi, in sicer namestitvi na kolesa vozila in vzpostavitvi stične točke s cestiščem, pri čemer nosijo težo vozila, hkrati pa zagotavljajo oprijem, krmiljenje, zavorno zmogljivost in blaženje udarcev v različnih kombinacijah. Domnevne razlike, ki so jih te strani navedle v zvezi s fizikalnimi lastnostmi ali uporabo, niso v nasprotju s to temeljno funkcionalno podobnostjo in zato ne omogočajo sklepa o absolutni nezamenljivosti pnevmatik za osebne avtomobile in lahke tovornjake ter drugih nišnih izdelkov. V različnih zadevah, ki jih je navedlo združenje CRIA, so bile izključitve odobrene na podlagi dejstev, značilnih za te preiskave, in v vseh primerih na podlagi razlik v fizikalnih, kemijskih in tehničnih lastnostih izdelkov, zato te zadeve ne dokazujejo, da se je Komisija oddaljila od svoje ustaljene prakse. V zadevi o bimetalnih pritrdilnih elementih je na primer odločitev o izključitvi izdelka temeljila predvsem na razlikah v fizikalnih, kemičnih in tehničnih lastnostih ([19]), saj so bili ti pritrdilni elementi namreč posebna kombinacija pritrdilnih elementov iz nerjavnega jekla in ogljikovega jekla. Podobno so različni izdelki, izključeni iz obsega izdelka v preiskavi v zvezi s keramično namizno in kuhinjsko posodo ali navojnim litim priborom (fitingi) za cevi, imeli drugačne fizikalne, kemične in tehnične lastnosti. Tudi zadeva o biodizlu je očitno razlikovalna, saj je bilo trajnostno letalsko gorivo izključeno, ker se je uporabljalo v povsem ločeni industriji (letalstvu) v nasprotju s cestnim prometom.

(85) Nazadnje, glede domnevnega neupoštevanja Uredbe (EU) 2020/740 o označevanju pnevmatik in homologacijskih standardov UN/ECE je Komisija menila, da ti niso pomembni za opredelitev obsega izdelka, saj je preiskovalni organ zadevni izdelek v protidampinški preiskavi opredelil samostojno na podlagi značilnosti izdelka in konkurenčnega razmerja na trgu, pri čemer ta opredelitev ni odražala regulativne razvrstitve izdelka v skladu z drugimi pravnimi akti EU.

(86) Zato so bile trditve o izključitvi zgoraj navedenih vrst izdelka iz obsega izdelka zavrnjene, opredelitev izdelka, kot je določena v obvestilu o začetku in povzeta v oddelku 2.1, pa je bila ohranjena.

2.4.1. *Segmentacija trga Unije na tri razrede*

(87) V pritožbi je navedeno, da je trg pnevmatik za osebne avtomobile in lahke tovornjake mogoče razdeliti na tri različne razrede. Pnevmatike prvega razreda so *prvovrstne pnevmatike, za katere so značilne najboljša zmogljivost in najvišje cene*. Pnevmatike drugega razreda so opisane kot pnevmatike *vmesnega* in srednjega cenovnega razreda, za katere je značilno najboljše razmerje med ceno in kakovostjo. Pnevmatike tretjega razreda zajemajo *cenovno ugoden* segment trga.

(88) Informacije, ki jih je zbrala in/ali prejela Komisija, so to segmentacijo trga pnevmatik za osebne avtomobile in lahke tovornjake na trgu Unije potrdile. Čeprav med razredi ni jasnih in trajnih ločnic (kot je podrobneje pojasnjeno v uvodni izjavi 425 v nadaljevanju), se zainteresirane strani in Komisija v svojih ugotovitvah na splošno strinjajo glede naslednje kategorizacije:

(a) prvi razred zajema segment prvovrstnih pnevmatik vodilnih znamk glavnih proizvajalcev. Prepoznavnost znamke je ključni dejavnik za pnevmatike tega razreda in utemeljuje znatno višje cene za pričakovano visoko zmogljivost in visoko raven tehnološke dovršenosti. Ta razred zajema prodajo originalne opreme in trg nadomestnih pnevmatik;

(b) drugi razred zajema „vmesni“ segment za pnevmatike za originalno opremo in nadomestne pnevmatike. Prepoznavnost znamke je v tem razredu še vedno pomembna, kupci pa znamke običajno dobro poznajo ter lahko prepoznajo tudi proizvajalca pnevmatik. Cenovni vidiki imajo pomembnejšo vlogo pri odločitvi za nakup;

(c) tretji razred zajema „cenovno ugoden“ segment predvsem za nadomestne pnevmatike, čeprav se lahko v tem razredu prodaja tudi originalna oprema. Zmogljivost v tem segmentu je bolj omejena v smislu kotalnega upora, zaviranja, vodljivosti in zmanjšanja hrupa. Cena je najpomembnejši, vendar ne edini odločilni dejavnik pri odločitvi potrošnika za nakup.

([19]) Izvedbena uredba (EU) št. 830/2014, uvodna izjava 42.

(89) Komisija je izdala obvestilo z evidenco pnevmatik po blagovnih znamkah, ki je bilo 4. septembra 2025 dano na voljo vsem zainteresiranim stranem za predložitev pripomb.

(90) Evidenca temelji na analizi naslednjih informacij:

— pritožbe (zlasti oddelka 3 in Priloge 4),

— izpolnjenih vprašalnikov ([20]) vzorčenih družb in družb, ki so zahtevale individualno preiskavo in od katerih se je zahtevalo, da za vsako blagovno znamko navedejo ustrezen razred, ter

— informacij na specializiranih spletnih mestih ([21]), na katerih so blagovne znamke razvrščene v razrede na podlagi njihovega tržnega dojemanja.

2.4.2. *Trditve v zvezi z razvrstitvijo segmentacije trga Unije za pnevmatike*

(91) Kot je navedeno v uvodni izjavi 88, so se zainteresirane strani na splošno strinjale, da je trg razdeljen na tri razrede (segmente), in sprejele evidenco trga pnevmatik po blagovnih znamkah, kot jo je predlagala Komisija.

(92) Prejete so bile pripombe, v katerih je bila predlagana prerazvrstitev naslednjih blagovnih znamk: Barum, Debica, Dunlop, Tigar, General Tire, Gislaved, Hankook, Matador, Sava in Viking.

(93) Da bi Komisija zaščitila anonimnost zainteresiranih strani, ni mogla razkriti, katera zainteresirana stran je predložila določeno trditev.

(94) V zvezi z blagovno znamko Hankook so bili navedeni štirje razlogi za razvrstitev te blagovne znamke v drugi razred namesto v prvega:

— pritožnik je na podlagi svojega poznavanja trga blagovno znamko Hankook uvrstil v drugi razred,

— skupina Hankook Group je priznala, da postopno prehaja iz drugega v prvi razred, vendar še ni splošno sprejetega dojemanja, da spada v prvi razred,

— skupina Hankook Group se je sklicevala na tržno dojemanje in navedla splošne razvrstitve v razrede, določene v pregledu pnevmatik iz leta 2018 ([22]),

— cene blagovne znamke Hankook ustrezajo cenam drugih proizvajalcev pnevmatik drugega razreda, ne pa cenam pnevmatik prvega razreda.

(95) Ob upoštevanju pripomb glede evidentiranja trga, ki ga je opravila Komisija, ter virov iz uvodnih izjav 90 in 94 so bile blagovne znamke Debica, Barum, Matador in Sava uvrščene v tretji razred, blagovni znamki Hankook in Dunlop pa sta bili prerazvrščeni iz prvega v drugi razred. Komisija je 27. marca 2026 strani obvestila o revidirani evidenci pnevmatik po blagovnih znamkah.

3. DAMPING

3.1. Postopek za določitev normalne vrednosti na podlagi člena 2(6a) osnovne uredbe

(96) Glede na zadostne dokaze, ki so bili na voljo na začetku preiskave in so kazali na obstoj znatnih izkrivljanj v zvezi z LRK v smislu člena 2(6a), točka (b), osnovne uredbe, je Komisija ocenila, da je primerno začeti preiskavo v zvezi s proizvajalci izvozniki iz te države ob upoštevanju člena 2(6a) osnovne uredbe.

([20]) Razred, naveden v seznamu prodaje po posameznih transakcijah, ki ga vodijo vzorčene družbe.

([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 in https://wulkanista.pl/klasy-opon/. Ta seznam ni izčrpen.

([22]) Članek „Tire Tier Study: Exploring the Criteria and Confusion of Tire Industry Tiers: The Results“ (Študija razredov pnevmatik: preučitev meril in zmede glede razredov v industriji pnevmatik: rezultati), objavljen 19. februarja 2019 (avtorica: Patti Hoying), https://www.tirereview.com/tier-study-results-based-on-tire-quality-engineering-performance (nazadnje obiskano 30. marca 2026).

(97) Da bi Komisija zbrala potrebne podatke za morebitno uporabo člena 2(6a) osnovne uredbe, je v obvestilu o začetku vse proizvajalce izvoznike v LRK pozvala, naj predložijo informacije o vložkih, uporabljenih za proizvodnjo izdelka v preiskavi. Ustrezne informacije je predložilo 34 proizvajalcev izvoznikov.

(98) Komisija je za pridobitev informacij, za katere meni, da so potrebne za preiskavo v zvezi z domnevnim znatnim izkrivljanjem, poslala vprašalnik kitajski vladi. Poleg tega je Komisija v točki 5.3.2 obvestila o začetku vse zainteresirane strani pozvala, naj izrazijo svoje mnenje ter predložijo informacije in dokaze v zvezi z uporabo člena 2(6a) osnovne uredbe v 37 dneh od datuma objave obvestila o začetku v *Uradnem listu Evropske unije*.

(99) Kitajska vlada ni poslala izpolnjenega vprašalnika, prav tako Komisija v roku ni prejela nobenega dopisa v zvezi z uporabo člena 2(6a) osnovne uredbe. Komisija je nato kitajsko vlado obvestila, da bo pri ugotavljanju obstoja znatnih izkrivljanj v LRK uporabila razpoložljiva dejstva v smislu člena 18 osnovne uredbe.

(100) Komisija je v obvestilu o začetku navedla tudi, da bo glede na razpoložljive dokaze morda morala izbrati ustrezno reprezentativno državo v skladu s členom 2(6a), točka (a), osnovne uredbe, da bi lahko določila normalno vrednost na podlagi neizkrivljenih cen ali referenčnih vrednosti. Država, ki jo je pritožnik opredelil kot primerno reprezentativno državo, je Srbija.

(101) Komisija je 4. septembra 2025 z obvestilom (v nadaljnjem besedilu: prvo obvestilo) zainteresirane strani obvestila o zadevnih virih, ki jih je nameravala uporabiti za določitev normalne vrednosti. V navedenem obvestilu je navedla seznam vseh proizvodnih dejavnikov, kot so surovine, delo in energija, ki se uporabljajo pri proizvodnji zadevnega izdelka. Poleg tega je na podlagi meril, ki usmerjajo izbiro neizkrivljenih cen ali referenčnih vrednosti, opredelila možne reprezentativne države, in sicer Mehiko, Srbijo in Turčijo. Prejela je pripombe pritožnika, združenja CRIA, skupin GITI Group in Hankook Group ter družb Kumho in Shandong Yongsheng.

(102) Komisija je 14. oktobra 2025 z drugim obvestilom zainteresirane strani obvestila o zadevnih virih, ki jih je nameravala uporabiti za določitev normalne vrednosti, pri čemer je kot reprezentativno državo izbrala Turčijo. Zainteresirane strani je obvestila tudi, da bo prodajne, splošne in upravne stroške (v nadaljnjem besedilu: PSU-stroški) ter dobiček določila na podlagi razpoložljivih informacij za družbo Brisa Bridgestone, proizvajalca v Turčiji.

(103) Komisija je prejela pripombe združenja CRIA, skupin GITI Group in Hankook Group, družb Kumho in Shandong Yongsheng ter družb Sumitomo Rubber (Hunan) in Sumitomo Rubber (Changshu) (v nadaljnjem besedilu: skupina Sumitomo Group). Pripombe so obravnavane v oddelku 3.3.

3.2. **Normalna vrednost**

(104) V skladu s členom 2(1) osnovne uredbe „[n]ormalna vrednost običajno temelji na cenah, ki so jih neodvisne stranke plačale ali jih plačujejo v običajnem poteku trgovanja v državi izvoznici“.

(105) Vendar je v členu 2(6a), točka (a), osnovne uredbe navedeno, da „[č]e se [...] ugotovi, da ni primerno uporabiti domačih cen in stroškov v državi izvoznici zaradi znatnega izkrivljanja v tej državi v smislu točke (b), se normalna vrednost računsko določi izključno na podlagi stroškov proizvodnje in prodaje, ki odražajo neizkrivljene cene ali referenčne vrednosti,“ ter „vključuje neizkrivljen in razumen znesek za upravne, prodajne in splošne stroške ter za dobiček“ (upravni, prodajni in splošni stroški se v nadaljnjem besedilu navajajo kot PSU-stroški).

(106) Kot je podrobneje pojasnjeno v nadaljevanju, je Komisija v tej preiskavi sklenila, da je bila glede na razpoložljive dokaze ter zaradi nesodelovanja kitajske vlade uporaba člena 2(6a) osnovne uredbe primerna.

3.2.1. *Obstoj znatnih izkrivljanj*

(107) Člen 2(6a), točka (b), osnovne uredbe določa, da je „[z]natno izkrivljanje […] izkrivljanje, do katerega pride, kadar sporočene cene ali stroški, vključno s stroški surovin in energije, niso rezultat sil prostega trga, in sicer zaradi znatnega poseganja države. Pri ugotavljanju obstoja znatnega izkrivljanja se med drugim upošteva možni učinek enega ali več naslednjih elementov:

— ali zadevni trg v veliki meri oskrbujejo podjetja, ki delujejo v okviru lastništva, pod nadzorom ali pod nadzorom politik ali po navodilih organov države izvoznice,

— ali prisotnost države v podjetjih državi omogoča, da vpliva na cene ali stroške,

— ali javne politike ali ukrepi diskriminirajo v korist domačih dobaviteljev ali kako drugače vplivajo na sile prostega trga,

— ali je prisotno pomanjkanje zakonodaje o stečaju, družbah ali lastnini, ali diskriminatorna uporaba ali nezadostno izvrševanje navedene zakonodaje,

— ali so stroški plač izkrivljeni,

— ali dostop do financiranja ponujajo institucije, ki izvajajo cilje javne politike ali kako drugače ne delujejo neodvisno od države.“

(108) Ker seznam iz člena 2(6a), točka (b), osnovne uredbe ni kumulativen, za ugotovitev znatnega izkrivljanja ni treba upoštevati vseh elementov. Poleg tega se lahko za dokazovanje obstoja enega ali več elementov s seznama uporabijo iste dejanske okoliščine.

(109) Vendar je treba vsak sklep o znatnem izkrivljanju v smislu člena 2(6a), točka (a), osnovne uredbe oblikovati na podlagi vseh razpoložljivih dokazov. V splošni oceni obstoja izkrivljanja se lahko upoštevajo tudi splošne razmere in okoliščine v državi izvoznici, zlasti kadar temeljni elementi gospodarske in upravne ureditve države izvoznice vladi zagotavljajo znatne pristojnosti za tako poseganje v gospodarstvo, da cene in stroški niso rezultat nemotenega razvoja tržnih sil.

(110) Člen 2(6a), točka (c), osnovne uredbe določa, da „[k]adar ima Komisija utemeljene informacije glede morebitnega obstoja znatnega izkrivljanja v smislu točke (b) v posamezni državi ali posameznem sektorju v tej državi in če je to ustrezno za učinkovito uporabo te uredbe, Komisija pripravi, objavi in redno posodablja poročilo, v katerem opiše tržne razmere iz točke (b) v tej državi ali sektorju“.

(111) Na podlagi te določbe je Komisija pripravila poročilo o državi, ki se nanaša na Kitajsko (v nadaljnjem besedilu: poročilo) ([23]) in vsebuje dokaze o obstoju znatnega poseganja države na številnih ravneh gospodarstva, vključno s specifičnimi izkrivljanji pri številnih ključnih proizvodnih dejavnikih (kot so zemljišča, energija, kapital, surovine in delo) ter v izbranih sektorjih (vključno s kemijskim sektorjem). Zainteresirane strani so bile pozvane, naj dokaze, ki so bili v dokumentaciji preiskave ob začetku preiskave, izpodbijajo, predložijo pripombe v zvezi z njimi ali jih dopolnijo. Poročilo je bilo v dokumentacijo preiskave vključeno ob njenem začetku.

(112) Pritožnik je trdil, da v sektorju zadevnega izdelka obstaja znatno izkrivljanje. Skliceval se je na poročilo in druge pomembne dokaze, ki so dopolnjevali poročilo. Natančneje, poudaril je, da trg na Kitajskem ni povezan z običajnimi tržnimi silami, ker je Kitajska komunistična država, ki temelji na doktrini socialističnega tržnega gospodarstva, in ker kitajska komunistična partija (v nadaljnjem besedilu: KKP ali partija) močno vpliva na gospodarstvo, vključno z zasebnim sektorjem. Država prek ustavnih pooblastil, industrijskega načrtovanja in partijskih struktur, vgrajenih v različne industrije, določa gospodarske prednostne naloge in razporejanje virov.

([23]) Delovni dokument služb Komisije o znatnih izkrivljanjih v gospodarstvu Ljudske republike Kitajske za namene preiskav trgovinske zaščite, 10. april 2024 (SWD(2024) 91 final), https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/detail?ref=SWD(2024)91&lang=en.

(113) Pritožnik je poleg tega navedel, da je bilo v prejšnjih preiskavah Komisije ugotovljeno znatno izkrivljanje v industriji pnevmatik za avtobuse in tovornjake ter v sektorjih višje v verigi, kot so jeklarski, petrokemijski, energetski in tekstilni sektor. Te ugotovitve po navedbah pritožnika veljajo tudi za industrijo pnevmatik za osebne avtomobile in lahke tovornjake.

(114) Poleg tega je pritožnik navedel dodatne podrobnosti v zvezi z naslednjimi elementi, ki povzročajo znatno izkrivljanje.

(115) Prvič, pritožnik je trdil, da trg pnevmatik za osebne avtomobile in lahke tovornjake na Kitajskem v veliki meri oskrbujejo podjetja, ki delujejo v okviru lastništva, pod nadzorom ali pod nadzorom politik vlade.

(116) Natančneje, pritožnik je navedel, da je kitajsko gospodarstvo močno odvisno od podjetij v državni lasti, ki imajo strateško vlogo pri ohranjanju državnega nadzora. Podjetja v državni lasti predstavljajo približno 25 % kitajskega BDP in so skoncentrirana v ključnih sektorjih. Komisija za nadzor in upravljanje premoženja v državni lasti (v nadaljnjem besedilu: komisija SASAC) nadzoruje podjetja v državni lasti, izvaja industrijske načrte ter nadzoruje vire družb, njihovo upravljanje in imenovanja osebja, s čimer zagotavlja, da so cilji partije doseženi. Ta vsesplošen nadzor zajema tudi industrijo pnevmatik ter njene sektorje višje in nižje v verigi.

(117) Pritožnik je poudaril, da podjetja v državni lasti izvajajo znaten nadzor v sektorjih višje v verigi, pa tudi v samem sektorju proizvodnje pnevmatik. Poleg petrokemijske industrije sta industrija naravnega kavčuka in tekstilna industrija industriji, v katerih ima Kitajska pomembne akterje v državni lasti. Več velikih kitajskih proizvajalcev pnevmatik je neposredno ali posredno v lasti vladnih subjektov. Družba Shuangqian Tire Group Co., Ltd., ki proizvaja pnevmatike za osebne avtomobile, je na primer pod nadzorom podjetja v državni lasti, družba China National Tyre & Rubber Co., Ltd (v nadaljnjem besedilu: CNRC), ki je ena od največjih kitajskih proizvajalcev pnevmatik, pa je hčerinska družba družbe SINOCHEM. Tudi družbe, ki niso v večinski lasti države, kot sta Giti Tire Co. in Prinx Chengshan (Shandong) Tire Co., v svojo kapitalsko strukturo vključujejo podjetja v državni lasti. Ta vsesplošni državni nadzor v sektorjih višje v verigi in v sami industriji pnevmatik jasno kaže na znatno izkrivljanje tržnih sil.

(118) Drugič, pritožnik je trdil, da je vpliv vlade in KKP na kitajska podjetja tako prežemajoč, da omogoča vmešavanje države v cene in stroške.

(119) Pritožnik je poudaril, da KKP izvaja nadzor nad družbami prek vgrajenih partijskih celic, ki so obvezne v organizacijah s tremi ali več člani partije. V podjetjih v državni lasti ima KKP znaten vpliv, saj imenuje vodstvene delavce in usmerja pomembne odločitve. Poleg tega se tudi zasebna podjetja soočajo z vse večjim pritiskom, da v postopke odločanja vključijo vodstvo partije. Vpliv KKP se krepi s politikami, kot sta kodeks korporativnega upravljanja iz leta 2018 in mnenje o krepitvi delovanja združene fronte iz leta 2020 ([24]), s katerima se spodbuja vodstvo partije v zasebnih podjetjih. Poleg tega sistem KKP za „dvosmerni vstop in navzkrižna imenovanja“ olajšuje vključevanje članov partije v vodstvo družb. V podjetjih v državni lasti morajo ključne izvršilne funkcije imeti člani KKP, kar zagotavlja vodstvo partije v korporativnem upravljanju. KKP nadzoruje tudi človeške vire v podjetjih v državni lasti in zasebnih družbah, spremlja kadrovske odločitve in vodi podatkovne zbirke talentov, da bi imenovanja uskladila s cilji partije.

(120) Poleg tega je pritožnik poudaril, da je v nacionalnem 14. petletnem načrtu poudarjeno upoštevanje smernic KKP, v skladu s katerimi morajo družbe v svoje poslovanje vključiti ideologijo partije. Industrijska združenja, kot sta združenje CRIA ter kitajska gospodarska zbornica uvoznikov in izvoznikov kovin, rudnin in kemikalij (CCCMC), zagotavljajo, da proizvajalci pnevmatik in povezana podjetja upoštevajo državna navodila. Združenje CRIA prek svojih podružnic in smernic deluje kot most med partijo in vlado ter družbami, pri čemer spodbuja vpliv KKP pri nadzoru uspešnosti industrije. Ta združenja imajo v svojih strukturah tudi vodstvene delavce, povezane s KKP, in partijske podružnice.

([24]) Generalni urad centralnega komiteja KKP je izdal mnenja o krepitvi delovanja združene fronte v zasebnem sektorju za novo obdobje, 15. september 2020, ki so na voljo na: 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) Pritožnik je nadalje trdil, da je pri glavnih proizvajalcih pnevmatik, kot so Qingdao Doublestar, Shuangqian Tire Group Co., Ltd. in Sailun Group Co., očiten znaten vpliv partije, in sicer zaradi vodstvenih delavcev, povezanih s KKP, in državnega lastništva. Poudaril je, da vsesplošni nadzor države in partije omejuje zmožnost kitajskih podjetij, da neodvisno določajo cene in stroške, saj na te vplivajo netržni preudarki, usklajeni s cilji KKP, ne pa običajne tržne sile.

(122) Tretjič, pritožnik je poudaril, da javne politike in ukrepi na Kitajskem, s katerimi se daje prednost domačim dobaviteljem, znatno izkrivljajo sile prostega trga, tudi v industriji pnevmatik in njeni dobavni verigi. Kitajska vlada izvaja celovito načrtovanje prek petletnih načrtov, vključno z načrti za posamezne sektorje, v katerih so določeni tudi cilji za proizvodnjo, inovacije in zeleni razvoj. Ti načrti dajejo prednost ključnim sektorjem višje v verigi, kot so petrokemijski sektor ter sektorji naravnega kavčuka, jekla in energetike, ter industrijam nižje v verigi, povezanim z industrijo proizvodnje pnevmatik.

(123) Pritožnik je poudaril, da so vladne politike zasnovane tako, da omogočajo večji nadzor nad industrijo pnevmatik. S temi politikami se strateško podpira razvoj industrije, zagotavlja usklajenost z državnimi cilji in krepi vpliv vlade na vseh ravneh industrije. Sektor pnevmatik je na primer posebej obravnavan v petletnih načrtih in ima neposredne koristi od podpore kitajske vlade. Pnevmatike so vključene v okvir usmerjevalnega mnenja o spodbujanju visokokakovostnega razvoja petrokemijske in kemijske industrije v obdobju 14. petletnega načrta. To usmerjevalno mnenje ne le poudarja napredek na področju pnevmatik s standardizirano digitalno preobrazbo, temveč je osredotočeno tudi na izboljšanje tehnoloških standardov in standardov kakovosti v celotnem sektorju. Izvajanje olajšujejo industrijska združenja, kot je združenje CRIA, ki delujejo kot posredniki med vlado in družbami za proizvodnjo pnevmatik ter zagotavljajo skladnost s strateškimi cilji, opisanimi v usmerjevalnem mnenju. Kitajska vlada uporablja javna naročila z ugodnimi pogoji, finančno podporo in druga orodja, da bi povečala konkurenčnost doma proizvedenih pnevmatik na tujih trgih.

(124) Poleg tega je pritožnik poudaril, da provincialne vlade izdajajo predpise v podporo proizvajalcem pnevmatik. Ključni primer je 14. petletni načrt province Šandong, katerega cilj je utrditi podporo javnega sektorja in okrepiti zmogljivosti zasebnih podjetij s poudarkom na dobavni verigi avtomobilske industrije in dodeljevanju virov. Provinca je svojo avtomobilsko industrijo usmerjala prek „sinergije dobavne verige in zmožnosti dodeljevanja virov“. Druga poseganja države neposredno podpirajo proizvajalce pnevmatik pri njihovih naložbah v raziskave in razvoj, pobudah za ekologizacijo in izboljšavah proizvodne verige.

(125) Poleg tega je pritožnik poudaril, da se s temi politikami umetno znižujejo proizvodni stroški. Pobuda En pas, ena pot na primer podpira širitev poslovanja kitajskih proizvajalcev pnevmatik, jim zagotavlja ugodne načine za izvoz ter utrjuje njihov tržni položaj na svetovnem trgu in na Kitajskem.

(126) Četrtič, pritožnik je opozoril na pomanjkanje zakonodaje o stečaju, družbah in lastninskih razmerjih ter na diskriminatorno uporabo in nezadostno izvrševanje te zakonodaje. Zlasti je poudaril umetno podpiranje finančno nevzdržnih proizvajalcev pnevmatik, ki na lokalni in mednarodni ravni konkurirajo tujim družbam, saj prejemajo podporo, ki jim omogoča, da se izognejo stečaju.

(127) Pritožnik je opozoril tudi na pomanjkanje zasebnega lastništva zemljišč na Kitajskem, kjer dodeljevanje zemljišč nadzoruje vlada, nanj pa vplivajo politični premisleki, ne pa tržno usmerjene odločitve. To pomeni nepošteno prednost za družbe za proizvodnjo pnevmatik, ki jih podpira država, kar dodatno izkrivlja trg in spodkopava konkurenco na prostem trgu v industriji pnevmatik.

(128) Petič, pritožnik je trdil, da so stroški plač na Kitajskem znatno izkrivljeni, pri čemer je opozoril, da v državi deluje samo en pravno priznan sindikat, ki je pod nadzorom KKP. Ta nadzor skupaj z dejstvom, da Kitajska ni ratificirala ključnih konvencij Mednarodne organizacije dela, in omejevalnimi delovnimi praksami ima za posledico politično vmešavanje, ki vpliva na postopke določanja plač, kar vodi do plač, ki jih določa država, ne pa trg. Poleg tega sistem prijave gospodinjstev diskriminira delavce migrante, saj omejuje dostop do socialnih in ekonomskih koristi, kar dodatno izkrivlja stroške dela v kitajskem gospodarstvu.

(129) Šestič, kitajski proizvajalci pnevmatik imajo dostop do financiranja, ki ga zagotavljajo institucije, ki izvajajo cilje javne politike ali kako drugače ne delujejo neodvisno od države. Ne samo, da so glavne banke na Kitajskem v državni lasti, tudi zasebne banke morajo pri svojem poslovanju upoštevati nacionalne politike. To vodi v usmerjanje preferenčnih naložb v „spodbujane“ industrije. Pritožnik je te koristi za kitajske proizvajalce pnevmatik ponazoril s poudarjanjem preferenčnih posojilih in financiranja, ki so jih družbe, kot so Shanghai Huayi Group, Double Coin in Prinx Chengshan, prejele od javnih bank, kot sta Kitajska izvozno-uvozna banka in Kitajska banka. Poleg tega družbe, kot je Doublestar, ohranjajo močne vezi z bankami, kot je Komunikacijska banka, ki so se zavezale k znatni podpori pri naložbah in financiranju kreditnih linij, kar kaže na politično motivirano delovanje teh finančnih institucij.

(130) Pritožnik je nadalje navedel, da so bonitetne ocene v zvezi z obveznicami in posojili na Kitajskem pogosto napihnjene in so sistematično višje od mednarodnih bonitetnih ocen. To izkrivljanje izhaja iz implicitnih državnih jamstev, danih „spodbujanim“ ali drugim določenim panogam, ki dejansko zmanjšujejo tveganje neplačila obveznic. Primeri vključujejo kitajske bonitetne agencije, ki družbam dodeljujejo znatno višje ocene kot priznane mednarodne agencije, kar tem družbam ponuja ugodnejše pogoje za najem posojil.

(131) Pritožnik je na splošno trdil, da je celotno kitajsko gospodarstvo izpostavljeno znatnim izkrivljanjem, ki posledično vplivajo tudi na industrijo pnevmatik. Kitajska vlada posega na vseh ravneh dobavne verige pnevmatik, zaradi česar vladna izkrivljanja na različne načine vplivajo na vložke, vložke teh vložkov in tako naprej.

(132) Skratka, pritožnik je trdil, da je v sektorju pnevmatik prisotno znatno izkrivljanje v skladu s členom 2(6a) osnovne uredbe.

(133) Komisija je preučila, ali je primerno uporabiti domače cene in stroške na Kitajskem ali ne, ker obstaja znatno izkrivljanje v smislu člena 2(6a), točka (b), osnovne uredbe. Ta analiza je zajemala pregled znatnih poseganj države v gospodarstvo Kitajske na splošno ter posebne razmere na trgu v zadevnem sektorju, vključno z zadevnim izdelkom.

(134) Komisija je to storila na podlagi dokazov, ki so bili na voljo v dokumentaciji. Dokazi v dokumentaciji so vključevali dokaze iz poročila, ki temelji na javno dostopnih virih. Komisija je te dokazne elemente dodatno dopolnila z lastno raziskavo o različnih merilih, pomembnih za potrditev obstoja znatnih izkrivljanj na Kitajskem.

3.2.1.1. Znatna izkrivljanja, ki vplivajo na domače cene in stroške na Kitajskem

(135) Kitajski gospodarski sistem temelji na konceptu t. i. socialističnega tržnega gospodarstva. Ta koncept je vključen v kitajsko ustavo in določa gospodarsko upravljanje Kitajske. Osrednje načelo je, da so „sredstva proizvodnje v socialistični javni lasti, tj. lasti celotnega ljudstva in skupni lasti delovnega ljudstva“ ([25]).

([25]) Poročilo – poglavje 2, str. 7.

(136) Gospodarstvo v državni lasti je „vodilna sila nacionalnega gospodarstva“, država pa je pristojna za zagotavljanje njegove „konsolidacije in rasti“ ([26]). V skladu s tem nedavni dokumenti politike, in sicer iz leta 2024, kažejo, da si kitajska vlada še naprej prizadeva „spodbujati koncentracijo kapitala v državni lasti v pomembnih panogah […] in v prihodnost usmerjenih strateških nastajajočih industrijah“ ([27]) ter „okrepiti kapitalske injekcije za podporo visokokakovostnemu razvoju podjetij v državni lasti“ ([28]). Splošna ureditev kitajskega gospodarstva zato ne le omogoča znatna poseganja države v gospodarstvo, temveč je država za taka poseganja tudi izrecno pooblaščena. Pojem prevlade javnega lastništva nad zasebnim je prisoten v celotnem pravnem sistemu in posebej poudarjen kot splošno načelo v vseh osrednjih zakonodajnih aktih.

(137) Odličen primer je kitajsko stvarno pravo, ki se sklicuje na začetno fazo socializma in državi zaupa ohranjanje temeljnega gospodarskega sistema, v katerem ima vodilno vlogo javno lastništvo.

(138) Dopuščajo se tudi druge oblike lastništva, pravo pa jim omogoča, da se razvijajo vzporedno z državnim lastništvom ([29]). Čeprav zakon o spodbujanju razvoja zasebnega gospodarstva ([30]) (v nadaljnjem besedilu: zakon o zasebnem gospodarstvu) iz leta 2025 uradno priznava zasebna podjetja kot „pomemben sestavni del socialističnega tržnega gospodarstva“, določa tudi, da „zasebne gospodarske organizacije in njihovi upravljavci podpirajo vodstvo KKP, sledijo socialističnemu sistemu s kitajskimi značilnostmi in dejavno sodelujejo pri gradnji moderne socialistične sile“ ([31]).

(139) Zato za gospodarske subjekte neposredno ali posredno velja obveznost upoštevanja političnih smernic, upravnega vodenja in zahtev po ideološki usklajenosti, ki izhajajo iz partijskih in državnih institucij, kar ohranja strukturna izkrivljanja v konkurenčnem okolju.

(140) Poleg tega se v skladu s kitajskim pravom socialistično tržno gospodarstvo razvija pod vodstvom KKP, zato se strukturi kitajske države in KKP prepletata na vseh ravneh (pravni, institucionalni, osebni) ter tvorita superstrukturo, v kateri ni mogoče razlikovati med vlogo KKP in vlogo države.

(141) S spremembo kitajske ustave marca 2018 je bila še bolj poudarjena vodilna vloga KKP, ki je bila ponovno potrjena v besedilu člena 1 ustave.

(142) Za obstoječim prvim stavkom določbe: „[s]socialistični sistem je temeljni sistem Ljudske republike Kitajske,“ je vstavljen nov drugi stavek, ki se glasi: „[g]lavna lastnost socializma s kitajskimi značilnostmi je vodstvo [KKP]“ ([32]). To kaže na nesporen in vse večji nadzor KKP nad gospodarskim sistemom Kitajske.

(143) To vodstvo in nadzor sta neločljivo povezana s kitajskim sistemom in močno presegata položaj, ki je običajen v drugih državah, v katerih vlade izvajajo splošni makroekonomski nadzor znotraj meja, v katerih delujejo sile prostega trga.

(144) Kitajska država izvaja interventno ekonomsko politiko pri uresničevanju ciljev, ki sovpadajo s političnim programom KKP in ne izražajo prevladujočih gospodarskih razmer na prostem trgu ([33]). Orodja interventne ekonomske politike, ki jih uporabljajo kitajski organi, so raznolika ter vključujejo sistem načrtovanja industrijskih dejavnosti, finančni sistem in raven zakonodajnega okolja.

([26]) Poročilo – poglavje 2, str. 7 in 8.
([27]) Glej sklep centralnega komiteja KKP o celoviti poglobitvi reforme in spodbujanju modernizacije po kitajskem vzoru, oddelek II.5, na voljo na: https://www.gov.cn/zhengce/202407/content_6963770.htm (obiskano 11. novembra 2025).
([28]) Glej mnenje državnega sveta o nadaljnjem izboljšanju proračunskega sistema za upravljanje državnega kapitala, na voljo na: https://www.gov.cn/zhengce/content/202401/content_6924612.htm (obiskano 11. novembra 2025).
([29]) Poročilo – poglavje 2, str. 10 in 18.
([30]) Glej: https://www.gov.cn/yaowen/liebiao/202504/content_7022018.htm (obiskano 11. novembra 2025).
([31]) Prav tam, člen 5.
([32]) Na voljo na: http://www.npc.gov.cn/zgrdw/englishnpc/Constitution/node_2825.htm (obiskano 25. novembra 2025).
([33]) Poročilo – poglavje 2, str. 29 in 30.

(145) Prvič, usmeritev kitajskega gospodarstva je na ravni splošnega upravnega nadzora urejena z zapletenim sistemom načrtovanja industrijskih dejavnosti, ki vpliva na vse gospodarske dejavnosti v državi. Vsi ti načrti tvorijo celovito in zapleteno matriko sektorskih in medsektorskih politik ter so prisotni na vseh ravneh upravljanja.

(146) Načrti na ravni provinc so podrobni, medtem ko so v načrtih na nacionalni ravni določeni širši cilji. V načrtih so opredeljeni tudi sredstva za podporo ustreznim industrijam/sektorjem in časovni okviri, v katerih je treba doseči cilje. Nekateri načrti vsebujejo izrecne cilje glede rezultatov.

(147) V načrtih so posamezni industrijski sektorji, določene vrste gospodarskih subjektov ([34]) in/ali projekti izpostavljeni kot (pozitivne ali negativne) prednostne naloge v skladu s prednostnimi nalogami vlade in so jim dodeljeni posebni razvojni cilji (posodobitev industrije, mednarodna širitev itd.).

(148) Centralni odbor KKP je leta 2025 objavil analizo, v kateri je potrdil zavezujočo naravo načrtov: „Znanstveno oblikovanje in učinkovito izvajanje nacionalnih razvojnih načrtov sta pomembni sredstvi, s katerima naša partija učinkovito vodi gospodarski in družbeni razvoj. V praksi modernizacije je Kitajska raziskala in vzpostavila institucionalno ureditev, v kateri se pod centraliziranim in enotnim vodstvom centralnega komiteja partije na njegovem plenarnem zasedanju predloži predlog načrta, državni svet pripravi osnutek načrta, nacionalni ljudski kongres pa ga pregleda in odobri, preden se javno objavi in začne izvajati. S tem se predlogi partije dejansko preoblikujejo v voljo države in ljudstva. S tem procesom se glavne strateške usmeritve centralnega komiteja partije preoblikujejo v pravno zavezujoče načrte za izvajanje na nacionalni ravni“ ([35]).

(149) Zato morajo gospodarski subjekti, tj. zasebni in tisti v lasti države, učinkovito prilagoditi svoje poslovne dejavnosti v skladu z dejanskimi razmerami, ki se uvajajo s sistemom načrtovanja. Razlog za to ni zgolj zavezujoča narava načrtov, ampak tudi to, da ustrezni kitajski organi na vseh ravneh upravljanja spoštujejo sistem načrtov in skladno s tem uporabljajo podeljena pooblastila, s čimer gospodarske subjekte spodbujajo, da upoštevajo prednostne naloge, določene v načrtih ([36]).

(150) Drugič, na ravni dodeljevanja finančnih sredstev v finančnem sistemu Kitajske prevladujejo poslovne banke v državni lasti in banke, ki izvajajo državno politiko, ki jih kitajska vlada opisuje kot „glavno silo, namenjeno realnemu gospodarstvu, ki zagotavlja močno podporo stabilnosti in dolgoročnemu razvoju nacionalnega gospodarstva“ ([37]). Te banke se morajo pri oblikovanju in izvajanju svoje posojilne politike usklajevati z vladnimi cilji na področju industrijske politike in ne predvsem ocenjevati ekonomskih prednosti določenega projekta ([38]).

(151) Enako velja za druge sestavne dele kitajskega finančnega sistema, kot so borzni trgi, trgi obveznic, trgi zasebnega kapitala itd. Prav tako so ti deli finančnega sektorja institucionalno in operativno vzpostavljeni na način, ki ni usmerjen k čim učinkovitejšemu delovanju finančnih trgov, temveč k zagotavljanju nadzora ter omogočanju poseganja države in KKP ([39]).

(152) Tretjič, v zakonodajnem okolju država v gospodarstvo posega na več načinov.

([34]) Kot je na primer kategorija tako imenovanih „malih velikanov“ (glej poročilo – poglavje 2, str. 22), za katero je kitajska vlada leta 2024 napovedala nadaljnjo podporo „v okviru prizadevanj za spodbujanje nove industrializacije“; glej: https://english.www.gov.cn/news/202406/19/content_WS6672c84ac6d0868f4e8e8531.html#:~:text=China%20will%20scale%20up%20support,of%20Industry%20and%20Information%20Technology (obiskano 25. novembra 2025).

([35]) Glej: https://www.qstheory.cn/20250428/e7943a2c8fef49efb520aa336197849c/c.html, (obiskano 25. novembra 2025).

([36]) Poročilo – poglavje 4, str. 57 in 92.

([37]) Glej: https://www.mof.gov.cn/zhengwuxinxi/caizhengxinwen/202503/t20250329_3961036.htm (obiskano 11. novembra 2025).

([38]) Poročilo – poglavje 6, str. 149 in 150.

([39]) Poročilo – poglavje 6, str. 153–171.

(153) Pravila o javnem naročanju se na primer redno uporabljajo za doseganje ciljev politike, ki pa ne vključujejo gospodarske učinkovitosti, in tako spodkopavajo tržna načela na tem področju. Zakonodaja, ki se uporablja, izrecno določa, da se javno naročanje izvaja tako, da se „dosežejo cilji nacionalne politike gospodarskega in družbenega razvoja“ ([40]). Vendar narava teh ciljev še vedno ni opredeljena, zato imajo organi odločanja na voljo široko polje proste presoje ([41]). Poleg tega veljavna zakonodaja ohranja pravila, ki izrecno diskriminirajo nedomače izdelke, saj določa, da „se bo pri ponudbi domačega izdelka odštelo 20 % cene, pri čemer se ta znižana cena upošteva v postopku ocenjevanja ([42])“. Zato se odločitve o javnih naročilih, pri katerih se daje prednost domačim izdelkom, ne sprejemajo na podlagi sil prostega trga.

(154) Podobno kitajska vlada na področju naložb ohranja znaten nadzor ter vpliv nad namembnostjo in obsežnostjo državnih in zasebnih naložb. Organi uporabljajo preglede naložb ter različne spodbude, omejitve in prepovedi v zvezi z naložbami kot pomembno orodje za podpiranje ciljev industrijske politike, na primer ohranjanje državnega nadzora nad ključnimi sektorji ali krepitev domače industrije ([43]). Kitajska vlada si na primer prizadeva „optimizirati mehanizem delovanja in nadzora večjih industrijskih skladov, da bi zagotovila, da naložbena usmeritev skladov ustreza zahtevam nacionalnih strategij“ ([44]). Še en primer nadzora kitajske vlade nad gospodarstvom prek usmerjanja finančnih sredstev so politike, opredeljeni v dokumentu z naslovom „Več ukrepov za nadaljnje spodbujanje razvoja zasebnih naložb“ ([45]) iz leta 2025. V skladu s temi ukrepi si kitajska vlada prizadeva „povečati sredstva iz centralnega proračuna za podporo upravičenim zasebnim naložbenim projektom ter dejavno prevzeti vodilno in usmerjevalno vlogo“. Kitajska vlada namerava tudi „dobro izkoristiti nove finančne instrumente politike [in] podpreti številne upravičene zasebne naložbene projekte v pomembnih industrijah in na ključnih področjih“ ([46]).

(155) Posegi kitajske vlade v gospodarstvo so oblikovani kot „usklajena prizadevanja fiskalnih, monetarnih, industrijskih, cenovnih, zaposlitvenih in drugih politik, usmerjena v izvajanje nacionalnih razvojnih načrtov in glavnih strategij“ ([47]).

(156) Kitajski ekonomski model torej temelji na nekaterih temeljnih načelih, ki omogočajo in spodbujajo različna poseganja države. Taka znatna poseganja države so v nasprotju s prostim delovanjem tržnih sil, kar povzroča izkrivljanje učinkovitega dodeljevanja sredstev v skladu s tržnimi načeli ([48]).

3.2.1.2. Znatno izkrivljanje v skladu s členom 2(6a), točka (b), prva alinea, osnovne uredbe: ali zadevni trg v veliki meri oskrbujejo podjetja, ki delujejo v okviru lastništva, pod nadzorom ali pod nadzorom politik ali po navodilih organov države izvoznice

(157) Na Kitajskem so podjetja, ki delujejo v okviru lastništva, pod nadzorom in/ali pod nadzorom politik ali po navodilih države, bistveni del gospodarstva.

([40]) Glej smernice komisije za nacionalni razvoj in reforme za izpolnjevanje glavnih odgovornosti naročnikov, člen 4, na voljo na: https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/tz/202511/t20251111_1401536.html (obiskano 12. novembra 2025).
([41]) Poročilo – poglavje 7, str. 204 in 205.
([42]) Glej obvestilo državnega sveta o izvajanju nacionalnih standardov za izdelke na področju javnih naročil in drugih povezanih politik, oddelek III, na voljo na: https://www.gov.cn/zhengce/content/202509/content_7042999.htm (obiskano 12. novembra 2025).
([43]) Poročilo – poglavje 8, str. 207 in 208 ter 242 in 243.
([44]) Glej sklep centralnega komiteja KKP o celoviti poglobitvi reforme in spodbujanju modernizacije po kitajskem vzoru, oddelek III.9, na voljo na: https://www.gov.cn/zhengce/202407/content_6963770.htm (obiskano 11. novembra 2025).
([45]) Glej: https://www.gov.cn/zhengce/content/202511/content_7047643.htm (obiskano 11. novembra 2025).
([46]) Prav tam, oddelek 11.
([47]) Prav tam, oddelek V.16 (obiskano 11. novembra 2025).
([48]) Poročilo – poglavje 2, str. 19–24, poglavje 4, str. 69, 99 in 100, ter poglavje 5, str. 130 in 131.

(158) Sektor zadevnega izdelka večinoma oskrbujejo družbe v zasebni lasti, kot je Shandong Linglong Tire Co. ([49]), ali družbe z manjšinskimi deleži v lasti države, kot je skupina Sailun Group ([50]), ki je v 1,18-odstotni državni lasti ([51]), ali skupina Zhongce Rubber Group ([52]), ki je v 36-odstotni državni lasti ([53]).

(159) Poleg tega v številnih družbah država nima le deleža, temveč izvaja nadzor, na primer v družbi Qingdao Double Star Co., Ltd. ([54]), ki je v 41,35-odstotni državni lasti in pod nadzorom komisije SASAC občine Qingdao, ali v hčerinski družbi Double Star Dongfeng Tire, ki je v 100-odstotni lasti družbe Qingdao Double Star Co., Ltd. ([55]). Še en primer je družba Guizhou Tyre Co., Ltd. ([56]), ki je v 20,48-odstotni državni lasti in pod nadzorom ljudske vlade občine Guiyang ([57]).

(160) Poleg tega sektor zadevnega izdelka oskrbujejo tudi podjetja v državni lasti, kot je podjetje CNRC ([58]), ki je v lasti podjetij SINOCHEM (podjetje v državni lasti pod nadzorom zvezne komisije SASAC ([59])) in SINOPEC ([60]) (še eno podjetje v državni lasti pod nadzorom zvezne komisije SASAC ([61])), ki sta vodilna proizvajalca sintetičnega kavčuka, ključnega vložka za proizvodnjo zadevnega izdelka ([62]).

(161) Posegi KKP v operativno odločanje so postali pravilo ne le v podjetjih v državni lasti, ampak tudi v družbah v zasebni lasti ([63]), pri čemer je KKP prevzela vodilno vlogo pri skoraj vseh vidikih gospodarstva države. Glede na to, kako močno sta se na Kitajskem povezali državna in partijska struktura, vpliv države prek struktur KKP v družbah dejansko pomeni, da so gospodarski subjekti pod vladnim nadzorom in nadzorom politik.

(162) Poleg tega za sektor zadevnega izdelka velja več vladnih politik, kot je usmerjevalno mnenje ministrstva za industrijo in informacijsko tehnologijo o spodbujanju visokokakovostnega razvoja kemijske in petrokemijske industrije v okviru 14. petletnega načrta, ki v oddelku II.3 določa izvajanje „ukrepov za izboljšanje kakovosti oskrbe s kemičnimi izdelki. Osredotočenost na strateške nastajajoče industrije […] in pospešitev razvoja […] visoko zmogljivih gumijastih in plastičnih materialov, […]. Povečanje deleža zelenih izdelkov v panogah, kot so […] pnevmatike, […]. Spodbujanje podjetij k izboljšanju kakovosti izdelkov ter ustvarjanju in podpiranju blagovnih znamk“. Poleg tega je v oddelku V tega usmerjevalnega mnenja določena vzpostavitev „spremljanja industrijske verige, ki temelji na internetu in se lahko uporablja za izdelke v razsutem stanju, kot so gnojila, in pnevmatike“ ([64]).

(163) Industrija pnevmatik je zajeta tudi v politike na ravni provinc, kot je 14. petletni načrt province Šandong o razvoju kemične industrije, ki posebej za industrijo pnevmatik določa: „[s]trogo izvajati industrijske politike in industrijske standarde, integrirati in umakniti podjetja z letno proizvodno zmogljivostjo manj kot 1,2 milijona popolnoma jeklenih radialnih pnevmatik (razen tehničnih pnevmatik, letalskih pnevmatik in širokopresečnih pnevmatik brez

([49]) Glej: https://www.linglong.cn/ in https://www.linglong.cn/Upload/202505/20250524113047_5549.pdf, str. 81 (obiskano 25. novembra 2025).
([50]) Glej: https://www.sailungroup.com/ (obiskano 25. novembra 2025).
([51]) Glej letno poročilo skupine Sailun Group za leto 2024, str. 93, na voljo na: https://sailuns3.s3.cn-northwest-1.amazonaws.com.cn/upload/portal/20250429/039e9b432aecd14b5a5b934b0b0cf103.pdf (obiskano 25. novembra 2025).
([52]) Glej: https://www.zcrubber.com/ (obiskano 6. oktobra 2025).
([53]) Glej letno poročilo skupine Zhongce Rubber Group za leto 2024, str. 50, na voljo na: https://file.finance.qq.com/finance/hs/pdf/2025/08/20/1224519453.pdf (obiskano 25. novembra 2025).
([54]) Glej letno poročilo družbe Qingdao Double Star Co., Ltd. za leto 2024, str. 63, na voljo na: https://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2025/2025-3/2025-03-28/10815489.PDF (obiskano 6. oktobra 2025).
([55]) Prav tam, str. 159.
([56]) Glej: https://www.gztyre.com/ (obiskano 25. novembra 2025).
([57]) Glej letno poročilo družbe Guizhou Tyre Co., Ltd. za leto 2024, str. 76 in 78, na voljo na: https://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2025/2025-4/2025-04-26/11007719.PDF (obiskano 25. novembra 2025).
([58]) Glej: https://rubber.chemchina.com/ (obiskano 25. novembra 2025).
([59]) Glej: http://www.sasac.gov.cn/n2588045/n27271785/n27271792/index.html (obiskano 25. novembra 2025).
([60]) Glej: http://www.sinopecgroup.com/group/ (obiskano 25. novembra 2025).
([61]) Glej: http://www.sasac.gov.cn/n2588045/n27271785/n27271792/index.html (obiskano 6. oktobra 2025).
([62]) Glej https://pdf.dfcfw.com/pdf/H3_AP202312271615027520_1.pdf (obiskano 25. novembra 2025).
([63]) Člen 33 statuta KKP, člen 19 kitajskega zakona o gospodarskih družbah in člen 5 zakona o zasebnem sektorju. Glej tudi poročilo – poglavje 3, str. 47–50.
([64]) Glej: https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-04/08/content_5683972.htm (obiskano 25. novembra 2025).

zračnice) in manj kot 5 milijonov poljeklenih radialnih pnevmatik (razen pnevmatik s podaljšano mobilnostjo, vrhunskih dirkalnih pnevmatik in ultranizkopresečnih pnevmatik). […] Slediti dogajanju na trgih višjega cenovnega razreda in segmentiranih trgih, razviti vrhunske izdelke z značilnostmi, kot so ultranizek presek, sploščitev, majhen kotalni upor, nizka raven hrupa in podaljšana mobilnost, razširiti raziskave in razvoj ter proizvodnjo visoko zmogljivih radialnih pnevmatik, kot so pametne pnevmatike, varnostne pnevmatike, pnevmatike z majhnim kotalnim uporom in superodporne proti obrabi, da se povečajo dodana vrednost izdelkov in tržni deleži. Okrepiti industrijske grozde pnevmatik na polotoku Šandong in v severnem Šandongu, okrepiti povezave z industrijskimi podpornimi objekti, razviti industrijski grozd gumarskih dodatkov v zahodnem Šandongu in razširiti industrijski grozd opreme za predelavo gume v vzhodnem Šandongu. Celovito izboljšati digitalizacijo, razvoj omrežja in pametni razvoj industrije pnevmatik, spodbujati gradnjo pametnih tovarn v industriji pnevmatik po vsej provinci ter ustvariti spletno platformo v oblaku za sektor proizvodnje pnevmatik. Dejavno spodbujati proizvodne procese zelenih pnevmatik, kot sta kemijska tehnologija za rafiniranje gume in predvulkanizacija s tehnologijo sevanja, spodbujati sekundarno uporabo pnevmatik, spodbujati zeleno pirolizo in tehnologijo regeneracije odpadnih pnevmatik z industrijskimi sajami ter spodbujati zeleni krožni razvoj industrije. […] Do leta 2025 bo vrednost proizvodnje industrije pnevmatik dosegla 200 milijard RMB; osem družb, ki proizvajajo pnevmatike, bo imelo prihodke od prodaje, ki bodo presegali 10 milijard RMB, od tega bosta vsaj dve podjetji presegli 20 milijard RMB, 1–2 podjetji pa se bosta uvrstili med prvih 10 v svetovni industriji pnevmatik“ ([65]).

(164) Vladni nadzor in politični vpliv obstajata tudi na občinski ravni. Primer je občina Čangčun, pri čemer je mesto Čangčun znano kot „mesto avtomobilov“ ([66]), kjer je družba Shandong Linglong Tire Co., Ltd. podpisala sporazum o naložbah v vrednosti 4,89 milijarde RMB za tovarno z letno proizvodnjo 14,2 milijona pnevmatik. Razvojno območje občine Čangčun za avtomobilsko industrijo poudarja, da so „njegovi dosežki posledica političnega vodenja in močnega vodstva provincialnega partijskega odbora, provincialne vlade, pokrajinskega partijskega odbora in občinske vlade [ter] kohezije in inovacij partijskega delovnega odbora območja za razvoj avtomobilske industrije“ ([67]).

(165) Vladni nadzor in nadzor politik je mogoče opaziti tudi na ravni ustreznih industrijskih združenj ([68]).

(166) Na primer, združenje CRIA ([69]) – katerega članice so družba Shandong Linglong Tire Co., Ltd., skupini Sailun Group in Zhongce Rubber Group ter družbe CNRC, Qingdao Double Star Co., Ltd. in Guizhou Tyre Co., Ltd. ([70]) – ima 15 sekcij in strokovnih odborov, od katerih je sekcija za pnevmatike največja. Proizvodnja družb, ki so članice sekcije za pnevmatike, predstavlja približno 80 % kitajske domače proizvodnje pnevmatik. Združenje CRIA ima 62 upravnih enot, pri čemer je predsedujoča enota družba Zhongce Rubber Group Co., Ltd., družbi Sailun Group Co., Ltd. in Linglong Tire Co., Ltd. pa sta podpredsedniški enoti ([71]). Sekcija združenja CRIA za pnevmatike sledi določbam statuta združenja, v katerem je navedeno, da je njen namen delovati v dobro članov, biti most med vlado in podjetji ter izvajati različne naloge pod vodstvom splošnega združenja ([72]).

(167) V skladu s členom 3 statuta združenja CRIA organizacija „sledi splošnemu vodstvu [KKP]. V skladu z določbami statuta [KKP] združenje vzpostavi organizacijo [KKP], izvaja dejavnosti partije in zagotovi potrebne pogoje za dejavnosti partijske organizacije. Organ, pristojen za registracijo in upravljanje združenja, je ministrstvo za civilne zadeve, organ, pristojen za krepitev partije, pa je partijski odbor [zvezne komisije SASAC]. Združenje sprejema poslovne smernice, nadzor in upravljanje organa, pristojnega za registracijo in upravljanje, ter organa, pristojnega

([65]) Glej: https://huanbao.bjx.com.cn/news/20211201/1191133.shtml (obiskano 25. novembra 2025).
([66]) „Statistični podatki kažejo, da je avtomobilska industrija v občini Čangčun leta 2021 dosegla vrednost proizvodnje v višini 614,3 milijarde RMB, kar je 70,3 % skupne vrednosti industrijske proizvodnje mesta. […] Poleg tega gospodarsko in tehnološko razvojno območje občine Čangčun za avtomobilsko industrijo zagotavlja močno podporo mestni avtomobilski industriji v smislu politične podpore, pridobivanja talentov, logistike in še več“. Glej: https://en.people.cn/n3/2023/0828/c90000-20064539.html (obiskano 15. oktobra 2025).
([67]) Glej: https://changchun.ifeng.com/a/20200701/14287256_0.shtml (obiskano 25. novembra 2025).
([68]) Poročilo – poglavje 2, str. 24–27.
([69]) Glej: https://ccb.cria.org.cn/ (obiskano 25. novembra 2025).
([70]) Glej: https://www.cria.org.cn/c/member (obiskano 25. novembra 2025).
([71]) Glej: https://tyre.cria.org.cn/c/id/1772857864279343106 (obiskano 25. novembra 2025).
([72]) Prav tam.

za krepitev partije, in ustreznega upravnega oddelka, pristojnega za upravljanje industrije“ ([73]). Člen 36 dalje določa, da morajo osebe, ki vodijo združenje, izpolnjevati pogoje, kot so „[s]poštovanje vodstva [KKP], podpiranje socializma s kitajskimi značilnostmi, odločno izvajanje smernic, načel in politik partije ter dobre politične lastnosti“ ([74]).

(168) Zato zasebni proizvajalci v sektorju zadevnega izdelka ne morejo delovati v tržnih razmerah. Pravzaprav so tako javna kot zasebna podjetja v sektorju podvržena nadzoru politik in navodilom.

3.2.1.3. Znatno izkrivljanje v skladu s členom 2(6a), točka (b), druga alinea, osnovne uredbe: ali prisotnost države v podjetjih državi omogoča, da vpliva na cene ali stroške

(169) Kitajski vladi prisotnost države v podjetjih omogoča, da vpliva na cene in stroške. Celice KKP v podjetjih v državni lasti in tudi zasebnih podjetjih so namreč pomemben kanal, po katerem lahko država vpliva na poslovne odločitve.

(170) V skladu s členom 17 kitajskega prava gospodarskih družb je treba v vsaki družbi ustanoviti organizacijo KKP z vsaj tremi člani KKP, kot je določeno v členu 30 statuta KKP ([75]), družba pa zagotovi potrebne pogoje za dejavnosti organizacije partije.

(171) Zdi se, da se v preteklosti ta zahteva ni vedno upoštevala ali strogo izvrševala. Vendar KKP vsaj od leta 2016 krepi svoje zahteve po nadzoru nad poslovnimi odločitvami v družbah v smislu uveljavljanja političnega načela ([76]), vključno z izvajanjem pritiska na zasebne družbe, naj na prvo mesto postavijo „patriotizem“ in sledijo partijski disciplini ([77]).

(172) Že leta 2017 so poročali o obstoju partijskih celic v 70 % od približno 1,86 milijona družb v zasebni lasti, pri čemer se je vse bolj povečeval pritisk, da morajo imeti organizacije KKP zadnjo besedo pri poslovnih odločitvah v svojih družbah ([78]). O podobnih ocenah so poročali leta 2022 ([79]). Ta pravila se splošno uporabljajo v celotnem kitajskem gospodarstvu, in sicer v vseh sektorjih, vključno s proizvajalci zadevnega izdelka in dobavitelji vložkov za te proizvajalce.

(173) Poleg tega je bil 15. septembra 2020 objavljen dokument z naslovom Smernice splošnega urada centralnega komiteja KKP o pospešitvi delovanja združene fronte v zasebnem sektorju za novo obdobje (v nadaljnjem besedilu: smernice) ([80]), s katerim se je vloga partijskih odborov v zasebnih podjetjih še razširila.

(174) V oddelku II.4 smernic je navedeno: „[o]krepiti moramo splošno zmogljivost partije za vodenje delovanja združene fronte v zasebnem sektorju in učinkovito pospešiti delo na tem področju“, v oddelku III.6 pa je navedeno: „[n]adalje moramo izboljšati krepitev partije v zasebnih podjetjih in omogočiti, da bodo lahko partijske celice učinkovito izvajale svojo vlogo trdnjave ter članom partije omogočile izvajanje njihovih vlog nosilcev in pionirjev“. S smernicami se torej poudarja in poskuša povečati vloga KKP v družbah in drugih zasebnih subjektih ([81]).

([73]) Glej: https://www.cria.org.cn/c/id/1760859134713970690 (obiskano 25. novembra 2025).
([74]) Prav tam.
([75]) Poročilo – poglavje 3, str. 40.
([76]) Glej na primer: Blanchette, J., „Xi's Gamble: The Race to Consolidate Power and Stave off Disaster“ (Šijeva igra: tekma za utrditev oblasti in preprečitev katastrofe), Foreign Affairs, zvezek 100, št. 4, julij/avgust 2021, str. 10–19.
([77]) Poročilo – poglavje 3, str. 41.
([78]) Na voljo na: https://www.reuters.com/article/us-china-congress-companies-idUSKCN1B40JU (obiskano 25. novembra 2025).
([79]) Na voljo na: 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 (obiskano 25. novembra 2025).
([80]) Smernice generalnega urada centralnega komiteja KKP o pospešitvi delovanja združene fronte v zasebnem sektorju za novo obdobje: www.gov.cn/zhengce/2020-09/15/content_5543685.htm (obiskano 25. novembra 2025).
([81]) Financial Times (2020), „Chinese Communist Party asserts greater control over private enterprise“ (Kitajska komunistična partija prevzema večji nadzor nad zasebnimi podjetji): https://on.ft.com/3mYxP4j (obiskano 25. novembra 2025).

(175) Preiskava je potrdila, da prekrivanja med vodstvenimi položaji in članstvom v KKP/partijskimi funkcijami KKP obstajajo tudi v sektorju pnevmatik. Na primer, predsednik upravnega odbora in generalni direktor družbe SINOCHEM sta hkrati tudi sekretar oziroma namestnik sekretarja partijskega odbora družbe SINOCHEM ([82]). Podobno sta predsednik in podpredsednik družbe Qingdao Double Star Co., Ltd. hkrati tudi sekretar oziroma namestnik sekretarja partijskega odbora družbe ([83]). Poleg tega je predsednik upravnega odbora družbe Guizhou Tyre Co., Ltd. sekretar partijskega odbora ([84]).

(176) Poleg tega družbe za proizvodnjo pnevmatik tudi izrecno omenjajo vpliv, ki ga ima KPK na njihovo ravnanje. V letnem poročilu družbe Qingdao Double Star Co., Ltd. za leto 2024 je na primer navedeno: „V obdobju poročanja je družba vztrajala pri uporabi visokokakovostne krepitve partije za usmerjanje visokokakovostnega razvoja“ in zagotovila „vodilni organ za krepitev partije za spodbujanje visokokakovostnega razvoja: [podjetje] je okrepilo vodenje krepitve partije, se osredotočalo na glavne odgovornosti in glavno dejavnost, izvedlo poglobljeno izobraževanje na temo Ši Džinpingove misli o socializmu s kitajskimi značilnostmi za novo dobo, spodbujalo inovativne teoretične dosežke partije za usmerjanje poslovnega razvoja družbe, […] razvijalo pionirsko ekipo na področju proizvodnje, znanstvenih raziskav, trženja in upravljanja ter krepitev partije vključevalo v vsakodnevno poslovanje“ ([85]). Podobno družba Guizhou Tyre Co., Ltd. meni, da „[k]ot podjetje, ki je holding v državni lasti, vedno spoštuje neomajno vodstvo partije v podjetjih v državni lasti. Statut jasno opredeljuje pravni status partijske organizacije pri korporativnem upravljanju in vključuje vodstvo partije v vse vidike korporativnega upravljanja ([86])."

(177) Prisotnost države v podjetjih v sektorju pnevmatik in drugih sektorjih (kot so finančni sektor in sektorji vložkov) kitajski vladi tako omogoča, da vpliva na cene in stroške.

3.2.1.4. Znatna izkrivljanja v skladu s členom 2(6a), točka (b), tretja alinea, osnovne uredbe: ali javne politike ali ukrepi diskriminirajo v korist domačih dobaviteljev ali kako drugače vplivajo na sile prostega trga

(178) Usmeritev kitajskega gospodarstva v veliki meri določa izpopolnjen sistem načrtovanja, v okviru katerega so opredeljene prednostne naloge in predpisani cilji, na katere se morajo osredotočiti centralna, provincialne in lokalne vlade. Ustrezni načrti so na voljo na vseh ravneh upravljanja in zajemajo skoraj vse gospodarske sektorje. Cilji, določeni v instrumentih načrtovanja, so zavezujoči, organi na posamezni ravni upravljanja pa spremljajo izvajanje načrtov na ustrezni nižji ravni upravljanja.

(179) Sistem načrtovanja na Kitajskem na splošno prispeva k temu, da se sredstva usmerjajo v sektorje, ki jih je vlada opredelila kot strateške ali kako drugače politično pomembne, in se ne dodeljujejo v skladu s tržnimi silami ([87]).

(180) Kitajski organi so sprejeli številne politike, ki usmerjajo delovanje sektorja zadevnega izdelka.

([82]) Glej https://www.sinochem.com/sinochem/guwm/zlzz/gltd/A031002002003Gone1.html (obiskano 11. novembra 2025).
([83]) Glej letno poročilo družbe Qingdao Double Star Co., Ltd. za leto 2024, str. 36, na voljo na: https://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2025/2025-3/2025-03-28/10815489.PDF (obiskano 25. novembra 2025).
([84]) Glej letno poročilo družbe Guizhou Tyre Co., Ltd. za leto 2024, str. 44, na voljo na: https://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2025/2025-4/2025-04-26/11007719.PDF (obiskano 25. novembra 2025).
([85]) Glej letno poročilo družbe Qingdao Double Star Co., Ltd. za leto 2024, str. 14, na voljo na: https://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2025/2025-3/2025-03-28/10815489.PDF (obiskano 25. novembra 2025).
([86]) Glej letno poročilo družbe Guizhou Tyre Co., Ltd. za leto 2023, str. 41, na voljo na: https://pdf.dfcfw.com/pdf/H2_AN202404151630237833_1.pdf?1713215477000.pdf, (obiskano 25. novembra 2025).
([87]) Poročilo – poglavje 4, str. 56 in 57 ter 99 in 100.

(181) Namen 14. petletnega načrta za razvoj industrije surovin ([88]) je doseči preboj v ključnih kategorijah surovin, in sicer z „osredotočanjem na ključna področja uporabe, kot so […] bionski sintetični kavčuk“ ([89]). Nadaljnje določbe, specifične za industrijo pnevmatik, so vključene tudi v usmerjevalno mnenje ministrstva za industrijo in informacijsko tehnologijo o spodbujanju visokokakovostnega razvoja kemijske in petrokemijske industrije v obdobju 14. petletnega načrta ter v 14. petletni načrt province Šandong za razvoj kemijske industrije.

(182) Podobno naj bi na ravni province vladni organi v skladu s 14. petletnim načrtom province Anhuj o razvoju industrije novih materialov ([90]) oblikovali industrijsko ureditev sektorja na naslednji način: „[z] osredotočanjem na avtomobilski, elektronski, visokohitrostni železniški, letalski in vesoljski ter jedrski sektor in opiranjem na industrijske baze v Ančingu, Huajnanu in drugih krajih povečati intenzivnost raziskav in razvoja ter inovacij, pa tudi energično razviti izdelke iz gumijastih materialov s posebnimi lastnostmi in procesi, kot so odpornost proti visokim in nizkim temperaturam, odpornost proti staranju, odpornost proti ablaciji, odpornost proti kemičnim medijem, odpornost proti vremenskim vplivom, odpornost proti ozonu, odpornost proti obloku itd.“ V načrtu so na seznamu ključnih izdelkov navedeni tudi „hidrogenirani nitril kavčuk, bromirani nitril kavčuk, stiren-butadien kavčuk, proizveden s polimerizacijo v raztopini, izopren kavčuk in njegovi monomeri, akrilatni kavčuk, posebni kavčuk, ki vsebuje fluor, fluorosilikonski kavčuk, električni izolacijski silikonski kavčuk“, na seznamu prelomnih tehnologij pa „[t]ehnologija hidrogeniranja nitril kavčuka, tehnologija priprave karboksilnega nitril kavčuka, funkcionalna proizvodna tehnologija S-SBR, energetsko varčna tehnologija postopka sušenja sintetičnega kavčuka, tehnologija emulzijske polimerizacije s koncentracijo emulgatorja, okolju prijazna tehnologija zamenjave dodatkov itd.“ ([91]).

(183) Podobno tudi 14. petletni načrt province Gansu za razvoj industrije surovin ([92]) vključuje oddelek o industriji finih kemikalij, ki določa, da si bo „[i]ndustrija do leta 2025 prizadevala doseči skupno vrednost proizvodnje v višini 50 milijard juanov“ in da je cilj na področju sintetičnega kavčuka „[o]piranje na osrednja podjetja [za] odločen razvoj okolju prijaznih dodatkov v kavčuku, pospeševalcev vulkanizacije serij CBS/MBS, ogljikovega disulfida, netopnega žvepla, visokokakovostnih industrijskih saj in drugih izdelkov“, na področju naprednih petrokemičnih novih materialov pa „opiranje na osrednja podjetja [za] izboljšanje ravni in zmogljivosti province Gansu na področju posebne tehnične plastike, posebnega sintetičnega kavčuka, [itd.]“ in „[o]dločen razvoj ključnih strateških novih materialov“. Na področju petrokemijske industrije pa „razvoj tehnične plastike, posebnega sintetičnega kavčuka, posebnih vlaken, biološko razgradljivih visokozmogljivih materialov in visokozmogljivih kompozitnih materialov“.

(184) V 14. petletnem načrtu province Gansu sta med ključnimi projekti navedeni družba PetroChina Lanzhou Petrochemical Company in gradnja nove posebne enote za nitril kavčuk z zmogljivostjo 35 000 ton na leto, ki vključuje predvsem enoto za pripravo kemikalij, enoto za polimerizacijo, enoto za rekuperacijo monomera, skladiščenje suspenzije, mešalno enoto ter enoto za koagulacijo/sušenje ter pakiranje itd., pri čemer vrednost skupne naložbe znaša več kot 84 milijonov RMB ([93]). V 14. petletnem načrtu province Džjangši za visokokakovosten razvoj petrokemijske industrije ([94]) je navedeno: „[Razširili bomo] področje uporabe […] izdelkov iz organskega silicija, kot so silikonsko olje, silikonski kavčuk, […] in oborjeni silikagel. Okrepili bomo raziskave in razvoj ter proizvodnjo novih kemičnih snovi ter intenzivno razvijali najsodobnejše nove materiale, kot je posebni kavčuk […]“. Glede posebnega kavčuka je v načrtu določeno tudi, da se bo vlada „osredotočila na razvoj suspenzije stiren-butadien kavčuka […], hidrogeniranega nitril kavčuka, halogeniranega butil kavčuka, hidrogeniranih termoplastičnih elastomerov na osnovi stirena, izoprena kavčuka […], termoplastičnega vulkanizata, etilen-propilen kavčuka […] itd.“.

([88]) Glej: https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/202112/29/5665166/files/90c1c79a00b44c67b59c29392476c862.pdf (obiskano 25. novembra 2025).
([89]) Prav tam.
([90]) 14. petletni načrt province Anhuj za razvoj industrije novih materialov, objavljen 28. februarja 2022, oddelek III, preglednica 6.
([91]) Prav tam.
([92]) Glej: https://gxt.gansu.gov.cn/gxt/c106992/202201/1959993/files/bc8a41db8b904e55b5bd7017eb42d119.pdf (obiskano 25. novembra 2025).
([93]) Prav tam.
([94]) Glej: https://huanbao.bjx.com.cn/news/20211115/1187880.shtml (obiskano 25. novembra 2025).

(185) Poleg tega je v 14. petletnem načrtu province Džilin za razvoj petrokemijske industrije ([95]) določeno, da bo vlada „v celoti spodbujala razvoj industrije novih kemičnih snovi, kot so tehnična plastika, posebni sintetični kavčuk in visokozmogljiva vlakna, razširila področje uporabe novih kemičnih snovi na področju avtomobilov, železniškega prevoza, letalske in vesoljske industrije itd. ter uresničila visokokakovosten razvoj sistema petrokemijske industrije v naši provinci“, pa tudi „[o]krepila […] etilen-propilen kavčuk in etanol za gorivo, izpopolnila posebna ogljikova vlakna, visokoaktivni poliizobutilen, posebni kavčuk ter plastične materiale in druge specializirane izdelke, […] in oblikovala tri glavne konkurenčne sektorje sintetične smole, sintetičnega kavčuka in osnovnih organskih kemičnih surovin, povečala konkurenčnost in endogeni razvojni zagon petrokemijske industrije ter pomagala pri vzpostavitvi konkurenčnih skupin izdelkov in specifičnih proizvodnih verig“.

(186) Kitajska vlada je torej sprejela ukrepe, s katerimi gospodarske subjekte spodbuja k izpolnjevanju ciljev javne politike v zvezi s sektorjem. Kitajska vlada s temi ukrepi vodi in nadzoruje skoraj vse vidike razvoja in delovanja sektorja ter vložke višje v prodajni verigi. Taki ukrepi preprečujejo nemoteno delovanje tržnih sil.

3.2.1.5. Znatno izkrivljanje v skladu s členom 2(6a), točka (b), četrta alinea, osnovne uredbe: ali je prisotno pomanjkanje zakonodaje o stečaju, družbah ali lastnini, ali diskriminatorna uporaba ali nezadostno izvrševanje navedene zakonodaje

(187) Glede na informacije v dokumentaciji kitajski stečajni sistem nezadostno izpolnjuje lastne glavne cilje, kot sta pravična poravnava zahtevkov in terjatev ter varstvo zakonitih pravic in interesov upnikov in dolžnikov. Zdi se, da to izhaja iz dejstva, da je za kitajski sistem značilno sistematično nezadostno izvrševanje, čeprav kitajsko stečajno pravo formalno temelji na podobnih načelih, kot se uporabljajo v sorodnem pravu v drugih državah, ne le na Kitajskem.

(188) Število stečajev je še vedno izjemno majhno glede na velikost gospodarstva države, tudi zato, ker so postopki v primeru insolventnosti polni pomanjkljivosti, ki dejansko odvračajo od vložitve predloga za stečaj. Poleg tega ima država še vedno močno in dejavno vlogo v postopkih v primeru insolventnosti ter pogosto neposredno vpliva na njihov izid ([96]), pri čemer se poroča, da so ti postopki pogosto nepregledni in povzročajo diskriminatorne prakse ([97]).

(189) Pomanjkljivosti sistema lastninskih pravic so poleg tega posebej očitne v zvezi z lastništvom zemljišč in pravico do uporabe zemljišč na Kitajskem ([98]). Vsa zemljišča so last države (kmetijska zemljišča so v skupni lasti, mestna zemljišča pa v lasti države), za njihovo dodelitev pa je še vedno pristojna le država. Obstajajo pravne določbe, katerih cilj je pregledno dodeljevanje pravic do uporabe zemljišč in dodeljevanje teh pravic po tržnih cenah, na primer z uvedbo razpisnih postopkov. Vendar se te določbe skoraj nikoli ne upoštevajo in nekateri kupci pridobijo zemljišča brezplačno ali po ceni, nižji od tržne ([99]). Poleg tega je v sklepu centralnega komiteja KKP iz leta 2024 o nadaljnjem celovitem poglabljanju reform in spodbujanju modernizacije po kitajskem vzoru določeno, da je treba „izboljšati sistem upravljanja zemljišč, da bi zagotovili, da je učinkovito povezan z makropolitikami in regionalnim razvojem ter da daje prednost razumni rabi zemljišč za vodilne industrijske panoge in velike projekte“ ([100]). Zato si organi pri dodeljevanju zemljišč pogosto prizadevajo uresničiti posebne politične cilje, vključno z izvajanjem gospodarskih načrtov ([101]).

([95]) Glej: http://gxt.jl.gov.cn/xxgk/zcwj/sgxtwj/202109/t20210914_8217060.html (obiskano 25. novembra 2025).
([96]) Poročilo – poglavje 6, str. 171–179.
([97]) Glej: https://www.reuters.com/world/china/chinas-murky-bankruptcies-expose-hazards-foreign-investors-2025-04-15/ (obiskano 17. novembra 2025).
([98]) Poročilo – poglavje 9, str. 260 in 261.
([99]) Poročilo – poglavje 9, str. 257–260.
([100]) Glej oddelek IV.23, na voljo na: https://www.gov.cn/zhengce/202407/content_6963770.htm (obiskano 18. novembra 2025).
([101]) Poročilo – poglavje 9, str. 252, 253 in 254.

(190) Podobno kot za druge sektorje kitajskega gospodarstva tudi za proizvajalce zadevnega izdelka veljajo splošna pravila kitajske zakonodaje o stečaju, družbah in lastninskih razmerjih. To pomeni, da tudi na te družbe vpliva izkrivljanje od zgoraj navzdol, ki izvira iz diskriminatorne uporabe ali nezadostnega izvrševanja zakonodaje o stečaju in lastninskih razmerjih. Na podlagi razpoložljivih dokazov se zdi, da navedeni premisleki v celoti veljajo tudi za sektor industrije pnevmatik. Ta preiskava ni razkrila ničesar, kar bi lahko omajalo navedene ugotovitve.

(191) Glede na navedeno je Komisija sklenila, da je bila uporaba zakonodaje o stečaju in lastninskih razmerjih v sektorju zadevnega izdelka diskriminatorna oziroma je bilo njeno izvrševanje nezadostno.

3.2.1.6. Znatno izkrivljanje v skladu s členom 2(6a), točka (b), peta alinea, osnovne uredbe: ali so stroški plač izkrivljeni

(192) Sistem tržno določenih plač se na Kitajskem ne more v celoti razviti, saj delavci in delodajalci ne morejo uveljavljati svoje pravice do kolektivne organizacije. Kitajska še ni ratificirala več temeljnih konvencij Mednarodne organizacije dela, zlasti konvencij o sindikalni svobodi in kolektivnih pogajanjih ([102]).

(193) Na podlagi nacionalne zakonodaje je dejavna samo ena sindikalna organizacija. Vendar ni neodvisna od državnih organov, zato njeno sodelovanje pri kolektivnih pogajanjih in varstvu pravic delavcev ostaja na osnovni ravni ([103]). Poleg tega je mobilnost kitajske delovne sile omejena s sistemom prijave gospodinjstev, zaradi katerega je dostop do celotnega nabora socialnovarstvenih in drugih prejemkov omejen na lokalne prebivalce na določenem upravnem območju.

(194) Delavci, ki nimajo prijavljenega lokalnega prebivališča, so zato običajno v ranljivem položaju na področju zaposlovanja in prejemajo nižji dohodek kot tisti, ki imajo prijavljeno prebivališče ([104]). Navedene ugotovitve kažejo na izkrivljanje stroškov plač na Kitajskem.

(195) Predložen ni bil noben dokaz o tem, da zgoraj opisani kitajski sistem delovnega prava ne velja za sektor pnevmatik. Tako je izkrivljanje stroškov plač ta sektor prizadelo neposredno (pri proizvodnji zadevnega izdelka ali glavne surovine za njegovo proizvodnjo) in posredno (pri dostopu do kapitala ali vložkov družb, za katere velja isti sistem delovnega prava na Kitajskem).

3.2.1.7. Znatna izkrivljanja v skladu s členom 2(6a), točka (b), šesta alinea, osnovne uredbe: ali dostop do financiranja ponujajo institucije, ki izvajajo cilje javne politike ali kako drugače ne delujejo neodvisno od države

(196) Za dostop družb do kapitala na Kitajskem so značilna različna izkrivljanja. Za kitajski finančni sistem je značilen močan položaj bank v državni lasti ([105]), ki pri zagotavljanju dostopa do financiranja upoštevajo tudi druga merila poleg ekonomske uspešnosti projekta. Banke so podobno kot nefinančna podjetja v državni lasti še vedno povezane z državo, in sicer ne samo v okviru lastništva, temveč tudi prek osebnih odnosov (glavne vodstvene delavce velikih finančnih institucij v državni lasti imenuje KKP) ([106]), in redno izvajajo javne politike, ki jih oblikuje kitajska vlada.

(197) Pri tem banke upoštevajo izrecno pravno obveznost opravljanja svojih poslov v skladu s potrebami nacionalnega gospodarskega in družbenega razvoja ter v skladu s smernicami industrijskih politik države ([107]). Čeprav se priznava, da se različne pravne določbe nanašajo na potrebo po spoštovanju običajnega bančnega poslovanja ter pravil skrbnega in varnega poslovanja, kot je potreba po preučitvi kreditne sposobnosti posojilojemalca, prepričljivi dokazi, vključno z ugotovitvami iz preiskav o trgovinski zaščiti, kažejo, da imajo te določbe pri uporabi različnih pravnih instrumentov le drugotno vlogo.

([102]) Poročilo – poglavje 13, str. 360 in 361 ter 364–370.
([103]) Poročilo – poglavje 13, str. 366.
([104]) Poročilo – poglavje 13, str. 370–373.
([105]) Poročilo – poglavje 6, str. 137–140.
([106]) Poročilo – poglavje 6, str. 146–149.
([107]) Poročilo – poglavje 6, str. 149.

(198) Na primer, kitajska vlada je pojasnila, da mora KKP nadzorovati celo odločitve zasebnega poslovnega bančništva, te pa morajo biti skladne z nacionalnimi politikami. Eden od treh glavnih ciljev države v zvezi z upravljanjem bančništva je zdaj okrepiti vodilno vlogo partije v bančnem in zavarovalniškem sektorju, tudi glede vprašanj poslovanja in upravljanja ([108]). Poleg tega je treba pri merilih za ocenjevanje uspešnosti poslovnih bank upoštevati zlasti, kako subjekti „prispevajo k doseganju nacionalnih razvojnih ciljev in realnemu gospodarstvu“, predvsem pa, kako „prispevajo k strateškim in nastajajočim industrijam“ ([109]).

(199) Natančneje, kitajska vlada si v skladu z usmerjevalnim mnenjem iz leta 2025 o finančni podpori za novo industrializacijo, ki ga je objavila Ljudska banka Kitajske skupaj z ministrstvom za industrijo in informacijsko tehnologijo, ministrstvom za finance, komisijo za nacionalni razvoj in reforme ter drugimi vladnimi upravami, prizadeva tudi za „usmerjanje finančnih institucij k uporabi raznolikih instrumentov, kot so posojila, obveznice, lastniški kapital in zavarovanja, da bodo zagotavljale celovite finančne storitve za velika podjetja in pomembna podporna podjetja, ki delujejo v ključnih industrijskih verigah, ponujale finančne rešitve za stabilno poslovanje podjetij, na katera vplivajo zunanji dejavniki, ter podpirale zasebna podjetja pri dejavnem sodelovanju pri neodvisni gradnji industrijskih verig, ki jo bo mogoče nadzorovati“ ([110]).

(200) Poleg tega so bonitetne ocene v zvezi z obveznicami in posojili pogosto izkrivljene iz različnih razlogov, vključno z dejstvom, da na oceno tveganja vplivata strateški pomen podjetja za kitajsko vlado in trdnost implicitnega jamstva vlade ([111]). To dopolnjujejo dodatna obstoječa pravila, ki usmerjajo finančna sredstva v sektorje, za katere vlada odloči, da se spodbujajo ali so kako drugače pomembni ([112]). Posledica tega je, da se posojila pristransko izdajajo v korist podjetij v državni lasti, velikih, dobro povezanih zasebnih podjetij in podjetij v ključnih industrijskih sektorjih, kar pomeni, da razpoložljivost in stroški kapitala niso enaki za vse subjekte na trgu.

(201) Poleg tega se stroški izposojanja umetno ohranjajo na nizki ravni, da bi se spodbudila rast naložb. To je povzročilo čezmerno uporabo kapitalskih naložb z vse nižjo donosnostjo naložb. To ponazarja porast korporativnega vzvoda v državnem sektorju kljub velikemu padcu dobičkonosnosti, kar kaže, da mehanizmi v bančnem sistemu ne upoštevajo normalnih komercialnih odzivov.

(202) Čeprav je bila liberalizacija nominalne obrestne mere dosežena oktobra 2015, cenovni signali še vedno niso rezultat sil prostega trga, temveč nanje vplivajo izkrivljanja, ki jih povzroča vlada. Podjetja v državni lasti, pa tudi celotni industrijski sektorji, ki jih kitajska vlada šteje za strateške, naj bi imeli na primer koristi od obrestnih mer, ki so nižje od tržnih ([113]). Posledica umetno nizkih obrestnih mer so prenizke cene in s tem čezmerna uporaba kapitala.

([108]) Glej uradni politični dokument komisije bančnih in zavarovalniških regulatorjev Kitajske (CBIRC) z dne 28. avgusta 2020: Triletni akcijski načrt za izboljšanje korporativnega upravljanja bančnega in zavarovalniškega sektorja (2020–2022), na voljo na: http://www.cbirc.gov.cn/cn/view/pages/ItemDetail.html?docId=925393&itemId=928 (obiskano 25. novembra 2025). Načrt nalaga „nadaljnje izvajanje duha, ki ga uteleša osrednji govor generalnega sekretarja Ši Džinpinga o doseganju napredka na področju reforme korporativnega upravljanja v finančnem sektorju“. Poleg tega je cilj oddelka II načrta spodbujati organsko vključevanje vodilne vloge partije v korporativno upravljanje: „Dosegli bomo, da bo vključevanje vodilne vloge partije v korporativno upravljanje vse bolj dosledno, standardizirano in v skladu s postopki […]. Partijski odbor mora o glavnih vprašanjih poslovanja in upravljanja razpravljati pred odločanjem upravnega odbora ali višjega vodstva.“

([109]) Glej obvestilo komisije CBIRC o metodi ocenjevanja uspešnosti poslovnih bank, izdano 15. decembra 2020: http://jrs.mof.gov.cn/gongzuotongzhi/202101/t20210104_3638904.htm (obiskano 25. novembra 2025).

([110]) Glej: https://www.gov.cn/lianbo/bumen/202508/content_7035298.htm (obiskano 17. novembra 2025).

([111]) Poročilo – poglavje 6, str. 157 in 158.

([112]) Poročilo – poglavje 6, str. 150, 151 in 152 ter 156–160 in 165–171.

([113]) Glej poročilo skupine Rhodium Group, *Augmented Assessment of China's State Support* (Razširjena ocena državne podpore na Kitajskem), str. 22, na voljo na: https://rhg.com/research/far-from-normal-an-augmented-assessment-of-chinas-state-support/ (obiskano 17. novembra 2025).

(203) Splošna rast posojil na Kitajskem pomeni poslabšanje učinkovitosti dodeljevanja kapitala brez kakršnih koli znakov omejevanja kreditiranja, ki bi bilo pričakovano v neizkrivljenem tržnem okolju. Zato se obseg slabih posojil hitro povečuje, pri čemer se je kitajska vlada večkrat odločila, da bodisi prepreči zamude s plačili, s čimer ustvarja t. i. zombijevska podjetja, katerih število narašča ([114]), bodisi prenese lastništvo dolga (npr. z združitvami ali zamenjavo dolga za lastniški kapital), ne da bi s tem nujno odpravila splošni problem zadolženosti ali obravnavala njegove temeljne vzroke.

(204) Znatno izkrivljanje, ki je rezultat stalne vseprisotne vloge države na kapitalskih trgih, dejansko vpliva na korporativni sistem posojil na Kitajskem kljub sprejetim ukrepom za liberalizacijo trga. Zato znatno poseganje države v finančni sistem močno vpliva na tržne razmere na vseh ravneh.

(205) V tej preiskavi ni bil predložen noben dokaz, da poseganje države v finančni sistem v smislu člena 2(6a), točka (b), šesta alinea, osnovne uredbe ne vpliva na sektor zadevnega izdelka. Zato znatno poseganje države v finančni sistem močno vpliva na tržne razmere na vseh ravneh.

3.2.1.8. Sistemska narava opisanega izkrivljanja

(206) Komisija je ugotovila, da je izkrivljanje, opisano v poročilu, značilno za kitajsko gospodarstvo. Razpoložljivi dokazi namreč kažejo, da so dejstva in značilnosti kitajskega sistema, kot so opisani zgoraj in v delu I poročila, značilni za celotno državo in vse sektorje gospodarstva. Enako velja tudi za opis proizvodnih dejavnikov, kot so navedeni zgoraj in v delu II poročila.

(207) Komisija opozarja, da so za proizvodnjo zadevnega izdelka potrebni nekateri vložki. Ko proizvajalci zadevnega izdelka kupijo/naročijo te vložke, so cene, ki jih plačajo (in ki so evidentirane kot njihovi stroški), očitno izpostavljene zgoraj navedenemu sistemskemu izkrivljanju. Dobavitelji vložkov na primer zaposlujejo delovno silo, ki je izpostavljena izkrivljanju. Lahko si izposodijo denar, ki je izpostavljen izkrivljanju v finančnem sektorju/pri dodeljevanju kapitala. Poleg tega zanje velja sistem načrtovanja, ki se uporablja na vseh ravneh upravljanja in v vseh sektorjih. To izkrivljanje je bilo podrobno opisano v oddelku 3.2.1.2 zgoraj. Komisija je poudarila, da se regulativna ureditev, na kateri temelji navedeno izkrivljanje, splošno uporablja, ta pravila pa veljajo za proizvajalce pnevmatik enako kot za vse druge gospodarske subjekte na Kitajskem. Izkrivljanje zato neposredno vpliva na strukturo stroškov zadevnega izdelka.

(208) Zaradi okoliščin, opisanih v oddelku 3.2.1.2, domače prodajne cene zadevnega izdelka niso primerne za uporabo v smislu člena 2(6a), točka (a), osnovne uredbe, izkrivljanje pa vpliva tudi na vse stroške vložkov (vključno s surovinami, energijo, zemljišči, financiranjem, delom itd.), saj država znatno posega v oblikovanje njihovih cen. Opisano poseganje države v zvezi z dodeljevanjem kapitala, zemljišč, dela, energije in surovin je dejansko prisotno po vsej LRK. To na primer pomeni, da je vložek, ki je bil že sam proizveden na Kitajskem, z združevanjem različnih proizvodnih dejavnikov izpostavljen znatnemu izkrivljanju. Enako velja za vložke v vložke in tako dalje.

3.2.2. *Trditve zainteresiranih strani*

(209) Združenje CRIA je 30. junija 2025 predložilo sklop pripomb glede uporabe člena 2(6a), točka (b), osnovne uredbe. V svojem stališču je navedlo naslednje: (i) pritožnik ni predložil neposrednih dokazov o izkrivljanju trga, (ii) kitajska industrija pnevmatik je zelo tržno usmerjena ter (iii) v pritožbi so zabrisane meje med protidampinškimi in protisubvencijskimi preiskavami.

([114]) Glej: 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 (obiskano 17. novembra 2025).

(210) Natančneje, združenje CRIA je v podporo svoji prvi trditvi navedlo, da so trditve pritožnika o znatnem izkrivljanju po eni strani splošne in nespecifične, po drugi strani pa vsebujejo logična protislovja glede izkrivljanja na trgu naravnega kavčuka. V zvezi s splošno naravo trditev je poudarilo, da se je pritožnik močno opiral na poročilo, sklepe iz nepomembnih preiskav v zvezi s pnevmatikami za tovornjake in avtobuse ali jeklarskim sektorjem ter na izkrivljene razlage makroekonomskih dokumentov, kot je 14. petletni načrt. Poudarilo je, da prikazovanje celotnega kitajskega gospodarstva kot natančno nadzorovane celote ni skladno z dejanskim gospodarskim razvojem Kitajske in da trditve pritožnika ne prinašajo nobene dokazne vrednosti, saj v njih ni ponazorjeno, kako se s temi makropolitikami konkretno in neposredno izkrivljajo stroški in cene proizvajalcev pnevmatik za osebne avtomobile in lahke tovornjake. Po njegovem mnenju mora Komisija v tem primeru opraviti neodvisno, na dejstvih temelječo in objektivno preiskavo, ne pa preprosto sprejeti makroekonomskih trditev pritožnika. Kar zadeva domnevna logična protislovja, je poudarilo, da pritožnik kljub trditvam, da je trg naravnega kavčuka na Kitajskem izkrivljen, priznava, da je kitajski uvoz naravnega kavčuka nekajkrat večji od domače proizvodnje. Zato je zelo verjetno, da ceno na domačem trgu na Kitajskem določata predvsem uvoz in mednarodni trg. Poleg tega je trditev pritožnika, da nekaterih držav jugovzhodne Azije, ki izvažajo naravni kavčuk, ni mogoče šteti za kandidatke za reprezentativne države, saj naj bi bila Kitajska kot neto uvoznica naravnega kavčuka v neenakem položaju glede tega vložka, pravno pomanjkljiva, saj neenak položaj pri dobavi ni del izbirnih meril na podlagi člena 2(6a) osnovne uredbe. Zato bi morala Komisija upoštevati stroške naravnega kavčuka, navedene v evidencah kitajskih proizvajalcev izvoznikov.

(211) Kar zadeva drugo trditev, je združenje CRIA oblikovalo temeljno trditev, da je kitajska industrija pnevmatik avtonomen in konkurenčen sektor, ki ga usmerjajo tržne sile in v katerem se dosledno upoštevajo načela tržnega gospodarstva, pri čemer je navedlo naslednje:

(a) Trditev pritožnika, da v kitajski industriji pnevmatik in industriji višje v verigi prevladujejo podjetja v državni lasti, pomeni veliko odstopanje od dejanskega stanja. Zasebna podjetja imajo izrazito prevladujoč položaj, ne glede na to, ali se meri po številu podjetij, obsegu proizvodnje, prispevku k izvozu ali skupni zmogljivosti. Že sama velikost kitajskega trga neizogibno spodbuja močno konkurenco, kar potrjujejo tudi poročila industrije. Ker je pritožba selektivno osredotočena na podjetja z državnim deležem v lastniški strukturi, v njej ni upoštevanih več tisoč zasebnih podjetij, ki so hrbtenica industrije.

Podobno industrije višje v verigi, kot so petrokemijska, gumarska, jeklarska in tekstilna industrija, niso pod nadzorom države, temveč tvorijo precej raznoliko in konkurenčno okolje, v katerem sodelujejo podjetja v državni lasti, zasebna podjetja in podjetja s tujimi naložbami. Natančneje, trg sintetičnega kavčuka zaznamuje „štiristranska delitev“ med državnima podjetjema SINOPEC in CNRC, med zasebnimi podjetji ter med tajvanskimi podjetji in podjetji s tujimi naložbami. Tudi na trgu oborjenega silikagela (precipitiranega silicijevega dioksida) prevladujejo zasebna podjetja, ki predstavljajo 68,57 % proizvodne zmogljivosti in 66,36 % proizvodnje tega sektorja na Kitajskem. Tudi trg jeklenih kordov je zelo globaliziran in konkurenčen, pri čemer glavni akterji na kitajskem trgu vključujejo ne le kitajska zasebna podjetja, temveč tudi številne mednarodne velikane. Veliko število podjetij, dejavnih v sektorju industrijskega tekstila, pomeni konkurenčno, ne pa monopolistično tržno strukturo.

Kar zadeva podjetja, povezana z državo, jih pritožnik napačno enači z podjetji pod državnim nadzorom, pri čemer ne upošteva sodobnega korporativnega upravljanja in pravnega okvira na Kitajskem. Družbe, kot sta SINOCHEM ali skupina Huayi Group, kotirajo na javnih trgih, morajo upoštevati stroga pravna in tržna pravila ter so odgovorna vsem delničarjem, ne pa le enemu državnemu delničarju. Natančneje, kar zadeva skupino Huayi Group, ta javno kotira na šanghajski borzi, struktura njenega korporativnega upravljanja pa je v skladu s kitajskim zakonom o gospodarskih družbah, zakonom o vrednostnih papirjih in predpisi kitajske nadzorne komisije za vrednostne papirje. V skladu s tem je v njenem letnem poročilu za leto 2024 izrecno navedeno, da družba ohranja popolno neodvisnost od svojega obvladujočega delničarja na področjih osebja, premoženja, financ, organizacije in poslovanja. V skladu z zakonom obvladujoči delničar svoje pravice uveljavlja prek skupščine delničarjev in se ne sme neposredno ali posredno vmešavati v odločanje in poslovne dejavnosti družbe. V zvezi s podjetjem SINOCHEM pritožnik ni predložil nobenih dokazov, iz katerih bi bilo razvidno, da podjetje SINOCHEM kot delničar svojih hčerinskih družb za proizvodnjo pnevmatik Pirelli in Aeolus Tyre posega v njune vsakodnevne poslovne odločitve. V tem smislu je zamenjevanje večinskega lastništva z dejanskim nadzorom nad poslovanjem temeljna napačna predstava v trditvi pritožnikov, ki niso predložili nobenih dokazov o tem, kako naj bi lastništvo znatnega deleža v družbi s strani države povzročilo neposredno poseganje države v vsakodnevne poslovne dejavnosti družbe.

(b) Trditev pritožnika, da lahko kitajska vlada prek organizacij KKP v družbah vpliva na njihove cene in stroške, je napačen prikaz dejanskega stanja na področju korporativnega upravljanja na Kitajskem. V skladu z zakonom o gospodarskih družbah in ustreznimi statuti kitajskih družb za proizvodnjo pnevmatik je vloga partijskih organizacij v podjetjih osredotočena predvsem na partijske zadeve in zagotavljanje skladnosti družbe z nacionalno zakonodajo, ne pa na vmešavanje v konkretne poslovne dejavnosti. Zakonsko določena organa odločanja družbe ostajata upravni odbor in uprava. Trditev, da je obstoj partijskih organizacij v družbah za proizvodnjo pnevmatik neposreden pokazatelj vladnega nadzora nad poslovnimi odločitvami družbe, nima niti dejanske niti pravne podlage.

(c) Industrijsko načrtovanje na Kitajskem ni diskriminatorno in ne izkrivlja trga, kot trdi pritožnik, temveč se uporablja kot strateška usmeritev in ni obvezno navodilo, kar je v skladu s splošno prakso večjih svetovnih gospodarstev. Kitajski petletni načrti so strateški usmerjevalni dokumenti na makro ravni za nacionalni gospodarski in družbeni razvoj, ki se v osnovi ne razlikujejo od industrijskih politik drugih večjih svetovnih gospodarstev, kot je industrijski načrt EU v okviru zelenega dogovora ali ameriški akt za znižanje inflacije. Industrijski načrti na Kitajskem podjetjem zagotavljajo tržne obete in vizijo razvoja, pri čemer niso pravno zavezujoči za gospodarske subjekte na mikro ravni, kot so družbe za proizvodnjo pnevmatik.

(d) Trditve pritožnika o netržnih prenosih zemljišč so popolnoma v nasprotju z obstojem dobro delujočega trga zemljišč ter mehanizma za dodeljevanje in prenos pravic do uporabe zemljišč, ki ga urejajo zakoni in drugi predpisi, zlasti določbe o dodeljevanju pravice do uporabe državnih stavbnih zemljišč prek razpisa za oddajo ponudb, dražbe in ponudbe, v skladu s katerimi je treba zadevna zemljišča dodeliti prek javnega razpisa, dražbe ali ponudbe. Poleg tega se na podlagi neutemeljenih trditev v pritožbi, da sta tovarni pnevmatik Sailun in Zhongce zemljišče dobili po ceni, ki je bila precej nižja od tržne, ne more podvomiti o obstoju delujočega, odprtega, enotnega in obvezno uveljavljenega tržnega sistema na nacionalni ravni.

Kar zadeva kitajsko zakonodajo o stečaju in družbah, veljavni zakon o stečaju podjetij določa raznolike možnosti izstopa s trga ali sanacije za podjetja v težavah ali insolventna podjetja, njegov izrecni cilj pa je zagotoviti „tržno usmerjen in na pravilih temelječ“ okvir. Poleg tega zakon o gospodarskih družbah zagotavlja jasne standarde korporativnega upravljanja za vse vrste družb, vključno s podjetji v državni lasti, ki kotirajo na borzi, in trdno pravno podlago za neodvisno tržno delovanje družb.

(e) V trditvi pritožnika, da kitajski sistem prijave gospodinjstev in sindikalni sistem vodita do izkrivljenih stroškov plač, niso upoštevani korenite spremembe in proces preoblikovanja kitajskega trga dela iz planskega v tržnega, pri čemer se omejitve sistema *hukou* postopoma odpravljajo ali blažijo, pa tudi sistem socialne varnosti je vse bolj ločen od sistema prijave gospodinjstev. Zato se sklicevanje na zastarel sistem, ki postopoma postaja precej manj omejevalen, za utemeljitev stališča o izkrivljanju plač ne ujema s sedanjimi socialno-ekonomskimi razmerami na Kitajskem.

(f) Kitajski finančni sistem ne zagotavlja preferenčnih posojil specifičnim industrijam, ki jih podpira država (kot je industrija pnevmatik), niti ne manipulira z bonitetnimi ocenami. To je zato, ker so kitajske poslovne banke, vključno z velikimi poslovnimi bankami v državni lasti, neodvisne finančne institucije, ki delujejo v skladu z zakonom o poslovnem bančništvu. Člen 4 navedenega zakona določa, da „[z]a poslovanje poslovnih bank veljajo načela varnosti, likvidnosti in učinkovitosti. Poslovne banke same sprejemajo odločitve glede svojega poslovanja, so odgovorne za svoja tveganja, prevzemajo izključno odgovornost za svoje dobičke in izgube ter izvajajo samoomejevanje“. V njem je tudi poudarjeno, da „poslovne banke […] opravljajo posle brez vmešavanja katere koli enote ali posameznika“. Preglednost, predvidljivost in tržno usmerjeno delovanje kitajskega finančnega trga dodatno ponazarja dejstvo, da so se v zadnjih letih številni tuji gospodarski subjekti odločili za izdajo obveznic, denominiranih v renminbiju, na Kitajskem.

Poleg tega so razlike v bonitetnih ocenah iste družbe, ki jih izdajo domače in tuje bonitetne agencije, pogost pojav po vsem svetu, ki izhaja iz različnih metodologij bonitetnega ocenjevanja, kanalov dostopa do informacij, modelov tveganja in razumevanja lokalnega trga, na katere se opirajo različne bonitetne agencije. Pripisovanje tovrstnih razlik neposredno manipulacijam, ki naj bi jih izvajala država, je popolnoma neutemeljeno.

(212) Združenje CRIA je v podporo svojemu tretjemu argumentu kritiziralo pritožbo zaradi trditve, da na Kitajskem obstajajo prakse subvencioniranja. Poudarilo je, da v Uniji obstaja ločen pravni instrument za obravnavanje subvencioniranja ter da bi bilo zato treba trditve pritožnika preučiti in ugotovitve o njih sprejeti v okviru ločene protisubvencijske preiskave. Pri poskusu pritožnikov, da se v protidampinški preiskavi sklicujejo na trditve o subvencijah za utemeljitev navedb glede znatnega izkrivljanja, se ne upošteva meja med dvema različnima pravnima instrumentoma, določenima v dveh različnih pravnih okvirih.

(213) Pritožnik se je 1. avgusta 2025 odzval na stališče združenja CRIA in poudaril, da (i) je za sektor pnevmatik na Kitajskem značilno znatno izkrivljanje zaradi sistematičnega vmešavanja kitajske države in KKP v skoraj vse vidike industrije, v dejavnosti nižje in višje v verigi ter znotraj družb, ne glede na to, ali so v zasebni ali državni lasti, (ii) število zasebnih akterjev, ki so prisotni tudi na kitajskem trgu, ne izpodbija dokaza o obstoju znatnega izkrivljanja, saj zasebni akterji, ki jih na Kitajskem usmerja država, delujejo v skladu z industrijskimi politikami, in (iii) je bil obstoj znatnega izkrivljanja, ki vpliva na vse dele kitajske vrednostne verige proizvodnje pnevmatik, v preteklosti jasno dokazan, bodisi s prejšnjimi preiskavami Komisije bodisi s preiskavami v drugih jurisdikcijah, kot je podrobno navedeno v pritožbi.

(214) Združenje CRIA je 15. septembra 2025 svoje pripombe ob začetku preiskave dopolnilo s sklopom pripomb v odziv na prvo obvestilo. V svojem stališču je navedlo dva argumenta.

(215) Prvič, združenje CRIA je zavzelo stališče, da člena 2(6a) osnovne uredbe ni mogoče uporabiti, ker je nezdružljiv s sporazumi STO in odločbo organa STO za reševanje sporov.

(216) Natančneje, združenje CRIA je trdilo, da:

(a) glede na to, da so nekatere določbe Protokola o pristopu Kitajske k STO, ki so pomembne za izračun dampinga, prenehale veljati 11. decembra 2016, mora EU spoštovati ustrezne obveznosti v skladu s pravom STO;

(b) v skladu z ugotovitvami pritožbenega organa v zadevi DS473 za izračun stroškov za pridobitev normalne vrednosti zadevnega izdelka, kadar domače cene v državi izvoznici ni mogoče uporabiti, preiskovalni organi ne smejo oceniti stroškov, navedenih v evidencah, ki jih vodi izvoznik/proizvajalec, v skladu z referenčno vrednostjo, ki ni povezana s stroški proizvodnje v državi porekla.

(217) Drugič, združenje CRIA je trdilo, da kitajska trga pnevmatik in surovin nista izpostavljena domnevnemu znatnemu izkrivljanju. V zvezi s tem je trdilo, da domnevno izkrivljanje, ki ga navaja pritožnik, ni zadostno podprto z dokazi, in se sklicevalo na svoje stališče z dne 30. junija 2025, pri čemer je ponovilo, da so trditve pritožnika polne posplošitev, špekulacij in notranjih protislovij ter da niso podprte z neposrednimi in konkretnimi dokazi, ki bi se nanašali na industrijo pnevmatik za osebne avtomobile in lahke tovornjake na Kitajskem ali na obdobje sedanje preiskave.

(218) Argumentov združenja CRIA ni bilo mogoče sprejeti zaradi razlogov, navedenih v nadaljevanju.

(219) Kar zadeva prvi argument združenja CRIA ob začetku preiskave, in sicer da pritožnik ni predložil neposrednih dokazov o izkrivljanju trga, je Komisija uvodoma opozorila, da se, kot je Splošno sodišče potrdilo v zadevi Viraj Profiles, količina in kakovost dokazov, potrebnih za izpolnitev meril zadostnosti dokazov za začetek preiskave, razlikujeta od količine, ki je potrebna za predhodno ali dokončno ugotovitev obstoja dampinga, škode ali vzročne zveze ([115]). Pritožba je izpolnjevala standarde iz člena 5(9) osnovne uredbe v povezavi s členom 2(6a), točka (d). Kot je navedeno v obvestilu o začetku, je Komisija v začetni fazi dejansko menila, da v skladu s členom 5(9) osnovne uredbe obstajajo zadostni dokazi, ki kažejo, da zaradi znatnega izkrivljanja, ki vpliva na cene in stroške, uporaba domačih cen in stroškov v LRK ne bi bila ustrezna, kar upravičuje začetek preiskave na podlagi člena 2(6a) osnovne uredbe.

([115]) Sodba Splošnega sodišča z dne 11. julija 2017, Viraj Profiles/Svet, T-67/14, ECLI:EU:T:2017:481, točka 98.

(220) Komisija je zato nadaljevala, da bi dokazala taka izkrivljanja. V ta namen je v skladu s členom 2(6a), točka (e), osnovne uredbe zbrala podatke, potrebne za ugotovitev obstoja in učinka znatnega izkrivljanja ter posledično uporabo metodologije iz člena 2(6a), točka (a), osnovne uredbe. Ta analiza je podrobno predstavljena v oddelkih 3.2.1.1 do 3.2.1.8 zgoraj. V zvezi s tem je pripomba združenja CRIA o obveznosti Komisije, da opravi neodvisno, na dejstvih temelječo in objektivno preiskavo, brezpredmetna. Poleg tega je analiza Komisije v oddelkih 3.2.1.1 do 3.2.1.8 ovrgla tudi trditev združenja CRIA, da naj bi bil gospodarski razvoj Kitajske dejansko brez izkrivljajočih vladnih posegov ter da zadevne kitajske makropolitike stroškov in cen v sektorju zadevnega izdelka ne izkrivljajo izrecno in neposredno.

(221) Poleg tega je Komisija, da bi sprejela sklep o prvem argumentu združenja CRIA ob začetku preiskave, ki se nanaša na domnevna logična protislovja v pritožbi glede naravnega kavčuka kot blaga, s katerim se trguje na svetovni ravni, in izbiro reprezentativne države, ugotovila, prvič, da združenje CRIA ni predložilo nobenih dokazov, da cene naravnega kavčuka na Kitajskem določa svetovni trg primarnih proizvodov, in drugič, da je bila reprezentativna država izbrana v skladu z veljavnimi merili na podlagi člena 2(6a) osnovne uredbe, kot je podrobno navedeno v oddelku 3.2.4.

(222) V zvezi z drugim argumentom združenja CRIA ob začetku preiskave, in sicer da je kitajska industrija pnevmatik zelo tržno usmerjena, je Komisija poudarila naslednje:

(a) Prisotnost družb v zasebni lasti v sektorju zadevnega izdelka ni sporna. Vendar je ta sektor, v katerem niso dejavna le podjetja v državni lasti ali družbe, ki so pod državnim nadzorom, izpostavljen vladnemu nadzoru in nadzoru politik na različne načine, od vladnih politik, ki krojijo razvoj sektorja, do izjav posameznih družb in industrijskih združenj o zvestobi vodstvu KKP, kot je opisano v oddelku 3.2.1.2.

Podobno, kar zadeva industrije višje v verigi, je sklicevanje združenja CRIA na „štiristransko delitev“ med državnima podjetjema SINOPEC in CNRC, med zasebnimi družbami ter med tajvanskimi podjetji in podjetji s tujimi naložbami ovrženo prav s poročilom, na katerega se sklicuje in v katerem je v zvezi s trgom sintetičnega kavčuka navedeno: „[p]rvi ešalon predstavljata CNRC in SINOPEC, pri čemer ti podjetji predstavljata 49 % tržnega deleža. […] Prvorazredna podjetja izkoriščajo prednosti integrirane petrokemijske industrijske verige, s čimer ustvarjajo ekonomijo obsega pri izdelkih iz sintetičnega kavčuka. Skupna zmogljivost podjetij CNRC in SINOPEC za proizvodnjo sintetičnega kavčuka trenutno znaša 5 milijonov ton na leto, kar predstavlja več kot 45 % skupne kitajske zmogljivosti za proizvodnjo sintetičnega kavčuka. Zaradi obsežnih kanalov za oskrbo s surovo nafto je stopnja njune samooskrbe s surovinami dosegla več kot 85 %. Z integriranim proizvodnim modelom so se stroški proizvodnje sintetičnega kavčuka znižali za 20 %, s čimer je bila dosežena ekonomija obsega.“ Kar zadeva druge vložke za proizvodnjo zadevnega izdelka, je trditev združenja CRIA o zasebnih družbah, dejavnih v zadevnih sektorjih, napačna. Komisija je menila, da v tem okviru ni pomembna monopolistična struktura sektorjev, temveč stopnja vladnega nadzora in nadzora politik. Tovrsten nadzor prek načrtovanja industrijske politike, nadzora nad industrijskimi združenji, vodstva KKP, vključno z osebnimi prekrivanji med vodstvenim in partijskim položajem v družbah itd., je bil podrobno dokumentiran tudi v sektorjih vložkov ([116]) za zadevni izdelek. Združenje CRIA ni predložilo nobenih dokazov, na podlagi katerih bi bilo mogoče podvomiti o teh ugotovitvah.

Kar zadeva proizvajalce pnevmatik, kot je skupina Huayi Group, ki naj bi domnevno spoštovali stroga pravna in tržna pravila ter bili odgovorni vsem delničarjem, ne le državi, je Komisija poudarila, da je v letnem poročilu skupine Huayi Group za leto 2024, na katerega se sklicuje združenje CRIA, v zvezi z analizo poslovne uspešnosti za leto 2024 navedeno naslednje: „Leto 2024, v katerem smo obeležili 75. obletnico ustanovitve Ljudske republike Kitajske, je bilo tudi ključno leto za doseganje ciljev in nalog 14. [petletnega načrta]. Vsi zaposleni so vestno izvajali duh 20. nacionalnega kongresa [KKP] ter drugega in tretjega plenarnega zasedanja 20. centralnega komiteja. Pod pravilnim vodstvom partijskega odbora in upravnega odbora družbe ter v duhu predanosti in s trdim delom smo se dejavno spoprijeli z dvojnim izzivom počasnega makroekonomskega okrevanja in stalnih nihanj na nizki ravni v kemijski industriji […]“. V letnem poročilu je nadalje poudarjeno, da bo družba „krepila splošno vodstvo partije, spodbujala družinsko kulturo

([116]) Glej na primer poročilo, poglavja 12, 14 in 16.

v družbi ‚Sunshine Huayi', poenotila ideale in prepričanja ter spodbujala avtonomijo, navdušenje in ustvarjalnost delovne sile, da bi skupaj prispevali k visokokakovostnemu razvoju skupine". Komisija je v zvezi s tem opozorila, da je 15 od 17 članov upravnega odbora skupine Huayi Group tudi članov KKP in da je v kitajskem zakonu o gospodarskih družbah, na katerega se sklicuje združenje CRIA, izrecno določeno, da je treba v družbah ustanoviti organizacije KKP. Z zakonom o gospodarskih družbah in dodatno veljavno zakonodajo je tem strukturam KKP podeljen precejšen vpliv na poslovanje zadevnih družb (glej zlasti uvodne izjave 138 in 139 ter 170–174 zgoraj). Čeprav so na Kitajskem morda vzpostavljene številne standardne značilnosti korporativnega upravljanja, je obstoj zgoraj navedenih dodatnih struktur, ki partiji/državi omogočajo izvajanje nadzora politik in nadzora nad gospodarskimi subjekti, še zlasti pomemben za oceno v skladu s členom 2(6a) osnovne uredbe, z njim pa je ovržen tudi argument združenja CRIA.

(b) Vpliv KKP na kitajsko gospodarstvo, od institucionalne ureditve na ravni države do vloge, ki jo imajo organizacije KKP pri poslovanju posameznih družb, je bil podrobno opisan zgoraj (glej zlasti uvodne izjave 169–177) in v poročilu ([117]). Trditev združenja CRIA, da je vloga partijskih organizacij v podjetjih osredotočena predvsem na partijske zadeve in da te organizacije ne posegajo v konkretne poslovne dejavnosti, je poleg tega neposredno v nasprotju z zgoraj navedenimi dokumenti, ki izvirajo neposredno od zadevnih družb (glej letno poročilo družbe Qingdao Double Star Co., Ltd. za leto 2024 ali letno poročilo družbe Guizhou Tyre Co., Ltd. za leto 2023) in v katerih je omenjeno vključevanje vodilne vloge partije v vse vidike korporativnega upravljanja (glej letno poročilo skupine Huayi Group za leto 2024, v katerem sta vodstvi partijskega odbora in upravnega odbora postavljeni na isto raven (glej točko (a) zgoraj).

(c) Kar zadeva industrijsko načrtovanje na Kitajskem, se Komisija ni strinjala s stališčem združenja CRIA, da dokument o načrtovanju ne predstavlja obveznih ukazov. Nasprotno, opozorila je, da kitajski sistem načrtovanja opredeljuje prednostne naloge in predpisuje cilje, na katere se morata osredotočiti osrednja in lokalna vlada. Ustrezni načrti obstajajo na vseh ravneh upravljanja in zajemajo skoraj vse gospodarske sektorje, organi na posamezni ravni upravljanja pa spremljajo izvajanje načrtov na ustrezni nižji ravni upravljanja. Kot je podrobno opisano v poročilu ([118]), so cilji, določeni z instrumenti načrtovanja, dejansko zavezujoči, pri čemer so na podlagi sistema načrtovanja viri dodeljeni sektorjem, ki jih vlada določi kot strateške ali drugače politično pomembne, in ne v skladu s tržnimi silami. Poleg tega je še septembra 2025 sam centralni komite KKP potrdil, da se v okviru postopka sprejemanja in izvajanja razvojnih načrtov strateške prednostne naloge partije preoblikujejo v „pravno zavezujoče načrte za izvajanje na nacionalni ravni". Nazadnje je Komisija opozorila, da politike v jurisdikcijah zunaj Kitajske, na primer v EU ali ZDA, niso relevantne v tem okviru ocene, izvedene na podlagi člena 2(6a) osnovne uredbe.

(d) Podobno je Komisija ugotovila, da združenje CRIA v zvezi s prenosi zemljišč ter zakonodajo o stečaju in gospodarskih družbah trdi le, da ureditev teh področij temeljni na trdni tržni podlagi, ne obravnava pa nobenega od dokazov, ki kažejo na obstoj izkrivljanja v smislu člena 2(6a) osnovne uredbe, opisanega v oddelku 3.2.1.5 zgoraj.

(e) Sklicevanje združenja CRIA na postopno odpravo omejitev *hukou* ne more spremeniti stališča Komisije glede znatnega izkrivljanja plač na Kitajskem; čeprav na Kitajskem morda potekajo reforme sistema *hukou*, sistem prijave gospodinjstev ostaja v veljavi, kar vpliva na gospodarske temelje oblikovanja plač. Poleg tega k izkrivljanju plač na Kitajskem prispevajo dodatni dejavniki, kot sta vloga sindikatov ali dejstvo, da Kitajska ni pogodbenica nekaterih konvencij MOD.

(f) Argumenti združenja CRIA v zvezi s kitajskim finančnim sistemom niso prepričljivi. Neutemeljeno sklicevanje na tuje gospodarske subjekte, ki izdajajo obveznice, denominirane v renminbiju, nikakor ne dokazuje, da kitajski finančni sistem deluje tržno. Komisija je opozorila tudi na poročilo ([119]), v katerem so poudarjene omejitve kitajskega celinskega trga obveznic. Še pomembneje je, da združenje CRIA zakon

([117]) Glej poročilo, poglavje 3.
([118]) Glej poročilo, poglavje 4.
([119]) Poročilo – poglavje 6.

o poslovnem bančništvu razlaga selektivno. V zvezi s tem se je Komisija poleg analize iz uvodnih izjav 196, 197 in 198 zgoraj sklicevala na dodatne določbe zakona o poslovnem bančništvu, na katere se sklicuje združenje CRIA, zlasti na njegov člen 34, v skladu s katerim „poslovne banke svojo posojilno dejavnost izvajajo v skladu s potrebami nacionalnega gospodarskega in družbenega razvoja ter smernicami industrijske politike države“.

(223) V zvezi s tretjim argumentom združenja CRIA ob začetku preiskave, in sicer da so v pritožbi zabrisane meje med protidampinškimi in protisubvencijskimi pravnimi instrumenti, je Komisija že v uvodni izjavi 219 sklenila, da pritožba izpolnjuje standarde iz člena 5(9) osnovne uredbe, kar upravičuje začetek preiskave na podlagi člena 2(6a) osnovne uredbe. Komisija pri izvajanju navedene ocene v skladu s členom 5(9) osnovne uredbe ni upoštevala elementov iz pritožbe, ki z oceno niso bili povezani.

(224) Kar zadeva prvi argument združenja CRIA v odgovor na prvo obvestilo, in sicer glede združljivosti člena 2(6a) osnovne uredbe s pravili STO, je Komisija poudarila, da:

(a) da se v protidampinških postopkih v zvezi z izdelki iz Kitajske deli oddelka 15 protokola o pristopu Kitajske k STO, ki se niso iztekli, še naprej uporabljajo pri določanju normalne vrednosti glede na standard tržnega gospodarstva in v zvezi z uporabo metodologije, ki ne temelji na strogi primerjavi s kitajskimi cenami ali stroški.

(b) Poročilo pritožbenega organa v zadevi DS473 se ni nanašalo na izvajanje člena 2(6a) osnovne uredbe, temveč na konkretno določbo iz člena 2(5) osnovne uredbe. Kljub temu pravo STO, kot ga razlaga pritožbeni organ v zadevi DS473, dovoljuje uporabo podatkov iz tretje države, ki se ustrezno prilagodijo, kadar je taka prilagoditev potrebna in utemeljena.

(225) Drugi argument združenja CRIA v odgovor na prvo obvestilo o proizvodnih dejavnikih, ki se nanaša na zadostnost dokazov, je bil obravnavan zgoraj v tem oddelku.

3.2.3. *Sklep*

(226) Razpoložljivi dokazi so skratka pokazali, da cene ali stroški zadevnega izdelka, vključno s stroški surovin, zemljišč, energije in dela, niso rezultat sil prostega trga zaradi znatnega poseganja države v smislu člena 2(6a), točka (b), osnovne uredbe, kot kaže dejanski ali možni učinek enega ali več zadevnih elementov iz navedenega člena.

(227) Glede na navedeno je Komisija sklenila, da v tem primeru ni ustrezno uporabiti domačih cen in stroškov za določitev normalne vrednosti. Normalno vrednost je zato konstruirala izključno na podlagi stroškov proizvodnje in prodaje, ki odražajo neizkrivljene cene ali referenčne vrednosti, v tem primeru torej na podlagi ustreznih stroškov proizvodnje in prodaje v primerni reprezentativni državi v skladu s členom 2(6a), točka (a), osnovne uredbe, kot je opisano v naslednjem oddelku.

3.2.4. *Reprezentativna država*

3.2.4.1. Splošne opombe

(228) Izbira reprezentativne države je temeljila na naslednjih merilih v skladu s členom 2(6a) osnovne uredbe:

— stopnja gospodarske razvitosti, ki je podobna stopnji LRK. Komisija je za ta namen uporabila države, ki imajo podoben bruto nacionalni dohodek na prebivalca kot LRK glede na podatkovno zbirko Svetovne banke ([120]);

— proizvodnja izdelka v preiskavi v navedeni državi;

— obstoj ustreznih podatkov v reprezentativni državi, ki so na voljo takoj;

([120]) Odprti podatki Svetovne banke – Višji srednji dohodek, https://data.worldbank.org/income-level/upper-middle-income.

— Če je možnih reprezentativnih držav več, se prednost nameni državi s primerno ravnjo socialne zaščite in varstva okolja, če je to ustrezno.

(229) Kot je pojasnjeno v oddelku 3.1, je Komisija izdala dve obvestili k dokumentaciji o virih za določitev normalne vrednosti, in sicer prvo obvestilo in drugo obvestilo.

(230) V teh obvestilih so bili opisani dejstva in dokazi, na katerih temeljijo ustrezna merila, ter obravnavane pripombe strani o teh elementih in ustreznih virih. Komisija je v drugem obvestilu zainteresirane strani obvestila, da namerava obravnavati Turčijo kot primerno reprezentativno državo v tej zadevi, če bo potrjen obstoj znatnega izkrivljanja v skladu s členom 2(6a) osnovne uredbe.

3.2.4.2. Prvo obvestilo

(231) V prvem obvestilu je Komisija opredelila Argentino, Brazilijo, Kolumbijo, Indonezijo, Malezijo, Mehiko, Srbijo, Južno Afriko, Tajsko in Turčijo kot države, ki imajo glede na podatke Svetovne banke podobno stopnjo gospodarske razvitosti kot LRK, tj. Svetovna banka vse te države na podlagi bruto nacionalnega dohodka uvršča med države z višjim srednjim dohodkom, za katere je znano, da se je v njih proizvajal izdelek v preiskavi.

(232) Komisija je nato podrobneje preučila razpoložljivost podatkov o proizvodnih dejavnikih, tudi v zvezi s takoj dostopnimi finančnimi podatki proizvajalcev izdelka v preiskavi. Na podlagi informacij, predloženih po začetku preiskave, je opredelila šest najpomembnejših proizvodnih dejavnikov, ki predstavljajo približno 70 % skupnih stroškov materiala, in sicer naravni kavčuk (HS 4001 22), industrijske saje (HS 2803 00), stiren-butadien kavčuk (HS 4002 19), polibutadien kavčuk (HS 4002 20), kord tkanine (HS 5902 20), jekleni kordi (HS 7312 10). Nato je ocenila, ali so bili ti proizvodni dejavniki v potencialne reprezentativne države uvoženi v zadostnih količinah in kakšen je bil delež uvoza, na katerega bi lahko pomembno vplival uvoz iz LRK ali katere koli od držav, navedenih v Prilogi I k Uredbi (EU) 2015/755 Evropskega parlamenta in Sveta ([121]).

(233) Komisija je ugotovila, da sta tako Argentina kot Kolumbija ključne proizvodne dejavnike uvažali v razmeroma majhnih količinah in da nekaterih proizvodnih dejavnikov sploh nista uvažali. Ker bi razmeroma majhne količine uvoza ključnih proizvodnih dejavnikov lahko vplivale na ceno uvoza, je Komisija menila, da ta uvoz morda ni ustrezna referenčna vrednost, in sklenila, da niti Kolumbija niti Argentina nista primerni reprezentativni državi.

(234) Poleg tega je analiza uvoza glavnih surovin v druge kandidatke za reprezentativno državo pokazala, da bi lahko na del uvoza pomembno vplivale znatne količine s poreklom iz Kitajske. To velja zlasti za Tajsko in Južno Afriko, kjer je uvoz treh od šestih zgoraj navedenih glavnih proizvodnih dejavnikov iz Kitajske predstavljal več kot 50 % celotnega uvoza teh dejavnikov, in v manjši meri za Malezijo, kjer je delež uvoza treh glavnih proizvodnih dejavnikov iz Kitajske znašal od 27 % do 69 %. Poleg tega v Braziliji in Indoneziji ni bila ugotovljena proizvodnja izdelka v preiskavi niti niso bile na voljo finančne informacije. Komisija je zato menila, da nobena od teh držav ni primerna reprezentativna država.

(235) Komisija je nato ugotovila, da so na voljo računovodski izkazi, ki zajemajo obdobje preiskave, za dobičkonosne družbe, ki proizvajajo podobni izdelek v Mehiki (Compana Hulera Tornel), Srbiji (Tigar Tyres Doo) in Turčiji (Brisa Bridgestone Sabanci) ter sklenila, da bi te države lahko bile ustrezne reprezentativne države. Strani je pozvala, naj predložijo pripombe.

([121]) Uredba (EU) 2015/755 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2015 o skupnih pravilih za uvoz iz nekaterih tretjih držav (UL L 123, 19.5.2015, str. 33, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/755/oj), kakor je bila spremenjena z Delegirano uredbo Komisije (EU) 2017/749 z dne 24. februarja 2017 o spremembi Uredbe (EU) 2015/755 Evropskega parlamenta in Sveta glede črtanja Kazahstana s seznama držav v Prilogi I k Uredbi (UL L 113, 29.4.2017, str. 11, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2017/749/oj).

3.2.4.3. Trditve vsake potencialne reprezentativne države po izdaji prvega obvestila

(236) Komisija je po objavi prvega obvestila prejela pripombe pritožnika, združenja CRIA in štirih proizvajalcev izvoznikov ali skupin proizvajalcev izvoznikov – skupine GITI Group, skupine Hankook Group, družbe Kumho in družbe Shandong Yongsheng. Strani so predložile trditve v zvezi z naslednjimi državami:

Indonezija

(237) Skupina GITI Group je trdila, da je Indonezija (skupaj z Malezijo) možna reprezentativna država, saj (i) uvaža mešanice kavčuka (ki so po mnenju skupine GITI Group pomemben proizvodni dejavnik), (ii) je bil pri več ključnih proizvodnih dejavnikih (kord tkaninah, jeklenih kordih, industrijskih sajah) delež kitajskega uvoza v celotnem uvozu za Indonezijo nižji kot za Srbijo, Mehiko in Turčijo, ter (iii) je Indonezija imela na voljo finančne podatke za svoji družbi (PT Goodyear Indonesia Tbk in PT Gajah Tunggal Tbk, skupno podjetje skupine GITI Group in družbe Michelin).

(238) Družba Kumho Tire in skupina Hankook Group sta poleg tega trdili, da je Indonezija primerna reprezentativna država zaradi velikosti svojega domačega trga in velikega obsega uvoza vseh proizvodnih dejavnikov.

Malezija

(239) Skupina GITI Group in združenje CRIA sta trdila, da je delež kitajskega izvoza ključnih proizvodnih dejavnikov (industrijskih saj, jeklenih kordov, kord tkanin in polibutadien kavčuka) v Malezijo podoben deležu kitajskega uvoza v Srbijo in Turčijo, ki sta se šteli za potencialni reprezentativni državi, in da zato Malezija ne bi smela biti izključena iz potencialnih reprezentativnih držav. Skupina GITI Group je nadalje trdila, da je Malezija skupaj z Indonezijo edina država z reprezentativnim uvozom mešanic kavčuka.

(240) Skupina GITI Group, družba Shandong Yongsheng in združenje CRIA so navedli, da je bila Malezija izbrana za reprezentativno državo v protidampinški preiskavi ZDA proti uvozu pnevmatik iz Kitajske ([122]) in da so za več družb v Maleziji ([123]) na voljo javno dostopni računovodski izkazi.

Mehika

(241) Skupina GITI Group je trdila, da Mehika ne more biti možna reprezentativna država. Sklicevala se je predvsem na majhen obseg uvoza mešanic kavčuka in velik obseg uvoza kord tkanin iz Kitajske v Mehiko.

(242) Združenje CRIA in družba Shandong Yongsheng sta predložila podobne argumente o ravni uvoza iz Kitajske v Mehiko, Srbijo in Turčijo, pri čemer sta trdila, da ravni kitajskega uvoza ni mogoče šteti za glavno merilo za izključitev možnih reprezentativnih držav in da je visoka raven uvoza jeklenih kordov iz Kitajske skupna vsem možnim reprezentativnim državam. Združenje CRIA je nadalje trdilo, da je Komisija v nekaterih drugih primerih nadalje analizirala, ali je kitajski uvoz izkrivljal uvozne cene ali ne, in da bi to lahko storila tudi v tej preiskavi v primeru držav z velikim deležem kitajskega uvoza.

(243) Skupina GITI Group je menila, da bi lahko bile mehiške uvozne cene za ključne vložke, ki vsebujejo jeklo, kot je jeklena žica, izkrivljene, saj v Mehiki veljajo različne protidampinške in izravnalne dajatve na jeklo. Sklicevala se je tudi na ukrepe, ki jih je Mehika uvedla proti uvozu sintetičnega kavčuka iz Japonske, Republike Koreje in Združenih držav Amerike, ter na protidampinške dajatve na pnevmatike za osebne avtomobile in lahke tovornjake s poreklom iz Kitajske. Poleg tega je trdila, da finančni podatki družb za proizvodnjo pnevmatik v Mehiki niso ustrezna referenčna vrednost, saj se ne prekrivajo z obdobjem preiskave, pri čemer so podatki na voljo le za eno družbo. Zato je menila, da Mehika ne more biti reprezentativna država.

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

([123]) Na primer Hock Hin (MUAR) Rubber Co., Michelin Malaysia, Toyo Tyre Malaysia SDN BHD, Friendship Rubber Industry (Malaysia) SDN. Yamauchi (Malaysia).

(244) Družba Shandong Yongsheng je trdila, da je med Mehiko, Srbijo in Turčijo najprimernejša reprezentativna država Mehika, saj (i) je raven uvoza iz Kitajske v Srbijo višja od ravni uvoza iz Kitajske v Malezijo, državo, ki je bila v prvem obvestilu izključena zaradi ravni svoje odvisnosti od kitajskega uvoza, in (ii) ima Mehika najvišjo raven socialne zaščite in varstva okolja v smislu člena 2(6a), točka (a).

(245) Družba Kumho Tire in skupina Hankook Group sta trdili, da je Mehika primerna reprezentativna država zaradi velikosti njenega domačega trga in velikega obsega uvoza naravnega kavčuka.

Tajska

(246) Združenje CRIA in družba Shandong Yongsheng sta trdila, da Tajska zaradi velikega obsega uvoza iz Kitajske ne bi smela biti zavrnjena kot možna reprezentativna država.

(247) Družba Shandong Yongsheng je nadalje trdila, da bi Komisija lahko uporabila podatke o PSU-stroških in dobičku, ki so na voljo za tajske proizvajalce pnevmatik za osebne avtomobile in lahke tovornjake. Dodala je, da so v smislu stroškov energije in dela pogoji na Tajskem, v Indoneziji in Maleziji najbolj podobni pogojem na Kitajskem.

Turčija in Srbija

(248) Skupina GITI Group je trdila, da imata Turčija in Srbija majhen obseg uvoza mešanic kavčuka in da bi bilo treba, če bi bila izbrana katera od teh držav, referenčno vrednost za to surovino prilagoditi. Drugič, skupina GITI Group, družba Kumho Tire, skupina Hankook Group in združenje CRIA so trdili, da so PSU-stroški za obe možni reprezentativni državi nerazumno visoki. Skupina GITI Group in združenje CRIA sta opozorila na finančne podatke iz Mehike ([124]), Indonezije ([125]), Malezije ([126]) in Tajske ([127]), iz katerih je razviden nižji odstotek PSU-stroškov.

(249) Skupina GITI Group in združenje CRIA sta nadalje trdila, da je uvoz kord tkanin iz Kitajske še posebej velik v primeru Srbije in Turčije.

(250) Skupina Hankook Group je trdila, da konsolidirani računovodski izkazi turške družbe Brisa Bridgestone vključujejo hčerinske družbe, ki so sodelovale pri razvoju in proizvodnji mobilnih tehnologij, in da zato njeni računovodski izkazi očitno niso reprezentativni za konstruiranje normalne vrednosti.

(251) Združenje CRIA, družba Kumho Tire in skupina Hankook Group so trdili, da se Turčija in Srbija zaradi obsega njunega uvoza iz Rusije ne moreta šteti za primerni reprezentativni državi. Družba Kumho Tire in skupina Hankook Group sta dodali, da Turčija in Srbija še naprej uvažata rusko jeklo, ki se lahko nato uporabi za proizvodnjo jeklenih kordov.

(252) Tako družba Kumho Tire kot skupina Hankook Group sta trdili, da sta Turčija in Srbija podatke o kord tkaninah navedli v m^2 ter da se teža kord tkanin lahko razlikuje glede na debelino in gostoto niti, medtem ko so druge države podatke navedle v kg. Družbi sta dodali, da značilnosti trga v Srbiji niso primerljive s Kitajsko in da se Turčija še naprej sooča z visoko inflacijo, kar vpliva na ustrezne gospodarske kazalnike.

(253) Komisija je ocenila vse argumente, ki so jih različne zainteresirane strani predložile v drugem obvestilu, kot je povzeto v oddelku 3.2.4.4.

([124]) Skupina GITI Group se je sklicevala na družbo Companie Hulera Tornel.
([125]) PT Goodyear Indonesia Tbk in Gajah Tunggal (ki sta ju navedli skupini Hankook Group in GITI Group).
([126]) Friendship Rubber Industry (Malaysia) SDN. BHD. in 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 Corporation Ltd., Yokohama Tire Manufacturing (Thailand) Co., Ltd.

3.2.4.4. Drugo obvestilo

(254) V zvezi s trditvijo skupine GITI Group je Komisija menila, da izbira reprezentativne države na podlagi obsega uvoza mešanic kavčuka (oznaka HS 4002 80) ni utemeljena. Pri vzorčenih proizvajalcih izvoznikih mešanice kavčuka predstavljajo majhen odstotek stroškov v okviru skupnih stroškov proizvodnje ali pa se sploh ne uporabljajo ([128]). Komisija je zato menila, da raven uvoza mešanic kavčuka ni ustrezno merilo za izbiro reprezentativne države.

(255) Ker je poleg tega Kitajska največja svetovna izvoznica v okviru tarifne številke 5902 ([129]) (kord tkanine za pnevmatike) in oznake HS 7312 10 ([130]) (jekleni kordi), je uvoz teh dveh proizvodnih dejavnikov v vse možne reprezentativne države vseboval visok odstotek uvoza iz Kitajske. Zato je Komisija sklenila, da obseg kitajskega uvoza za navedena proizvodna dejavnika ni merilo, ki bi ga bilo treba upoštevati.

(256) Nazadnje je Komisija obravnavala argumente v zvezi s predlogi za izbiro Indonezije, Malezije ali Tajske kot možne reprezentativne države. Vendar je sklenila, da nobena od njih ni primerna reprezentativna država.

(257) Uvoz glavnega proizvodnega dejavnika, tj. naravnega kavčuka, ki predstavlja znaten delež stroškov, v Indonezijo je razmeroma majhen, uvoz treh od šestih glavnih proizvodnih dejavnikov, tj. jeklenih kordov, kord tkanin in industrijskih saj, pa vsebuje velik delež kitajskega uvoza. Medtem ko je velik delež kitajskega uvoza jeklenih kordov in kord tkanin skupen vsem možnim reprezentativnim državam, je bil velik tudi delež kitajskega uvoza industrijskih saj, ki je bil 46-odstoten. V primerjavi s tem je bil v Turčiji delež kitajskega uvoza industrijskih saj le 5-odstoten.

(258) Tudi uvoz glavnih proizvodnih dejavnikov v Malezijo je vseboval velik delež kitajskega uvoza – poleg velikega deleža kitajskega uvoza kord tkanin in jeklenih kordov je tudi kitajski uvoz stiren-butadien kavčuka, ki je eden od glavnih proizvodnih dejavnikov, predstavljal večji delež celotnega uvoza (27 %) v primerjavi z 12-odstotnim deležem v primeru uvoza v Turčijo. Poleg tega dejstvo, da je bila Malezija izbrana v protidampinški preiskavi ZDA, za to preiskavo ni pomembno.

(259) Kitajski uvoz vseh glavnih proizvodnih dejavnikov je bil še posebej velik tudi v primeru Tajske: industrijske saje (57 %), stiren-butadien kavčuk (25 %), polibutadien kavčuk (32 %), kord tkanine (7 %), jekleni kordi (82 %). Poleg tega je južnoafriška komisija za mednarodno trgovino maja 2025 ugotovila, da se več tajskih družb izogiba protidampinškim dajatvam na pnevmatike s preusmerjanjem trgovinskih tokov iz Kitajske prek Kambodže, Tajske in Vietnama, kar potrjuje visoko izpostavljenost Tajske Kitajski ([131]).

(260) Glede na navedeno je Komisija ugotovila, da uvoznih cen glavnih proizvodnih dejavnikov v Indonezijo, Malezijo in na Tajsko ni mogoče šteti za reprezentativne, saj so verjetno izkrivljene, če bi bilo potrjeno znatno izkrivljanje v smislu člena 2(6a), točka (b), osnovne uredbe.

(261) Komisija je nadalje ocenila informacije, ki jih je imela na voljo v zvezi s tremi predlaganimi državami (Mehiko, Srbijo in Turčijo), ter sklenila, da je Turčija ustrezna izbira za reprezentativno državo.

(262) Prvič, statistični podatki o uvozu v Turčijo vsebujejo takoj dostopne podatke za večino proizvodnih dejavnikov, razen za jeklene korde. Statistični podatki o uvozu šestih glavnih proizvodnih faktorjev niso vsebovali podatkov o uvozu iz Kitajske ali so jih, vendar je bil ta uvoz omejen (največ 5 % za industrijske saje ([132])). V primerjavi s tem ima Srbija visoko raven kitajskega uvoza industrijskih saj (45 %) in jeklenih kordov (68 %).

([128]) Zaradi zaupnosti ni mogoče zagotoviti podrobnejših informacij.
([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]) Razen za jeklene korde, saj velik delež tega kitajskega uvoza zadeva skoraj vse možne reprezentativne države.

(263) Obseg uvoza glavnih proizvodnih dejavnikov v Turčijo je bil za nekajkrat večji kot v primeru Srbije in Mehike, zato je večja verjetnost, da njihove uvozne cene predstavljajo razumne referenčne vrednosti. Poleg tega je Komisija v nasprotju s trditvami strani menila tudi, da bi bilo mogoče podatke o uvozu kord tkanin v Turčijo, navedene v m^2, pretvoriti v kilograme na podlagi količnika za pretvorbo za tovrstni material.

(264) Drugič, Komisija je menila, da računovodski izkazi turške družbe Brisa Bridgestone predstavljajo razumno podlago za določitev referenčne vrednosti za PSU-stroške in dobiček, saj so revidirani in se prekrivajo z obdobjem preiskave. Ugotovila je, da trditev o morebitnem vplivu prihodkov hčerinske družbe Arvento od prodaje na konsolidirane računovodske izkaze ni utemeljena. Poleg tega je menila, da trditev, da so PSU-stroški družbe Arvento nerazumno visoki, saj da imajo družbe v drugih državah nižje PSU-stroške, ni podprta z dokazi. Na podlagi analize, ki jo je izvedla, je ugotovila, da je več tajskih družb navedlo PSU-stroške v višini med 30 % in 60 % ([133]). Zato je sklenila, da finančni podatki družbe Brisa Bridgestone ostajajo ustrezen vir za določitev PSU-stroškov in deležev dobička – družba Brisa Bridgestone je večja družba z revidiranimi računovodskimi izkazi v primerjavi z edino družbo v Mehiki, ki ima razpoložljive finančne informacije, vendar je razmeroma manjša, poleg tega niso na voljo informacije o tem, ali so njeni podatki revidirani ali ne.

(265) Poleg tega je Turčija poleg Kitajske ena od največjih svetovnih izvoznic izdelka v preiskavi ([134]) in država s podobno stopnjo gospodarske razvitosti kot Kitajska.

(266) V zvezi s trditvijo glede turške inflacije je Komisija menila, da devalvacija turške lire ni vplivala na uvozne cene. Vsako zvišanje cen bi se odrazilo v zvišanju skupnih stroškov prodanega blaga in/ali PSU-stroškov ter s tem v znižanju stopnje dobička reprezentativnega proizvajalca. Ker so PSU-stroški in stopnje dobička izraženi v odstotkih, to ni vplivalo na izračun normalne vrednosti. V zvezi z inflacijo nekaterih specifičnih stroškov je Komisija ugotovila, da so neizkrivljene cene, ki jih je določila za stroške proizvodnje, izražene v valuti zadevne države, pri čemer so razlike v inflaciji med reprezentativno državo in zadevno državo v veliki meri že odražene v zadevnem menjalnem tečaju. Zato inflacija v reprezentativni državi večinoma ne vpliva na izračunane referenčne vrednosti. Ta trditev je bila zato zavrnjena.

(267) Nazadnje, v zvezi z domnevnim učinkom uvoza ruskega jekla v Turčijo, ki se je morda uporabljalo za proizvodnjo jeklenih kordov, je Komisija ugotovila, da je ta trditev splošna in ni podprta z dokazi o domnevnem prenosu stroškov na potrošnike. Kar zadeva uvoz industrijskih saj, stiren-butadien kavčuka in polibutadien kavčuka v Srbijo in Turčijo, je bilo poleg tega ugotovljeno, da je vključeval uvoz iz Rusije. Vendar je Komisija sklenila, da izključitev teh dveh držav na tej podlagi ni upravičena. Ti proizvodni dejavniki ne predstavljajo večjega deleža stroškov proizvodnje ([135]), ob tem je bil v primeru Srbije tržni delež tega uvoza razmeroma majhen ([136]). Komisija je poleg tega ugotovila, da ni nobena zainteresirana stran predložila dokazov, da bi lahko bili podatki o uvozu v Turčijo nezanesljivi zaradi uvoza iz Rusije, ter da ni nobenih dokazov o neobičajni razliki v ceni med povprečno uvozno ceno teh vložkov v Turčijo v primerjavi z uvozom istih vložkov v države, ki ne uvažajo iz Rusije. Komisija je enak sklep sprejela v zadevi o *pnevmatikah za avtobuse in tovornjake* ([137]), ko je analizirala obdobje preiskave v navedeni zadevi, ki se je končalo 30. junija 2023 ([138]). Zato je menila, da je trditev, da je treba Turčijo na tej podlagi izključiti, neutemeljena.

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

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

([135]) Trije proizvodni dejavniki (industrijske saje, stiren-butadien kavčuk in polibutadien kavčuk predstavljajo približno od 4 % do 12 % stroškov proizvodnje).

([136]) Od 5 % do največ 21 %, odvisno od proizvodnega dejavnika.

([137]) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2025/58 z dne 15. januarja 2025 o uvedbi dokončne protidampinške dajatve na uvoz nekaterih novih ali protektiranih pnevmatik iz gume, ki se uporabljajo za avtobuse ali tovornjake, z indeksom obremenitve nad 121, s poreklom iz Ljudske republike Kitajske po pregledu zaradi izteka ukrepov v skladu s členom 11(2) Uredbe (EU) 2016/1036 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L, 2025/58, 16.1.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/58/oj), uvodna izjava 214.

([138]) Izvedbena uredba (EU) 2025/58.

(268) Komisija je zato sklenila, da se Turčija lahko šteje za reprezentativno državo, saj (i) ima med vsemi drugimi državami najkakovostnejše podatke, ki se lahko uporabijo kot referenčne vrednosti za proizvodne dejavnike, in (ii) so bili na voljo razumni finančni podatki.

3.2.4.5. Trditve vsake potencialne reprezentativne države po izdaji drugega obvestila

(269) Po drugem obvestilu so združenje CRIA, skupini GITI Group in Hankook Group ter družbe Kumho Tire, Shandong Yongsheng in Sumitomo Rubber predložili pripombe glede odločitve Komisije, da kot reprezentativno državo uporabi Turčijo. Pripombe so obravnavane v nadaljevanju.

Turčija

Splošne trditve o izbiri Turčije kot reprezentativne države

(270) Skupina Hankook Group in družba Kumho sta trdili, da je Komisija storila napako, ko je Turčijo izbrala za reprezentativno državo na podlagi enega samega merila – tj. deleža kitajskega uvoza v državo –, ki ni navedeno v členu 2(6a), točka (a), osnovne uredbe. Trdili sta, da Komisija ni upoštevala elementov, kot so obseg proizvodnje izdelka v preiskavi v vsaki potencialni reprezentativni državi ter razpoložljivost večjega števila računovodskih izkazov za pravilno določitev PSU-stroškov in dobička, ki se uporabijo za konstruiranje normalne vrednosti. Skupina Hankook Group je nadalje trdila, da imajo druge države trge z značilnostmi, ki so bolj podobne Kitajski, in/ali ponujajo večjo razpoložljivost javnih podatkov.

(271) Skupina Hankook Group in družba Kumho sta trdili, da je Komisija napačno ocenila vpliv kitajskega uvoza na uvozne cene in da bi morala upoštevati ceno na enoto, da bi ocenila, ali je uvoz izkrivljen ali ne. Strani sta trdili, da je uvozna cena nekaterih proizvodnih dejavnikov na enoto v Turčijo podobna ceni na enoto drugih držav, ki so bolj izpostavljene kitajskemu uvozu, ter da visoka raven uvoza iz Kitajske sama po sebi ne predstavlja veljavnega razloga za izključitev države iz izbora reprezentativne države v skladu s členom 2(6a) osnovne uredbe. Komisija je ponovno poudarila, da je pri izbiri primerne reprezentativne države obseg kitajskega uvoza pomembno merilo za oceno splošne verjetnosti, da so proizvodni dejavniki zaradi kitajskega uvoza verjetno izkrivljeni. Najprej je opozorila, da je namen člena 2(6a) osnovne uredbe konstruirati normalno vrednost brez izkrivljanja. Upoštevanje obsega kitajskega uvoza bi zato omogočilo ponovno uvedbo izkrivljanj v konstruirano normalno vrednost. Pri izbiri države je treba to oceno opraviti na splošno, primerjava cen pa ni potrebna. To se razlikuje od položaja, ko je država izbrana, ker izpolnjuje vsa merila. Nato Komisija nima druge izbire, kot da preuči določeno uvozno ceno in se odloči, ali je ta cena izkrivljena ali ne. Zato se ta ocena izvede kot drugi korak. Komisija je zato zavrnila trditev, da mora primerjati cene za vsako potencialno reprezentativno državo, da bi ugotovila, ali je lahko specifičen vložek izkrivljen zaradi kitajskega uvoza ali ne.

(272) Drugič, Komisija je poudarila, da izbira Turčije kot reprezentativne države temelji na dejstvu, da Turčija izpolnjuje vsa merila iz člena 2(6a), točka (a), osnovne uredbe.

(273) Glavni proizvodni dejavniki se v Turčijo uvažajo v reprezentativnih količinah, kar je razvidno iz takoj dostopnih podatkov, na voljo pa so tudi finančne informacije iz revidiranih računovodskih izkazov družbe Brisa Bridgestone, ki so se uporabili kot podlaga za določitev neizkrivljenih in razumnih PSU-stroškov in dobička. Komisija je ugotovila, da so informacije, ki so na voljo za Turčijo, boljše kakovosti kot informacije, ki so na voljo za druge potencialne reprezentativne države.

(274) Skupina Hankook Group je trdila tudi, da dejstvo, da so bili kord tkanine in jekleni kordi uvoženi v velikih količinah iz Kitajske v skoraj vseh možnih reprezentativnih državah, temelji na napačnih podatkih, saj je Komisija samovoljno združila kord tkanine pod oznake HS (HS 5902 10, HS 5902 20 in HS 5902 90) v širšo podkategorijo tarifne številke 5902. Trdila je, da z vidika specifičnih oznak HS Kitajska ni največja izvoznica na svetu ([139]).

(275) V nasprotju s trditvijo skupine Hankook Group podatki opazovalnice gospodarske kompleksnosti na ravni HS potrjujejo, da je Kitajska največja svetovna izvoznica za oznako HS 5902 10 ([140]). Za Vietnamom je druga največja izvoznica za oznako HS 5902 20 na svetu ([141]). Celotna trgovina pod oznako HS 5902 90 ([142]) je bila v primerjavi z drugimi oznakami precej omejena. Ne glede na to, ali je Kitajska največja ali ena izmed največjih izvoznic navedenih proizvodnih dejavnikov, je v vsakem primeru bistveno to, da je raven kitajskega uvoza navedenih proizvodnih dejavnikov razmeroma visoka za *vse* potencialne reprezentativne države. Ta trditev je bila zato zavrnjena.

(276) Skupina Hankook Group in družba Kumho sta ponovili tudi trditev, da Komisija uvoz iz Rusije neupravičeno šteje za neizkrivljen, medtem ko od 16. marca 2022 ([143]) veljajo sankcije v obliki prepovedi uvoza izdelkov iz jekla s poreklom iz Rusije. Poleg tega je 26. februarja 2023 ([144]) začela veljati prepoved uvoza industrijskih saj (tarifna številka 2803), stiren-butadien kavčuka (oznaka HS 4002 19), butadien kavčuka (oznaka HS 4002 20), mešanic kavčuka (oznaka HS 4002 80) in haloizobutenizopren kavčuka (oznaka HS 4002 39), pri čemer se je do 30. junija 2024 uporabljal prehodni sistem uvoznih kvot. Skupina Hankook Group je trdila, da je povprečna cena ruskega uvoza v Turčiji znatno nižja od povprečne cene uvoza iz drugih držav, vključno s Kitajsko, in da glede na obstoj poročila o državi o znatnih izkrivljanjih na Kitajskem in v Rusiji ni utemeljenega razloga, zakaj bi bilo treba Turčiji dati prednost pred tema državama. Nazadnje je trdila, da se Turčija in Srbija zanašata na uvoz energije iz Rusije, kar kaže, da je izkrivljanju izpostavljeno celotno turško gospodarstvo.

(277) Komisija je poudarila, da so bili ti argumenti obravnavani že v drugem obvestilu. Prepoved uvoza se je začela izvajati šele v drugi polovici obdobja preiskave, tj. od 1. julija 2024, pred tem pa je za te tri materiale veljala le prehodna kvota (zanje je torej veljala delna omejitev). Zato brez konkretnih dokazov, ki bi jih predložile zainteresirane strani, ni bilo mogoče ugotoviti, ali in v kolikšnem obsegu je bil ruski uvoz v obdobju preiskave izkrivljen – strani so se sklicevale le na dejstvo, da so bile cene nekaterih vložkov, uvoženih iz Rusije, v obdobju preiskave nižje od povprečne uvozne cene v Turčijo, ne da bi dokazale, da so bile te nizke cene posledica sankcij. Čeprav so bile ruske uvozne cene nekoliko nižje od povprečja, so bile povprečne uvozne cene teh materialov v Turčijo podobne uvoznim cenam v nekaterih možnih reprezentativnih državah, na katere ruski uvoz ni vplival. Komisija je menila, da je trditev v zvezi z uvozom energije iz Rusije splošna in ni utemeljena. Zato je to trditev zavrnila.

Splošne trditve glede kakovosti podatkov, ki naj bi se uporabili kot referenčne vrednosti

(278) Združenje CRIA je trdilo, da (i) Turčija ni primerna reprezentativna država, (ii) da finančni podatki družbe Brisa Bridgestone niso ustrezni in (iii) da bi morala Komisija, če bi Turčijo potrdila kot reprezentativno državo, uporabiti alternativne vire ali ustrezno prilagoditi referenčne vrednosti nekaterih proizvodnih dejavnikov.

([139]) Tarifna podštevilka HS 5902 20 (Vietnam) in tarifna podštevilka HS 5902 90 (Nemčija), glej https://oec.world/en/profile/hs/tyre-cord-fabric-of-polyester oziroma 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]) Uredba Sveta (EU) 2022/428 z dne 15. marca 2022 o spremembi Uredbe (EU) št. 833/2014 o omejevalnih ukrepih zaradi delovanja Rusije, ki povzroča destabilizacijo razmer v Ukrajini (UL L 87 I, 15.3.2022, str. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2022/428/oj).

([144]) Uredba Sveta (EU) 2022/1904 z dne 6. oktobra 2022 o spremembi Uredbe (EU) št. 833/2014 o omejevalnih ukrepih zaradi delovanja Rusije, ki povzroča destabilizacijo razmer v Ukrajini, (UL L 259 I, 6.10.2022, str. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2022/1904/oj).

(279) Prvič, združenje CRIA je trdilo, da bi morala Komisija opredeliti posebne oznake HS, ki natančno ustrezajo materialu, ki ga kitajski proizvajalci izvozniki uporabljajo pri proizvodnji izdelka v preiskavi. Trdilo je, da bi morala Komisija pod oznakama 5902 10 10 in 5902 20 10 (kord tkanine za pnevmatike, impregnirane z gumo) opredeliti podštevilko oznake (na 8-mestni ravni) izdelka, na primer kord tkanin. Navedlo je, da Turčija uvaža znatno večji delež teh materialov iz Kitajske in držav, ki niso članice STO, kot Indonezija ali Malezija. Trdilo je, da podobne ugotovitve veljajo za uvoz jeklenih kordov v Turčijo.

(280) Komisija je na začetku ponovno poudarila, da je Kitajska največja izvoznica kord tkanin in jeklenih kordov na svetu ter da uvoz teh dveh proizvodnih dejavnikov v vse možne reprezentativne države vsebuje visok odstotek uvoza iz Kitajske. Čeprav turški uvoz teh dveh materialov dejansko vsebuje večji delež uvoza iz Kitajske v primerjavi z uvozom teh dveh materialov v Indonezijo in Malezijo, se to merilo ni štelo za odločilno pri izbiri primerne reprezentativne države. Komisija je ponovno poudarila, da je bil v nasprotju z drugimi možnimi reprezentativnimi državami delež kitajskega uvoza drugih glavnih proizvodnih dejavnikov v Turčijo zelo majhen, in sicer največ 5-odstoten v primeru industrijskih saj.

(281) Poleg tega je Komisija ugotovila, da materiali pod oznakami KN, ki jih je navedlo združenje CRIA, niso tisti, ki jih družbe večinoma uporabljajo ([145]). Zato so bile te trditve zavrnjene.

(282) Drugič, združenje CRIA je trdilo, da inflacija v Turčiji in razvrednotenje valute povzročata izkrivljene domače stroške in cene, vključno s stroški energije in dela, ter da so se v primeru električne energije cene od leta 2021 zvišale za več kot šestkrat, v primeru stroškov dela pa za več kot štirikrat med letoma 2022 in 2024. Trdilo je, da razvrednotenje valute ni ublažilo teh zvišanj ter da so podatki posledično izkrivljeni in nezanesljivi, zato jih ni mogoče uporabiti kot referenčno vrednost. Poleg tega je navedlo, da poseganje turške vlade na trg tujih valut, ukrepi, ki izkrivljajo trgovino, in vladna podpora jeklarski industriji pomenijo znatno izkrivljanje tržne dinamike ter da visoke turške obrestne mere pa izkrivljajo PSU-stroške in dobiček reprezentativne družbe ([146]). Podobne argumente so predložile skupini GITI Group in Hankook Group, družbi Kumho in Shandong Yongsheng ter skupina Sumitomo Group.

(283) Komisija je ponovno poudarila, da so uvozne cene različnih proizvodnih dejavnikov, ki se uporabijo kot referenčne vrednosti, v Turčijo izražene v drugih valutah in zato razvrednotenje turške lire nanje ne vpliva. V primeru dela in električne energije so se stroški teh dejavnikov med letoma 2022 in 2024 dejansko zvišali. Zvišanje stroškov električne energije je ustrezalo podobnim trendom v številnih drugih državah in je bilo verjetno povezano z rusko vojaško agresijo proti Ukrajini. V vsakem primeru ni bilo mogoče ugotoviti, ali je ta zvišanja v realnem smislu povzročila le inflacija ali pa tudi drugi dejavniki. Glede na to je Komisija menila, da obstoj inflacije v državi ne pomeni samodejno, da so podatki iz te države izkrivljeni in nerazumni, niti niso izkrivljeni ali nerazumni, če vlada posega na trg dela, da bi na primer spremenila minimalno plačo. Trditve so bile zato zavrnjene.

(284) Družba Shandong Yongsheng je trdila tudi, da so bile uvozne cene jeklenih kordov, mešanic kavčuka in silicijevega dioksida v Turčijo glede na njeno lastno analizo višje od povprečne cene za preostali svet – za več kot 20 % višje v primeru jeklenih kordov, 49 % višje v primeru silicijevega dioksida in 576 % višje v primeru mešanice kavčuka. Predlagala je, naj Komisija za te materiale uporabi uvozne cene za Malezijo in Mehiko.

([145]) Eden od proizvajalcev izvoznikov material pod eno od oznak uporablja le v zanemarljivem obsegu (ki predstavlja manj kot 0,5 % skupnih stroškov proizvodnje) ali je navedel različne oznake HS. Podatki drugega proizvajalca izvoznika ne omogočajo razlikovanja materiala na 8-mestni ravni.

([146]) Na primer dodatne tarife za izdelke iz tretjih držav zunaj EU in njenih partneric v sporazumih o prosti trgovini, najnižje carinske vrednosti in nevračljivi DDV.

(285) Komisija je poudarila, da se jekleni kordi in silicijev dioksid (HS 7312 10 oziroma HS 2811 22) v Turčijo uvažajo v znatnih količinah, cene v zvezi z njimi pa se štejejo za razumne. Dejstvo, da so višje od povprečne uvozne cene za preostali svet, ni vplivalo na oceno primernosti referenčnih vrednosti za te proizvodne dejavnike. Te trditve so bile zato zavrnjene. Kot je navedeno v nadaljevanju tega oddelka, je Komisija v zvezi z mešanicami kavčuka zaradi majhnega obsega uvoza tega proizvodnega dejavnika v Turčijo referenčno vrednost za navedeni proizvodni dejavnik nadomestila z uvozno ceno v Mehiko.

(286) Združenje CRIA je trdilo tudi, da računovodski izkazi družb, ki temeljijo na preteklih stroških, zaradi visoke inflacije niso zanesljivi in da so zato potrebne prilagoditve za upoštevanje inflacije. Trdilo je, da finančni podatki družbe Brisa Bridgestone zato niso primerni za določitev neizkrivljenega zneska PSU-stroškov in dobička. Nadalje je poudarilo dejstvo, da revidirani računovodski izkazi vsebujejo prilagoditve za upoštevanje inflacije („dobiček iz čistega denarnega položaja“) in da je družba dejansko nedobičkonosna, če se ta prilagoditev skupaj s prihodki iz naložbenih dejavnosti ne upošteva.

(287) Komisija se ni strinjala, da se prilagoditev za inflacijo ne bi smela upoštevati. Prilagoditev se nanaša na finančno poročanje v hiperinflacijskih gospodarstvih in je potrebna v skladu s turškim računovodskim standardom 29 za natančno sliko finančne uspešnosti družbe ([147]). Njena izključitev bi povzročila izkrivljeno oceno PSU-stroškov. Iz ponovno izračunanih PSU-stroškov in dobička je razvidno, da je bila družba v obdobju preiskave dobičkonosna. Zato je Komisija to trditev zavrnila.

Trditve glede prilagoditev referenčnih vrednosti

(288) Združenje CRIA in druge strani, kot sta skupini GITI Group in Hankook Group ter družbi Kumho in Shandong Yongsheng, so nadalje trdili, da bi bilo treba, če bi Komisija Turčijo potrdila kot reprezentativno državo, izvesti naslednje prilagoditve:

— jekleni kordi: združenje CRIA je trdilo, da je uvoz nekaterih jeklenih materialov omejen izključno na specializirane izdelke, saj je Turčija pomembna proizvajalka jekla. Trdilo je tudi, da so cene valjane žice izkrivljene, saj so uvedeni zaščitni ukrepi za valjano žico, ki je ključni vložek za proizvodnjo jeklenih kordov. Podoben argument je navedla skupina GITI Group,

— pretvorba kvadratnih metrov v kilograme za kord tkanine: združenje CRIA je poudarilo, da je uvoz kord tkanin naveden v m^2 in ne v kg, kot so ga navedle družbe. Trdilo je, da ustreznega pretvorbenega koeficienta ni mogoče določiti, saj se teža znatno razlikuje glede na den preje, uporabljene za proizvodnjo kord tkanin. Poleg tega je trdilo, da uvoz kord tkanin vsebuje visok odstotni delež uvoza iz Kitajske in držav, ki niso članice STO. Predlagalo je, naj Komisija namesto tega uporabi indonezijske ali malezijske statistične podatke o uvozu. Enak argument so navedle skupina Hankook Group ter družbi Kumho in Shandong Yongsheng,

— mešanice kavčuka: glede na zanemarljiv obseg uvoza v Turčijo (20 kg) in visoke cene v primerjavi z drugimi možnimi reprezentativnimi državami je združenje CRIA menilo, da bi morala Komisija uporabiti podatke iz Malezije. Enak argument je navedla skupina GITI Group,

— industrijske saje, kord tkanine in jekleni kordi: združenje CRIA je trdilo, da bi morala Komisija opredeliti ustrezne podštevilke oznak, ki bi natančno odražale surovine, uporabljene pri proizvodnji izdelka v preiskavi,

([147]) Kot je navedeno v letnem poročilu družbe Brise Bridgestone za leto 2024, „uporaba TAS 29 povzroči prilagoditev zaradi izgube kupne moči turške lire, predstavljeno v postavki ‚dobiček (izguba) iz čistega denarnega položaja‘ v oddelku izkaza poslovnega izida in vseobsegajočega donosa“ (TAS so turški računovodski standardi).

— delo: združenje CRIA je trdilo, da bi se morala Komisija opreti na statistične podatke Mednarodne organizacije dela (MOD) za povprečne nominalne stroške dela na uro na zaposlenega v proizvodnem sektorju za leto 2024, ki bi zajemali vse stroške, ki jih imajo delodajalci v proizvodnem sektorju v Turčiji,

— skupina GITI Group je trdila, da Komisija ne bi smela prilagoditi stroškov dela, da bi odražali stroške dela na uro v družbah, ki zaposlujejo več kot 1 000 zaposlenih, saj referenčna vrednost že odraža stroške dela na uro za velike družbe v industriji pnevmatik.

(289) Komisija je menila, da so trditve o morebitnem izkrivljanju uvoznih cen jeklenih kordov v Turčijo presplošne in niso utemeljene. Te trditve so bile zato zavrnjene.

(290) V zvezi s kord tkaninami je Komisija uvozno ceno prvotno opredelila na m^3. Vendar so bili pri pridobivanju podatkov o ceni, ki vključuje plačano dajatev, iz podatkovne zbirke GTA ([148]) kot sekundarna merska enota navedeni kilogrami. Zato Komisiji ni bilo treba določiti pretvorbenega koeficienta, da bi določila referenčno vrednost. Vse pripombe v zvezi s količnikom za pretvorbo kord tkanin in neprimernostjo Turčije kot reprezentativne države zaradi neobstoja količnika za pretvorbo za ta proizvodni dejavnik so se zato štele za brezpredmetne.

(291) V zvezi z mešanicami kavčuka je Komisija sprejela trditev, da je obseg uvoza 20 kg premajhen in da je to privedlo do nereprezentativne referenčne vrednosti, zato je referenčno vrednost za ta proizvodni dejavnik nadomestila z uvozno ceno mešanic kavčuka v Mehiko, edino državo z reprezentativnim obsegom uvoza, na katerega kitajski uvoz ne vpliva. Opozorila je, da mešanice kavčuka pomenijo majhen odstotek stroškov v okviru skupnih stroškov proizvodnje ali pa se sploh ne uporabljajo ([149]), zato imajo zanemarljiv vpliv na proizvodni proces vzorčenih sodelujočih kitajskih proizvajalcev izvoznikov.

(292) Kar zadeva trditev združenja CRIA o delu, je Komisija zavrnila zahtevek za uporabo podatkov MOD, saj podatkovna zbirka MOD za razliko od podatkovne zbirke urada Turkstat ([150]) ne zagotavlja informacij o stroških dela v različnih sektorjih in je zato manj natančna. Urad Turkstat pa je predložil informacije prav za oznako dejavnosti NACE 22.11 (Proizvodnja in obnavljanje gumijastih plaščev in zračnic za vozila), v katero spadajo proizvajalci pnevmatik. Poleg tega je Komisija menila, da je trditev skupine GITI Group, da se stroškov dela na uro ne sme prilagoditi zaradi dejstva, da so družbe za proizvodnjo pnevmatik večinoma velike družbe z več kot 1 000 zaposlenimi, splošna in neutemeljena. V nasprotju s trditvijo skupine GITI Group so se pri stroških dela na uro, ki se uporabljajo za sektor NACE 22, zbrale informacije 1 274 družb, od katerih jih je 95 % MSP, medtem ko so proizvajalci pnevmatik običajno velike družbe z več kot 1 000 zaposlenimi. Prilagoditev se je zato štela za upravičeno, trditev pa je bila zavrnjena.

Splošne trditve o računovodskih izkazih družbe Brise Bridgestone

(293) Združenje CRIA, skupina Hankook Group, družba Shandong Yongsheng in skupina Sumitomo Group so trdili, da Komisija ne bi smela upoštevati konsolidiranih računovodskih izkazov družbe Brisa Bridgestone, saj vključujejo poslovno enoto za telekomunikacije Arvento. Skupina Hankook Group je trdila, da finančni podatki družbe Brisa Bridgestone temeljijo na proizvodnji gumenih izdelkov na splošno (vključno z izdelki za čevlje, gumenimi pasovi in materiali, ki vsebujejo gumene izdelke) in ne le na proizvodnji pnevmatik. Združenje CRIA je predlagalo, naj se iz izračuna PSU-stroškov in dobička izključijo vsi podatki, ki niso povezani s pnevmatikami, in sicer z uporabo razmerja med poslovnimi prihodki, ki so povezani s pnevmatikami, in poslovnimi prihodki, ki niso povezani s pnevmatikami (96 % oziroma 4 %).

([148]) Podatkovna zbirka Global Trade Atlas.
([149]) Zaradi zaupnosti ni mogoče zagotoviti podrobnejših informacij.
([150]) Turški statistični urad.

(294) Kar zadeva družbi Brisa Bridgestone in Arvento, je Komisija menila, da PSU-stroški in dobiček v računovodskih izkazih niso navedeni ločeno. Vseeno je ugotovila, da trditve niso utemeljene, zlasti glede vpliva prihodkov družbe Arvento od prodaje na konsolidirane računovodske izkaze. Poleg tega člen 2(6a), točka (a), osnovne uredbe določa, da mora konstruirana normalna vrednost vključevati neizkrivljen in razumen znesek za PSU-stroške in dobiček. Ne določa, kako bi bilo treba te zneske določiti, temveč se zahteva, da so neizkrivljeni in razumni. Ni treba, da Komisija uporabi družbe, ki proizvajajo izdelek v preiskavi. Preiskava je v vsakem primeru pokazala, da dejavnost družbe Brisa Bridgestone v zvezi s pnevmatikami predstavlja 96 % prodaje ter da prodaja, ki ni povezana s pnevmatikami, zajema protektiranje, rezervne dele, sledilne naprave, baterije in druge alternativne izdelke ([151]), kar potrjuje, da je vpliv družbe Arvento (in drugih gumenih izdelkov) na poslovne dejavnosti družbe Brisa Bridgestone precej omejen. Zato je Komisija sklenila, da so PSU-stroški in dobiček, določeni v tej zadevi, neizkrivljeni in razumni ter v skladu z zahtevami iz člena 2(6a), točka (a), osnovne uredbe. Trditev je bila zavrnjena.

(295) Skupini GITI Group in Hankook Group sta trdili, da bruto dobiček iz poslovanja družbe Brisa Bridgestone, ki je presegal 30 %, ni reprezentativen za prevladujoče tržne razmere, s katerimi se soočajo proizvajalci pnevmatik v Turčiji. Skupina Hankook Group je trdila, da glede na turške statistične podatke o oznaki dejavnosti NACE 22.11 turški proizvajalci pnevmatik v povprečju beležijo bruto dobiček iz poslovanja v višini 24,58 % (pri čemer je delež PSU-stroškov 21,18 %, delež dobička pa 3,40 %). Po njenih navedbah so nizke ravni dobičkonosnosti povezane z nedavnim začetkom protidampinškega postopka v Turčiji, ki zadeva pnevmatike za osebne avtomobile in lahke tovornjake iz več držav.

(296) Poleg podatkov družbe Brisa Bridgestone sta združenje CRIA in skupina GITI Group opredelila še dva dobičkonosna proizvajalca pnevmatik v Turčiji, in sicer družbi Sumitomo Rubber AKO Lastik Sanayi ve Ticaret Anonim Şirketi (v nadaljnjem besedilu: Sumitomo Rubber Türkiye) in Goodyear Lastikleri T.A.S (v nadaljnjem besedilu: Goodyear Türkiye). Skupina GITI Group je nadalje menila, da bi bilo treba v primeru, če bi se pri določanju PSU-stroškov uporabili turški podatki o PSU-stroških, odpraviti izkrivljajoče učinke nerazumno visokih obrestnih mer in napihnjenega dobička/izgub iz tečajnih razlik.

(297) Komisija je analizirala finančne podatke družbe Sumitomo Rubber Türkiye. Najprej je ugotovila, da so informacije, ki so na voljo za to družbo, manj podrobne od tistih, ki so navedene v revidiranih računovodskih izkazih družbe Brisa Bridgestone. V skladu s svojo običajno prakso pri uporabi člena 2(6a) osnovne uredbe za določitev razumnih in neizkrivljenih zneskov za PSU-stroške in dobiček uporablja najbolj podrobne podatke o družbi, ki so na voljo. To omogoča: (i) dodatno gotovost glede točnosti uporabljenih podatkov in (ii) prilagoditve, kadar koli je to potrebno. Komisija je kljub temu poskušala PSU-stroške določiti na podlagi nepopolnih informacij, ki so na voljo za družbo Sumitomo Rubber Türkiye, pri čemer je izračunana vrednost znašala približno 6 %. Menila je, da je ta raven izračunanih PSU-stroškov nerazumna. Kot je navedla skupina Hankook Group, glede na statistične podatke Centralne banke Republike Turčije ([152]) v zvezi z oznako dejavnosti NACE 22.11 povprečni PSU-stroški za družbe, ki delujejo v tem sektorju, znašajo več kot 20 % in so zato v skladu s PSU-stroški družbe Brisa Bridgestone, kot jih je izračunala Komisija.

(298) Kot je navedeno v uvodni izjavi 297, Komisija uporablja podatke, ki omogočajo opredelitev finančnih informacij na podrobnejši ravni, kadar koli so na voljo, kot je storila v tej zadevi, ko so bili na voljo podrobni revidirani računovodski izkazi družbe Brisa Bridgestone. Zato se je odločila, da bo izračun PSU-stroškov in dobička utemeljila le na podatkih družbe Brisa Bridgestone. Družba Goodyear Türkiye v obdobju preiskave ni bila dobičkonosna, zato njenih podatkov ni mogoče upoštevati. Ta trditev je bila zato zavrnjena.

([151]) Glej stran 83 letnega poročila družbe Brisa Bridgestone za leto 2024, na voljo na: 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/.

Trditev, da je treba upoštevati računovodske izkaze družbe Brisa Bridgestone, ne pa podatkov iz podatkovne zbirke ORBIS

(299) Združenje CRIA ter skupini Hankook Group in GITI Group so trdili, da bi morala Komisija upoštevati revidirane računovodske izkaze družbe Brisa Bridgestone, ne pa podatkov iz podatkovne zbirke ORBIS. Trdili so, da so PSU-stroški in dobiček manjši, če so izračunani na podlagi teh računovodskih izkazov, kot če bi bili določeni na podlagi podatkov iz podatkovne zbirke ORBIS.

(300) Komisija je to trditev sprejela ter na podlagi računovodskih izkazov popravila znesek PSU-stroškov in dobička.

Trditve, da je treba prilagoditi računovodske izkaze družbe Brise Bridgestone

(301) Združenje CRIA je trdilo, da je za zagotovitev poštene primerjave med izvozno ceno kitajskih proizvajalcev izvoznikov in konstruirano normalno vrednostjo potrebnih več prilagoditev izračuna dobička in PSU-stroškov družbe Brisa Bridgestone. Predlagalo je, naj (a) se vsi podatki, ki niso povezani s pnevmatikami, izključijo iz izračuna PSU-stroškov in dobička z uporabo razmerja med poslovnimi prihodki iz dejavnosti pnevmatik in poslovnimi prihodki iz drugih dejavnosti (96 % oziroma 4 %), in naj (b) se izključijo prihodki in odhodki iz naložbenih dejavnosti, ki po njegovem mnenju niso povezani z dejavnostjo pnevmatik, ter stroški raziskav in razvoja, prevoza in skladiščenja ter licenčnin in prodajnih provizij. enak argument predložila tudi skupina GITI Group, in (c) se iz drugih poslovnih prihodkov in odhodkov izključijo izgube, ki izhajajo iz izvedenih finančnih instrumentov.

(302) Komisija je menila, da ni primerno, da se finančni podatki družbe Brisa Bridgestone prilagodijo za dejavnosti, ki niso povezane s pnevmatikami (Arvento), kot je pojasnjeno zgoraj v tem oddelku.

(303) Poleg tega je Komisija menila, da so stroški raziskav in razvoja sestavni del PSU-stroškov in da se ne bi smeli izključiti iz izračuna normalne vrednosti. Podobno so prihodki in stroški iz drugih dejavnosti na splošno del običajnega poslovanja družbe v proizvodnem sektorju.

(304) Vendar je Komisija sprejela trditev, da bi bilo treba od PSU-stroškov odšteti prihodke iz naložbenih dejavnosti, povezanih z dejavnostmi, ki niso proizvodnja izdelka v preiskavi, pa tudi stroške, povezane s prevozom in skladiščenjem v zvezi s prodajo izdelka v preiskavi. Komisija je pri izračunu PSU-stroškov odštela tudi licenčnine in prodajne provizije, da bi zagotovila primerjavo konstruirane normalne vrednosti in izvozne cene na isti ravni trgovanja, potem ko so bile opravljene ustrezne prilagoditve za zagotovitev ustrezne primerjave v skladu s členom 2(9) osnovne uredbe.

Malezija in Indonezija

(305) Skupina GITI Group in družba Shandong Yongsheng sta trdili, da sta Malezija in Indonezija bolj reprezentativni kot Turčija. Skupina Sumitomo Group je poleg tega navedla, da bi bilo treba dati prednost državam, kot sta Malezija in Indonezija, vendar v zvezi s tem ni podala nobenega pojasnila.

(306) Skupina GITI Group je trdila, da je bila Malezija izbrana v več razmeroma nedavnih preiskavah. Ponovila je, da ima reprezentativen uvoz mešanic kavčuka. Trdila je, da bi kitajski in ruski uvoz v Turčijo, če bi se združila, predstavljala večji delež kot kitajski uvoz nekaterih proizvodnih dejavnikov v Malezijo in Indonezijo. Poleg tega je menila, da je Malezija kot največja uvoznica naravnega kavčuka najprimernejša reprezentativna država, saj se Indonezija zaradi majhnega obsega uvoza naravnega kavčuka, ki je eden od glavnih proizvodnih dejavnikov, ne šteje za primerno reprezentativno državo.

(307) Družba Shandong Yongsheng je trdila, da je Malezija izključena samo zato, ker uvoz stiren-butadien kavčuka vsebuje velik delež kitajskega uvoza, medtem ko uvoz nekaterih proizvodnih dejavnikov (kot sta silicijev dioksid in jekleni kordi) v Turčijo vsebuje še večji delež kitajskega uvoza. Trdila je, da so uvozne cene stiren-butadien kavčuka iz članic STO, ki niso Kitajska, v Malezijo blizu povprečni ceni in višje od cen za Turčijo. Podobno je družba Shandong Yongsheng trdila, da indonezijski uvoz industrijskih saj iz držav STO, ki niso Kitajska, poteka po skoraj

enaki ceni kot uvoz v Turčijo, in v vsakem primeru po ceni, ki je blizu povprečni. Kot je pojasnjeno zgoraj v tem oddelku, je Komisija izbrala Turčijo kot reprezentativno državo tako, da je najprej opredelila države, v katerih so uvozne cene zaradi kitajskega uvoza najbolj izkrivljene, in sicer za glavne proizvodne dejavnike, pa tudi na splošno. Ugotovila je, da je Turčija v primerjavi z vsemi drugimi možnimi reprezentativnimi državami poročala o najmanjšem obsegu celotne trgovine s Kitajsko. Očitno je bilo, da je Turčija pri najpomembnejših proizvodnih dejavnikih najmanj odvisna od kitajskega uvoza, ki v povprečju predstavlja približno 17 %, v primerjavi s 26 % v primeru Malezije in 32 % v primeru Indonezije. Komisija je tudi pojasnila, da ni bilo ugotovljeno, da bi ruski uvoz izkrivljal uvozne cene. Zato jih ni mogoče šteti za izkrivljene tako kot cene kitajskega uvoza.

(308) Komisija je upoštevala tudi elemente, kot sta zadosten obseg uvoza večine proizvodnih dejavnikov in razpoložljivost razumnih finančnih podatkov. Zato je menila, da primerjave med uvoznimi cenami določenega kitajskega uvoza s povprečnimi cenami ni treba opraviti za države, ki jih je štela za manj primerno izbiro za reprezentativno državo. Poleg tega dejstvo, da je uvozna cena določenega proizvodnega dejavnika višja od uvozne cene istega dejavnika v Turčiji ali blizu tej ceni, ni argument, da bi bilo treba državi z višjo uvozno ceno dati prednost ali jo šteti za manj izkrivljeno.

(309) Skupina GITI Group se je pritožila, da Komisija ni pojasnila, zakaj Malezija v tem primeru ni bila izbrana kot reprezentativna država, medtem ko je bila kot reprezentativna država izbrana za polietilen tereftalat (PET) iz Kitajske ([153]) in kalijev acesulfam iz Kitajske. Enak argument je bil predložen v zvezi s protidampinškim postopkom ZDA proti uvozu pnevmatik iz Kitajske ([154]), v katerem je bila Malezija izbrana kot reprezentativna država. Nazadnje, skupina GITI Group in družba Shandong Yongsheng sta trdili, da je utemeljitev Komisije, da protidampinška preiskava ZDA ni merilo za sprejetje pripomb, v nasprotju z dejstvom, da je povzemala navedbe iz sklepa južnoafriške komisije za mednarodno trgovino v zvezi z izogibanjem protidampinškim dajatvam na pnevmatike s preusmerjanjem trgovinskih tokov iz Kitajske prek Kambodže, Tajske in Vietnama ([155]).

(310) Komisija je opozorila, da se vsak primer ocenjuje posebej in da dejstvo, da je bila Malezija uporabljena v prejšnjih preiskavah, ne vpliva na izbiro reprezentativne države v tej preiskavi. Enako velja za protidampinško preiskavo ZDA. Poleg tega je Komisija poudarila, da je v primerih, ki jih je navedla skupina GITI Group, obdobje preiskave drugačno. Nazadnje, navedbe iz sklepa južnoafriške komisije za mednarodno trgovino so bile povzete, da bi se dejansko dokazalo, da izogibanje poteka prek Tajske, kar je potrdilo veliko izpostavljenost te države Kitajski in

([153]) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2023/2659 z dne 27. novembra 2023 o uvedbi začasne protidampinške dajatve na uvoz nekaterih vrst polietilen tereftalata s poreklom iz Ljudske republike Kitajske (UL L, 2023/2659, 28.11.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/2659/oj) in Izvedbena uredba Komisije (EU) 2022/116 z dne 27. januarja 2022 o uvedbi dokončne protidampinške dajatve na uvoz kalijevega acesulfama s poreklom iz Ljudske republike Kitajske na podlagi pregleda zaradi izteka ukrepa v skladu s členom 11(2) Uredbe (EU) 2016/1036 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 19, 28.1.2022, str. 22, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/116/oj).

([154]) Ministrstvo Združenih držav za trgovino, *Decision Memorandum for the Preliminary Results of the Antidumping Duty Administrative Review of Certain Passenger Vehicle and Light Truck Tires from the People's Republic of China* (memorandum o sklepu za predhodne rezultate upravnega pregleda protidampinške dajatve za nekatere pnevmatike za osebna vozila in lahka tovorna vozila iz Ljudske republike Kitajske), 2021–2022, str. 15; *Decision Memorandum for the Preliminary Results of the Antidumping Duty Administrative Review of Certain Passenger Vehicle and Light Truck Tires from the People's Republic of China* (memorandum o sklepu za predhodne rezultate upravnega pregleda protidampinške dajatve za nekatere pnevmatike za osebna vozila in lahka tovorna vozila iz Ljudske republike Kitajske), 2017–2018, str. 18; *Decision Memorandum for the Preliminary Results of the Antidumping Duty Administrative Review of Certain Passenger Vehicle and Light Truck Tires from the People's Republic of China and Preliminary Determination of No Shipments* (memorandum o sklepu za predhodne rezultate upravnega pregleda protidampinške dajatve za nekatere pnevmatike za osebna vozila in lahka tovorna vozila iz Ljudske republike Kitajske ter predhodna odločitev o številu pošiljk), 2019–2020, str. 19; *Decision Memorandum for the Preliminary Results of the Antidumping Duty Administrative Review of Certain Passenger Vehicle and Light Truck Tires from the People's Republic of China; Rescission, in Part, and Preliminary Determination of No of Shipments* (memorandum o sklepu za predhodne rezultate upravnega pregleda protidampinške dajatve za nekatere pnevmatike za osebna vozila in lahka tovorna vozila iz Ljudske republike Kitajske, delna ustavitev postopka, ter predhodna odločitev o številu pošiljk); 2020–2021, str. 22. Dokumentacija je na voljo na https://access.trade.gov/login.aspx.

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

dejstvo, da kitajske družbe ustanavljajo tovarne v drugih državah jugovzhodne Azije, da bi se izognile dajatvam. To je potrdilo tudi združenje CRIA ([156]), ki je navedlo šest različnih kitajskih podjetij, ki so med letoma 2012 in 2020 vzpostavila proizvodnjo pnevmatik na Tajskem, ter kot enega od razlogov za to poslovno odločitev navedlo izogibanje protidampinškim in izravnalnim dajatvam ZDA ([157]).

(311) Skupina GITI Group je ponovila, da le Malezija (in Indonezija) uvaža znatne količine mešanic kavčuka, ki so glavni proizvodni dejavnik v njenem proizvodnem procesu. Poleg tega so bili takoj na voljo računovodski izkazi malezijskih družb, ki so dobičkonosne.

(312) Komisija je na začetku opozorila, da je bila referenčna vrednost za mešanice kavčuka nadomeščena s podatki iz Mehike. V zvezi z razpoložljivimi finančnimi podatki malezijskih družb je poudarila, da dve od štirih družb, za katere je skupina GITI Group predložila finančne podatke, nista navedli nobenih stroškov prodanega blaga ([158]). PSU-stroški drugih dveh družb so se gibali med 4,4 % in 7 %, kar se je štelo za nerazumno za sektor pnevmatik.

(313) Družba Shandong Yongsheng je trdila, da je raven bruto nacionalnega dohodka (BND) na prebivalca v Maleziji veliko bližje ravni na Kitajskem kot v Turčiji, zaradi česar je Malezija primernejša reprezentativna država. Poleg tega je na voljo več informacij o malezijskih proizvajalcih pnevmatik kot o turških proizvajalcih, saj je Komisija opredelila le enega proizvajalca.

(314) Komisija lahko pri konstruiranju normalne vrednosti v skladu s členom 2(6a), točka (a), osnovne uredbe uporabi reprezentativno državo, ki je po stopnji gospodarske razvitosti podobna državi izvoznici. Osnovna uredba ne vsebuje nobene dodatne zahteve, da bi bilo treba izbrati državo, katere stopnja gospodarske razvitosti je najbližja stopnji, ki jo ima država izvoznica. V teh okoliščinah Komisija uveljavlja svojo diskrecijsko pravico in uporabi države, ki jih Svetovna banka uvršča v isto dohodkovno kategorijo. Ustrezna kategorija Svetovne banke je kategorija držav z višjim srednjim dohodkom, v katero je uvrščena Kitajska. Komisija je v prvem obvestilu jasno navedla, da bo v ta namen uporabila podatkovno zbirko Svetovne banke, kar je v skladu z njeno ustaljeno prakso. Dejstvo, da je BND ali BDP na prebivalca v eni državi morda bližje ravni BND ali BDP na Kitajskem kot v drugih državah, ni dejavnik, ki vpliva na izbiro primerne reprezentativne države. Ta trditev je bila zato zavrnjena. Nazadnje, kot je bilo že navedeno v tem oddelku, mora v skladu s členom 2(6a), točka (a), osnovne uredbe konstruirana normalna vrednost vključevati neizkrivljen in razumen znesek za PSU-stroške ter za dobiček. Zadevni člen ne določa, kako bi bilo treba te zneske določiti, temveč se z njim zahteva, da so neizkrivljeni in razumni. Komisiji ni treba upoštevati določenega števila družb s finančnimi podatki, če so zneski PSU-stroškov in dobička neizkrivljeni in razumni. Člen 2(6), točka (a), osnovne uredbe. Ta trditev je bila zato zavrnjena.

Mehika

(315) Družba Shandong Yongsheng je trdila, da se velik delež uvoza jeklenih kordov in kord tkanin iz Kitajske v Mehiko ne bi smel upoštevati pri izbiri reprezentativne države, saj deleži kitajskega uvoza jeklenih kordov in kord tkanin niso pomembni za analizo izkrivljanja proizvodnih dejavnikov. Drugič, trdila je, da je Komisija predložila le povzetek zaščitenih informacij o računovodskih izkazih mehiške družbe, kar zainteresiranim stranem ni omogočilo ustreznega preverjanja podatkov. Tretjič, dejstvo, da je Mehika manjša proizvajalka pnevmatik za osebne avtomobile in lahke tovornjake kot Turčija, ni merilo, opredeljeno v členu 2(6a), točka (a), osnovne uredbe. Zato je trdila, da je med predlaganimi državami iz prvega obvestila (Mehika, Turčija in Srbija) Mehika še vedno najprimernejša reprezentativna država.

([156]) Glej „Chinese Tire Set off a New Craze of Building Factories Overseas“ (Kitajske pnevmatike so sprožile nov val gradnje tovarn v tujini), 13. aprila 2020, na voljo na https://e.cria.org.cn/a/1778595313171324930.

([157]) Dobesedni navedek: „Podjetja se za gradnjo tovarn v državah jugovzhodne Azije, kot sta Tajska in Vietnam, odločijo predvsem zato, da bi odpravila pomanjkljivost zaradi oddaljenosti od trga oskrbe s surovinami in izvoznega trga izdelkov ter se izognila vplivu ‚dvojnega proti‘ s strani ZDA že pri viru, vendar je strmo povečanje količine pnevmatik, ki jih države jugovzhodne Azije izvažajo v ZDA, pritegnilo pozornost ZDA“, povezava v opombi 156. Z izrazom „dvojni proti“ se v kitajskih novicah običajno označuje začetek tako protidampinške kot tudi protisubvencijske preiskave, glej na primer https://www.yys-alu.com/en/news-center/1993.html.

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

(316) Komisija je opozorila, da dejstvo, da je bil uvoz jeklenih kordov in kord tkanin v Mehiko velik, ni bilo edino merilo za to, da Mehika ni bila izbrana kot reprezentativna država. Ugotovljeno je bilo, da je Turčija primernejša izbira iz več razlogov. Turčija je v primerjavi z vsemi drugimi možnimi reprezentativnimi državami poročala o najmanjšem obsegu skupne trgovine s Kitajsko, imela je tudi zadosten obseg uvoza večine proizvodnih dejavnikov in razpoložljive razumne finančne podatke. Komisija je poleg tega opozorila, da so finančne informacije v obliki pregleda iz podatkovne zbirke ORBIS, objavljenega v prvem obvestilu za družbo Compania Hulera Tornel, edina vrsta dostopnih informacij o tej družbi. To je v nasprotju z razpoložljivimi finančnimi podatki družbe Brisa Bridgestone, ki so revidirani računovodski izkazi.

3.2.4.6. Sklep

(317) Čeprav velikost trga ni eno od meril, opredeljenih v členu 2(6a), točka (a), osnovne uredbe, je Komisija poudarila, da Turčija izpolnjuje ne le vsa merila iz člena 2(6a), točka (a), osnovne uredbe, temveč je poleg tega med vsemi možnimi reprezentativnimi državami trg, ki je veliko bolj primerljiv s kitajskim trgom pnevmatik.

3.2.4.7. Pripombe po dokončnem razkritju

(318) Po dokončnem razkritju je družba Shandong Yongsheng ponovila nekatere svoje trditve. Menila je, da Komisija ni obravnavala številnih elementov, ki so jih navedle zainteresirane strani, niti ni izvedla primerjave cen proizvodnih dejavnikov med potencialnimi reprezentativnimi državami, da bi ugotovila, ali določena država zagotavlja razumno in neizkrivljeno referenčno vrednost, ter da bi morala Komisija dokazati obseg domnevnih izkrivljanj, ne pa zgolj izbrati državo z najnižjo ravnjo kitajskega uvoza.

(319) Družba Shandong Yongsheng je nadalje menila, da bi bila Malezija ustreznejša izbira kot Turčija, saj ima stopnjo razvitosti, ki je glede na bruto nacionalni dohodek (BND) zelo blizu stopnji razvitosti Kitajske, ter stroške energije in dela, ki so bolj podobni kitajskim kot turškim, zaradi česar je Malezija boljša izbira za reprezentativno državo.

(320) Komisija je ugotovila, da poleg elementov, ki so že bili navedeni in jih je obravnavala, družba Shandong Yongsheng ni navedla nobenih novih elementov, ki bi utemeljevali spremembo reprezentativne države. Sklicevala se je na svojo analizo, ki kaže, da je bila Turčija izbrana kot reprezentativna država na podlagi objektivnih meril – uvoz glavnih proizvodnih dejavnikov v Turčijo vsebuje najmanj kitajskega uvoza, poleg tega obstajajo tudi drugi elementi, kot sta zadosten obseg uvoza večine proizvodnih dejavnikov in razpoložljivost razumnih finančnih podatkov, ki v primeru Malezije niso na voljo. Zato je trditev zavrnila.

(321) Po dokončnem razkritju je družba Shandong Yonsgheng ponovila, da je tudi Mehika očitno boljša izbira za reprezentativno državo kot Turčija. Po njenem mnenju bi bila uporaba podatkov mehiškega proizvajalca, tj. družbe Compania Hulera Tornel, veliko primernejša, saj ta družba proizvaja pnevmatike tretjega razreda, saj te pnevmatike predstavljajo veliko večino kitajskega uvoza v Unijo. Poleg tega je navedla, da je družba Compania Hulera Tornel hčerinska družba multinacionalne družbe za proizvodnjo pnevmatik in da so zato njeni računovodski izkazi skrbno revidirani. Nadalje je trdila, da velikost trga ni ustrezno merilo, kar je potrdila tudi Komisija. Zato je menila, da dajanje prednosti Turčiji pred Mehiko s strani Komisije ni upravičeno ter da je izbira Turčije napačna in nezakonita ter da Turčija ni primerna reprezentativna država v smislu člena 2(6a), točka (a), osnovne uredbe. Menila je tudi, da je ohranitev Turčije kot reprezentativne države kaznovalna, saj zvišuje stopnjo njenega dampinga ter tako škodi njenim interesom in interesom kitajskih proizvajalcev izvoznikov na splošno, kljub njenemu neprekinjenemu in vestnemu sodelovanju v preiskavi.

(322) Komisija je ugotovila, da družba Shandong Yongsheng ni predložila nobenih dokazov, da so računovodski izkazi družbe Compania Hulera Tornel revidirani, pri čemer Komisija ni mogla najti zadevnih informacij. Edine razpoložljive informacije so bile informacije v podatkovni zbirki ORBIS, na podlagi katerih je bilo ugotovljeno, da je družba Compania Hulara Tornel v obdobju preiskave zabeležila nerazumno nizek dobiček. Zato je Komisija sklenila, da so razpoložljivi podatki za Turčijo najboljša razpoložljiva referenčna vrednost za določitev PSU-stroškov in dobička.

(323) Po dokončnem razkritju je tudi družba Kumho trdila, da je izbira Turčije s strani Komisije vprašljiva ter da referenčne vrednosti za PSU-stroške in dobiček niso ustrezne, predvsem zato, ker niso reprezentativne za tržni segment, v katerem sama posluje. Poudarila je, da mora Komisija izvesti primerjalno oceno razpoložljivih alternativ in da v tej zadevi očitno ni izvedla zahtevane ocene, zaradi česar je njen sklep o izbiri Turčije kot reprezentativne države v nasprotju z zahtevami iz člena 2(6a), točka (a), osnovne uredbe, saj je upoštevala obseg kitajskega uvoza, še preden je upoštevala vsa merila iz osnovne uredbe, kot je raven socialne zaščite in varstva okolja, čeprav je ugotovila, da obstaja več potencialnih reprezentativnih držav. Poleg tega je menila, da je velik delež kitajskega uvoza morda imel izkrivljajoč učinek na cene vložkov, da pa bi morala Komisija analizirati tudi cene na enoto glede na ustrezne mednarodne referenčne vrednosti.

(324) Nadalje je navedla, da bi morala Komisija upoštevati tudi odvisnost Turčije od uvoza nekaterih materialov iz Rusije, zlasti jekla. Trdila je, da bi bilo treba glede na to, da je Komisija izdala poročilo o izkrivljanju v zvezi z Rusijo, šteti, da ima ruski uvoz izkrivljajoči učinek, kot velja za kitajski uvoz, saj so uvozne cene nekaterih proizvodnih dejavnikov nižje od povprečne uvozne cene teh materialov v Turčijo. Trdila je, da bi bil, če bi se upoštevali izkrivljajoči učinki kitajskega in ruskega uvoza, delež uvoza glavnih proizvodnih dejavnikov v Turčijo iz preostalega sveta primerljiv z deležem uvoza v Malezijo, Indonezijo in Mehiko, kar ne bi zagotavljalo nobene objektivne utemeljitve za izbiro Turčije.

(325) Komisija je te trditve skrbno analizirala. Sklicevala se je na svojo analizo vseh potencialnih reprezentativnih držav v prvem in drugem obvestilu v skladu s členom 2(6a), točka (a), osnovne uredbe. V svoji analizi je upoštevala vse ustrezne elemente v dokumentaciji in elemente, ki so jih navedle zainteresirane strani, ter sklenila, da je Turčija edina ustrezna izbira za reprezentativno državo. Zato je menila, da ni treba oceniti ravni socialne zaščite in varstva okolja v različnih obravnavanih državah. Prav tako ni pravne zahteve, v skladu s katero bi morala Komisija uvozne cene v Turčijo primerjati z ustreznimi mednarodnimi referenčnimi vrednostmi, kot je trdila družba Kumho. Komisija je ponovno poudarila, da je bila Turčija izbrana ob upoštevanju elementov, kot sta zadosten obseg uvoza večine proizvodnih dejavnikov in razpoložljivost razumnih finančnih podatkov, ki v primeru drugih potencialnih reprezentativnih držav niso na voljo. Obstoj poročila o Rusiji sam po sebi, ob upoštevanju njegovih sklepnih ugotovitev, ne upravičuje samodejnega obravnavanja vsega uvoza iz Rusije kot izkrivljenega. Analiza uvoznih cen iz Rusije v Turčijo, ki jo je izvedla Komisija, ni privedla do sklepa o izkrivljanju. Zlasti so bile cene ruskega uvoza za te proizvodne dejavnike (industrijske saje, sintetični kavčuk in jekleni kordi) v obdobju preiskave bodisi podobne bodisi višje od uvoznih cen istih proizvodnih dejavnikov iz Rusije pred uvedbo sankcij. Komisija je zato trditev zavrnila.

(326) Po dokončnem razkritju se je Komisija na podlagi prejetih pripomb odločila, da bo poleg podatkov družbe Brisa Bridgestone uporabila tudi finančne podatke edine druge turške družbe, za katero so bili ti podatki na voljo (Sumitomo Rubber Türkiye). Menila je, da so tako določene referenčne vrednosti za PSU-stroške in dobiček razumne in dovolj reprezentativne za kitajski sektor pnevmatik. Po njenem mnenju namen ni bil določiti PSU-stroškov in dobička, ki bi odražali individualni položaj vsakega proizvajalca izvoznika, temveč najti neizkrivljene in razumne zneske. Zato je vztrajala, da je Turčija primerna reprezentativna država, in menila, da ta izbira ni kaznovalna za družbo Shandong Yongsheng in preostale kitajske proizvajalce izvoznike. Zato je trditev zavrnila.

(327) Glede na zgornjo analizo je Komisija menila, da je Turčija edina primerna reprezentativna država. Kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 233, je Komisija zavrnila Argentino in Kolumbijo kot primerni reprezentativni državi zaradi neobstoja ključnih proizvodnih dejavnikov ali njihovega majhnega obsega. Nadalje je sklenila, da niti Indonezija, niti Malezija in niti Tajska niso primerne reprezentativne države zaradi znatnega deleža kitajskega uvoza ključnih proizvodnih dejavnikov, kot je pojasnjeno v uvodnih izjavah 256 do 260. Podobno in kot je navedeno v uvodnih izjavah 262 in 263, je Srbijo zavrnila kot reprezentativno državo zaradi velikega obsega kitajskega uvoza dveh pomembnih proizvodnih dejavnikov in dejstva, da je obseg uvoza vseh glavnih proizvodnih dejavnikov nekajkrat manjši od zadevnega obsega uvoza iz Turčije. Nazadnje, čeprav se je oprla na podatke iz Mehike, da bi jih uporabila kot referenčno vrednost za en manj pomemben proizvodni dejavnik, kot je navedeno v uvodni izjavi 291, je Mehiko kljub temu izključila kot primerno reprezentativno državo na podlagi naslednjih elementov, predstavljenih v uvodnih izjavah 263, 264, 316 in 322: (i) prisotnost velikega obsega kitajskega uvoza v državo za nekatere proizvodne dejavnike, (ii) manjši obseg in manjša reprezentativnost uvoza proizvodnih dejavnikov, na primer v primerjavi s Turčijo, in (iii) dejstvo, da je bil dobiček družbe Compania Hulera Tornel nerazumno majhen.

Raven socialne zaščite in varstva okolja

(328) Ker je bilo ugotovljeno, da je na podlagi vseh navedenih elementov Turčija primerna reprezentativna država, ni bilo treba oceniti ravni socialne zaščite in varstva okolja v skladu z zadnjim stavkom člena 2(6a), točka (a), prva alinea, osnovne uredbe.

3.2.4.8. Sklep

(329) Glede na zgornjo analizo Turčija izpolnjuje merila iz člena 2(6a), točka (a), prva alinea, osnovne uredbe in se lahko šteje za primerno reprezentativno državo.

3.2.5. *Viri, uporabljeni za določitev neizkrivljenih stroškov*

(330) Komisija je v prvem obvestilu navedla proizvodne dejavnike, kot so materiali, energija in delo, ki jih proizvajalci izvozniki uporabljajo pri proizvodnji izdelka v preiskavi, ter zainteresirane strani pozvala, naj predložijo pripombe in javno dostopne informacije o neizkrivljenih vrednostih za vsak proizvodni dejavnik, omenjen v navedenem obvestilu.

(331) Komisija je nato v drugem obvestilu navedla, da bo za konstruiranje normalne vrednosti v skladu s členom 2(6a), točka (a), osnovne uredbe uporabila podatkovno zbirko GTA, da bi opredelila neizkrivljene stroške večine proizvodnih dejavnikov, zlasti surovin. Poleg tega je navedla, da bo za določitev neizkrivljenih stroškov dela in pare uporabila podatke turškega statističnega urada ([159]), za določitev neizkrivljenih stroškov električne energije pa statistične podatke, ki jih je predložil regulativni organ za trg energije ([160]).

(332) Komisija je v drugem obvestilu zainteresirane strani obvestila tudi, da so bile zaradi velikega števila proizvodnih dejavnikov pri vzorčenih proizvajalcih izvoznikih, ki so predložili popolne informacije, in zanemarljivega vpliva nekaterih surovin v skupnih stroških proizvodnje te zanemarljive postavke združene pod postavko „potrošno blago“. Poleg tega je Komisija zainteresirane strani obvestila, da bo izračunala delež potrošnega blaga pri skupnih stroških surovin in ga uporabila za ponovni izračun stroškov surovin ob uporabi določenih neizkrivljenih referenčnih vrednosti v primerni reprezentativni državi.

([159]) Turški statistični urad: https://www.tuik.gov.tr/Home/Index.
([160]) Regulativni organ za trg energije – EMRA: https://epdk.gov.tr/Home/En.

3.2.5.1. Proizvodni dejavniki

(333) Ob upoštevanju vseh informacij, ki so jih predložile zainteresirane strani in ki so bile zbrane med preveritvenimi obiski, so bili za določitev normalne vrednosti v skladu s členom 2(6a), točka (a), osnovne uredbe opredeljeni naslednji proizvodni dejavniki in njihovi viri:

Preglednica 1

Proizvodni dejavniki izdelka v preiskavi

Proizvodni dejavnik	Oznaka blaga	Neizkrivljena vrednost	Merska enota	Vir podatkov
SUROVINE				
Naftna olja in olja, dobljena iz bituminoznih mineralov	2710 19	4,73	kg	GTA
Žveplo	2802 00	33,02		
Industrijske saje	2803 00	10,98	kg	GTA
Silicijev dioksid	2811 22	20,05	kg	GTA
Cinkov oksid, cinkov peroksid	2817 00	26,63	kg	GTA
Derivati anilina	2921 42	16,41	kg	GTA
Fenilendiamini, diaminotolueni in njihovi derivati	2921 51	25,87	kg	GTA
Organske žveplove spojine	2930 90	23,96	kg	GTA
Steklarski kiti, kiti za cepljenje dreves, smolni cementi, tesnilne mase in drugi kiti	3214 10	31,21	kg	GTA
Umetni in pripravljeni voski	3404 90	16,54	kg	GTA
Kolofonija in druge smolne kisline ter njihovi derivati, kolofonijski špirit, kolofonijska olja, staljene smole	3806 90	14,13	kg	GTA
Pripravljeni pospeševalci vulkanizacije za gumo	3812 10	37,05	kg	GTA
Sestavljeni plastifikatorji za gumo ali plastične mase	3812 20	14,30	kg	GTA
Zmesi 1,2-dihidro-2,2,4-trimetil-kinolin oligomerov	3812 31	17,01	kg	GTA
Stearinska kislina	3823 11	9,34	kg	GTA
Druge kemikalije	3824 99	24,65	kg	GTA
Poliizobutilen (PIB)	3902 20	19,78	kg	GTA
Drugi polimeri propilena ali drugih olefinov	3902 90	19,01	kg	GTA
Drugi polimeri stirena	3903 90	13,54	kg	GTA
Melaminske smole	3909 20	17,47	kg	GTA
Fenolne smole	3909 40	21,23	kg	GTA
Naftne smole, kumaron, inden ali kumaron-inden smole in politerpeni	3911 10	17,18	kg	GTA

Proizvodni dejavnik	Oznaka blaga	Neizkrivljena vrednost	Merska enota	Vir podatkov
Polisulfidi	3911 90	28,97	kg	GTA
Plošče, listi, filmi, folije ali trakovi iz poliuretana	3921 13	72,18	kg	GTA
Dimljeni kavčuk v obliki listov	4001 21	17,4	kg	GTA
Naravni kavčuk, tehnično specificiran	4001 22	13,54	kg	GTA
Druge vrste naravnega kavčuka	4001 29	12,41	kg	GTA
Druge vrste sintetičnega kavčuka	4002 19	14,37	kg	GTA
Butadien kavčuk	4002 20	13,3	kg	GTA
Izobuten-izopren (butil) kavčuk	4002 31	20,3	kg	GTA
Drugi butadien kavčuk	4002 39	19,91	kg	GTA
Mešanice katerega koli proizvoda iz tarifne številke 4001 s katerim koli proizvodom iz te tarifne številke (mešanice kavčuka)	4002 80	23,96	kg	GTA
Regenerirana guma	4003 00	4,35	kg	GTA
Kord tkanine za avtomobilske plašče iz najlona ali drugih poliamidov	5902 10	63,34	kg	GTA
Kord tkanine za avtomobilske plašče iz poliestra	5902 20	25,13	kg	GTA
Kord tkanine za avtomobilske plašče – drugo	5902 90	64,15	kg	GTA
Žica iz železa ali nelegiranega jekla, platirana ali prevlečena z drugimi navadnimi kovinami	7217 30	11,28	kg	GTA
Vpredena žica, vrvi in kabli (jekleni kordi)	7312 10	22,88	kg	GTA
POTROŠNI MATERIAL				
DELO				
Delo	n. r.	93,69	oseba na uro	Turški statistični urad
ENERGIJA				
Električna energija	n. r.	0,72	kWh	Turški statistični urad
Zemeljski plin	n. r.	4,27	CNY/m^3	Turški statistični urad
Parni plin	n. r.	309,05	CNY/tono	Turški statistični urad

Proizvodni dejavnik	Oznaka blaga	Neizkrivljena vrednost	Merska enota	Vir podatkov
Voda	n. r.	5,76	CNY/m^3	Urad predsedstva Republike Turčije za naložbe

3.2.5.2. Surovine

(334) Komisija je za določitev neizkrivljene cene surovin, kot so dostavljene do vrat proizvajalca iz reprezentativne države, kot osnovo uporabila tehtano povprečno uvozno ceno za reprezentativno državo, kot je navedena v GTA, ter ji prištela uvozne dajatve in stroške prevoza. Uvozna cena v reprezentativni državi je bila določena kot tehtano povprečje cen uvoza na enoto iz vseh tretjih držav, razen LRK in držav, ki niso članice STO, naštetih v Prilogi 1 k Uredbi (EU) 2015/755 ([161]). Komisija se je odločila, da bo izključila uvoz iz LRK v reprezentativno državo, saj je v oddelku 3.2.1 ugotovila, da ni primerno uporabiti domačih cen in stroškov v LRK zaradi obstoja znatnih izkrivljanj v skladu s členom 2(6a), točka (b), osnovne uredbe. Glede na to, da ni dokazov, da ista izkrivljanja ne vplivajo enako na izdelke, namenjene izvozu, je Komisija menila, da na izvozne cene vplivajo ista izkrivljanja.

(335) Komisija je stroške prevoza sodelujočega proizvajalca izvoznika za dobavo surovin izrazila kot odstotek dejanskih stroškov teh surovin in nato enak odstotek uporabila za neizkrivljene stroške istih surovin, da bi dobila neizkrivljene stroške prevoza. Menila je, da bi se v okviru te preiskave razmerje med surovino proizvajalca izvoznika in sporočenimi stroški prevoza lahko smiselno uporabilo kot kazalnik za oceno neizkrivljenih stroškov prevoza surovin, ko so dostavljene v tovarno družbe.

(336) Po dokončnem razkritju je družba Shandong Yongsheng trdila, da so uvozne cene treh materialov v Turčijo, in sicer jeklenih kordov (HS 7312 10), kord tkanin za avtomobilske plašče (tarifna številka HS 5902) in silicijevega dioksida (tarifna številka HS 2811 22), pretirano visoke in zato nerazumne ter da so uvozne cene jeklenih kordov in silicijevega dioksida v Turčijo za 20 % oziroma 49 % višje od svetovnega povprečja. Trdila je tudi, da so cene jeklenih kordov očitno izkrivljene, saj je Turčija sprejela zaščitne ukrepe proti uvozu jeklene valjane žice, ki je vhodni izdelek za jeklene korde, kar ima izkrivljajoč učinek na cene jeklenih kordov na turškem trgu.

(337) Komisija je poudarila, da so referenčne cene določene na podlagi uvoznih cen v izbrano reprezentativno državo (v tem primeru Turčijo), ne pa na podlagi primerjave s povprečnimi svetovnimi cenami. Ker se ti proizvodni dejavniki v Turčijo uvažajo v zadostnih količinah in se štejejo za reprezentativne, zgolj na podlagi dejstva, da so cene nad svetovnim povprečjem, ni mogoče sklepati, da so te referenčne vrednosti previsoke ali nerazumne. Komisija je menila tudi, da dejstvo, da ima Turčija zaščitne ukrepe proti uvozu jeklene valjane žice, samo po sebi ne dokazuje, da so uvozne cene jeklenih kordov v Turčijo izkrivljene, in da takega dokaza ni predložila niti družba Shandong Yongsheng – referenčna vrednost ni cena jeklenih kordov, ki se proizvajajo v Turčiji, temveč cena jeklenih kordov, ki se v Turčijo uvažajo. Zato ni dokazane povezave med ceno uvoženih jeklenih kordov in zaščitnimi ukrepi. Ker družba Shandong Yongsheng ni predložila nobenega drugega argumenta ali dokaza, da so referenčne cene nerazumne, je bila trditev zavrnjena.

([161]) Člen 2(7) osnovne uredbe določa, da se domače cene v teh državah ne morejo uporabljati za določitev normalne vrednosti.

(338) Družba Shandong Yongsheng je poleg tega trdila, da Komisija ne bi smela nadomestiti cen proizvodnih dejavnikov, ki jih uvaža, z referenčnimi vrednostmi, saj te cene niso izkrivljene.

(339) Komisija je ugotovila, da družba Shandong Yongsheng uvaža predvsem naravni kavčuk in nekaj drugih materialov, pri čemer je njihova skupna količina večinoma izvirala iz Kitajske. Ugotovila je tudi, da sta bili več kot dve tretjini uvoza naravnega kavčuka in drugih uvoženih materialov kupljeni prek kitajskega posrednika, zato sta bili izpostavljeni izkrivljanju na kitajskem trgu. Poleg tega ni niti družba Shandong Yongsheng niti nobena druga stran predložila pozitivnih dokazov o neobstoju izkrivljanja niti pri tem uvozu niti pri uvozu neposredno iz držav, ki niso Kitajska. Trditev je bila zato zavrnjena.

(340) Združenje CRIA je po dokončnem razkritju trdilo, da bi bilo treba referenčno vrednost za industrijske saje določiti na podlagi podštevilke oznake 2803 00 00 90 11, ki označuje vrsto industrijskih saj, primerno za uporabo v proizvodnji pnevmatik. Podobno je trdilo, da bi morala Komisija referenčno vrednost za jeklene korde določiti na podlagi podštevilke oznake 7312 10 41.

(341) Komisija je to trditev zavrnila. Na podlagi podatkov, ki so jih sporočili vzorčeni proizvajalci izvozniki, ni mogoče ugotoviti, da so to oznake za materiale, ki jih pri proizvodnji pnevmatik uporabljajo kitajski sodelujoči proizvajalci izvozniki. Natančneje, na podlagi računovodskih evidenc skupine Hankook Group materialov, ki se uporabljajo, ni mogoče opredeliti na več kot šestmestni ravni, medtem ko oznake, ki jih je navedlo združenje CRIA, ne ustrezajo materialu, ki ga je navedla družba Shandong Yongsheng.

3.2.5.3. Delo

(342) Turški statistični urad objavlja podrobne informacije o plačah v različnih gospodarskih sektorjih v Turčiji. Komisija je te statistične podatke uporabila za določitev plač v Turčiji, pri čemer je uporabila podrobne informacije o plačah v proizvodnem sektorju za leto 2024, in sicer za gospodarsko dejavnost iz skupine 22 NACE (proizvodnja gumijastih plaščev in zračnic), v katero spada ta proizvodnja v skladu s klasifikacijo NACE Rev. 2 ([162]), tj. 93,69 CNY/uro ([163]).

(343) Po dokončnem razkritju je družba Shandong Yongsheng podvomila o dejstvu, da je Komisija stroške dela prilagodila ravni velikih podjetij (z več kot 1 000 zaposlenimi). Menila je, da je Komisija s tem umetno zvišala stroške dela, saj povprečna velikost kitajskih proizvajalcev pnevmatik ni v celoti primerljiva s povprečno velikostjo turških podjetij z več kot 1 000 zaposlenimi.

(344) Komisija je menila, da je trditev neutemeljena. Obe vzorčeni družbi imata precej več kot 1 000 zaposlenih. Zato je Komisija menila, da je referenčna vrednost določena pravilno, in je trditev zavrnila.

(345) Pritožnik je po dokončnem razkritju trdil, da so v računovodskih izkazih družbe Brisa navedeni tako število zaposlenih v družbi kot tudi stroški za osebje in neposredni stroški dela za obdobje preiskave ter da bi se lahko ti podatki uporabili za določitev referenčne vrednosti za delo, saj si Komisija, kadar je to mogoče, prizadeva uporabljati podrobnejše podatke. Trdil je, da bi referenčna vrednost za delo, določena na tej podlagi, znašala 201,61 TL na uro.

(346) Skupina Hankook Group je to trditev izpodbijala v svojih nasprotnih pripombah. Trdila je, da so podatki turškega statističnega urada bolj nevtralna in reprezentativna slika povprečnih stroškov dela v turškem sektorju pnevmatik kot notranja stroškovna struktura enega samega proizvajalca. Podvomila je tudi o točnosti pritožnikovega izračuna in menila, da je pritožnik število zaposlenih izračunal napačno.

(347) Komisija je menila, da so podatki turškega statističnega urada bolj reprezentativna in primerna referenčna vrednost za določitev stroškov dela v Turčiji kot podatki ene same družbe. Zato je trditev zavrnila.

([162]) https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Labour-Cost-Statistics-2024-54011.
([163]) Turški statistični urad, Indeksi vložkov dela, četrtletje IV: oktober–december 2024.

3.2.5.4. Električna energija

(348) Komisija je za določitev referenčne vrednosti za električno energijo uporabila statistične podatke o cenah električne energije, ki jih je objavil regulativni organ Turčije za trg energije (EMRA) v svojih rednih sporočilih za javnost ([164]). Uporabila je povprečno ceno električne energije za industrijo v ustrezni skupini porabe v kWh, ki zajema obdobje preiskave, tj. 0,7183 CNY/kWh.

3.2.5.5. Zemeljski plin in parni plin

(349) Cene zemeljskega plina za industrijske uporabnike v Turčiji objavlja turški statistični urad. Komisija je uporabila razpoložljivo ceno za drugo polovico leta 2021 in prvo polovico leta 2022, kar ustreza skupini porabe 2 610 000–26 100 000 m^3 ([165]). Ta cena je bila nadalje prilagojena glede na inflacijo z uporabo indeksa cen proizvajalcev, ki ga je objavil turški statistični urad ([166]), da bi se odražala cena za obdobje preiskave. DDV, ki je vključen v objavljeno ceno, je bil odštet, saj so turški proizvajalci izdelka v preiskavi upravičeni do povračila.

(350) Za parni plin je bila referenčna vrednost izpeljana iz referenčne vrednosti za zemeljski plin z uporabo pretvorbenega razmerja. Natančneje, pod standardnimi pogoji se ocenjuje, da se za proizvodnjo ene tone parnega plina porabi približno 72,37 m^3 zemeljskega plina.

3.2.5.5.1. Trditve glede inflacije v Turčiji po dokončnem razkritju

(351) Združenje CRIA je po dokončnem razkritju trdilo, da je Turčija hiperinflacijsko gospodarstvo, kar neizogibno vpliva na referenčne vrednosti, ki jih je treba določiti za to državo, in sicer stroške dela in energije, ter na rezultate turških družb, ki se uporabljajo za določitev neizkrivljenih in razumnih zneskov za PSU-stroške in dobiček. Ni se strinjalo, da je inflacija v veliki meri izravnana z menjalnim tečajem turške lire in kitajskega renminbija.

(352) Združenje CRIA je v zvezi z delom trdilo, da so se stroški dela med letoma 2022 in 2024 zvišali za 424 %, vendar se je v istem obdobju menjalni tečaj turške lire glede na kitajski renminbi znižal z 0,4066 na 0,2189, kar pomeni 186-odstotno devalvacijo. Stroški dela so se tako podvojili, tudi po upoštevanju menjalnega tečaja. Združenje CRIA je v zvezi s stroški energije trdilo, da se je referenčna vrednost za plin med letoma 2021 in 2024 zvišala za 162 %, če se upošteva menjalni tečaj med turško liro in kitajskim renminbijem v letih 2021 in 2024.

(353) Nadalje je trdilo, da ni mogoče sprejeti niti trditve Komisije, da bi lahko zvišanje lokalnih stroškov povzročili drugi dejavniki, ki niso inflacija. Zvišanje cen električne energije, ki je sledilo podobnim trendom v drugih državah, verjetno zaradi ruske vojaške agresije proti Ukrajini, ali, kar zadeva zvišanje stroškov dela, poseganje turške vlade na trg dela, katerega posledica je bilo nenadno zvišanje minimalne plače, ki ga je spodbudila takratna politična agenda turške vlade, sta bila dejavnika izkrivljajoče narave z zgolj lokalnim ali regionalnim vplivom, ki ne vplivata na kitajske proizvajalce izvoznike. Zato v zvezi s temi cenami ni bilo mogoče šteti, da predstavljajo neizkrivljeno referenčno vrednost. Po njegovem mnenju se je vpliv hiperinflacije odražal v finančnih rezultatih turških družb, zaradi česar so ti podatki nezanesljivi. Združenje CRIA se je v zvezi s tem sklicevalo tudi na prilagoditev v računovodskih izkazih družbe Brisa Bridgestone (dobiček iz čistega denarnega položaja), ki po njegovem mnenju izhaja iz popolnoma umetne računovodske obravnave. Trdilo je, da bi družba Brisa Bridgestone brez te prilagoditve ustvarjala izgubo.

([164]) epdk.gov.tr => Press releases (sporočila za javnost) => izberi Electricity Market board decisions (odločitve odbora za trg električne energije).

([165]) Turški statistični urad – cene zemeljskega plina za industrijo po skupinah porabe za obdobje od januarja do junija 2022: https://data.tuik.gov.tr/ Bulten/Index?p=Electricity-and-Natural-Gas-Prices-Period-I:-January-June-2022-45567.

([166]) Turški statistični urad – indeks cen domačih proizvajalcev in stopnja spremembe: https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Domestic-Producer-Price-Index-June-2024-53691.

(354) Združenje CRIA je tako trdilo, da bi se lahko le z odpravo tega izkrivljanja referenčni stroški določili na neizkrivljeni in razumni ravni, ter predlagalo uporabo referenčnih cen iz drugih držav, kot sta Malezija ali Indonezija. Poleg tega je menilo, da bi bila, če bi Komisija to možnost štela za neprimerno, alternativna možnost indeksiranje stroškov dela ali energije iz obdobja pred obdobjem hiperinflacije, tj. pred letom 2022, s povprečno stopnjo inflacije, ki bi zajemala vsaj desetletno obdobje. Na ta način bi se pri stroških dela in energije, ki jih je treba določiti, upoštevala razumna stopnja inflacije.

(355) Podobno je družba Shandong Yongsheng trdila, da Komisija cen ni prilagodila 58,5-odstotni hiperinflaciji turške lire v obdobju preiskave in da bi morala ta prilagoditev zajemati ne le plin in paro, temveč tudi stroške dela, električne energije, vode ter splošne stroške proizvodnje, PSU-stroške in dobiček. Trdila je, da je stopnja inflacije jasno razvidna iz finančnih podatkov družbe Brisa Bridgestone, saj so se stroški dela in obresti v obdobju preiskave zvišali za 67 %. Zato je menila, da je izbira Turčije s strani Komisije nerazumna in nezakonita, saj se je Turčija spoprijemala s hiperinflacijo. Posledično je trdila, da bi morala Komisija stroške ustrezno prilagoditi, da bi izničila učinek inflacije in tako zagotovila pošteno izbiro referenčnih vrednosti ter pošteno primerjavo med konstruirano normalno vrednostjo in dejansko izvozno ceno v skladu s členom 2(6a), točka (a), osnovne uredbe.

(356) Družba Shandong Yongsheng je poleg tega trdila, da je Turčija pri oskrbi z energijo močno odvisna od ruske in srednjeazijske nafte ter da so se po ruski invaziji na Ukrajino leta 2022 stroški energije zvišali. Po njenem mnenju bi morala Komisija ta izkrivljanja šteti za utemeljen razlog za izključitev Turčije kot reprezentativne države. Navedla je, da bi morala Komisija sprejeti mehiško ali malezijsko referenčno vrednost za električno energijo ali pa od turške referenčne vrednosti odšteti „premijo za energetski šok zaradi Rusije“ (ki bi jo bilo mogoče količinsko opredeliti na podlagi razlike v cenah med letoma 2021 in 2024).

(357) Komisija je ponovila, da nobena stran ni predložila dokazov, da je zaradi inflacije določitev referenčnih vrednosti izkrivljena ali nezanesljiva. Zadevna referenčna vrednost je izpeljana iz povprečne cene dela, električne energije in plina v celotnem obdobju preiskave, s čimer odraža letno povprečje. Nominalna zvišanja plač (med letoma 2022 in 2024) in cen plina v Turčiji so skladna z naraščajočimi življenjskimi stroški, vključno s stroški energije. Zato je Komisija sklenila, da so te cene razumne referenčne vrednosti za obdobje preiskave.

(358) Kot je nadalje ugotovila Komisija, splošno zvišanje stroškov energije v Turčiji sledi širšim trendom, opaženim tudi po vsej Uniji, ki jih je mogoče delno pripisati ruski vojaški agresiji proti Ukrajini. Vendar ta korelacija ne pomeni, da so referenčne vrednosti izkrivljene. Kljub trditvam v zvezi z naraščajočimi stroški dela in energije ni nobena stran predložila dokazov, da so ti stroški nerazumni ali izkrivljeni.

(359) Komisija je namreč poudarila, da je v preiskavi v zvezi z uvozom podobnega izdelka (pnevmatik za tovornjake) ([167]) za obdobje preiskave od 1. julija 2022 do 30. junija 2023 referenčna vrednost za električno energijo znašala 1 180 CNY/kWh, kar je znatno več od referenčne vrednosti 0,72 CNY/kWh, ki se uporablja v tej zadevi. Podobno je referenčna vrednost za zemeljski plin v preiskavi v zvezi s pnevmatikami za tovornjake znašala 5,02 CNY/m^3 v primerjavi z referenčno vrednostjo 4,27 CNY/m^3, ki se uporablja v tej zadevi. Te primerjave so pokazale, da se referenčne vrednosti za energijo niso znatno zvišale in da niso napihnjene, kot trdijo nekatere strani. Komisija zato ni našla razloga za domnevo, da so referenčne vrednosti izkrivljene, nerazumne ali nezanesljive, zato so bile te trditve zavrnjene.

([167]) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2018/1579 z dne 18. oktobra 2018 o uvedbi dokončne protidampinške dajatve in dokončnem pobiranju začasne dajatve, uvedene na uvoz nekaterih novih ali protektiranih pnevmatik iz gume, ki se uporabljajo za avtobuse ali tovornjake, z indeksom obremenitve nad 121, s poreklom iz Ljudske republike Kitajske ter o razveljavitvi Izvedbene uredbe (EU) 2018/163 (UL L 263, 22.10.2018, str. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2018/1579/oj).

3.2.5.6. Voda

(360) Urad predsedstva Republike Turčije za naložbe je objavil stroške vode za industrijsko uporabo ([168]). Komisija je uporabila ceno, veljavno leta 2023 za regijo Ankara ([169]), brez DDV, saj so turški proizvajalci izdelka v preiskavi upravičeni do povračila DDV.

3.2.5.7. Splošni stroški proizvodnje, PSU-stroški in dobiček

(361) V skladu s členom 2(6a), točka (a), osnovne uredbe „[r]ačunsko določena normalna vrednost vključuje neizkrivljen in razumen znesek za upravne, prodajne in splošne stroške ter za dobiček“. Poleg tega je treba določiti vrednost splošnih stroškov proizvodnje, da bi se zajeli stroški, ki niso vključeni v zgoraj navedene proizvodne dejavnike.

(362) Splošni stroški proizvodnje, ki so jih imeli sodelujoči proizvajalci izvozniki, so bili izraženi kot delež stroškov proizvodnje, ki so jih dejansko imeli proizvajalci izvozniki. Ta odstotni delež je bil uporabljen pri neizkrivljenih stroških proizvodnje.

(363) Za določitev neizkrivljenega in razumnega zneska PSU-stroškov in dobička se je Komisija oprla na finančne podatke za leto 2024 za družbo Brisa Bridgestone, pridobljene iz letnega poročila te družbe.

(364) Na podlagi računovodskih izkazov družbe Brisa Bridgestone znašata stopnji PSU-stroškov in dobička, izraženi kot odstotek stroškov prodanega blaga, 18,26 % oziroma 8,81 %. Ti stopnji sta se šteli za razumni za industrijo pnevmatik.

(365) Združenje CRIA je po dokončnem razkritju trdilo, da bi morala Komisija pristati na uporabo podatkov družbe Sumitomo Rubber Türkiye. Trdila je, da so podatki iz podatkovne zbire ORBIS vir, ki ga Komisija stalno uporablja za določitev referenčnih vrednosti za PSU-stroške in dobiček, ter da jih Komisija šteje za zanesljive. Nadalje je trdila, da glede na to, da so na voljo podatki za obdobje preiskave, ni razloga, da jih Komisija ne bi združila s podrobnejšimi informacijami, ki so na voljo za družbo Brisa Bridgestone, in da bi jih zavrnila. Dejstvo, da manj podrobnih podatkov ni mogoče prilagoditi, se ne more šteti za razlog za njihovo zavrnitev, saj so bile te prilagoditve izvedene le na zahtevo strani. Združenje CRIA je tudi menilo, da ni praga za ugotovitev, da so PSU-stroški prenizki. Po njegovem mnenju bi vključitev teh podatkov povečala reprezentativnost razredov.

(366) Komisija je preučila argumente združenja CRIA in se strinjala, da bi bilo treba pri določitvi referenčnih vrednosti uporabiti podatke družbe Sumitomo Rubber Türkiye. V skladu s tem je ponovno izračunala obe referenčni vrednosti za PSU-stroške in dobiček.

(367) Združenje CRIA je nadalje trdilo, da bi bilo treba pri referenčni vrednosti za PSU-stroške in dobiček upoštevati razvrstitev v razrede, podobno kot je to storila Komisija pri izračunih nelojalnega nižanja ciljnih cen, ter da bi bilo treba stroške za raziskave in razvoj izločiti, da bi se odrazila nižja raven naložb kitajskih proizvajalcev pnevmatik tretjega razreda v raziskave in razvoj. Komisijo je pozvalo, naj vsaj potrdi, da v splošne stroške proizvodnje proizvajalcev izvoznikov niso vključeni nobeni stroški raziskav in razvoja. Podobne argumente je predložila tudi družba Shandong Yongsheng.

(368) Družba Shandong Yongsheng je poleg tega trdila, da v referenčni vrednosti, ki temelji na finančnih informacijah družbe Brisa Bridgestone, ni upoštevana razlika med PSU-stroški in dobičkom družb, dejavnih v prvem in drugem razredu, ter da bi morala zato Komisija uporabiti stopnjo dobička, ki je bila uporabljena pri izračunu stopnje škode (prvi razred: 15,1 %; tretji razred: 9,4 %) iz preglednice 15, za PSU-stroške in dobiček ter tako zmanjšati dobiček na 5,48 %, PSU-stroške pa na 11,36 %.

([168]) https://www.invest.gov.tr/en/investmentguide/pages/cost-of-doing-business.aspx.
([169]) Regija Ankara je regija, ki je najbližje tovarnam družbe Brisa Bridgestone.

(369) Podoben argument je predložila družba Kumho. Trdila je, da je sama Komisija med preiskavo dosledno priznavala, da je trg pnevmatik strukturiran po razredih in da imajo proizvajalci pnevmatik prvega razreda na splošno različne ravni stroškov raziskav in razvoja ter prodaje in trženja, da imajo koristi od večje prepoznavnosti blagovnih znamk in da delujejo pod trgovinskimi pogoji, ki se bistveno razlikujejo od tistih, ki prevladujejo v segmentih drugega in tretjega reda. Trdila je, da uporaba referenčne vrednosti, ki je izpeljana predvsem iz podatkov proizvajalca pnevmatik prvega razreda, za proizvajalce, dejavne v nižjih razredih, zato pomeni tveganje precenitve konstruirane normalne vrednosti.

(370) Komisija je menila, da teh razmerij, določenih za leto 2021 na podlagi podatkov industrije Unije, ni mogoče ekstrapolirati na razmere v Turčiji in da na njihovi podlagi ni mogoče ugotoviti, ali bi se PSU-stroški in dobiček ustrezno zmanjšali, če bi bili turški proizvajalci dejavni v tretjem razredu. Argumenti o različnih ravneh teh referenčnih vrednosti po razredih so temeljili le na domnevah, Komisija pa ni imela utemeljene in količinsko opredeljene podlage, da bi te referenčne vrednosti prilagodila v okviru določitve dampinga. Dejstva, da je bila z ugotovitvami o škodi za proizvajalce Unije ugotovljena povezava med ravnmi PSU-stroškov in dobička ter razredi, ni bilo mogoče uporabiti za določitev dampinga, saj gre za dve ločeni in različni analizi. Stroški raziskav in razvoja prav tako niso del splošnih stroškov proizvodnje proizvajalcev izvoznikov. Komisija je ponovno poudarila, da sta bili obe referenčni vrednosti, in sicer za PSU-stroške in dobiček, za industrijo pnevmatik razumni. Trditev je bila zato zavrnjena.

(371) Združenje CRIA je poleg tega menilo, da se izguba iz izvedenih finančnih instrumentov, ki je v računovodskih izkazih družbe Brisa Bridgestone prikazana tako v poslovnih prihodkih kot v drugih poslovnih odhodkih, ne bi smela upoštevati, saj je povezana s transakcijami za varovanje pred valutnim tveganjem in torej ne izhaja iz običajnih poslovnih dejavnosti družbe.

(372) Komisija je menila, da so za družbo, ki izvaža in prodaja v tujih valutah, ti stroški ali prihodki povezani z običajnim poslovanjem, saj je namen varovanje pred valutnim tveganjem, povezanim z nakupom (surovin) in prodajo v tuji valuti. Zato je trditev zavrnila.

(373) Združenje CRIA je poleg tega trdilo, da bi morala Komisija, ker se je strinjala, da bo od PSU-stroškov odštela licenčnine, te licenčnine tudi odšteti od dobička, česar pa ni storila. Pritožnik je v odgovoru na pripombe združenja CRIA trdil, da če bi Komisija odštela stroške od PSU-stroškov, teh istih stroškov ne bi smela odšteti tudi od dobička, saj družba, ki si prizadeva za čim večji dobiček, ne bo znižala svoje prodajne cene zgolj zato, ker so nekateri stroški izginili. Zato je odbitku licenčnin od dobička nasprotovala.

(374) Komisija je te trditve preučila in se strinjala z združenjem CRIA, da bi bilo treba tudi licenčnine odšteti od dobička, da bi zagotovili pošteno primerjavo med normalno vrednostjo in izvozno ceno.

(375) Tudi skupina Hankook Group in družba Kumho sta menili, da je Komisija storila napako pri izračunu, saj so prihodki iz naložbenih dejavnosti ostali vključeni v stopnjo dobička družbe Brisa Bridgestone, čeprav bi jih bilo treba odšteti.

(376) Komisija je pojasnila, da prihodki iz naložbenih dejavnosti niso vključeni v stopnjo dobička in da zato ne gre napako pri izračunu. Zato je trditev zavrnila.

(377) Skupina Hankook Group je poleg tega trdila, da bi bilo treba, ker je Komisija od izvozne cene odštela licenčnine, ki predstavljajo 5 % njene izvozne cene, enak odstotek odšteti tudi od PSU-stroškov družbe Brisa Bridgestone.

(378) Komisija je ta pristop zavrnila z utemeljitvijo, da uporaba enotnega odstotnega odbitka za PSU-stroške in izvozno ceno ni upravičena. Da bi se zagotovila poštena primerjava, so bile dejanske licenčnine izločene iz obeh spremenljivk, ne glede na to, ali predstavljajo 2 % ali 5 % izvozne vrednosti.

(379) Komisija je na podlagi argumentov, ki so jih predložile zainteresirane strani, referenčni vrednosti za PSU-stroške in dobiček prilagodila tako, da je vključila finančne podatke družbe Sumitomo Rubber Türkiye in od dobička družbe Brisa Bridgestone odštela licenčnine. Končni referenčni vrednosti za PSU-stroške in dobiček, izražena kot odstotek stroškov prodanega blaga, sta 15,04 % oziroma 6,02 %.

(380) Po dodatnem dokončnem razkritju je družba Shandong Yongsheng trdila, da sta družbi Brisa Bridgestone in Sumitomo Rubber Türkiye pretežno proizvajalki pnevmatik prvega in drugega razreda, zato njuni konsolidirani finančni podatki ne zagotavljajo realistične referenčne vrednosti za kitajski uvoz pnevmatik za osebne avtomobile in lahke tovornjake, ki so večinoma uvrščene v tretji razred. Predlagala je, naj se referenčni vrednosti prilagodita na podlagi metodologije, ki jo je pojasnila v svojih pripombah po dokončnem razkritju.

(381) Komisija se je sklicevala na svojo analizo v oddelku 3.2.4.6. Menila je, da referenčni vrednosti za PSU-stroške in dobiček temeljita na podatkih družb, ki proizvajajo pnevmatike različnih razredov, ter da sta ta zneska PSU-stroškov in dobička, ki ju je treba vključiti v konstruirano normalno vrednost, razumna, neizkrivljena in dovolj reprezentativna za sektor. Ker v stališču družbe Shandong Yongsheng ni bilo novih elementov, je bila trditev zavrnjena.

(382) Po dodatnem dokončnem razkritju je koalicija uvoznikov trdila, da PSU-stroški družbe Sumitomo Rubber Türkiye niso razumni, saj znašajo le približno 6 %, medtem ko je bil delež PSU-stroškov v celotnem sektorju v Turčiji 21,18 %, ter da se je Komisija sprva sklicevala na te statistične podatke in menila, da tako nizek delež PSU-stroškov ni razumen.

(383) Trdila je tudi, da podatki družbe Sumitomo Rubber Türkiye iz podatkovne zbirke ORBIS niso dovolj podrobni, poleg tega pa se sporočeni PSU-stroški in dobiček ne bi smeli upoštevati, saj so nerazumni. Druga možnost je, da če bi se Komisija odločila, da bo družbo Sumitomo Rubber Türkiye ohranila v izračunu PSU-stroškov in dobička, bi morala ponovno uporabiti informacije za družbo Brisa Bridgestone, ki so na voljo v podatkovni zbirki ORBIS, da bi primerjala računovodske izkaze na enaki ravni podrobnosti.

(384) Komisija je opozorila, da referenčna vrednost za PSU-stroške temelji na povprečju obeh družb, Sumitomo Rubber Türkiye in Brisa Bridgestone, ne pa na posameznih podatkih družbe Sumitomo Rubber Türkiye. Čeprav je bila tako dobljena referenčna vrednost v višini 15,04 % nižja od 21,18 %, kot izhaja iz turških statističnih podatkov za celoten sektor, je menila, da je takšna primerjalna vrednost natančnejša in razumnejša ter da v vsakem primeru predstavlja najboljše informacije, ki so ji na voljo. Opozorila je tudi, da so podatki za družbo Sumitomo Rubber Türkiye na voljo le v podatkovni zbirki ORBIS, ki se običajno uporablja za izračun PSU-stroškov in dobička, kadar ni na voljo drugih podatkov. Vendar Komisija uporablja podrobnejše finančne informacije, kadar koli so na voljo. Zato je v tem primeru uporabila računovodske izkaze družbe Brisa Bridgestone, ne pa podatkov iz podatkovne zbirke ORBIS. Oba niza podatkov je mogoče združiti, zato ni bilo razloga, da bi se za družbo Brisa Bridgestone spet uporabili manj podrobni podatki iz podatkovne zbirke ORBIS. Te trditve so bile zato zavrnjene.

3.2.5.8. Izračun

(385) Komisija je na podlagi zgoraj navedenega v skladu s členom 2(6a), točka (a), osnovne uredbe konstruirala normalno vrednost glede na vrsto izdelka na podlagi franko tovarna.

(386) Prvič, Komisija je določila neizkrivljene stroške proizvodnje. Za dejansko potrošnjo posameznih proizvodnih dejavnikov sodelujočega proizvajalca izvoznika je uporabila neizkrivljene stroške na enoto. Te stopnje potrošnje so bile vključene v preverjanje. Komisija je faktorje uporabe pomnožila z neizkrivljenimi stroški na enoto, ugotovljenimi v reprezentativni državi, kot je opisano v oddelku 3.2.3.5.

(387) Ko so bili neizkrivljeni proizvodni stroški določeni, je Komisija uporabila splošne stroške proizvodnje. Nato je dodala PSU-stroške v višini 15,04 % in dobiček v višini 6,02 %.

3.3. **Izvozna cena**

(388) Vzorčeni proizvajalci izvozniki so v Unijo izvažali neposredno neodvisnim strankam ali prek povezanih družb, ki so delovale kot uvoznice.

(389) Če so proizvajalci izvozniki zadevni izdelek izvažali neposredno neodvisnim strankam v Uniji, je bila izvozna cena v skladu s členom 2(8) osnovne uredbe dejansko plačana ali plačljiva cena za zadevni izdelek, ko se ta proda za izvoz v Unijo.

(390) Če so proizvajalci izvozniki zadevni izdelek izvažali v Unijo prek povezanih družb, ki so delovale kot uvoznice, je bila izvozna cena v skladu s členom 2(9) osnovne uredbe določena na podlagi cene, po kateri je bil uvoženi izdelek prvič nadalje prodan neodvisnim strankam v Uniji. V tem primeru se je cena prilagodila za vse stroške, ki so nastali med uvozom in nadaljnjo prodajo, vključno z dejanskimi PSU-stroški, ter za nastali dobiček. Zaradi nesodelovanja nepovezanega uvoznika se je Komisija oprla na dobiček, ugotovljen med preiskavo v zvezi s podobnim izdelkom, tj. zgoraj navedenimi pnevmatikami za tovornjake, ki znaša 6,3 %.

(391) Po dokončnem razkritju je skupina Hankook Group trdila, da je Komisija pri konstruiranju izvozne cene v skladu s členom 2(9) osnovne uredbe storila administrativno napako v zvezi z odstotkom PSU-stroškov ene od njenih povezanih strani, in Komisijo pozvala, naj to napako popravi.

(392) Komisija je to napako popravila skupaj s podobno administrativno napako, ki jo je odkrila v eni od drugih preglednic povezanih subjektov skupine Hankook Group. Popravki so povzročili manjše zvišanje cen CIF, uporabljenih za določitev stopenj škode in dampinga.

3.4. **Primerjava**

(393) Komisija mora v skladu s členom 2(10) osnovne uredbe izvesti pošteno primerjavo med normalno vrednostjo in izvozno ceno na isti ravni trgovanja ter upoštevati razlike v dejavnikih, ki vplivajo na cene in njihovo primerljivost. V obravnavani zadevi se je odločila, da bo normalno vrednost in izvozno ceno vzorčenih proizvajalcev izvoznikov primerjala na ravni trgovanja franko tovarna.

(394) Kadar je bilo to upravičeno za zagotovitev poštene primerjave, sta bili normalna vrednost in izvozna cena prilagojeni, da bi se: (i) ju pobotalo nazaj na raven franko tovarna in (ii) upoštevale razlike v dejavnikih, za katere se je trdilo in dokazalo, da vplivajo na cene in primerljivost cen.

3.4.1. *Prilagoditve normalne vrednosti*

(395) Kot je pojasnjeno v oddelku 3.2, je bila normalna vrednost določena na podlagi neizkrivljenih stroškov proizvodnje skupaj z zneski za PSU-stroške in dobiček, ki so se šteli za razumne za to raven trgovanja. Zato prilagoditve za pobotanje normalne vrednosti na raven franko tovarna niso bile potrebne.

(396) Komisija ni našla razlogov za popravke normalne vrednosti, prav tako noben od vzorčenih proizvajalcev izvoznikov ni zahteval takih popravkov.

3.4.2. *Prilagoditve izvozne cene*

(397) Da bi se izvozna cena pobotala na raven trgovanja franko tovarna, so bile opravljene prilagoditve za: prevoz v Uniji, carinske dajatve, količinske rabate, stroške kredita in bančne stroške ter provizije in licenčnine.

3.4.3. *Menjalni tečaj*

(398) Po dokončnem razkritju je družba Shandong Yongsheng trdila, da je Komisija pri izračunu izvozne cene uporabila menjalni tečaj, ki je bil uporabljen v poslovnih knjigah družbe Yongsheng, vendar je za izračun škode uporabila uradni menjalni tečaj, ki ga je objavila v dokumentaciji. Komisija je uradne menjalne tečaje uporabila tudi pri konstruiranju normalne vrednosti, in sicer za pretvorbo podatkov Turčije. Družba Shandong Yongsheng je trdila, da bi morala Komisija za zagotovitev poštene primerjave pri določitvi izvozne cene uporabiti isti vir, ki bi moral po njenem mnenju biti uradni menjalni tečaj, ki ga je Komisija objavila v dokumentaciji. Enaka trditev je bila predložena po dodatnem dokončnem razkritju.

(399) Uporaba informacij družbe v skladu z njenimi poslovnimi knjigami za izračun normalne vrednosti naj bi Komisiji omogočila, da informacije preveri glede na evidence družbe, ki se vodijo v RMB. Podatki o prodaji za namene izračuna škode se uporabijo za konstruiranje cene CIF, ki je izražena v EUR v skladu z uradnim menjalnim tečajem, objavljenim v dokumentaciji, da bi jo bilo mogoče primerjati s ceno industrije Unije, in sicer v okviru postopka, ki se razlikuje od izračuna stopnje dampinga. Med tema pristopoma torej ni nesorazmerja, zato je bila trditev zavrnjena.

3.5. **Stopnje dampinga**

(400) Komisija je za vzorčene sodelujoče proizvajalce izvoznike primerjala tehtano povprečno normalno vrednost vsake vrste podobnega izdelka s tehtano povprečno izvozno ceno ustrezne vrste zadevnega izdelka v skladu s členom 2(11) in (12) osnovne uredbe.

(401) Na podlagi tega so tehtane povprečne stopnje dampinga, izražene kot odstotek cene CIF meja Unije brez plačane dajatve, naslednje:

Družba	Dokončna stopnja dampinga (v %)
Skupina Hankook Group: — 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) Za sodelujoče proizvajalce izvoznike, ki niso vključeni v vzorec, je Komisija tehtano povprečno stopnjo dampinga izračunala v skladu s členom 9(6) osnovne uredbe. Zato je bila ta stopnja določena na podlagi stopenj, ugotovljenih za vzorčene proizvajalce izvoznike, pri čemer se niso upoštevale stopnje proizvajalcev izvoznikov z nično stopnjo dampinga in stopnjo *de minimis* ter stopnje, ugotovljene v okoliščinah iz člena 18 osnovne uredbe.

(403) Dokončna stopnja dampinga sodelujočih proizvajalcev izvoznikov, ki niso vključeni v vzorec, tako znaša 24,4 %.

(404) Za vse druge proizvajalce izvoznike na Kitajskem je Komisija stopnjo dampinga določila na podlagi razpoložljivih dejstev v skladu s členom 18 osnovne uredbe. V ta namen je določila raven sodelovanja proizvajalcev izvoznikov. Raven sodelovanja je obseg izvoza sodelujočih proizvajalcev izvoznikov v Unijo, izražen kot delež celotnega uvoza iz zadevne države v Unijo v obdobju preiskave, ki je bil določen na podlagi statističnih podatkov Eurostata.

(405) Raven sodelovanja je v tem primeru visoka, saj je izvoz sodelujočih proizvajalcev izvoznikov predstavljal skoraj 100 % celotnega uvoza v obdobju preiskave. Na podlagi tega se je Komisija odločila, da stopnjo dampinga za nesodelujoče proizvajalce izvoznike določi na ravni individualno preučene sodelujoče vzorčene družbe z najvišjo stopnjo dampinga.

(406) Po dokončnem razkritju je družba Kumho trdila, da je Komisija sama priznala, da je za trg značilna jasna segmentacija po razredih in da uporaba enotne skupne povprečne stopnje za vse nevzorčene sodelujoče proizvajalce izvoznike ne odraža ustrezno strukture trga. Zato je trdila, da bi bilo treba ukrepe, ki se uporabljajo za nevzorčene sodelujoče proizvajalce izvoznike, ki so dejavni predvsem v drugem razredu, omejiti na stopnjo škode, ugotovljeno za proizvajalce pnevmatik drugega razreda, ali vsaj na stopnjo dampinga, ugotovljeno za proizvajalce pnevmatik drugega razreda.

(407) Podoben argument je predložila skupina GITI Group, ki je menila, da je glede na to, da je proizvajalec pnevmatik drugega razreda, je v bistvenih vidikih podobna skupini Hankook Group in da bi ji zato morala biti dodeljena dajatev skupine Hankook Group, ne pa povprečje vzorca. Menila je, da je oškodovana zaradi dejstva, da bo za skupino Hankook Group, ki je prav tako proizvajalec pnevmatik drugega razreda, veljala 3,4-odstotna dampinška dajatev ([170]), za skupino GITI Group pa 29,9-odstotna dampinška dajatev ([171]), čeprav je skupina GITI Group dejavna v istem tržnem segmentu, tekmuje za iste ali podobne stranke in prodaja po podobnih cenah. Skupina GITI Group je nadalje trdila, da dobavlja tudi uglednim strankam in da spada med omejeno število kitajskih proizvajalcev, ki ravnajo v skladu z uredbo EU o proizvodih, ki ne povzročajo krčenja gozdov. Skupina GITI Group je menila, da osnovna uredba (člen 9(4)) omogoča uvedbo nižje dajatve, če je to ustrezno za odpravo škode, in da je Komisija v skladu s staro Uredbo Sveta (ES) št. 384/96 ([172]) o zaščiti proti dumpinškemu uvozu iz držav, ki niso članice Evropske skupnosti, v preteklosti dajatev za nevzorčene družbe določila na podlagi kategorije ali statusa teh družb. Navedla je primere iz preteklosti, v katerih je Komisija določila različne dajatve za nevzorčene družbe, odvisno od tega, ali so družbe izpolnjevale pogoje za tržnogospodarsko obravnavo ali individualno obravnavo.

(408) Komisija je te trditve zavrnila. Prilagoditev, ki jo predlagala družba Kumho, ni med prilagoditvami, določenimi v osnovni uredbi. Poleg tega dejstvo, da je Komisija v skladu z Uredbo (ES) št. 384/96 različno obravnavala družbe, ki izpolnjujejo pogoje za tržnogospodarsko obravnavo ali individualno obravnavo, in družbe, ki teh pogojev ne izpolnjujejo, ni ustvarilo precedensa, na podlagi katerega bi lahko v sedanjem pravnem okviru določala različne stopnje dajatev glede na tržni segment.

(409) Po dokončnem razkritju je koalicija uvoznikov trdila, da mora v skladu z osnovno uredbo določitev stopnje dampinga zajeti celoten obseg dampinških praks in da zato normalno tehtanje stopnje dampinga sodelujočih proizvajalcev izvoznikov ni primerno. Trdila je, da je Komisija v tem posebnem primeru sama priznala, da je cena skupine Hankook Group za 50 % višja od povprečne cene kitajskih proizvajalcev izvoznikov in da je to predvsem posledica posebnosti položaja te skupine ter dejstva, da izvaža v tržnem segmentu pnevmatik drugega razreda in skoraj prvega razreda. Sklicevala se je tudi na analizo škode, ki je potrdila škodljivi učinek uvoza pnevmatik tretjega razreda. Zato in glede na to, da so protidampinški ukrepi namenjeni zagotavljanju enakih konkurenčnih pogojev ter učinkovitega in ustreznega pravnega sredstva za industrijo Unije, je koalicija uvoznikov menila, da bi se moral diferenciran škodljivi učinek dampinških praks na ravni razredov odražati v sprejetih ukrepih, saj je treba pri ravni dajatev upoštevati tudi dejstvo, da je damping v največji meri povezan s segmentom tretjega razreda, ki predstavlja veliko večino pritoka dampinškega kitajskega uvoza. Zato je menila, da bi bilo treba stopnje dampinga vzorčenih družb tehtati glede na delež, ki ga posamezni razredi, za katere so bile določene stopnje njihovega dampinga, predstavljajo v celotnem kitajskem izvozu. Ob domnevi, da 20 % uvoza spada v prvi ali drugi razred, 80 % pa v tretji razred, bi morala posledična stopnja dampinga za nevzorčene sodelujoče proizvajalce znašati 44 %.

(410) Komisija je ponovila, da je pri izračunu stopnje dampinga že upoštevala različne razrede in da ni podlage za kakršno koli tehtanje – tehtano povprečno stopnjo dampinga je izračunala v skladu s členom 9(6) osnovne uredbe. Zato je zavrnila trditev, da bi morala za nevzorčene sodelujoče proizvajalce izvesti alternativne izračune stopnje dampinga.

(411) Dokončni stopnji dampinga, izraženi kot odstotek cene CIF meja Unije brez plačane dajatve, sta:

Družba	Dokončna stopnja dampinga (v %)
Druge sodelujoče družbe	24,4
Ves drug uvoz s poreklom iz zadevne države	45,3

([170]) Dajatev je bila po dokončnem razkritju spremenjena na 4,3 %.
([171]) Dajatev je bila po dokončnem razkritju spremenjena na 24,4 %.
([172]) Uredba Sveta (ES) št. 384/96 z dne 22. decembra 1995 o zaščiti proti dumpinškemu uvozu iz držav, ki niso članice Evropske skupnosti (UL L 56, 6.3.1996, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1996/384/oj).

4. ŠKODA

4.1. Opredelitev pojmov industrija Unije in proizvodnja Unije

(412) Podobni izdelek je v obdobju preiskave v Uniji izdelovalo vsaj deset skupin proizvajalcev. Ti predstavljajo „industrijo Unije“ v smislu člena 4(1) osnovne uredbe.

(413) Celotna proizvodnja Unije je bila v obdobju preiskave določena na približno 251 milijonov pnevmatik. Komisija je to količino določila na podlagi podatkov organizacije EUROPOOL ([173]), ki jih upravlja združenje Tyres Europe (v nadaljnjem besedilu: Tyres Europe), prej Evropsko združenje proizvajalcev pnevmatik in gume (ETRMA), in podatkov Eurostata. Člani združenja Tyres Europe predstavljajo veliko večino proizvajalcev Unije. Združenje Tyres Europe svojim članom, od katerih zbira tržne podatke, zagotavlja točne, zbirne podatke o trgu pnevmatik.

(414) Kot je navedeno v uvodni izjavi 16, so trije vzorčeni proizvajalci Unije predstavljali 14,5 % celotne proizvodnje podobnega izdelka v Uniji.v obdobju preiskave. Mikroekonomski kazalniki so bili preučeni na podlagi preverjenih podatkov, pridobljenih iz izpolnjenih vprašalnikov navedenih treh proizvajalcev Unije.

4.2. Potrošnja Unije

(415) Komisija je potrošnjo Unije določila na podlagi informacij, ki jih je predložilo združenje Tyres Europe (podatki organizacije EUROPOOL).

(416) Potrošnja Unije se je gibala na naslednji način:

Preglednica 2

Potrošnja Unije (pnevmatike, v kosih)

	2021	2022	2023	Obdobje preiskave (2024)
Skupna potrošnja Unije	311 176 988	316 533 953	312 072 799	335 932 482
Indeks	*100*	*102*	*100*	*108*

Vir: EUROPOOL (Tyres Europe).

(417) Potrošnja Unije se je leta 2022 najprej nekoliko povečala, nato se je leta 2023 zmanjšala, v obdobju preiskave pa se je spet povečala. Na splošno se je potrošnja v obravnavanem obdobju povečala za 8 %, tj. za približno 25 milijonov pnevmatik.

4.3. Značilnosti trga Unije

(418) Trg Unije za pnevmatike za osebne avtomobile in lahke tovornjake je zelo konkurenčen, saj zajema številne skupine proizvajalcev in blagovne znamke.

(419) Na trgu Unije obstajata dva glavna prodajna kanala, in sicer za originalno opremo in nadomestne pnevmatike.

(420) V segmentu originalne opreme proizvajalci pnevmatik izdelek v preiskavi prodajajo proizvajalcem vozil, in sicer za namestitev na nova vozila. Te pnevmatike morajo zato izpolnjevati podrobne specifikacije v skladu s pričakovanji proizvajalca originalne opreme. Isti proizvajalci pnevmatik pnevmatike, razvite za trg originalne opreme, običajno prodajajo tudi na trgu nadomestnih pnevmatik, kar pomeni, da si proizvajalci pnevmatik prizadevajo zagotoviti prodajo originalne opreme, da bi si zagotovili prihodnjo prodajo na trgu nadomestnih pnevmatik. Zato imajo proizvajalci avtomobilov med pogajanji o pogodbah precejšnjo pogajalsko moč, zaradi česar je dobičkonosnost proizvajalcev pnevmatik pri prodaji originalne opreme običajno nižja.

([173]) Zbirna podatkovna zbirka, ki temelji na podatkih članov združenja Tyres Europe.

(421) V segmentu nadomestnih pnevmatik se pnevmatike prodajajo povezanim ali nepovezanim distributerjem in trgovcem na drobno, ki jih nato prodajo končnim uporabnikom. Kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 420, proizvajalci pnevmatik običajno dosegajo višje stopnje dobička na trgu nadomestnih pnevmatik kot pri prodaji originalne opreme.

(422) Glede na informacije, ki jih je med preveritvenim obiskom predložilo združenje Tyres Europe, segment originalne opreme predstavlja približno 16 %–20 % celotne potrošnje Unije, preostanek pa odpade na trg nadomestnih pnevmatik.

(423) Poleg dveh prodajnih kanalov je trg izdelka v preiskavi, kot je pojasnjeno v oddelku 2.4.1, razdeljen tudi na tri razrede. Za namene te preiskave je Komisija uporabila razvrstitev v kategorije, kot je povzeta v oddelku 2.4.2.

(424) Združenje CRIA in skupina GITI Group sta trdila, da pnevmatike različnih razredov niso medsebojno zamenljive ali pa so zamenljive v zelo omejenem obsegu, zato sta pozvala, naj se v preiskavo vključi segmentirana analiza škode in vzročne zveze. Združenje CRIA je nadalje trdilo, da so posamezni razredi namenjeni različnim tržnim segmentom, saj kupci pnevmatik prvega in drugega razreda cenijo varnost, zmogljivost in blagovno znamko, ne pa cene. Poleg tega obstaja dobro znan učinek vezanosti, kar pomeni, da zlasti lastniki vrhunskih/luksuznih avtomobilov izkazujejo visoko stopnjo zvestobe blagovni znamki in običajno (zlasti v prvih letih uporabe avtomobila) pri zamenjavi pnevmatik zahtevajo isto blagovno znamko, kot je znamka prvotno nameščenih originalnih pnevmatik. Po mnenju združenja CRIA k temu učinku vezanosti prispevajo tudi zahteve Unije glede označevanja, saj povečujejo ozaveščenost potrošnikov o različnih vidikih varnosti in zmogljivosti. Združenje CRIA je zato sklenilo, da se tržna dinamika med pnevmatikami za tovornjake in pnevmatikami za osebne avtomobile bistveno razlikuje ter da zato konkurenca med razredi, ugotovljena v zadevi v zvezi s pnevmatikami za tovornjake, ne velja za izdelek v preiskavi.

(425) Komisija je menila, da so argumenti teh dveh strani neutemeljeni. Najprej je treba poudariti, da se lahko na osebne avtomobile ali lahke tovornjake namestijo pnevmatike vseh razredov, zato so zadostno medsebojno zamenljive. Dejstvo, da kupci prvovrstnih blagovnih znamk bolj cenijo zmogljivost in varnost kot ceno, sicer res lahko omeji neposredno konkurenco med prvim in tretjim razredom, vendar tega ni mogoče trditi za tretji razred v primerjavi z drugim. Poleg tega številne klasične blagovne znamke tretjega razreda svoj položaj na trgu vse bolj gradijo na podlagi tehničnih in kakovostnih vidikov, ne pa zgolj na cenovni ugodnosti ([174]). Zaradi stalnih in povečanih naložb v raziskave in razvoj številne blagovne znamke tretjega razreda ponujajo vse boljšo kakovost po zelo konkurenčnih cenah in zato jasno predstavljajo alternativo pnevmatikam drugega razreda, pri katerih se poskuša uravnotežiti vidike kakovosti in cene. Poleg tega ločnice med razredi niso jasno in dokončno določene, kar dokazuje dejstvo, da lahko različni viri, vključno s pogosto uporabljenimi spletnimi mesti za ocenjevanje pnevmatik in spletnimi mesti specializiranih trgovcev, iste blagovne znamke (Falken, Giti, Cooper itd.) uvrščajo bodisi v tretji bodisi v drugi razred ([175]). Podobno pri nekaterih blagovnih znamkah prihaja do prekrivanja med uvrstitvami v prvi in drugi razred (Vredestein, Hankook). Pojav alternativnih razvrstitev, kot so „srednja kakovost“, „cenovno ugodna vrhunska kakovost“, „prvovrstna kakovost“ in „cenovno ugodna kakovost“, dodatno otežuje strogo razmejitev med posameznimi razredi pnevmatik. Konkurenco in zamenljivost med razredi potrjuje tudi dejstvo, da vse večje število blagovnih znamk tretjega razreda pridobiva certifikate originalne opreme ([176]) pri znanih proizvajalcih avtomobilov ter se pozicionira na podlagi kakovosti in dosežkov, kar je običajno značilno za blagovne znamke drugega razreda.

([174]) *Vir*: članki o različnih kitajskih blagovnih znamkah, kot so: „Chinese Premium Tyres are changing the game: A new era in global tyre competition“ (Kitajske prvovrstne pnevmatike spreminjajo pravila igre: nova doba globalne konkurence na trgu pnevmatik): https://trojanlimited.com/chinese-premium-tyres-are-changing-the-game-a-new-era-in-global-tyre-competition/; „European Linglong tire factory certified by numerous OEMs“ (Evropska tovarna pnevmatik Linglong je certificirana pri številnih proizvajalcih originalne opreme): https://en.linglong.cn/content/details34_38845.html; „Sailun continues in the fast lane“ (Sailun nadaljuje svoj vzpon): 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, nazadnje obiskano 27. aprila 2026.

([175]) *Vir*: Različna spletna mesta trgovcev s pnevmatikami ali portali za ocenjevanje pnevmatik, ki blagovne znamke razvrščajo v razrede, na primer: 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, nazadnje obiskano 27. aprila 2026.

([176]) *Vir*: „Chinese Premium Tyres are changing the game: A new era in global tyre competition“ (Kitajske prvovrstne pnevmatike spreminjajo pravila igre: nova doba globalne konkurence na trgu pnevmatik): https://trojanlimited.com/chinese-premium-tyres-are-changing-the-game-a-new-era-in-global-tyre-competition/; „European Linglong tire factory certified by numerous OEMs“ (Evropska tovarna pnevmatik Linglong je certificirana pri številnih proizvajalcih originalne opreme): https://en.linglong.cn/content/details34_38845.html, nazadnje obiskano 27. aprila 2026.

(426) Na splošno je Komisija menila, da čeprav nekatere stranke morda cenijo blagovno znamko in kakovost, na njihovo vedenje vpliva tudi razlika v ceni, ki so jo na koncu pripravljene sprejeti za te lastnosti. Učinek vezanosti, ki ga navaja združenje CRIA, lahko zato dejansko omejuje neposredno konkurenco med pnevmatikami prvega in tretjega razreda na trgu nadomestnih pnevmatik (čeprav nekateri proizvajalci pnevmatik tretjega razreda veliko vlagajo v raziskave in razvoj ter dosegajo odlične rezultate pri nekaterih tehničnih parametrih), vendar ne izključuje zamenljivosti med pnevmatikami tretjega in drugega razreda (in podobno med pnevmatikami drugega in prvega razreda). Zato je Komisija sklenila, da pnevmatike tretjega razreda konkurirajo pnevmatikam tretjega razreda (zlasti pnevmatikam drugega razreda) in zato z obratnim kaskadnim učinkom izvajajo pritisk na zniževanje cen teh pnevmatik višjega cenovnega razreda. Trditve o nezamenljivosti so bile zato zavrnjene. Na enaki podlagi so bili zavrnjeni tudi zahtevki za popolnoma segmentirano analizo škode in vzročne zveze, kot je podrobneje pojasnjeno v uvodni izjavi 469 oziroma 534.

(427) Združenje CRIA je po dokončnem razkritju ponovilo svojo trditev o pomanjkanju konkurence med razredi, saj kljub obstoju konkurence med sosednjimi segmenti v sosednjih razredih, in sicer med pnevmatikami tretjega razreda, ki spadajo v višji kakovostni razred, in pnevmatikami drugega razreda, ki spadajo v nižji kakovostni razred, ter podobno med pnevmatikami drugega razreda, ki spadajo v višji kakovostni razred, in pnevmatikami prvega razreda, ki spadajo v nižji kakovostni razred, tega po mnenju združenja CRIA ni mogoče posplošiti na popolno zamenljivost med vsemi razredi.

(428) Družba Kumho je menila, da Komisija ni pojasnila in utemeljila svojega sklepa, da si izdelki tretjega in drugega razreda neposredno konkurirajo, zlasti glede na uvodno izjavo 425, v kateri je priznala, da je lahko neposredna konkurenca med izdelki prvega in tretjega razreda omejena. Navedla je, da enaki omejevalni dejavniki, tj. preference glede kakovosti in varnosti pnevmatik, veljajo tudi za pnevmatike drugega in tretjega razreda. Trdila je tudi, da Komisija v analizi razredov ni ustrezno obravnavala dojemanja potrošnikov.

(429) Družba Shandong Yongsheng je trdila, da so kitajske pnevmatike tretjega razreda izključene s trga Unije za originalno opremo, kar kaže na jasno strukturno ločnico med pnevmatikami tretjega razreda iz Kitajske in drugimi razredi, ter navedla, da so dokazi Komisije o nasprotnem „brez vira, nepreverjeni in nespecifični“. V zvezi s tem je trdila, da je certifikacija družbe Linglong za originalno opremo nedavna, iz leta 2024, in da se nanaša na srbski proizvodni obrat, zato za to preiskavo ni relevantna. Poleg tega je trdila, da Komisija ni ustrezno ocenila, kako kitajske izdelke tretjega razreda dojemajo potrošniki, in navedla primere negativnih oglasov dveh francoskih distributerjev.

(430) Komisija je ugotovila, da je združenje CRIA sicer priznalo, da si pnevmatike sosednjih razredov dejansko konkurirajo, vendar je preprosto zanikalo obstoj popolne zamenljivosti, pri čemer ni predložilo nikakršnih dokazov ali pojasnil. Menila je, da je trditev združenja CRIA delno dvoumna, saj ni jasno, kaj natančno pomeni izraz „popolna zamenljivost med vsemi razredi“ in zakaj naj bi to sploh bilo potrebno za ugotavljanje konkurence med razredi. Izdelki verjetno konkurirajo tistim, ki so jim najbližji v smislu kakovosti in cene, bodisi znotraj razredov ali med njimi, in prav to je bila poanta Komisije, s katero se je strinjalo tudi združenje CRIA.

(431) Kar zadeva trditev družbe Kumho, so bili utemeljitev in dokazi v zvezi z neposredno konkurenco med pnevmatikami tretjega in drugega razreda že pojasnjeni, zlasti v uvodnih izjavah 425 in 426, družba Kumho pa ni predložila nobenih konkretnih dokazov, ki bi to ovrgli. Kot je bilo že pojasnjeno, pnevmatike tretjega razreda konkurirajo pnevmatikam drugega razreda na podlagi svojih tehničnih in varnostnih parametrov ter zato predstavljajo izvedljivo alternativo za stranke, ki iščejo najboljšo vrednost za svojo kupno moč. Podobno je bilo večkrat navedeno (med drugim v oddelku 2.4.1), da na razvrstitev v razrede močno vpliva dojemanje trga in prav zaradi tega so ločnice pogosto zabrisane in nikakor niso stalne. Trgovci in uvozniki, ki ponujajo pnevmatike tretjega razreda, imajo velik interes za prodajo teh pnevmatik in za vplivanje na dojemanje potrošnikov v korist svojega portfelja izdelkov.

(432) V zvezi s trditvijo družbe Shandong Yongsheng, zlasti pa sklicevanjem na vire iz uvodne izjave 425, je Komisija ugotovila, da družba Shandong Yongsheng ni predložila nobenih argumentov, ki bi ovrgli verodostojnost informacij. Menila je, da so javno dostopni članki spletnih distributerjev, kot je družba Trojan, specializirana za dejavnosti v zvezi s pnevmatikami z več kot 30-letnimi izkušnjami, globalno tržno prisotnostjo in raznovrstnim portfeljem izdelkov s podrobnimi rezultati preizkusov in tehničnimi specifikacijami, dovolj „verodostojni“ in

„specifični“, da dokazujejo nenehne spremembe v svetovnem dojemanju različnih blagovnih znamk pnevmatik tretjega razreda. Kar zadeva certifikacijo družbe Linglong za originalno opremo, dejstvo, da se nanaša na obrat v Srbiji, ne izključuje ugotovitve, da si je družba Linglong kot blagovna znamka zagotovila pogodbe za originalno opremo z evropskimi proizvajalci avtomobilov. V zvezi s tem je treba poudariti, da sta razvrstitev v razrede in dojemanje potrošnikov povezana z blagovno znamko, ne pa z državo porekla. Poleg tega se ta dokaz nanaša na leto 2024, ki sovpada z obdobjem preiskave.

(433) Kot je navedeno v uvodni izjavi 422, trg originalne opreme v vsakem primeru predstavlja le približno 16–20 % celotne potrošnje Unije in takoj, ko bi bilo treba pnevmatiko zamenjati, bi na trgu nadomestnih pnevmatik prišlo do konkurence, zato se trditev družbe Shandong Yongsheng, da so kitajske pnevmatike tretjega razreda strukturno odrezane od preostalega trga, šteje za neutemeljeno.

(434) Komisija je trditev družbe Yongsheng Shandong o negativnem dojemanju kitajskih blagovnih znamk štela za neutemeljeno. Negativni oglasi nekaterih distributerjev ne odražajo mnenja drugih distributerjev in trgovcev, ki dejavno uvažajo in tržijo razne kitajske pnevmatike tretjega razreda na trgu Unije. Koalicija uvoznikov pnevmatik za osebne avtomobile in lahke tovornjake na primer v zvezi s kitajskimi izdelki tretjega razreda v svojem stališču trdi ravno nasprotno, pri čemer poudarja učinkovitost in konkurenčno prednost kitajskih proizvajalcev. Poleg tega je trditev družbe Yongsheng Shandong v očitnem nasprotju s trditvijo združenja CRIA, da je treba kot vzrok škode analizirati pravzaprav slabo kakovost pnevmatik industrije Unije iz tretjega razreda v primerjavi z njihovimi kitajskimi konkurenti, kot je podrobneje pojasnjeno v uvodni izjavi 554 v nadaljevanju.

(435) Skratka, Komisija je v zvezi s trditvami o neobstoju zamenljivosti med razredi in konkurence med razredi ugotovila, da že samo dejstvo, da si pnevmatike hkrati konkurirajo v smislu različnih vidikov kakovosti in tehničnih vidikov ter v smislu cen, jasno kaže, da je odločitev za izbiro specifičnega izdelka ali blagovne znamke rezultat tehtanja prav teh dejavnikov in da so si v tem smislu vse pnevmatike medsebojno konkurenčne. Poleg tega dejstvo, da se nekatere blagovne znamke uvrščajo med posamezne razrede ali se oglašujejo pod pogoji, ki so na splošno povezani z višjimi razredi na podlagi njihovega tehničnega razvoja in trženjskih kampanj, vpliva na dojemanje strank in krepi konkurenco med razredi. Nobena od strani, ki so predložile pripombe, ni predložila argumentov, ki bi ovrgli to osnovno utemeljitev.

(436) Zato so bili sklepi o konkurenci med razredi in zamenljivosti izdelkov, opisani v uvodnih izjavah 425 in 426, ohranjeni.

4.4. **Uvoz iz zadevne države**

4.4.1. *Obseg in tržni delež uvoza iz zadevne države*

(437) Komisija je obseg uvoza določila na podlagi podatkov Eurostata. Tržni delež uvoza je bil določen na podlagi potrošnje Unije, kot je prikazana v preglednici 2.

(438) Uvoz iz zadevne države v Unijo se je gibal na naslednji način:

Preglednica 3

Obseg uvoza (pnevmatike, v kosih) in tržni delež

	2021	2022	2023	Obdobje preiskave (2024)
Količina uvoza iz zadevne države (v kosih)	57 295 850	66 992 782	78 917 144	92 988 175
Indeks	*100*	*117*	*138*	*162*

	2021	2022	2023	Obdobje preiskave (2024)
Tržni delež (v %)	18	21	25	28
Indeks	*100*	*117*	*138*	*156*

Vir: Eurostatova podatkovna zbirka Comext.

(439) Obseg uvoza zadevnega izdelka se je v obravnavanem obdobju iz leta v leto stalno povečeval, pri čemer je bil skupni porast kar 62-odstoten, kar ustreza približno 35 milijonom pnevmatik. Rast obsega kitajskega uvoza v Unijo je tako presegla rast potrošnje Unije (25 milijonov pnevmatik).

(440) Večji obseg uvoza se je odrazil v jasnem povečanju tržnega deleža kitajskega uvoza z 18 % v letu 2021 na 28 % v obdobju preiskave.

4.5. **Cene uvoza iz zadevne države, nelojalno nižanje prodajnih cen in oviranje dviga cen**

(441) Komisija je cene uvoza določila na podlagi Eurostatovih podatkov. Nelojalno nižanje prodajnih cen uvoza je bilo ugotovljeno na podlagi preverjenih podatkov vzorčenih kitajskih proizvajalcev izvoznikov.

(442) Povprečna cena uvoza iz zadevne države v Unijo se je gibala na naslednji način:

Preglednica 4

Uvozne cene (v EUR/kos)

	2021	2022	2023	Obdobje preiskave (2024)
LRK	27,0	34,0	29,0	30,3
Indeks	*100*	*126*	*107*	*112*

Vir: Eurostatova podatkovna zbirka Comext.

(443) Leta 2022 so se uvozne cene najprej močno zvišale, in sicer za 26 %, nato pa so se leta 2023 znižale na raven, ki je bila višja od ravni iz leta 2021, in v obdobju preiskave ostale v enakem razponu. V obravnavanem obdobju so se kitajske uvozne cene na splošno zvišale za 12 %, kar je skromno zvišanje v primerjavi s trendom povprečne uvozne cene drugih tretjih držav v Unijo (+26 %). Celo cene industrije Unije, ki so bile v celotnem obravnavanem obdobju precej višje od kitajskih izvoznih cen, so se zvišale za 15 %.

(444) Komisija je nelojalno nižanje prodajnih cen v obdobju preiskave določila tako, da je primerjala:

(a) tehtane povprečne prodajne cene vzorčenih proizvajalcev Unije za posamezno vrsto izdelka, zaračunane nepovezanim strankam na trgu Unije in prilagojene na raven cene franko tovarna; ter

(b) ustrezne tehtane povprečne cene za posamezno vrsto uvoženega izdelka vzorčenih sodelujočih kitajskih proizvajalcev, zaračunane prvi neodvisni stranki na trgu Unije, ki so določene na podlagi CIF (stroški, zavarovanje in prevoznina), z ustreznimi prilagoditvami za carino in stroške, nastale po uvozu.

(445) Primerjava cen je bila izvedena za vsako posamezno vrsto, tj. na podlagi kontrolne številke izdelka, vključno s segmentacijo na ravni razredov ter ustrezno diferenciacijo med trgom originalne opreme in trgom nadomestnih pnevmatik, za transakcije na isti ravni trgovanja in po morebitni ustrezni prilagoditvi ter odbitku rabatov in popustov. V zvezi z vzorčenimi proizvajalci Unije, ki delujejo v okviru skupine, v kateri so v prodajo vključeni sedež in povezani prodajni subjekti, so bile prodajne cene prilagojene tako, da so bili po analogiji s členom 2(9) osnovne uredbe odšteti PSU-stroški, povezani z dejavnostmi prodajnih subjektov, in dobiček nepovezanega uvoznika. Rezultat primerjave je bil izražen kot odstotek teoretičnih prihodkov od prodaje vzorčenih proizvajalcev Unije v obdobju preiskave.

(446) Glede na segmentacijo trga so bili za vsak razred opravljeni ločeni izračuni nelojalnega nižanja prodajnih cen. Nobeden od vzorčenih proizvajalcev izvoznikov ni prodajal pnevmatik prvega razreda, zato v tem segmentu izračuna nelojalnega nižanja prodajnih cen ni bilo mogoče opraviti. V tretjem razredu so stopnje nelojalnega nižanja prodajnih cen znašale od 7,2 % do 36,9 %, povprečna stopnja nelojalnega nižanja prodajnih cen pa je bila 32,2-odstotna. V drugem razredu nelojalno nižanje prodajnih cen ni bilo ugotovljeno. Vendar je to povezano z dejstvom, da je na strani proizvajalcev izvoznikov prodaja pnevmatik drugega razreda vključevala izključno blagovno znamko Hankook, ki na splošno velja za eno najboljših pnevmatik drugega razreda. Skupina Hankook Group je v zvezi s svojo blagovno znamko namreč z leti sklenila več pogodb o originalni opremi z vodilnimi proizvajalci avtomobilov, vključno z družbami Audi, BMW, Mercedes in Porsche. Številni trgovci/uvozniki pnevmatike skupine Hankook Group uvrščajo med „vrhunske/visokokvalitetne pnevmatike srednjega razreda“ ali tako imenovane „prvovrstne alternativne“ pnevmatike. Z drugimi besedami, analiza pnevmatik drugega razreda je nekoliko omejena, saj se homogen nabor vrhunskih blagovnih znamk drugega razreda primerja s široko paleto pnevmatik drugega razreda, ki jih proizvaja industrija Unije. Analiza povprečnih cen sodelujočih nevzorčenih proizvajalcev izvoznikov, kot so navedene v obrazcih za vzorčenje, je potrdila, da ugotovitev v zvezi s pnevmatikami skupine Hankook Group, ki spadajo v drugi razred, ni mogoče posplošiti na preostali kitajski uvoz. Povprečne cene skupine Hankook Group so znatno presegle povprečno ceno kitajskih proizvajalcev izvoznikov, in sicer za več kot 50 %. Tehtana povprečna stopnja nelojalno znižanih prodajnih cen (drugi in tretji razred skupaj) je dosegla 17 %, kar je znatno.

(447) Po dokončnem razkritju je skupina Hankook Group trdila, da razlikovanje med originalno opremo in nadomestnimi pnevmatikami v analizi škode ni pravno utemeljeno, saj to ni bilo storjeno na strani dampinga. Poleg tega je menila, da to razlikovanje ni potrebno, saj pri njeni prodaji v Unijo ni mogoče zaznati jasnega vzorca oblikovanja cen po prodajnih kanalih; če bi iz kontrolne številke izdelka odstranili končne številke, ki označujejo prodajo originalne opreme v primerjavi s prodajo nadomestnih pnevmatik, bi se stopnja škode za skupino Hankook Group dejansko znižala s 3,4 % na 3,1 %.

(448) Pritožnik je Komisijo pozval, naj na podlagi povprečnih cen izračuna tudi stopnjo nelojalnega nižanja prodajnih cen za celoten obseg izdelka, da bi prikazala obseg nelojalnega nižanja prodajnih cen za trg pnevmatik kot celoto.

(449) Skupina GITI Group je trdila, da si je Komisija nasprotovala, ko je navedla, da neobstoja nelojalnega nižanja prodajnih cen za skupino Hankook Group ni mogoče posplošiti na preostali kitajski uvoz, hkrati pa je med vzorčenjem trdila, da je prodaja skupine Hankook Group reprezentativna. Podobno je družba Kumho navedla, da Komisija ne more prezreti ugotovitve, da v drugem razredu ni nelojalnega nižanja prodajnih cen, z argumentom, da je skupina Hankook Group specifična, hkrati pa jo je vključila v vzorec in zavrnila vključitev drugih proizvajalcev izvoznikov.

(450) V zvezi s trditvijo skupine Hankook Group je Komisija ugotovila, da ni nobena od strani izpodbijala ugotovitev v zvezi z razliko med ceno/dobičkonosnostjo med originalno opremo in segmentom nadomestnih pnevmatik, kot so navedene v uvodnih izjavah 420 in 421. Komisija je menila, da bi morala primerjavo izdelkov izvesti na čim podrobnejši ravni (če so podatki na voljo in so preverjeni). Dejstvo, da prodaja skupine Hankook Group domnevno ne sledi temu vzorcu, bi bilo mogoče pojasniti z različnimi dodatnimi poslovnimi odločitvami, kot so obseg prodaje, časovni okvir prodaje in zamude pri dobavi, zato ne omaja utemeljitve tega razlikovanja. Podobno dejstvo, da bi bila stopnja nelojalnega nižanja prodajnih cen višja ali nižja, ni odločilni dejavnik pri odločanju o ravni primerljivosti izdelkov. Razlika med obema scenarijema izračuna stopnje škode, ki ju je predložila skupina Hankook Group (s sklicevanjem na trg originalne opreme ali trg nadomestnih pnevmatik v primerjavi in brez njega), se zdi pristranska, saj ne temelji na celotnem sklopu stroškov/prodaje vzorčenih proizvajalcev Unije, temveč le na informacijah, razkritih skupini Hankook Group. V vsakem primeru je razlika, ki jo je izračunala skupina Hankook Group, približno 10-odstotna, kar kaže, da je to razlikovanje upravičeno. V primeru izračunov dampinga

se konstruirana normalna vrednost izračuna na podlagi referenčnih vrednosti za proizvodne dejavnike, ki ne vključujejo razsežnosti originalne opreme ali nadomestnih pnevmatik, tj. stroški dela, stroški energije in cene surovin se ne razlikujejo glede na to, ali bo proizvedena pnevmatika prodana proizvajalcu vozil ali na poprodajnem trgu. Takega razlikovanja ne omogočajo niti informacije v dokumentaciji v zvezi s PSU-stroški in dobičkom v reprezentativni državi. Zato normalne vrednosti in posledičnih stopenj dampinga ni mogoče razlikovati glede na kanal končne uporabe. Nasprotno pa analiza škode temelji na dejanskih podatkih o transakcijah, ki vključujejo prodajni kanal. Analiza za trg originalne opreme in nadomestnih pnevmatik je bila torej upravičena in dejansko potrebna za objektivno preiskavo. Ta trditev je bila zato zavrnjena.

(451) V zvezi z zahtevkom pritožnika je Komisija menila, da povprečna tehtana stopnja nelojalnega nižanja prodajnih cen, ki združuje pnevmatike tretjega in drugega razreda, v zadostni meri odraža nelojalno nižanje prodajnih cen. Če se ne bi upoštevale vrste izdelka in če bi se vključili modeli prvega razreda, ki jih vzorčeni kitajski izvozniki ne izvažajo, bi se zmanjšala raven primerljivosti, ki jo zagotavlja razlikovanje po kontrolnih številkah izdelka, zato to ne bi bilo bolj informativno. Ta zahtevek je bil zato zavrnjen.

(452) V zvezi s trditvijo skupine GITI Group je Komisija poudarila, da je bila družba Hankook v vzorec vključena, da bi se zagotovila reprezentativnost v smislu obsega prodaje in zastopanosti razredov, ne glede na to, ali je bila na koncu uvrščena v prvi ali drugi razred. Nazadnje se je uvrstitev v drugi razred štela za ustreznejšo na podlagi kombinacije razlogov, kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 94. Hkrati so dokazi, zbrani med preiskavo, kot je opisano v uvodni izjavi 446, tudi jasno pokazali (česar ni izpodbijala nobena stran), da se pnevmatika Hankook na splošno šteje za pnevmatiko iz višjega segmenta drugega razreda in je blagovna znamka v prehodu iz drugega v prvi razred. To potrjuje tudi znatna razlika med cenami družbe Hankook in povprečne cene drugih kitajskih proizvajalcev izvoznikov, vključno s številnimi drugimi proizvajalci pnevmatik drugega razreda, kot je navedeno v uvodni izjavi 446. Na podlagi navedenega so bile omejitve, izražene pri razlagi in posploševanju ugotovitve o neobstoju nelojalnega nižanja prodajnih cen v drugem razredu na podlagi podatkov družbe Hankook na preostale kitajske proizvajalce izvoznike, vključno s tistimi iz drugega razreda, ohranjene, trditve skupine GITI Group in družbe Kumho pa so bile zavrnjene.

(453) Po dokončnem razkritju je družba T ugotovila administrativno napako pri izračunu PSU-stroškov in Komisijo pozvala, naj prilagodi izračun teh stroškov. Družba G je ugotovila administrativno napako pri združevanju podatkov o stroških proizvodnje in Komisijo pozvala, naj te stroške prilagodi.

(454) Komisija je te trditve analizirala in ugotovila, da so utemeljene. Izračuni nelojalnega nižanja prodajnih in ciljnih cen so bili ustrezno prilagojeni. Ker so se ti popravki nanašali na občutljive podatke, specifične za posamezno družbo, so bili ponovno razkriti le zadevnim družbam.

(455) Nove stopnje nelojalnega nižanja prodajnih cen, ki so vključevale spremembe tehtanih povprečnih cen za posamezno uvoženo vrsto izdelka vzorčenih sodelujočih kitajskih izvoznikov na ravni CIF, kot je opisano v uvodni izjavi 392, so za tretji razred znašale od 10,2 % do 39,2 %, pri čemer je povprečna stopnja nelojalnega nižanja prodajnih cen znašala 34,7 %. V segmentu drugega razreda ni bilo ugotovljeno nelojalno nižanje prodajnih cen za vzorčene kitajske proizvajalce izvoznike. Povprečna tehtana stopnja nelojalnega nižanja prodajnih cen (drugi in tretji razred skupaj) je dosegla 19 %.

(456) Združenje CRIA je v svojih pripombah, predloženih po roku za predložitev pripomb o izdelku in po preverjanjih vzorčenih proizvajalcev Unije, navedlo, da kontrolna številka izdelka v sedanji obliki ne omogoča opredelitve zasilnih rezervnih pnevmatik in pnevmatik za nepogonske osi, čeprav sta ti dve vrsti pnevmatik znatno cenejši od standardnih pnevmatik z ustreznimi parametri. Zato je trdilo, da kontrolna številka izdelka ne omogoča poštene primerjave med cenami kitajskega uvoza v EU in domačimi prodajnimi cenami industrije Unije v zvezi s temi posebnimi vrstami izdelka, in da zato ocena škode ni točna.

(457) V preiskavi je bilo ugotovljeno, da vzorčeni kitajski proizvajalci izvozniki v obdobju preiskave niso izvažali pnevmatik za nepogonske osi. Zasilne rezervne pnevmatike je izvažal eden od vzorčenih proizvajalcev izvoznikov in so predstavljale manj kot 1 % obsega vzorčenega izvoza. Proizvajalec izvoznik ni predložil nobenih pripomb v zvezi s tem niti ni zahteval nobene prilagoditve v zvezi s to vrsto pnevmatike. V vsakem primeru je Komisija glede na omejeno količino teh pnevmatik menila, da njihov vpliv ne more spremeniti splošnega rezultata primerjave izdelka.

(458) Združenje CRIA je po dokončnem razkritju predložilo pripombe glede uvodne izjave 457 in navedlo, da „potreba po segmentirani analizi izhaja iz neobstoja zamenljivosti, ne pa iz obsega izvoza“. Nadalje je trdilo, da ker nobeden od vzorčenih proizvajalcev izvoznikov ni prodajal pnevmatik za nepogonske osi, je Komisija s tem, da je v uvodni izjavi 77 navedla, da industrija Unije pri teh konkretnih vrstah izdelka izgublja tržni delež zaradi močnega pritiska nerazumno nizkocenovnega kitajskega uvoza, sprejela škodljivo ugotovitev, ki ni podprta z dejanskimi dokazi.

(459) Pripombe o segmentirani analizi so podrobneje obravnavane v oddelku 4.7 v nadaljevanju. Namen pojasnila v uvodni izjavi 457 je bil poudariti, da na primerjavo cen, izvedeno na podlagi kontrolne številke izdelka, ni bistveno vplivalo dejstvo, da kontrolna številka izdelka ne razlikuje med pnevmatikami za os priklopnega vozila in zasilnimi pnevmatikami, ki so domnevno cenejše. Poleg tega je bila ugotovitev dampinga izvedena na podlagi preverjenih podatkov vzorčenega proizvajalca izvoznika za celoten obseg izdelka in je bila kot taka podprta z dejanskimi dokazi. Poleg tega dejstvo, da vzorčeni proizvajalci izvozniki ne izvažajo te vrste pnevmatik, ne pomeni, da jih drugi proizvajalci izvozniki ne izvažajo v Unijo in da ne negativno vplivajo na uspešnost industrije Unije. Te trditve so bile zato zavrnjene.

(460) Komisija je zato sklenila, da so cene kitajskega uvoza znatno nelojalno nižale prodajne cene industrije Unije, in sicer tako na zbirni ravni (drugi in tretji razred skupaj) kot tudi ločeno na ravni tretjega razreda.

(461) Poleg tega je primerjava kitajskih uvoznih cen s prodajnimi cenami in proizvodnimi stroški industrije Unije pokazala vztrajno oviranje dviga cen, ki ga povzroča dampinški kitajski uvoz. Povprečne kitajske uvozne cene v Unijo so bile v celotnem obravnavanem obdobju stalno nižje od prodajnih cen industrije Unije, in sicer tako na zbirni povprečni ravni kot tudi ločeno za tretji razred (glej preglednici 10 in 11). Pomembno je, da so bile kitajske uvozne cene tudi nižje od povprečnih stroški proizvodnje industrije Unije na enoto. Leta 2023 in v obdobju preiskave so se kitajske uvozne cene celo znižale pod stroške proizvodnje industrije Unije na enoto v tretjem razredu, ki je najnižji cenovni segment in glavni razred kitajskega uvoza (preglednica 11). Kot je pojasnjeno v oddelku 4.6.3.1 v nadaljevanju, so se v celotnem obdobju stroški industrije Unije na enoto v vsakem razredu zviševali hitreje kot njene prodajne cene. To kaže, da industrija zaradi stalnega cenovnega pritiska vse večjega obsega nizkocenovnega kitajskega uvoza ni mogla v celoti prenesti naraščajočih stroškov.

(462) Združenje CRIA je po dokončnem razkritju trdilo, da so prodajne cene industrije Unije v obravnavanem obdobju ostale višje od stroškov proizvodnje, kar kaže, da ni bilo padca cen ali oviranja dviga cen, ki bi lahko povzročilo škodo. Družba Kumho je dodala, da dejstvo, da je industrija Unije lahko zvišala svoje cene, kaže, da ni bilo oviranja dviga cen.

(463) V zvezi s tem je Komisija ugotovila, da oviranje dviga cen ne pomeni nujno, da industrija ustvarja izgubo, niti ne izključuje možnosti dviga cen. Pravni standard v skladu s členom 3(3) osnovne uredbe je le, ali zadevni uvoz preprečuje „zvišanja cen, do katerih bi sicer prišlo“, kar se je v tem primeru tudi zgodilo, kot je razvidno iz preglednice 8, ki kaže, da industrija Unije svoje prodajne cene ni mogla prilagoditi stroškom proizvodnje, saj so se slednji zviševali hitreje. Trditve združenja CRIA in družbe Kumho so bile zato zavrnjene.

4.6. **Gospodarski položaj industrije Unije**

4.6.1. *Splošne opombe*

(464) V skladu s členom 3(5) osnovne uredbe je preiskava učinka dampinškega uvoza na industrijo Unije vključevala oceno vseh ekonomskih kazalnikov, ki so vplivali na stanje industrije Unije v obravnavanem obdobju.

(465) Kot je navedeno v uvodni izjavi 16, je bilo vzorčenje uporabljeno za ugotavljanje morebitne škode, ki jo je utrpela industrija Unije.

(466) Komisija je za določitev škode razlikovala med makro- in mikroekonomskimi kazalniki škode. Makroekonomske kazalnike je ocenila na podlagi podatkov iz pritožbe, izpolnjenega makro vprašalnika, ki ga je predložilo združenje Tyres Europe, in statističnih podatkov Eurostata. Podatki združenja Tyres Europe se nanašajo na več kot deset skupin proizvajalcev Unije, ki predstavljajo več kot 90 % celotne proizvodnje Unije. Komisija je mikroekonomske kazalnike ocenila na podlagi podatkov iz izpolnjenih vprašalnikov vzorčenih proizvajalcev Unije. Za oba sklopa podatkov je bilo ugotovljeno, da sta reprezentativna za gospodarski položaj industrije Unije.

(467) Makroekonomski kazalniki so: proizvodnja, proizvodna zmogljivost, izkoriščenost zmogljivosti, obseg prodaje, tržni delež, rast, zaposlenost, produktivnost, višina stopnje dampinga in okrevanje od preteklega dampinga.

(468) Mikroekonomski kazalniki so: povprečne cene na enoto, stroški na enoto, stroški dela, zaloge, dobičkonosnost, denarni tok, naložbe, donosnost naložb in zmožnost zbiranja kapitala.

(469) Kot je že navedeno v uvodnih izjavah 425 in 426, je Komisija menila, da imajo pnevmatike, kot so opredeljene v oddelku 2.1, kljub segmentaciji trga Unije na razrede enake osnovne fizikalne, kemične in tehnične lastnosti ter enako osnovno uporabo. Zato je bila škoda določena na ravni izdelka v preiskavi (vsi razredi skupaj). Pritožbeni organ STO je zlasti ugotovil, da bi „preiskovalni organi, ki preiščejo en del domače industrije, načeloma morali na podoben način preiskati vse druge dele industrije in tudi industrijo kot celoto“ ([177]). Kljub temu je bila glede na segmentirano naravo trga zbirna analiza po možnosti dopolnjena z analizo na ravni razredov.

4.6.2. *Makroekonomski kazalniki*

(470) Makroekonomski kazalniki so bili določeni na podlagi preverjenega izpolnjenega vprašalnika združenja Tyres Europe, pri čemer so bile informacije, pridobljene iz podatkov organizacije EUROPOOL, združene z dodatnimi informacijami, ki so jih predložili proizvajalci Unije, ki predstavljajo veliko večino proizvodnje Unije (več kot 80 % proizvodnje Unije).

4.6.2.1. Proizvodnja, proizvodna zmogljivost in izkoriščenost zmogljivosti

(471) Proizvodnja Unije je bila določena tako, da sta se seštela prodaja Unije (kot jo je navedlo združenje Tyres Europe) in izvoz na podlagi podatkov Eurostata, pri čemer je bila uporabljena prilagoditev za spremembe zalog, kot so jih navedli proizvajalci Unije, ki predstavljajo veliko večino proizvodnje Unije. Prilagoditev za spremembe zalog je bila v obravnavanem obdobju nižja od 1 % celotne ravni proizvodnje.

(472) Izkoriščenost zmogljivosti je temeljila na podatkih, ki so jih navedli proizvajalci Unije, ki predstavljajo veliko večino proizvodnje Unije, proizvodna zmogljivost pa je bila ocenjena na podlagi proizvodnje, deljene s stopnjo izkoriščenosti zmogljivosti.

(473) Ocenjena celotna proizvodnja, proizvodna zmogljivost in izkoriščenost zmogljivosti Unije so se v obravnavanem obdobju gibale na naslednji način:

Preglednica 5

Proizvodnja, proizvodna zmogljivost in izkoriščenost zmogljivosti

	2021	2022	2023	Obdobje preiskave (2024)
Obseg proizvodnje (v kosih)	272 217 031	264 910 073	252 553 303	251 768 971
Indeks	*100*	*97*	*93*	*92*

([177]) WT/DS184/AB/R, 22. avgusta 2001, Združene države – protidampinški ukrepi na nekatere izdelke vroče valjanega jekla iz Japonske, točka 204.

	2021	2022	2023	Obdobje preiskave (2024)
Proizvodna zmogljivost (v kosih)	315 079 224	308 084 155	305 842 283	302 027 262
Indeks	*100*	*98*	*97*	*96*
Izkoriščenost zmogljivosti (v %)	86	86	83	83
Indeks	*100*	*100*	*97*	*97*

Vir: Tyres Europe – preverjeni izpolnjeni makro vprašalnik, Eurostatova podatkovna zbirka Comext.

(474) Proizvodnja Unije se je v obravnavanem obdobju vsako leto postopno zmanjševala. Na rastočem trgu (preglednica 2 zgoraj) se je proizvodnja Unije na splošno zmanjšala za 8 %, tj. za približno 20 milijonov pnevmatik.

(475) V obravnavanem obdobju se je zmanjšala tudi proizvodna zmogljivost, čeprav nekoliko bolj postopno. Na splošno se je v tem obdobju zmanjšala za približno 13 milijonov pnevmatik, kar ustreza 4-odstotnemu zmanjšanju.

(476) Posledično se je izkoriščenost zmogljivosti zmanjšala za 3 odstotne točke, in sicer s 86 % v prvi polovici obravnavanega obdobja na 83 % v drugi polovici. To odraža prizadevanja industrije Unije, da bi s prilagoditvijo proizvodne zmogljivosti in obsega proizvodnje v odziv na zmanjševanje prodaje ohranila na splošno sprejemljivo raven izkoriščenosti zmogljivosti (preglednica 6 v nadaljevanju).

4.6.2.2. Obseg prodaje in tržni delež

(477) Prodaja Unije je bila določena, da je bil iz potrošnje Unije (preglednica 2 zgoraj) odštet uvoz Unije (preglednica 3 zgoraj). Količina prodaje in tržni delež industrije Unije sta se v obravnavanem obdobju gibala na naslednji način:

Preglednica 6

Količina prodaje in tržni delež

	2021	2022	2023	Obdobje preiskave (2024)
Celotna količina prodaje na trgu Unije (v kosih)	185 445 689	180 034 202	176 741 595	178 640 551
Indeks	*100*	*97*	*95*	*96*
Tržni delež (v %)	60	57	57	53
Indeks	*100*	*95*	*95*	*88*

Vir: Tyres Europe – preverjeni izpolnjeni makro vprašalnik, Eurostatova podatkovna zbirka Comext.

(478) Obseg prodaje industrije Unije se je v obravnavanem obdobju še naprej zmanjševal in je kljub majhnemu povečanju v obdobju preiskave ostal pod ravnjo iz leta 2021. Na splošno se je obseg prodaje zmanjšal za približno 7 milijonov pnevmatik, kar ustreza 4-odstotnemu zmanjšanju, v nasprotju z razvojem potrošnje Unije, ki se je v obravnavanem obdobju povečala za 8 % (preglednica 2 zgoraj).

(479) Glede na rast trga Unije je to zmanjšanje obsega prodaje povzročilo znatno izgubo tržnega deleža industrije Unije, in sicer s 60 % leta 2021 na 53 % leta 2024, kar ustreza 12-odstotnemu zmanjšanju.

4.6.2.3. Rast

(480) Čeprav se je potrošnja Unije v obravnavanem obdobju povečala za približno 25 milijonov pnevmatik, industrija Unije tega pozitivnega trenda ni mogla izkoristiti. Namesto tega se je obseg njene prodaje zmanjšal za približno 7 milijonov pnevmatik, izgubila je tudi 7 odstotnih točk tržnega deleža. Hkrati se je obseg kitajskega uvoza v Unijo stalno povečeval, in sicer se je povečal za približno 35 milijonov pnevmatik, in prevzel izgubljeni tržni delež industrije Unije (preglednici 2 in 3 zgoraj).

4.6.2.4. Zaposlenost in produktivnost

(481) Zaposlenost in produktivnost sta se v obravnavanem obdobju gibali na naslednji način:

Preglednica 7

Zaposlenost in produktivnost

	2021	2022	2023	Obdobje preiskave (2024)
Število zaposlenih (v EPDČ)	84 714	83 705	81 903	80 194
Indeks	*100*	*99*	*97*	*95*
Produktivnost (v kosih/EPDČ)	3 213	3 165	3 084	3 139
Indeks	*100*	*99*	*96*	*98*

Vir: Tyres Europe – preverjeni izpolnjeni makro vprašalnik.

(482) Zaposlenost se je v obravnavanem obdobju zmanjšala za 5 %, kar je sledilo trendom glede proizvodnje. To zmanjšanje ustreza izgubi približno 4 500 delovnih mest v ekvivalentu polnega delovnega časa v Uniji.

(483) Produktivnost se je med letoma 2021 in 2023 postopno zmanjševala, pri čemer se je v obdobju preiskave rahlo povečala. V obravnavanem obdobju se je na splošno zmanjšala za 2 %.

4.6.2.5. Višina stopnje dampinga in okrevanje od preteklega dampinga

(484) Vse stopnje dampinga so bile znatno višje od stopnje *de minimis*. Učinek višine dejanskih stopenj dampinga na industrijo Unije glede na obseg in cene uvoza iz zadevne države je bil znaten.

(485) To je prva protidampinška preiskava zadevnega izdelka. Zato ni bilo na voljo nobenih podatkov za oceno učinkov morebitnega preteklega dampinga.

4.6.3. *Mikroekonomski kazalniki*

4.6.3.1. Cene in dejavniki, ki vplivajo nanje

(486) Tehtane povprečne prodajne cene vzorčenih proizvajalcev Unije na enoto za nepovezane stranke v Uniji so se v obravnavanem obdobju gibale na naslednji način:

Preglednica 8

Prodajne cene v Uniji in stroški proizvodnje

	2021	2022	2023	Obdobje preiskave (2024)
Povprečna prodajna cena na enoto v Uniji (v EUR/pnevmatiko)	54,1	62,0	64,9	62,4

	2021	2022	2023	Obdobje preiskave (2024)
Indeks	*100*	*115*	*120*	*115*
Stroški proizvodnje na enoto (v EUR/ pnevmatiko)	46,1	54,1	57,8	57,5
Indeks	*100*	*117*	*125*	*125*

Vir: preverjeni izpolnjeni vprašalniki vzorčenih proizvajalcev Unije.

(487) Povprečna prodajna cena proizvajalcev Unije na enoto se je od začetka obravnavanega obdobja najprej zvišala za 15 % v letu 2022 in za 20 % v letu 2023. Povprečna cena v obdobju preiskave se je ponovno znižala na raven cen iz leta 2022, vendar je ostala nad ravnjo iz leta 2021, pri čemer se je skupno zvišala za 15 %, kar ustreza zvišanju za skoraj 8 EUR/pnevmatiko.

(488) Kot je prikazano v preglednici 4 zgoraj, so bile povprečne kitajske uvozne cene v Unijo, ki so se nanašale predvsem na pnevmatike tretjega razreda, v istem obdobju stalno nižje od cen industrije Unije.

(489) Stroški proizvodnje Unije so se v obravnavanem obdobju zvišali bolj kot prodajne cene, in sicer za 25 % (v povprečju za 11 EUR/pnevmatiko). Znatno zvišanje stroškov je predvsem posledica zvišanja stroškov energije in dela ter cen nekaterih surovin. Zaradi zmanjšanja obsega proizvodnje so se zvišali tudi fiksni stroški, kot so amortizacija in splošni stroški proizvodnje na enoto.

(490) Kot je razvidno iz zgornjih trendov, je stopnja rasti stroškov proizvodnje presegla stopnjo zvišanja prodajnih cen, kar pomeni, da je industrija Unije utrpela oviranje dviga cen in da zvišanja svojih stroškov ni mogla v celoti prenesti na prodajne cene.

(491) Izvedena je bila ločena analiza po razredih, ki je povzeta v nadaljevanju.

Preglednica 9

Prodajne cene v Uniji in stroški proizvodnje – prvi razred

	2021	2022	2023	Obdobje preiskave (2024)
Povprečna prodajna cena na enoto v Uniji (v EUR/pnevmatiko)	65,8	73,5	74,4	71,5
Indeks	*100*	*112*	*113*	*109*
Stroški proizvodnje na enoto (v EUR/ pnevmatiko)	55,8	63,8	65,5	65,9
Indeks	*100*	*114*	*117*	*118*

Vir: preverjeni izpolnjeni vprašalniki vzorčenih proizvajalcev Unije.

Preglednica 10

Prodajne cene v Uniji in stroški proizvodnje – drugi razred

	2021	2022	2023	Obdobje preiskave (2024)
Povprečna prodajna cena na enoto v Uniji (v EUR/pnevmatiko)	37,9	44,5	47,5	45,3

	2021	2022	2023	Obdobje preiskave (2024)
Indeks	*100*	*117*	*125*	*120*
Stroški proizvodnje na enoto (v EUR/ pnevmatiko)	31,3	36,8	41,2	39,4
Indeks	*100*	*118*	*132*	*126*

Vir: preverjeni izpolnjeni vprašalniki vzorčenih proizvajalcev Unije.

Preglednica 11

Prodajne cene v Uniji in stroški proizvodnje – tretji razred

	2021	2022	2023	Obdobje preiskave (2024)
Povprečna prodajna cena na enoto v Uniji (v EUR/pnevmatiko)	29,1	35,0	37,1	36,1
Indeks	*100*	*120*	*127*	*124*
Stroški proizvodnje na enoto (v EUR/ pnevmatiko)	26,4	33,1	37,8	35,4
Indeks	*100*	*126*	*144*	*134*

Vir: preverjeni izpolnjeni vprašalniki vzorčenih proizvajalcev Unije.

(492) Kot je razvidno iz zgornjih preglednic, je mogoče podobne trende opaziti za vsak razred posebej, pa tudi na zbirni ravni.

(493) Prodajne cene na enoto so se med letoma 2021 in 2023 zvišale v vseh razredih, nato pa so se v obdobju preiskave nekoliko znižale. Na splošno so se cene v prvem razredu zvišale za 9 %, v drugem za 20 % in v tretjem za 24 %. Za primerjavo, kitajske uvozne cene za Unijo so ostale ves čas nižje od cen industrije Unije za vse razrede, kot je že pojasnjeno v uvodni izjavi 461 zgoraj.

(494) Stroški proizvodnje industrije Unije na enoto so sledili podobnim trendom kot prodajne cene za drugi in tretji razred, in sicer so se med letoma 2021 in 2023 zvišali, nato pa so se v obdobju preiskave nekoliko znižali. V vseh letih obravnavanega obdobja in za vse razrede je rast stroškov na enoto presegla rast prodajne cene na enoto, kar potrjuje trend, opažen na zbirni ravni.

4.6.3.2. Stroški dela

(495) Povprečni stroški dela vzorčenih proizvajalcev Unije so se v obravnavanem obdobju gibali na naslednji način:

Preglednica 12

Povprečni stroški dela na zaposlenega

	2021	2022	2023	Obdobje preiskave (2024)
Povprečni stroški dela na zaposlenega (v EUR)	53 697	54 345	56 634	60 521
Indeks	*100*	*101*	*105*	*113*

Vir: preverjeni izpolnjeni vprašalniki vzorčenih proizvajalcev Unije.

(496) Povprečni stroški dela so se v obravnavanem obdobju iz leta v leto postopno zviševali. Skupno zvišanje je bilo 13-odstotno, kar je predvsem posledica inflacijskih trendov v Uniji. Poleg tega zvišanje v letu 2024 odraža tudi dodatne stroške dela, povezane z odpuščanji v tem obdobju.

4.6.3.3. Zaloge

(497) Ravni zalog vzorčenih proizvajalcev Unije so se v obravnavanem obdobju gibale na naslednji način:

Preglednica 13

Zaloge

	2021	2022	2023	Obdobje preiskave (2024)
Končne zaloge (v kosih)	5 881 772	6 385 905	5 698 728	6 096 676
Indeks	*100*	*109*	*97*	*104*
Končne zaloge kot delež proizvodnje (v %)	14,7	16,1	15,7	16,7

Vir: preverjeni izpolnjeni vprašalniki vzorčenih proizvajalcev Unije.

(498) Raven zalog je v obravnavanem obdobju nekoliko nihala, vendar je v smislu deleža proizvodnje ostala razmeroma stabilna in se gibala med 14 % in 17 %. Ugotovljena raven zalog in njihovo nihanje se lahko štejeta za normalna za industrijo pnevmatik. Na splošno se je raven končnih zalog v obravnavanem obdobju zvišala za 4 %.

4.6.3.4. Dobičkonosnost, denarni tok, naložbe, donosnost naložb in zmožnost zbiranja kapitala

(499) Dobičkonosnost, denarni tok, naložbe in donosnost naložb vzorčenih proizvajalcev Unije so se v obravnavanem obdobju gibali na naslednji način:

Preglednica 14

Dobičkonosnost, denarni tok, naložbe in donosnost naložb

	2021	2022	2023	Obdobje preiskave (2024)
Dobičkonosnost prodaje v Uniji nepovezanim strankam (v % prihodka od prodaje)	14,8	12,8	11,0	8,0
Indeks	*100*	*86*	*74*	*54*
Denarni tok (v EUR)	455 834 373	382 313 353	580 698 485	715 878 931
Indeks	*100*	*84*	*127*	*157*
Naložbe (v EUR)	86 997 702	135 635 952	146 344 830	225 146 035
Indeks	*100*	*156*	*168*	*259*

	2021	2022	2023	Obdobje preiskave (2024)
Donosnost naložb (v %)	64,6	67,4	83,7	82,2
Indeks	*100*	*104*	*130*	*127*

Vir: preverjeni izpolnjeni vprašalniki vzorčenih proizvajalcev Unije.

(500) Komisija je dobičkonosnost vzorčenih proizvajalcev Unije določila tako, da je neto dobiček pred obdavčitvijo pri prodaji podobnega izdelka nepovezanim strankam v Uniji izrazila kot delež prihodkov od prodaje tega izdelka.

(501) V zvezi z dobičkonosnostjo (vsi razredi skupaj) je v obravnavanem obdobju opazen jasen trend zmanjševanja. Na splošno se je dobičkonosnost zmanjšala s 14,8 % v letu 2021 na 8 % v obdobju preiskave, kar pomeni zmanjšanje za 6,8 odstotne točke ali 46 %, kar je znatno.

(502) Neto denarni tok pomeni zmožnost proizvajalcev Unije, da sami financirajo svoje dejavnosti. Trend neto denarnega toka se je razvijal pozitivno, pri čemer se je leta 2022 zmanjšal, nato pa se je do konca obravnavanega obdobja povečal. Na splošno se je denarni tok izboljšal za 57 %.

(503) Naložbe so se v obravnavanem obdobju znatno povečale, na splošno za 159 %, pri čemer je največje letno povečanje, in sicer 54-odstotno, nastopilo med letoma 2023 in 2024, ob koncu obravnavanega obdobja. V absolutnem smislu so naložbe leta 2024 dosegle 225 milijonov EUR, kar se lahko šteje za pomemben znesek, ki predstavlja četrtino osnovnih sredstev, uporabljenih za proizvodnjo pnevmatik. Čeprav je industrija Unije zmanjšala svojo zmogljivost, je hkrati vlagala v posodobitev svoje proizvodne opreme, da bi zagotovila njeno trajnostnost.

(504) Združenje CRIA je trdilo, da so velike naložbe dokaz neobstoja škode, kot je Komisija ugotovila v drugih preiskavah ([178]) v preteklosti.

(505) Najprej je treba poudariti, da so bili v primerih, na katere se sklicuje združenje CRIA, sklepi o neobstoju škode sprejeti na podlagi kombinacije več kazalnikov škode, ne le naložb. Poleg tega je treba visoko raven naložb industrije Unije v obravnavanem obdobju in zlasti v letu 2024 obravnavati v okviru povečane konkurence dampinškega kitajskega uvoza, ki je privedla do nedavnega in skorajšnjega zaprtja obratov ter potrebne prilagoditve in posodobitve preostalih proizvodnih obratov za prvovrstne izdelke z večjim premerom platišča, da bi se zagotovila vodilni položaj in sposobnost preživetja industrije Unije vsaj v višjih segmentih (zlasti v prvem razredu). Industrija Unije glede na zmanjšano zmogljivost in za to, da bi zagotovila svojo vzdržnost, ni imela druge možnosti, kot da še naprej vlaga v nove tehnologije in menja opremo, da bi se osredotočila na izdelke, pri katerih se sooča z manj nelojalno konkurenco.

(506) Posodobitev proizvodnih zmogljivosti je bila omenjena v številnih stališčih zainteresiranih strani, zlasti družb Deldo in Interpneu. Družbi Deldo in Interpneu sta v svojih stališčih nekoliko nasprotno trdili, da je škoda dejansko posledica visokih stroškov naložb, ki jih je industrija Unije izvedla v prizadevanjih za večjo učinkovitost in konkurenčnost v primerjavi s kitajskim uvozom. Vendar ti strani nista utemeljili svoje trditve o tem, kako visoki stroški naložb vplivajo na škodo, ki jo je utrpela industrija Unije. Trditev, da je škoda nastala zaradi visokih naložbenih stroškov, se zato zavrne.

([178]) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2023/1159 z dne 13. junija 2023 o uvedbi dokončne protidampinške dajatve na uvoz vezanih lesenih plošč okoumé s poreklom iz Ljudske republike Kitajske po pregledu zaradi izteka ukrepov v skladu s členom 11(2) Uredbe (EU) 2016/1036 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 153, 14.6.2023, str. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1159/oj), uvodni izjavi 173 in 178 in Izvedbena uredba Komisije (EU) 2018/931 z dne 28. junija 2018 o uvedbi dokončne protidampinške dajatve na uvoz oksalne kisline s poreklom iz Indije in Ljudske republike Kitajske po pregledu zaradi izteka ukrepa v skladu s členom 11(2) Uredbe (EU) 2016/1036 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 165, 2.7.2018, str. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2018/931/oj), uvodni izjavi 121 in 129.

(507) Donosnost naložb je izražena kot dobiček v odstotkih neto knjigovodske vrednosti naložb (tj. skupna osnovna sredstva, uporabljena za proizvodnjo). Tudi ta finančni kazalnik se je razvijal pozitivno, in sicer se je v obravnavanem obdobju postopno medletno povečeval ob skupni 27-odstotni rasti.

(508) Izvedena je bila tudi individualna analiza dobičkonosnosti po razredih. Glede na to, da se lahko pnevmatike vseh razredov proizvajajo na istih proizvodnih linijah in da stroji niso rezervirani za posamezne razrede, industrija Unije ni mogla predložiti smiselne razčlenitve po razredih za druge finančne kazalnike, analizirane v tem oddelku.

Preglednica 15

Dobičkonosnost – prvi, drugi in tretji razred

	2021	2022	2023	Obdobje preiskave (2024)
Dobičkonosnost prodaje v Uniji nepovezanim strankam (v % prihodka od prodaje) – prvi razred	15,1	13,2	12,0	7,9
Indeks	*100*	*87*	*79*	*52*
Dobičkonosnost prodaje v Uniji nepovezanim strankam (v % prihodka od prodaje) – drugi razred	17,6	17,3	13,4	13,0
Indeks	*100*	*98*	*76*	*74*
Dobičkonosnost prodaje v Uniji nepovezanim strankam (v % prihodka od prodaje) – tretji razred	9,4	5,7	– 2,0	2,1
Indeks	*100*	*60*	*– 21*	*22*

Vir: preverjeni izpolnjeni vprašalniki vzorčenih proizvajalcev Unije.

(509) Kot je razvidno iz preglednice 15 zgoraj, se je dobičkonosnost v obravnavanem obdobju zmanjšala v vsakem razredu, kar potrjuje trend, opažen na zbirni ravni izdelka (preglednica 14 zgoraj).

(510) V segmentu prvovrstnih pnevmatik prvega razreda se je dobičkonosnost v obravnavanem obdobju stalno zmanjševala in je upadla s 15,1 % v letu 2021 na 7,9 % v obdobju preiskave. Z drugimi besedami, dobičkonosnost se je skoraj prepolovila (zmanjšanje za 48 %).

(511) V segmentu drugega razreda je bil upad dobičkonosnosti zmernejši, in sicer je dobičkonosnost skupno zmanjšala za 26 %, s solidnih 17,6 % v letu 2021 na 13 % v obdobju preiskave.

(512) Ni presenetljivo, da se je dobičkonosnost najbolj opazno poslabšala v segmentu cenovno ugodnih pnevmatik tretjega razreda, v katerega je usmerjena večina dampinškega kitajskega uvoza. Industriji Unije namreč v tem segmentu ni uspelo doseči vzdržne ravni dobička, razen v letu 2021. Konkretno se je dobičkonosnost v letu 2022 zmanjšala z 9,4 % na 5,7 %, v letu 2023 pa je postala celo negativna (–2 %). V obdobju preiskave se je nekoliko povečala, in sicer na 2,1 %, vendar je ostala znatno pod ravnjo iz leta 2021.

4.7. **Sklep o škodi**

(513) Kot je prikazano v preglednici 3, se je v obravnavanem obdobju obseg kitajskega uvoza v Unijo povečal za 62 % ali približno 35 milijonov pnevmatik. V istem obdobju se je cena kitajskega uvoza v Unijo zvišala za 12 % (preglednica 4 zgoraj), kar je skromno zvišanje v primerjavi z gibanjem cen na trgu Unije, in sicer cen uvoza iz drugih tretjih držav (+26 %, kot je prikazano v preglednici 17 v nadaljevanju), ter v primerjavi z že precej višjimi cenami industrije Unije (+15 %, kot je prikazano v preglednici 8 zgoraj).

(514) Industrija Unije ni mogla izkoristiti naraščajoče potrošnje Unije, zato se je zmanjšal tako obseg njene proizvodnje kot tudi obseg njene prodaje, in sicer za 20 milijonov oziroma 7 milijonov pnevmatik. Izgubila je 7 odstotnih točk tržnega deleža, ki se je zmanjšal s 60 % na 53 %. Zmogljivost industrije Unije se je zmanjšala za 4 %, izkoriščenost zmogljivosti pa s 86 % na 83 %. Zaposlenost se je v obravnavanem obdobju postopno zmanjševala, na splošno za 5 %, kar ustreza izgubi približno 4 500 delovnih mest v ekvivalentu polnega delovnega časa. Zmanjšala se je tudi produktivnost, in sicer za 2 %.

(515) V obravnavanem obdobju so se povprečni stroški proizvodnje industrije Unije na enoto (vsi razredi skupaj) zvišali za 25 %, kar ustreza približno 11 EUR/pnevmatiko, medtem ko so se njene povprečne prodajne cene v Uniji zvišale le za 15 %, kar je manj kot 8 EUR/pnevmatiko. Povedano drugače, industrija Unije zvišanja stroškov ni mogla prenesti na svoje stranke. Enaki trendi so bili opaženi tudi na bolj razčlenjeni ravni, tj. na ravni razredov. Zato se je dobičkonosnost industrije Unije zmanjšala na zbirni ravni (–46 %) in v vsakem razredu posebej (–48 % v prvem razredu, –26 % v drugem razredu oziroma –78 % v tretjem razredu).

(516) Čeprav nekateri kazalniki škode kažejo stabilen ali naraščajoč trend, tj. denarni tok, naložbe in donosnost naložb (glej preglednico 14 zgoraj), ti kazalniki niso odločilni za splošno stanje industrije. Povečanje naložb v tem primeru namreč pomeni strateški odziv na neugodne razmere v obliki hitre reorganizacije in prilagoditve, ne pa dokaza o zdravi industriji, ki se širi, kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 503 zgoraj. Podobno niti izboljšanje donosnosti naložb ne odraža operativne moči. Odraža strukturni umik iz segmentov nižjega razreda, v katerih industrija ne more več konkurirati s cenami, v smeri izdelkov prvega razreda, pri katerih je cenovna konkurenca manj ostra. Donosnost se izboljša zgolj zato, ker imajo izdelki prvega razreda višje cene in s tem višje marže, ne pa zato, ker bi se izboljšala temeljna uspešnost industrije. Poleg tega je lahko denarni tok posledica računovodskih praks (npr. odloga vzdrževanja, nedenarne amortizacije), ne pa odraz neposredne konkurenčne uspešnosti na trgu. Zato lahko ti kazalniki začasno ostanejo stabilni tudi v okoliščinah, ko se ključni operativni kazalniki, kot so obseg prodaje, cene in dobičkonosnost, zaradi škodljivega dampinga že poslabšujejo.

(517) Skratka, večina kazalnikov škode, kot so proizvodnja, zmogljivost, izkoriščenost zmogljivosti, količina prodaje, tržni delež, zaposlenost, dobičkonosnost in produktivnost, je v obravnavanem obdobju kazala jasen negativen trend. Negativne trende je potrdila analiza na ravni razredov, in sicer stroškov, cen in dobičkonosnosti po posameznih razredih, ki je pokazala, da zvišanje stroškov presega zvišanje prodajnih cen, kar pomeni zmanjšanje dobičkonosnosti v vsakem razredu, pri čemer je tretji razred postal ekonomsko nevzdržen za industrijo Unije, ki se je soočala s povečanim obsegom uvoza iz LRK. V celotni sliki škode, če se ocenjuje celovito, ta negativni razvoj prevlada nad omejenimi pozitivnimi signali (pri denarnem toku in donosnosti naložb) in podpira ugotovitev o znatni škodi.

(518) Različne strani, in sicer družbi Deldo in Interpneu, skupina GITI Group in združenje CRIA, so trdile, da industrija Unije ni utrpela škode, zlasti v segmentih prvega in drugega razreda. Družbi Deldo in Interpneu sta namreč trdili, da industrija Unije ni utrpela znatne škode, pri čemer sta se sklicevali na dobre finančne rezultate v javno dostopnih računovodskih izkazih nekaterih največjih skupin proizvajalcev Unije za leto 2024. Ti strani sta poleg tega navedli, da ustrezne analize škode ni mogoče izvesti brez poznavanja porazdelitve obsega prodaje po posameznih razredih.

(519) Komisija je ugotovila, da se javno dostopni računovodski izkazi nekaterih skupin proizvajalcev Unije ne nanašajo niti na izdelek v preiskavi niti izključno na prodajo na trgu Unije, zato z njimi ni mogoče ovreči ugotovitev o škodi.

(520) Kar zadeva zahtevek za analizo škode z informacijami o obsegu prodaje po posameznih razredih, je Komisija te informacije dodala v preglednico 16 v nadaljevanju, ki vsebuje povzetek na podlagi preverjenih podatkov vzorčenih proizvajalcev Unije. Analiza trendov zmanjševanja prodaje industrije Unije v drugem in tretjem razredu je jasen kazalnik konkurenčnega pritiska dampinškega uvoza iz Kitajske.

Preglednica 16

Porazdelitev obsega prodaje industrije Unije po posameznih razredih (v %)

	2021	2022	2023	Obdobje preiskave (2024)
Prvi razred	64	66	71	70
Drugi razred	18	16	15	16
Tretji razred	18	18	14	14
Skupaj	100	100	100	100

Vir: preverjeni izpolnjeni vprašalniki vzorčenih proizvajalcev Unije.

(521) Poleg tega je bilo v preiskavi ugotovljeno, kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 469, da je primerno izvesti preiskavo in oceno škode za celoten obseg izdelka (vse razrede skupaj) ter ju po možnosti dopolniti s podrobnejšo analizo na ravni razredov. Kot je prikazano v preglednicah 9, 10, 11 in 15 zgoraj, so podatki na ravni razredov s porazdelitvijo obsega prodaje, kot je prikazano v preglednici 16 zgoraj, potrdili škodo, ugotovljeno na zbirni ravni. Kot je navedeno v uvodnih izjavah 425 in 426, je Komisija ugotovila, da med razredi obstaja konkurenca. Zato nizkocenovni kitajski uvoz, ki ga pretežno sestavljajo pnevmatike tretjega razreda, industrijo Unije potiska v višje segmente, vendar sta se zaradi cenovnega pritiska tudi v teh segmentih zmanjšala obseg prodaje in dobičkonosnost. Razlog za ta cenovni pritisk je, da bi se, četudi bi bila razlika v ceni med različnimi razredi do neke mere upravičena z višjimi standardi kakovosti in zmogljivosti v zgornjih razredih, s povečevanjem cenovne vrzeli med tretjim razredom in višjimi segmenti vedno več kupcev preusmerilo v nižje segmente. Zato dampinški uvoz iz Kitajske ne škoduje le segmentu, v katerem neposredno konkurira, temveč izkrivlja nakupovalne navade na celotnem trgu, s čimer zmanjšuje povpraševanje in znižuje cene pnevmatik, proizvedenih v Uniji, v vseh razredih. To še toliko bolj velja ob upoštevanju dejstva, da imajo izdelki drugega ali tretjega razreda pri nekaterih tehničnih parametrih podobno zmogljivost kot izdelki višjih razredov. Trditve o neobstoju škode, ki jo je utrpela industrija Unije, so bile zato zavrnjene.

(522) Po dokončnem razkritju se je skupina GITI Group strinjala, da je industrija Unije utrpela znatno škodo zaradi kitajskega uvoza, ki ga pretežno sestavljajo pnevmatike tretjega razreda, vendar je trdila, da je ta škoda omejena na tretji razred (tj. 14 % prodaje industrije Unije) in da je brez popolnoma segmentirane analize škode ni mogoče posplošiti na preostalo prodajo Unije, tj. na prvi in drugi razred. Sklicevala se je na ugotovitve pritožbenega organa v zadevi Kitajska – HP-SSST (Japonska) ([179]), ne da bi v svojih javno dostopnih pripombah navedla dodatne podrobnosti. Po njenem mnenju pri ločeni analizi prvega in drugega razreda škode ni mogoče ugotoviti. V zvezi s tem je trdila, da je zmanjšanje dobičkonosnosti v prvem razredu v nasprotju s trendi donosnosti naložb in naložb v istem obdobju ter da nikakor ne more biti posledica kitajskega uvoza, ki ga pretežno sestavljajo pnevmatike tretjega razreda, saj je neposredna konkurenca med pnevmatikami tretjega in prvega razreda omejena. Namesto tega je trdila, da se je dobičkonosnost za prvi razred zmanjšala zaradi upada obsega izvoza in posledičnega zvišanja stroškov na enoto. Kar zadeva drugi razred, je menila, da Komisija ni analizirala, v kolikšni meri bi lahko bil upad dobička posledica preusmeritve k prodaji originalne opreme. Poleg tega je trdila, da je Komisija glede na to, da v drugem razredu ni bilo ugotovljeno nelojalno nižanje prodajnih cen, s posplošitvijo svojih ugotovitev o nelojalnem nižanju prodajnih cen s 14 % njene prodaje na preostalo prodajo kršila svoje obveznosti iz člena 3(2) in (3) osnovne uredbe, tj. da ugotovi cenovne učinke na podlagi objektivne preiskave in pozitivnih dokazov. Zato je trdila, da se ukrepi (če sploh) lahko uvedejo le za kitajski uvoz pnevmatik tretjega razreda.

([179]) Poročili pritožbenega organa, Kitajska – Ukrepi za uvedbo protidampinških dajatev na visokozmogljive brezšivne cevi iz nerjavnega jekla (HP-SSST) iz Japonske/Kitajske – Ukrepi za uvedbo protidampinških dajatev na visokozmogljive brezšivne cevi iz nerjavnega jekla (HP-SSST) iz Evropske unije, WT/DS454/AB/R, WT/DS454/AB/R in TW/DS460/AG/R in Dodatek 1, točka 5.204, ki se sklicuje na poročilo pritožbenega organa, Združene države – Protidampinški ukrepi za nekatere izdelke iz vroče valjanega jekla iz Japonske, WT/DS184/AB/R, točka 195.

(523) Podobno je družba Kumho trdila, da je zaradi segmentiranega trga potrebna segmentirana ocena škode ter da je škoda omejena na tretji razred in je ni mogoče posplošiti na celotno industrijo Unije, saj je 86 % njene prodaje ustvarjene v prvem in drugem razredu. Družba Kumho je menila, da prvi in drugi razred ne kažeta znakov škode, saj v teh dveh razredih ni bilo ugotovljeno nelojalno nižanje prodajnih cen, industrija Unije pa je ostala dobičkonosna. Dodala je, da je povprečna stopnja nelojalnega nižanja prodajnih cen, ki združuje drugi in tretji razred, metodološko napačna, saj ni temeljila na primerjavi enakovrednih izdelkov. Nazadnje je še dodala, da je tržni delež industrije Unije v obravnavanem obdobju ostal nad 50 % in se je zmanjšal le v omejenem obsegu. Sklicevala se je na sodni primer ([180]), v katerem je Sodišče v podobnih okoliščinah razveljavilo uredbo o uvedbi dokončnih protidampinških dajatev zaradi očitne napake Komisije pri ugotovitvi, da je industrija Unije utrpela znatno škodo.

(524) Združenje CRIA je dodalo tudi, da mora Komisija izvesti popolnoma segmentirano analizo škode in vzročne zveze, hkrati pa preučiti industrijo Unije kot celoto. Navedlo je, da je treba zmanjšanje tržnega deleža obravnavati v okviru naraščajoče potrošnje Unije, ki je večinoma skoncentrirana v tretjem razredu, medtem ko je prodaja v prvem in drugem razredu ostala stabilna. Trdilo je, da je dobičkonosnost kljub zmanjšanju ostala pozitivna in glede na povečane naložbe ne pomeni znatne škode. Vztrajalo je tudi, da je potrebna dodatna segmentirana analiza nišnih pnevmatik zaradi njihove nezamenljivosti, in se sklicevalo na podatke, ki jih je predložila družba Shandong Linglong, proizvajalec izvoznik, vzorčen v vzporedni tekoči protisubvencijski preiskavi ([181]), na podlagi katere bi bilo mogoče izvesti to analizo.

(525) Komisija je menila, da glede na zamenljivost izdelka in konkurenčno razmerje med razredi in različnimi vrstami izdelka (vključno z nišnimi pnevmatikami), kot je obravnavano v oddelku 4.3 zgoraj, pogoji za popolnoma segmentirano analizo škode in vzročne zveze niso izpolnjeni. V zvezi z domnevnim neobstojem znatne škode v prvem in drugem razredu je opozorila, da se analiza nelojalnega nižanja prodajnih cen in drugih kazalnikov škode ne bi smela obravnavati ločeno ter da elementi, kot sta oviranje dviga cen in razvoj dobičkonosnosti za prvi in drugi razred, jasno kažejo na znatno škodo v okviru naraščajočega kitajskega uvoza, ki neposredno ali posredno vpliva na vse razrede (konkurenca med razredi). Poleg tega argumenta skupine GITI Group, v katerem se razvoj donosnosti naložb in naložb primerja z uspešnostjo industrije Unije v prvem razredu, ni mogoče sprejeti, saj temelji na informacijah, ki se nanašajo na različne sklope podatkov (vsi razredi v primerjavi s samo prvim razredom). Prav tako je bilo treba zavrniti trditev, da je bilo poslabšanje uspešnosti prvega razreda povezano z zmanjšanjem izvozne uspešnosti. Čeprav se je obseg izvoza dejansko zmanjšal, je Komisija ugotovila, da so se izvozne cene v obravnavanem obdobju znatno zvišale (+39 %, kot je navedeno v preglednici 18). To povečanje je bilo precej večje od povečanja, ugotovljenega na trgu Unije v istem obdobju (+15 %, kot je prikazano v preglednici 8). Zato je Komisija sklenila, da se je zmanjšanje obsega izvoza v veliki meri izravnalo z zvišanjem cen in da ni povezano z razvojem poslovne uspešnosti v prvem razredu. V vsakem primeru se izvozna učinkovitost nanaša na vse razrede, medtem ko se skupina GITI Group sklicuje le na prvi razred. Špekulativna trditev glede preusmeritve k prodaji originalne opreme je bila zavrnjena, ker ni bilo ustreznih dokazov.

(526) Podobno te strani, ki so trdile, da škode, ki jo je industrija Unije utrpela v tretjem razredu, ni mogoče posplošiti na preostalo prodajo zaradi neobstoja nelojalnega nižanja prodajnih cen v drugem in prvem razredu, niso upoštevale ugotovitve o oviranju dviga cen v vseh razredih. Tudi v členu 3(3) osnovne uredbe je oviranje dviga cen priznano kot veljaven pokazatelj vpliva dampinškega izvoza na cene, ki je bil ugotovljen v vseh razredih, kot je prikazano v oddelku 4.6.3.1 in uvodni izjavi 521 zgoraj. Komisija je v odgovor na trditev o veljavnosti skupne stopnje nelojalnega nižanja prodajnih cen ugotovila, da ta še vedno zagotavlja ujemanje izdelkov in je predložena kot dodaten kazalnik, ne pa kot nadomestilo za primerjavo cen na ravni razredov. Kar zadeva raven dobičkonosnosti in tržni delež, je ugotovila, da je treba za prikaz gospodarske uspešnosti te kazalnike obravnavati z vidika njihovih trendov, ne pa njihove absolutne ravni. Njihovi trendi kažejo očitno poslabšanje (v primeru dobičkonosnosti za vse

([180]) Sodba Sodišča z dne 4. februarja 2021, Eurocylinder systems, C-324/19, ECLI:EU:C:2021:94, točki 49 in 50.

([181]) Obvestilo o začetku protisubvencijskega postopka za uvoz novih pnevmatik iz gume za osebne avtomobile, avtobuse ali tovornjake z indeksom obremenitve do vključno 121 s poreklom iz Ljudske republike Kitajske (UL C, C/2025/5924, 6.11.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2025/5924/oj).

razrede) in se zato štejejo za dokaz škode. V vsakem primeru je Komisija menila, da povprečna 8-odstotna dobičkonosnost, dosežena v obdobju preiskave, ni zadostna za kapitalsko intenzivno industrijo, kot je industrija pnevmatik, in je nižja od določenega ciljnega dobička. Kar zadeva tržni delež, kot je prikazan v preglednici 6 zgoraj, je izguba v višini 10 odstotnih točk še en znak znatne škode. Poleg tega trditev združenja CRIA, da je povečanje potrošnje Unije omejeno na tretji razred, ni bila utemeljena in v nobenem primeru ni bila potrjena s preiskavo, ki je pokazala, da bi lahko industrija Unije (čeprav v omejenem obsegu) povečala obseg svoje prodaje v višjih razredih (kot je navedeno v preglednici 16 zgoraj). Trditve skupine GITI Group, družbe Kumho in združenja CRIA so bile zato zavrnjene.

(527) Ob upoštevanju navedenega je Komisija sklenila, da je industrija Unije utrpela znatno škodo v smislu člena 3(5) osnovne uredbe.

5. VZROČNA ZVEZA

(528) Komisija je v skladu s členom 3(6) osnovne uredbe preučila, ali je dampinški uvoz iz zadevne države povzročil znatno škodo industriji Unije. V skladu s členom 3(7) osnovne uredbe je preučila tudi, ali bi lahko industriji Unije hkrati povzročali škodo tudi drugi znani dejavniki. Zagotovila je, da morebitna škoda zaradi drugih dejavnikov in ne zaradi dampinškega uvoza iz zadevne države ni bila pripisana dampinškemu uvozu. Ti dejavniki so bili: izvoz industrije Unije, uvoz v Unijo iz drugih tretjih držav, visoka raven lastnega uvoza iz Kitajske, ki ga je izvedla industrija Unije, in zvišanje stroškov proizvodnje.

5.1. Učinki dampinškega uvoza

(529) Kot je pojasnjeno v oddelku 4.6.2, je analiza kazalnikov škode pokazala, da je industrija Unije na rastočem trgu Unije izgubila obseg prodaje, tržne deleže in obseg proizvodnje, medtem ko se je kitajski uvoz v Unijo v istem obdobju povečal za več kot 35 milijonov kosov. Zato je kitajskim proizvajalcem izvoznikom uspelo povečati svoj tržni delež z 18 % na 28 %, predvsem v škodo industrije Unije, katere tržni delež se je zmanjšal s 60 % na 53 %.

(530) Cene dampinškega kitajskega uvoza so v obdobju preiskave znatno nelojalno nižale prodajne cene industrije Unije. Kot je prikazano v uvodni izjavi 445, je povprečna stopnja nelojalnega nižanja prodajnih cen dosegla 19 % (pri čemer je primerjava, ki zagotavlja ujemanje med posameznimi razredi, temeljila na informacijah na ravni prodajnih transakcij). V tretjem razredu je bilo povprečno nelojalno nižanje prodajnih cen še višje, in sicer 34,7-odstotno. Poleg tega je bila industrija Unije, kot je že pojasnjeno v uvodni izjavi 461, izpostavljena stalnemu in vse večjemu oviranju dviga cen. Povprečne kitajske uvozne cene v Unijo so bile v celotnem obravnavanem obdobju stalno nižje od cen industrije Unije, in sicer ne le na ravni celotnega izdelka, temveč tudi posamično v tretjem in drugem razredu. Ker je bil kitajski uvoz dosledno cenejši od prodajnih cen industrije Unije, je stalno oviral dvig cen in s tem industriji Unije preprečeval, da bi svoje cene zvišala v skladu z zvišanjem stroškov proizvodnje. Zato je splošna dobičkonosnost industrije Unije glede celotnega obsega izdelka pokazala jasen trend upadanja, ki je bil potrjen z analizo na ravni razredov (preglednici 14 in 15).

(531) Skratka, analiza kazalnikov škode je jasno pokazala, da se je gospodarski položaj industrije Unije poslabšal in da je to sovpadlo z znatnim povečanjem obsega kitajskega uvoza po zelo nizkih cenah. Kitajski proizvajalci izvozniki so s svojimi cenami nelojalno nižali prodajne cene industrije Unije in ovirali dvig cen industrije Unije, s čimer so pridobili tržne deleže.

(532) Združenje CRIA, družba Deldo, skupina GITI Group in družba Interpneu so trdili, da tudi če bi industrija Unije utrpela škodo, te ni mogoče pripisati uvozu iz Kitajske, saj je bil ta skoncentriran skoraj izključno v tretjem razredu, ki ima le obrobno vlogo pri uspešnosti industrije Unije, ki se je osredotočila na višje in bolj dobičkonosne razrede. Zato sta združenje CRIA in skupina GITI Group Komisijo pozvala, naj analizo vzročne zveze izvede po posameznih razredih.

(533) Kot je že pojasnjeno v uvodnih izjavah 425 in 426, je Komisija v odgovor na te trditve ugotovila, da dampinške pnevmatike nižjih razredov dejansko izvajajo pritisk na zniževanje cen pnevmatik višjih razredov in s tem zmanjšujejo njihovo dobičkonosnost. Poleg tega v trditvi, da ima tretji razred le obrobno vlogo, ni upoštevana integrirana narava proizvodnje pnevmatik. Pnevmatike, namenjene različnim razredom, se običajno proizvajajo z isto opremo, pri čemer zmanjšanje obsega proizvodnje v enem razredu hkrati vpliva na druge razrede, saj neizogibno vpliva na izkoriščenost zmogljivosti, pokrivanje stroškov in splošno učinkovitost v vseh razredih. Ta medsebojna odvisnost pomeni, da pritiska v enem segmentu ni mogoče obravnavati ločeno, ne da bi to imelo posledice za industrijo kot celoto. Zato je bila ocena škode izvedena za celoten obseg izdelka z dodatno analizo nekaterih kazalnikov škode na ravni posameznih razredov. S to analizo je bilo potrjeno, da je škoda nastala tudi v višjih razredih (drugem in prvem razredu).

(534) Poleg tega je Komisija, kot je pojasnjeno v uvodnih izjavah 425 in 426, menila, da obstaja konkurenca med razredi, kar pomeni, da si pnevmatike iz različnih razredov konkurirajo, zato je dampinški kitajski uvoz pnevmatik tretjega razreda izvajal pritisk na zniževanje cen ne le v tretjem razredu, ampak tudi v višjih razredih. Ločena analiza vzročne zveze na ravni posameznih razredov zato ni bila upravičena. Te trditve so bile zato zavrnjene.

(535) Po dokončnem razkritju so združenje CRIA, skupina GITI Group ter družbi Kumho in Shandong Yongsheng trdili, da zaradi omejene zamenljivosti in konkurenčnega prekrivanja med prvim in tretjim razredom ni vzročne zveze med kitajskim uvozom, ki ga pretežno sestavljajo pnevmatike tretjega razreda, in škodo, ki jo je utrpela industrija Unije, ki je svojo gospodarsko dejavnost osredotočila na prvi in drugi razred. V zvezi s tem je združenje CRIA poudarilo, da zanemarljivo prekrivanje s tretjim razredom nikakor ne zadostuje za izvajanje konkurenčnega pritiska na drugi razred, kaj šele na prvi razred. Skupina GITI Group je dodala tudi, da je glede na to, da analiza cen ni v skladu s členom 3(2) in (3) osnovne uredbe, tj. da ni bila izvedena na podlagi objektivne preiskave in pozitivnih dokazov, kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 522 zgoraj, omajana tudi celotna analiza vzročne zveze. Družba Shandong Yongsheng je poleg tega trdila, da dejstvo, da je lahko industrija Unije še vedno zviševala svoje cene in ostala dobičkonosna, kaže na njeno dobro stanje, in da je zato cenovni učinek kitajskega uvoza očitno precenjen.

(536) Trditve v zvezi z vidiki zamenljivosti, konkurence med razredi in analize cen je Komisija že podrobno ovrgla v oddelkih 4.3 in 4.7 zgoraj, zato so bili na tej podlagi zavrnjeni tudi argumenti, s katerimi se je izpodbijal neobstoj vzročne zveze med dampinškim kitajskim uvozom in škodo, ki jo je utrpela industrija Unije. Komisija je zato ohranila sklep o vzročni zvezi med kitajskim dampinškim uvozom in škodo, ki jo je utrpela industrija Unije.

5.2. **Učinki drugih dejavnikov**

5.2.1. *Uvoz iz tretjih držav*

(537) Obseg uvoza iz drugih tretjih držav se je v obravnavanem obdobju gibal na naslednji način:

Preglednica 17

Uvoz iz drugih tretjih držav (pnevmatike, v kosih)

Država		2021	2022	2023	Obdobje preiskave (2024)
Južna Koreja	Količina (v kosih)	13 763 494	16 571 153	14 635 104	19 365 770
	Indeks	*100*	*120*	*106*	*141*
	Tržni delež (v %)	4	5	5	6
	Povprečna cena	45,9	53,5	55,7	57,0
	Indeks	*100*	*117*	*121*	*124*

Država		2021	2022	2023	Obdobje preiskave (2024)
Turčija	Količina (v kosih)	11 677 022	12 866 097	11 644 406	11 475 348
	Indeks	*100*	*110*	*100*	*98*
	Tržni delež (v %)	4	4	4	3
	Povprečna cena	40,74	47,05	53,84	52,13
	Indeks	*100*	*116*	*132*	*128*
Srbija	Količina (v kosih)	8 129 672	8 656 664	8 295 019	9 956 224
	Indeks	*100*	*106*	*102*	*122*
	Tržni delež (v %)	3	3	3	3
	Povprečna cena	32,10	40,06	43,31	42,66
	Indeks	*100*	*125*	*135*	*133*
Preostali svet razen LRK	Količina (v kosih)	34 865 261	31 413 055	21 839 531	23 506 414
	Indeks	*100*	*90*	*63*	*67*
	Tržni delež (v %)	11	10	7	7
	Povprečna cena	47,62	54,52	62,12	61,46
	Indeks	*100*	*115*	*130*	*129*
Vse tretje države skupaj, razen LRK	Količina (v kosih)	68 435 449	69 506 969	56 414 060	64 303 756
	Indeks	*100*	*102*	*82*	*94*
	Tržni delež (v %)	22	22	18	19
	Povprečna cena	44,25	51,09	55,98	55,54
	Indeks	*100*	*115*	*127*	*126*

Vir: Eurostat.

(538) V obravnavanem obdobju je obseg kitajskega uvoza daleč presegal obseg uvoza iz katere koli druge države izvoznice. Dejansko je samo uvoz iz Kitajske od leta 2023 večji od uvoza iz vseh drugih držav skupaj.

(539) Celotni obseg uvoza iz vseh drugih držav razen Kitajske se je v obravnavanem obdobju zmanjšal za približno 4 milijone kosov, njegov tržni delež pa se je v obravnavanem obdobju zmanjšal z 22 % na 19 %. Komisija nima informacij o porazdelitvi uvoza iz drugih tretjih držav v Unijo po razredih, vendar je bila v vsakem primeru povprečna raven cen uvoza iz tretjih držav v celotnem obravnavanem obdobju precej nad povprečnimi cenami industrije Unije za pnevmatike tretjega in drugega razreda. Poleg tega je bila stopnja zvišanja cen izvoza iz tretjih držav v nasprotju z razvojem kitajskih cen približno v skladu s stopnjo zvišanja stroškov industrije Unije, zato ni bilo verjetno, da bi zniževala cene industrije Unije.

(540) Komisija je na podlagi navedenih podatkov sklenila, da uvoz iz tretjih držav, razen Kitajske, ni povzročil škode industriji Unije niti v smislu obsega niti v smislu cen.

5.3. **Izvozna učinkovitost industrije Unije**

(541) Obseg in povprečna cena izvoza proizvajalcev Unije sta se v obravnavanem obdobju gibala na naslednji način:

Preglednica 18

Izvozna učinkovitost proizvajalcev Unije (pnevmatike, v kosih)

	2021	2022	2023	Obdobje preiskave (2024)
Obseg izvoza (v kosih)	84 931 094	83 323 695	77 955 961	74 399 154
Indeks	*100*	*98*	*92*	*88*
Povprečna cena (v EUR/kos)	56,9	69,2	75,4	78,8
Indeks	*100*	*122*	*133*	*139*

Vir: Eurostat in preverjeni izpolnjeni vprašalniki vzorčenih proizvajalcev Unije.

(542) Po podatkih Eurostata se je obseg izvoza v obravnavanem obdobju zmanjšal za 12 %, tj. za približno 10 milijonov kosov. Ta upad je treba obravnavati v okviru splošnega zmanjšanja proizvodnje industrije Unije, ki je bilo dvakrat večje, tj. 20 milijonov pnevmatik. Vendar se je povprečna raven cen izvoza stalno zviševala v skladu z razvojem proizvodnih stroškov, in sicer sorazmerno bolj kot prodajna cena industrije Unije v Uniji. Glede na ta cenovni trend je Komisija sklenila, da izvozna dejavnost ne more zmanjšati vzročne zveze med dampinškim uvozom in ugotovljeno škodo.

5.4. **Zvišanje proizvodnih stroškov**

(543) Združenje CRIA, družba Deldo, skupina GITI Group, družba Guangzhou Jiachi Tire Co., Ltd. (v nadaljnjem besedilu: Jiachi) in družba Interpneu so trdili, da je morebitno poslabšanje gospodarskega položaja industrije Unije posledica splošnega zvišanja stroškov proizvodnje v Uniji, zlasti stroškov energije in dela ter nekaterih cen surovin, kot so sintetični kavčuk in industrijske saje, v zvezi s katerimi so morali proizvajalci Unije ruske dobavitelje nadomestiti z drugimi.

(544) Kot je že navedeno v oddelku 4.6.3.1 in preglednici 11, so se stroški proizvodnje na enoto v obravnavanem obdobju dejansko zvišali. Pomembno je, da je bilo v preiskavi ugotovljeno tudi, da industrija Unije zaradi agresivnega oviranja dviga cen s strani nizkocenovnega dampinškega kitajskega uvoza ni mogla zviševati svojih prodajnih cen v skladu s tem razvojem stroškov. V zvezi s tem je tudi zelo zgovorno dejstvo, da je, kot je razvidno iz preglednice 4 in pojasnjeno v uvodni izjavi 443, stopnja zvišanja cen kitajskega uvoza ostala nižja od stopnje zvišanja cen uvoza iz vseh drugih tretjih držav, tako posamično kot tudi skupaj (preglednica 17). To agresivno

oblikovanje cen je bilo glavni razlog, da industrija Unije svojih cen ni mogla prilagoditi zvišanju stroškov, kar je nato povzročilo zmanjšanje dobičkonosnosti. Zvišanje stroškov, kot je navedeno v uvodni izjavi 489, je bilo delno posledica višjih fiksnih stroškov, kot so amortizacija in splošni stroški na enoto, ki so nastali zaradi upada proizvodnje. To zmanjšanje obsega proizvodnje pa je bilo v veliki meri posledica dampinškega uvoza. V običajnih tržnih razmerah lahko gospodarski subjekti zvišanje stroškov običajno prenesejo naprej, ne da bi morali nositi breme višjih fiksnih stroškov, zlasti tistih stroškovnih elementov, ki niso specifični za zadevno industrijo (energija in delo) in enako vplivajo tudi na druge industrijske panoge ali sektorje.

(545) Zato je Komisija na podlagi navedenega sklenila, da čeprav je zvišanje proizvodnih stroškov morda prispevalo h gospodarskim težavam industrije Unije, pa ni zmanjšalo vzročne zveze med dampinškim kitajskim uvozom in nastalo škodo.

(546) Po dokončnem razkritju so združenje CRIA ter družbi Kumho in Shandong Yongsheng ponovili svojo trditev, da sta bila glavna vzroka za škodo naraščajoči stroški energije in inflacija. V zvezi s tem je družba Kumho trdila, da Komisija v svoji analizi stroškov ni obravnavala učinka energetske krize ter evropskih politik na področju energije in trajnostnosti. Po njenem mnenju Komisija poleg tega ni utemeljila svojih ugotovitev, da industrija Unije zvišanja stroškov ni mogla prenesti na svoje stranke zaradi oblikovanja cen kitajskih izvoznikov. Ker je bil upad dobičkonosnosti skladen z zvišanjem stroškov, je sklenila, da je škoda, ki se odraža v upadu dobičkonosnosti, posledica zvišanja stroškov. Družba Shandong Yongsheng je trdila tudi, da so višji stroški proizvodnje nedvomno škodovali industriji Unije.

(547) Komisija je menila, da so ti argumenti bodisi neutemeljeni bodisi ne vsebujejo dejanskih elementov, ki bi lahko omajali analizo in sklepe iz uvodnih izjav 544 in 545. Komisija je zlasti že potrdila, da je analizirala učinek zvišanja proizvodnih stroškov, ki je vključeval tudi učinek stroškov energije. Dejstvo, da je upad dobičkonosnosti sovpadal s zvišanjem stroškov, samo po sebi ne pomeni, da je bil posledica zvišanja stroškov ali da je zvišanje stroškov edini vzrok škode. Ta analiza je smiselna le v povezavi s cenovnimi trendi, iz katerih je jasno razvidno, da je bila v istem obdobju in v vseh razredih stopnja zvišanja prodajnih cen dosledno nižja od stopnje zvišanja stroškov, kar v bistvu odraža opredelitev oviranja dviga cen. V zvezi s tem je Komisija ugotovila, da je bilo zvišanje prodajnih cen, ki ga je dosegla industrija Unije, še skromnejše glede na inflacijski pritisk, na katerega se je sklicevalo združenje CRIA, kar še dodatno krepi trditev, da industrija Unije ne posluje v običajnih tržnih razmerah, temveč v razmerah oviranega dviga cen. Tudi razvoj cen na izvoznih trgih, kot je predstavljen v preglednici 18, podpira tako sklepanje. Na podlagi tega so bile te trditve zavrnjene.

5.5. **Samopovzročena škoda: naložbe in lastni uvoz iz LRK**

(548) Različne strani so trdile, da je morebitna škoda, ki jo je utrpela industrija Unije, posledica njenih poslovnih odločitev, zlasti visokih stroškov naložb in velikega obsega lastnega uvoza industrije Unije iz LRK.

(549) Združenje CRIA, družba Deldo, skupina GITI Group in družba Interpneu so trdili, da je morebitno zmanjšanje dobička industrije Unije posledica visokih stroškov naložb, namenjenih izboljšanju proizvodnje in avtomatizaciji v različnih obratih, osredotočenih na izdelke prvega razreda. Zainteresirane strani so navedle različne članke in obvestila glavnih proizvajalcev Unije o izvedenih ali načrtovanih naložbenih dejavnostih.

(550) Družbi Deldo in Interpneu sta poleg tega trdili, da je industrija Unije prispevala k lastni škodi s povečanjem uvoza zadevnega izdelka iz Kitajske v obravnavanem obdobju, pri čemer sta se sklicevali na Prilogo 10 k pritožbi, v kateri je navedeno 237-odstotno povečanje v obravnavanem obdobju.

(551) Kot je že pojasnjeno v oddelku 4.6.3.4 zgoraj, je po mnenju Komisije visoka raven naložb bolj posledica kot vzrok škode. Kot so pravilno poudarile same zainteresirane strani, so bile te naložbe potrebne za prilagoditev spremenjenim tržnim razmeram, in sicer vse večjemu dampinškemu kitajskemu uvozu. Industrija Unije ni imela druge možnosti, kot da poveča naložbe, namenjene izboljšanju učinkovitosti proizvodnje ter prilagoditvi portfelja izdelkov in proizvodnih obratov višjemu segmentu, na katerega pa je že negativno vplival nepošten kitajski uvoz. Poleg tega je bilo ugotovljeno, da so te trditve špekulativne in neutemeljene. Zainteresirane strani niso dokazale obstoja naložb, ki bi bile ekonomsko neupravičene. Trditev je bila zato zavrnjena.

(552) Kar zadeva trditev o povečanju uvoza zadevnega izdelka iz Kitajske s strani industrije Unije, je Komisija menila, da glede na splošno majhen obseg (manj kot 1 % celotnega obsega kitajskega uvoza v Unijo v obdobju preiskave) stopnja povečanja ni mogla imeti pomembnega vpliva. Zato je Komisija sklenila, da v dokumentaciji ni ničesar, kar bi kazalo na to, da bi obseg in/ali trend uvoza industrije Unije iz Kitajske povzročil kakršno koli škodo industriji Unije, kaj šele prekinil vzročno zvezo, ugotovljeno med dampinškim kitajskim uvozom in škodo, ki jo je utrpela industrija Unije.

(553) Združenje CRIA je po dokončnem razkritju ponovilo trditev, da so glavni vzrok za upad dobičkonosnosti velike naložbe. Po njegovem mnenju teh naložb glede na njihov časovni okvir (največje povečanje naložb se je zgodilo že leta 2022, ko je dobičkonosnost še vedno znašala 12,8 %) ni mogoče šteti za odzivni ukrep na kitajski uvoz. Dodalo je, da so bile naložbe namesto tega posledica strogih okoljskih zahtev, ki veljajo v Uniji. Družba Shandong Yongsheng se je strinjala, da je treba upad dobičkonosnosti v prvem razredu zaradi višjih stroškov amortizacije pripisati čezmernim naložbam, ne pa kitajskemu uvozu pnevmatik tretjega razreda. Družba Kumho in združenje CRIA sta trdila, da so škodo povzročile velike naložbe, ki so izhajale iz strateške poslovne odločitve industrije Unije, da bo dala prednost bolj dobičkonosnim segmentom (kot sta prvi in drugi razred), zato sta izpodbijala oceno Komisije, da je osredotočenost na višje razrede posledica kitajskega uvoza, in trdila, da gre namesto tega za namerno in ekonomsko utemeljeno poslovno odločitev. S tem stališčem se je strinjala tudi koalicija uvoznikov pnevmatik za osebne avtomobile in lahke tovornjake.

(554) Združenje CRIA je poleg tega trdilo, da Komisija ni upoštevala njegove prejšnje trditve, in sicer da je škoda dejansko posledica slabe kakovosti pnevmatik industrije Unije iz tretjega razreda. V podporo tej trditvi je predložilo seznam rezultatov preizkusov, iz katerih je razvidno, da številne blagovne znamke Unije niso prestale različnih preizkusov varnosti.

(555) Kar zadeva trditve o naložbah, je Komisija že v uvodnih izjavah 505 in 516 zgoraj pojasnila, da so bile naložbe izvedene v okviru zapiranja obratov ter zaradi potrebne reorganizacije in prilagoditve proizvodnje in da nič v njihovem časovnem okviru ali stopnji povečanja ne nasprotuje tej ugotovitvi, pri čemer je navedla, da so bile naložbe v nasprotju z izjavo združenja CRIA v vsakem primeru največje v obdobju preiskave. Poleg tega je preiskava pokazala, da so bile v nasprotju s trditvijo združenja CRIA naložbe na okoljskem področju pri vzorčenih proizvajalcih Unije v celotnem obravnavanem obdobju, kjer so bile te informacije na voljo, manjše od 6 %. Glede izjav v zvezi s tem, da je industrija Unije prostovoljno opustila tretji razred, je Komisija ugotovila, da te trditve niso le neutemeljene, temveč se tudi zdi, da v njih ni priznan temeljni razlog za ta premik, in sicer nevzdržne tržne razmere, ki jih je ustvaril dampinški kitajski uvoz. To je še toliko bolj presenetljivo, ker so te iste strani v istih stališčih priznale, da je kitajski uvoz pnevmatik tretjega razreda povzročil škodo industriji Unije.

(556) Kar zadeva trditev o slabi kakovosti pnevmatik industrije Unije tretjega razreda, preizkusi neustreznosti, na katere se je sklicevalo združenje CRIA, vključujejo tako blagovne znamke tretjega kot tudi drugega razreda, kar dodatno potrjuje dve zelo pomembni ugotovitvi. Prvič, da se vidiki kakovosti (ki se odražajo v rezultatih preizkusov) pri pnevmatikah tretjega in drugega razreda prekrivajo, in drugič, da tako pnevmatikam tretjega kot tudi drugega razreda konkurirajo visoko zmogljive kitajske alternative. Trditve združenja CRIA ter družb Kumho in Shandong Yongsheng so bile zato zavrnjene.

5.6. **Sklep o vzročni zvezi**

(557) Ugotovljena je bila resnična in bistvena vzročna zveza med škodo, ki jo je utrpela industrija Unije, in porastom obsega dampinškega uvoza iz Kitajske.

(558) Zaradi skupnega pritiska, ki se je v obravnavanem obdobju izvajal na obseg in cene industrije Unije z vse večjim obsegom nizkocenovnega uvoza iz Kitajske, industrija Unija ni mogla imeti koristi od rasti potrošnje v Uniji. Posledično so kitajski proizvajalci izvozniki pridobili tržni delež na račun industrije Unije. Poleg tega industrija Unije zaradi oviranja dviga cen ni mogla zvišati svojih cen v skladu z zvišanjem stroškov proizvodnje.

(559) Ocena nelojalnega nižanja prodajnih cen na ravni razredov je potrdila tudi zgornjo analizo. Povprečna kitajska uvozna cena je ostala nižja od povprečne prodajne cene industrije Unije v vseh razredih, tudi v tretjem razredu, kar potrjuje negativni pritisk na industrijo Unije.

(560) Komisija je opredelila učinke vseh znanih dejavnikov na položaj industrije Unije in jih ločila od škodljivih učinkov dampinškega uvoza. Ugotovljeno je bilo, da je vpliv drugih opredeljenih dejavnikov, in sicer uvoza iz drugih tretjih držav, izvozne učinkovitosti industrije Unije razvoja stroškov proizvodnje in naložb ter lastnega uvoza, na negativni razvoj industrije Unije, kot sta zmanjšanje proizvodnje, obsega prodaje in tržnega deleža ter upad dobičkonosnosti, zanemarljiv ali neobstoječ.

(561) Na podlagi navedenega je Komisija sklenila, da je dampinški uvoz iz LRK znatno škodoval industriji Unije in da drugi dejavniki, obravnavani posamično ali skupaj, niso zmanjšali vzročne zveze med dampinškim uvozom in znatno škodo.

6. **STOPNJA UKREPOV**

(562) Komisija je za določitev stopnje ukrepov preučila, ali bi dajatev, nižja od stopnje dampinga, zadostovala za odpravo škode, ki jo je dampinški uvoz povzročil industriji Unije.

6.1. **Stopnja škode**

(563) Škoda bi bila odpravljena, če bi industrija Unije lahko dosegla ciljni dobiček s prodajo po ciljni ceni v smislu člena 7(2c) in člena 7(2d) osnovne uredbe.

(564) Komisija je v skladu s členom 7(2c) osnovne uredbe pri določitvi ciljnega dobička upoštevala naslednje dejavnike: raven dobičkonosnosti pred povečanjem uvoza iz države v preiskavi, raven dobičkonosnosti, ki je potrebna za kritje vseh stroškov in naložb, raziskav in razvoja ter inovacij, ter raven dobičkonosnosti, ki se pričakuje v normalnih pogojih konkurence. Taka stopnja dobička ne bi smela biti nižja od 6 %.

(565) Komisija je kot prvi korak določila osnovni dobiček, ki pokriva celotne stroške v običajnih konkurenčnih pogojih. Ker ni bilo na voljo nobenih drugih podatkov, je Komisija ciljni dobiček določila na ravni stopnje dobička industrije Unije pri prodaji podobnega izdelka na trgu Unije v letu 2021, tj. v prvem letu obdobja preiskave. Čeprav je bil kitajski uvoz v tem letu že prisoten na trgu Unije, je bil njegov tržni delež (18 %) najmanjši v obravnavanem obdobju, njegova povprečna prodajna cena (27 EUR/pnevmatiko) pa je bila v podobnem razponu kot cena industrije Unije (v segmentu tretjega razreda 29 EUR/pnevmatiko). V tem letu je bila povprečna stopnja dobička določena pri 14,8 %, pri čemer je bila v prvem razredu 15,1-odstotna, v drugem 17,6-odstotna in v tretjem 9,4-odstotna.

(566) Skupina GITI Group je trdila, da leto 2021 ni ustrezno za ciljni dobiček glede na umetno visoko stopnjo dobička, doseženo zaradi omejitev gibanja na Kitajskem in motenj v pomorski trgovini. V podporo svoji trditvi se je sklicevala na različne protidampinške preiskave, v katerih je Komisija zavrnila uporabo ravni dobička za leto 2021 na podlagi teh premislekov, kot sta preiskavi v zvezi z vezanimi lesenimi ploščami iz lesa iglavcev in svečami ([182]).

([182]) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2025/2219 z dne 3. novembra 2025 o uvedbi začasne protidampinške dajatve na uvoz vezanih lesenih plošč iz lesa iglavcev s poreklom iz Federativne republike Brazilije (UL L, 2025/2219, 4.11.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/2219/oj), uvodna izjava 194 in Izvedbena uredba Komisije (EU) 2025/1732 z dne 13. avgusta 2025 o uvedbi začasne protidampinške dajatve na uvoz sveč vseh vrst in podobnih izdelkov s poreklom iz Ljudske republike Kitajske (UL L, 2025/1732, 14.8.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/1732/oj), uvodna izjava 321.

(567) Komisija je opozorila, da je izbira ustreznega ciljnega dobička rezultat analize za vsak primer posebej in je odvisna od parametrov, specifičnih za zadevno industrijo. Z drugimi besedami, sklepi, sprejeti v zvezi z ustreznimi leti za ciljni dobiček v eni preiskavi, ne izključujejo drugačne izbire, ki je v drugi preiskavi lahko ustreznejša. Še pomembneje je, da ta stran razen splošne izjave in sklicevanja na druge primere ni predložila nobenih dokazov ali konkretnih statističnih podatkov o razmerah na trgu v Uniji v zvezi z izdelkom v preiskavi, da bi utemeljila svojo trditev, da leto 2021 ni primerno za določitev ciljnega dobička. Kar zadeva uvoz zadevnega izdelka iz Kitajske, niti njegov obseg niti raven njegovih cen v letu 2021 nista pokazala posebnega padca ali zvišanja v primerjavi z leti pred obravnavanim obdobjem, tj. letom 2019 ali letom 2020, kar bi nakazovalo obstoj izjemnih tržnih razmer v korist industrije Unije v letu 2021. Obseg kitajskega uvoza je v letu 2019 znašal približno 57 milijonov pnevmatik (enak obseg kot v letu 2021), v letu 2020 pa 55 milijonov. Raven njegovih cen je v letu 2019 znašala 24,9 EUR/pnevmatiko, v letu 2020 pa 23,8 EUR/pnevmatiko. Ta trditev je bila zato zavrnjena.

(568) Po dokončnem razkritju sta skupina Hankook Group in družba Kumho trdili, da leto 2021 ne odraža normalnih pogojev konkurence na trgu in da je raven ciljnega dobička, uporabljena za drugi razred, nerazumno visoka. Kar zadeva leto 2021, so te strani trdile, da je bilo to leto okrevanja z močnim zagonom po omejitvah gibanja in mobilnosti, ki jih je povzročila pandemija COVID-19. Dodale so tudi, da je Komisija v pregledu zaradi izteka protidampinških ukrepov za uvoz nekaterih pnevmatik, ki se uporabljajo za avtobuse in tovornjake (v nadaljnjem besedilu: zadeva v zvezi s pnevmatikami za tovorna vozila in avtobuse ter radialnimi pnevmatikami) ([183]), sama ugotovila, da se je dobičkonosnost industrije Unije v letu 2021 izjemno izboljšala. Nadalje so trdile, da je bil dobiček v letu 2021 morda napihnjen, saj je bilo to leto zaznamovano s pomanjkanjem polprevodnikov, kar je negativno vplivalo na prodajo originalne opreme, zaradi česar se je morda povečal delež prodaje nadomestnih pnevmatik, ki je v povprečju bolj dobičkonosna. Da bi te strani dokazale izjemno naravo leta 2021, so se sklicevale na ustrezno Eurostatovo klasifikacijo NACE ([184]), v kateri so navedene precej skromnejše stopnje dobička, in sicer med 8 % in 10 %. Kar zadeva raven ciljnega dobička, ki jo je uporabila Komisija, so te strani trdile, da Komisija ni pojasnila, zakaj je raven dobička v drugem razredu višja kot v prvem razredu, in da je raven dobička v drugem razredu v vsakem primeru nerazumno visoka glede na stopnje dobička pred obrestmi in davki, ki sta jih v javno dostopnih računovodskih izkazih navedli družbi Michelin in Pirelli, vodilna proizvajalca pnevmatik v Uniji. Nazadnje so predlagale, da bi morala Komisija, ker v obdobju preiskave ni bilo nelojalnega nižanja prodajnih cen v drugem razredu, kot ciljni dobiček za drugi razred uporabiti dobiček, ki ga je industrija Unije ustvarila v navedenem obdobju, in sicer 13 %.

(569) Kar zadeva leto 2021, je Komisija menila, da trditev, da je to leto prineslo izjemno ali nadpovprečno dobičkonosnost za industrijo Unije, ni utemeljena. V letu 2021 je dejansko prišlo do okrevanja po rekordnih padcih med omejitvami gibanja in drugimi omejitvami zaradi pandemije COVID-19, vendar te strani niso predložile nobenih dokazov, ki bi kazali, da je to leto poleg normalizacije dejansko prineslo izjemno preseganje običajnih ravni. Podobno, v nasprotju z navedbami teh strani v zadevi v zvezi s pnevmatikami za tovorna vozila in avtobuse ter radialnimi pnevmatikami ni bilo ugotovljeno, da je bilo leto 2021 zaznamovano z izjemno ali nerazumno visokim dobičkom, temveč da se je dobiček v primerjavi z letom 2019 okrepil in da je bil najvišji v obravnavanem obdobju (2019–2023). Statistični podatki, predloženi na podlagi sektorja NACE, se niso šteli za boljši približek ciljnega dobička za to industrijo, saj so se nanašali na veliko širši sektor, ki vključuje tudi izvajalce protektiranja, ki sicer poslujejo z znatno nižjimi stopnjami dobička. Poleg tega ti statistični podatki na ravni NACE v letu 2020 niso pokazali upada dobičkonosnosti, kar je v nasprotju z argumentom teh strani. Ob tem je Komisija menila, da je trditev v zvezi s stanjem na trgu polprevodnikov in njegovim potencialnim vplivom na pnevmatike špekulativna in ni podprta z dokazi, kar zadeva domnevne posledice. V vsakem primeru pomanjkanje oskrbe s polprevodniki ne pomeni samodejno, da se je dobiček, ki ga je ustvarila industrija Unije, povečal. Res je, da je to pomanjkanje morda povzročilo velike izgube/zamude pri pogodbah o originalni opremi in s tem negativno vplivalo na splošno uspešnost industrije Unije. Povedano drugače, v dokumentaciji ni ničesar, kar bi nakazovalo, da je ta dogodek pozitivno vplival na povprečno dobičkonosnost industrije Unije. Kar zadeva trditve o ravni ciljnega dobička in zlasti dobička v drugem razredu, je Komisija ugotovila, da ta temelji na preverjenih podatkih vzorčenih proizvajalcev Unije in da je zato ni mogoče izpodbijati z zbirnimi rezultati o dobičku, objavljenimi v računovodskih izkazih nekaterih proizvajalcev Unije, ki verjetno zajemajo precej širši obseg izdelka in regionalno distribucijo. Poleg tega je Komisija zaradi celovitosti ugotovila, da so bili v finančnih rezultatih, ki so jih navedle te strani, dobički iz leta 2021 predstavljeni z izrazi, kot sta: „vrnitev v normalno stanje“ v primeru družbe Pirelli in „ponovna uskladitev z letom 2019“ v primeru družbe Michelin, kar je še dodatno v nasprotju s trditvijo, da je bilo leto 2021 za to industrijo izjemno. V zvezi z dejstvom, da je bila raven dobička v drugem razredu višja od ravni

([183]) Izvedbena uredba (EU) 2025/58, uvodni izjavi 357 in 358.
([184]) Proizvodnja in obnavljanje gumijastih plaščev in zračnic za vozila.

dobička v prvem razredu, je Komisija ugotovila, prvič, da bi za to, kot so priznale same strani, lahko obstajalo več utemeljenih ekonomskih razlogov (vključno z naborom izdelkov in originalno opremo v primerjavi s prodajo nadomestnih pnevmatik), in drugič, da to ni vplivalo na preiskavo, saj raven dobička v prvem razredu sploh ni bila uporabljena v izračunih škode zaradi neobstoja uvoza v tem razredu s strani vzorčenih proizvajalcev izvoznikov. Trditev, da je bila stopnja dobička v drugem razredu previsoka, ni utemeljena. Na podlagi vsega navedenega so bile te trditve o ciljnem dobičku zavrnjene.

(570) Eden od vzorčenih proizvajalcev Unije je predložil dokaze o tem, da bi bila raven njegovih naložb, raziskav in razvoja ter inovacij v obravnavanem obdobju v normalnih pogojih konkurence višja. Komisija je te informacije preverila in ugotovila, da je ta trditev utemeljena. Da bi se to odražalo v ciljnem dobičku, je Komisija izračunala razliko med izdatki za naložbe, raziskave in razvoj ter inovacije v normalnih pogojih konkurence, kot so jih navedli predstavniki industrije Unije in ki jih je preverila Komisija, in dejanskimi izdatki za naložbe, raziskave in razvoj ter inovacije v obravnavanem obdobju, Na podlagi tega se je stopnja ciljnega dobička za navedenega proizvajalca zvišala za [1 % do 2 %].

(571) Zato je ciljni dobiček, ki je bil določen v tej preiskavi in v skladu s členom 7(2c) osnovne uredbe, znašal med 9,4 % in [18,6 %–19,6 %].

(572) Na tej podlagi je Komisija neškodljivo ceno za podobni izdelek industrije Unije izračunala tako, da je za proizvodne stroške ([185]) vzorčenih proizvajalcev Unije v obdobju preiskave uporabila zgoraj navedene stopnje ciljnega dobička za posamezne razrede.

(573) Komisija je v skladu s členom 7(2d) osnovne uredbe v zadnjem koraku ocenila prihodnje stroške, ki izhajajo iz večstranskih okoljskih sporazumov in njihovih protokolov, katerih pogodbenica je Unija, ter iz konvencij MOD iz Priloge Ia in ki jih bo imela industrija Unije v obdobju izvajanja ukrepa na podlagi člena 11(2). Eden od vzorčenih proizvajalcev Unije je predložil preverljive informacije, ki temeljijo na evidencah in napovedih družbe ter na podlagi katerih so bili v skladu s členom 7(2d) osnovne uredbe ciljni ceni prišteti dodatni stroški izpolnjevanja obveznosti, povezani z nakupom pravic do emisije CO_2 [pod 0,5 EUR/pnevmatiko], kot je določeno v uvodni izjavi 572.

(574) Komisija je nato določila raven stopnje škode na podlagi primerjave med tehtano povprečno uvozno ceno vzorčenih sodelujočih proizvajalcev izvoznikov iz zadevne države, kot je bila ugotovljena za izračune nelojalnega nižanja prodajnih cen, in tehtano povprečno neškodljivo ceno podobnega izdelka, ki so ga vzorčeni proizvajalci Unije v obdobju preiskave prodajali na trgu Unije. Morebitna razlika, ki je izhajala iz te primerjave, je bila izražena kot odstotek tehtane povprečne uvozne vrednosti CIF.

(575) Po dokončnem razkritju je pritožnik zahteval, da se pri izračunu ciljne cene uporabijo celotni proizvodni stroški, vključno s celotnimi PSU-stroški (brez prevoza), nastalimi na ravni povezanih prodajnih subjektov pri prodaji na trgu Unije. Po njegovem mnenju je to upravičeno, ker je ciljna cena namenjena določitvi cene, pri kateri škoda preneha nastajati, in bi zato morala zajemati vse stroške, povezane s proizvodnjo in prodajo podobnega izdelka. V nasprotnem primeru bi bila ciljna cena podcenjena, s tem pa tudi stopnja škode, na ravni katere so bile določene dajatve za skupino Hankook Group. Pritožnik je dodal, da bi morala Komisija alternativno prilagoditi raven ciljnega dobička od leta 2021 glede na znižane stroške, ki so bili vključeni v ciljno ceno, tj. enak znesek dobička bi ustrezal višji stopnji. Nazadnje je trdil tudi, da je treba izračun škode spremeniti v delu, v katerem je bila pri nekaterih transakcijah dejanska prodajna cena višja od ciljne cene.

([185]) Vključno z zneskom PSU-stroškov v proizvodnem obratu in/ali njegovem povezanem sedežu, odvisno od tega, kje so nastali.

(576) Družba Shandong Yongsheng je Komisijo pozvala, naj izračun škode ponovno preveri, saj so rekonstruirani proizvodni stroški, ki temeljijo na razkritih izračunih ter povprečnih prodajnih cenah in ciljnem dobičku za tretji razred, pokazali rezultat, ki ni skladen z ugotovitvijo Komisije. Poleg tega sta družba Shandong Yongsheng in združenje CRIA Komisijo pozvala, naj iz izračuna škode izloči kontrolne številke izdelka z nereprezentativnimi ali negativnimi količinami. Družba Shandong Yongsheng je poleg tega opozorila na zelo nizko stopnjo ujemanja med svojo prodajo in prodajo industrije Unije (le 157 kontrolnih številk izdelka od 500 kontrolnih številk izdelka, ki jih prodaja družba Shandong Yongsheng) ter Komisijo pozvala, naj ujemanje razširi z uporabo najbližjih primerljivih kontrolnih številk izdelka, da bi se dosegel pravičnejši izid. Te trditve je ponovila po dodatnem dokončnem razkritju.

(577) Kar zadeva vključitev celotnih PSU-stroškov (brez prevoza), nastalih na ravni povezanih prodajnih subjektov pri prodaji na trgu Unije, je Komisija ugotovila, da se, kadar se člen 2(9) osnovne uredbe po analogiji uporablja za določitev izvozne cene, ta cena konstruira na meji Unije tako, da se k uvozni ceni CIF prištejejo carinske dajatve in stroški po uvozu ter odštejejo PSU-stroški povezanega uvoznika in njegov hipotetični dobiček. Tako konstruirana izvozna cena se zato določi na meji Unije, kar je raven, ki je funkcionalno enakovredna ceni franko tovarna proizvajalca Unije, ki prodaja neposredno svojemu prvemu neodvisnemu kupcu. Ker morata biti oba elementa primerjave postavljena na enako raven trgovanja, je treba tudi ciljno ceno industrije Unije določiti na podlagi franko tovarna in, kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 572, vanjo vključiti znesek PSU-stroškov v proizvodnem obratu in/ali z njim povezanem sedežu. V skladu s tem ni podlage za dodajanje PSU-stroškov povezanih trgovcev na strani industrije Unije pri določanju te ciljne cene, saj bi to referenčno ceno industrije Unije potisnilo na raven trgovanja, ki bi bila nižje od meje Unije, to pa bi ustvarilo asimetrijo s konstruirano izvozno ceno. Ta trditev je bila zato zavrnjena.

(578) Kar zadeva predlog za prilagoditev ciljnega dobička, je Komisija ugotovila, da je ciljni dobiček hipotetična stopnja, ki je reprezentativna za industrijo kot celoto in jo podpirajo dokazi, pridobljeni v preiskavi. Šteje se, da je okvirna za celotno industrijo Unije. Podobno je ciljna cena konstruirana na ravni industrije, njen namen pa je zaščititi industrijo Unije kot celoto. Komisija je zato menila, da te hipotetične cene ni upravičeno prilagoditi navzgor, da bi se ujemala z dejanskimi cenami posameznih vzorčenih proizvajalcev, ki so v danem letu pri specifičnih transakcijah morda dosegli cene nad takim povprečjem industrije (iz razlogov, kot so edinstven nabor izdelkov, izjemni pogodbeni pogoji ali posebne tržne razmere).

(579) Kar zadeva trditev družbe Shandong Yongsheng o izračunih, je Komisija potrdila, da so bili ti ponovno preverjeni in potrjeni. V zvezi s kontrolnimi številkami izdelka z nereprezentativnimi količinami je ugotovila, da odražajo dejanske prodajne transakcije industrije Unije v obdobju preiskave in so v cenovnem razponu podobnih kontrolnih številk izdelka. Podobno so se tudi negativne količine (morebitni dobropisi ali vračila) štele za veljavne transakcije in so bile pobotane na ravni kontrolne številke izdelka, družbe ali industrije Unije. Nazadnje je Komisija ugotovila tudi, da je delež ujemajočih se kontrolnih številk izdelka dosegel približno 70 % obsega in vrednosti prodaje družbe Shandong Yongsheng, zato se je štel za dovolj velikega. Na podlagi navedenega so bile trditve družbe Shandong Yongsheng in združenja CRIA zavrnjene.

(580) Stopnja odprave škode za „druge sodelujoče družbe“ in „ves drug uvoz s poreklom iz zadevne države“ je opredeljena enako kot stopnja dampinga za te družbe (glej uvodni izjavi 400 in 401).

(581) Kot je opisano v uvodnih izjavah 391, 392, 453, 454 in 455, so bili cena CIF kitajskih proizvajalcev izvoznikov ter podatki družb T in G popravljeni, pri čemer so bile stopnje škode spremenjene za skupino Hankook Group, družbo Shandong Yongsheng, „druge sodelujoče družbe“ in „ves drug uvoz s poreklom iz zadevne države“, kot je prikazano v spodnji preglednici:

Družba	Dokončna stopnja dampinga (v %)	Dokončna stopnja nelojalnega nižanja ciljnih cen (v %)
Skupina Hankook Group: — 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
Druge sodelujoče družbe	24,4	40,0
Ves drug uvoz s poreklom iz zadevne države	45,3	92,5

(582) V tej zadevi so pritožniki trdili, da obstaja izkrivljanje na trgu surovin v smislu člena 7(2a) osnovne uredbe. Komisija je torej, da bi ocenila ustrezno stopnjo ukrepov, najprej določila znesek dajatve, ki je potreben za odpravo škode, povzročene industriji Unije, če ni izkrivljanja iz člena 7(2a) osnovne uredbe. Nato je preučila, ali bi bila stopnja dampinga vzorčenih proizvajalcev izvoznikov višja od stopnje škode.

6.2. **Preučitev stopnje, ki bi bila ustrezna za odpravo škode, povzročene industriji Unije**

(583) Ker je bilo ugotovljeno, da je bilo pri družbi Shandong Yongsheng nelojalno nižanje ciljnih cen višje od dampinga, je analiza izkrivljanja na trgu surovin postala brezpredmetna, saj protidampinška dajatev, ki jo je treba naložiti, ne sme biti višja od stopnje dampinga, določene za tega proizvajalca izvoznika.

(584) Ker pa je bila v primeru skupine Hankook Group stopnja dampinga višja od stopnje nelojalnega nižanja ciljnih cen, je Komisija v skladu s členom 7(2a) osnovne uredbe ocenila, ali v zvezi z zadevnim izdelkom obstaja izkrivljanje na trgu surovin.

Izkrivljanje na trgu surovin

(585) Pritožnik je v pritožbi predložil zadostne dokaze, da v zvezi z zadevnim izdelkom na Kitajskem obstaja izkrivljanje na trgu surovin v smislu člena 7(2a) osnovne uredbe. Glede na dokaze v pritožbi za sintetični kavčuk, industrijske saje in jeklene korde, pri čemer vsak od njih predstavlja vsaj 17 % stroškov proizvodnje za izdelek v preiskavi, v LRK velja nevračljiv izvozni DDV.

(586) Kot je bilo napovedano v obvestilu o začetku, je zato Komisija v skladu s členom 7(2a) osnovne uredbe preučila domnevno izkrivljanje in morebitna druga izkrivljanja na Kitajskem iz navedenega člena.

(587) Komisija je najprej za vsakega od vzorčenih proizvajalcev izvoznikov opredelila glavne surovine, uporabljene pri proizvodnji zadevnega izdelka. Kot glavne surovine so se upoštevale tiste surovine, ki predvidoma predstavljajo vsaj 17 % stroškov proizvodnje zadevnega izdelka.

(588) Vendar je bilo v preiskavi ugotovljeno, da nobena od teh surovin ne predstavlja 17 % ali več stroškov proizvodnje skupine Hankook Group. To je bilo storjeno v skladu z osnovno uredbo na podlagi neizkrivljenih cen surovin, kot so določene v oddelku 3.2.5.1. Zato pogoj iz člena 7(2a) osnovne uredbe ni bil izpolnjen, dokončni protidampinški ukrepi pa so bili določeni v skladu s pravilom nižje dajatve iz člena 7(2) osnovne uredbe.

7. **INTERES UNIJE**

(589) Ker se je Komisija odločila uporabiti člen 7(2) osnovne uredbe, je v skladu s členom 21 osnovne uredbe preučila, ali bi lahko kljub ugotovitvi škodljivega dampinga nedvoumno sklenila, da sprejetje ukrepov v tem primeru ni v interesu Unije. Določitev interesa Unije je temeljila na preučitvi najrazličnejših zadevnih interesov, vključno z interesi industrije Unije, uvoznikov, trgovcev na debelo in drobno, uporabnikov in potrošnikov.

7.1. **Interes industrije Unije**

(590) V preiskavi so sodelovali proizvajalci Unije, ki predstavljajo veliko večino obsega proizvodnje Unije.

(591) Preiskava je pokazala, da je industrija Unije utrpela znatno škodo in da ni mogla niti izkoristiti rastočega domačega trga niti ni mogla zvišanja stroškov v celoti prenesti na svoje stranke, zato so se stopnje njenega dobička znižale.

(592) Če bodo ukrepi uvedeni, bodo industriji Unije verjetno omogočili, da ponovno pridobi del izgubljenega obsega prodaje in tržnega deleža. Poleg tega bi dajatve, s katerimi bi se odpravil nepošten pritisk na cene, ki ga izvaja dampinški kitajski uvoz, industriji Unije omogočile, da svoje prodajne cene zviša v skladu z razvojem stroškov in tako izboljša svoj finančni položaj.

(593) Če ukrepi ne bodo uvedeni, je glede na agresivno oblikovanje cen kitajskih proizvajalcev izvoznikov zelo verjetno, da se bo obseg dampinškega uvoza povečal in na industrijo Unije izvajal nadaljnji pritisk na zniževanje cen. To bi povzročilo nadaljnje zmanjšanje obsega prodaje in dobičkonosnosti.

(594) Na podlagi navedenega je Komisija sklenila, da je uvedba ukrepov nedvomno v interesu industrije Unije.

7.2. **Interes nepovezanih uvoznikov in uporabnikov**

(595) Vprašalnik za vzorčenje so izpolnili štirje nepovezani uvozniki. Ti so predstavljali [10 %–15 %] celotnega uvoza iz LRK v obdobju preiskave. Kot je že navedeno v oddelku 1.6, ni nobeden od vzorčenih uvoznikov predložil izpolnjenega vprašalnika.

(596) Nobeden od uporabnikov ali združenj uporabnikov ni predložil izpolnjenega vprašalnika ali pisnih stališč o vprašanjih, povezanih z interesom Unije.

(597) V svojih stališčih sta družbi Deldo in Interpneu, ki sta veliki uvoznici, nasprotovali uvedbi ukrepov in trdili, da bi dajatve povzročile pomanjkanje dobave, zlasti v tretjem razredu. Po njunih trditvah bi ta vrzel v dobavi škodovala podjetjem (in sicer proizvajalcem avtomobilov, saj bi dodatno zvišala cene avtomobilov) in potrošnikom, ki bi posledično odložili zamenjavo pnevmatik, kar bi povzročilo vprašanja varnosti v cestnem prometu in okoljska vprašanja. Trdili sta tudi, da bi dajatve privedle do nadaljnje koncentracije na trgu, ki je že predmet preiskave zaradi nekonkurenčnega ravnanja.

(598) Drugi zainteresirani strani, in sicer združenje CRIA in skupina Hankook Group, so ponovile nekatere od teh trditev. Trdila sta zlasti, da bi dajatve zmanjšale učinkovitost trga in konkurenco ter povzročile pomanjkanje dobave v segmentu cenovno ugodnih pnevmatik, kar bi nesorazmerno prizadelo cenovno občutljivejše stranke.

(599) Poleg tega so številne strani trdile, da je uvedba ukrepov za nekatere specifične vrste izdelka v nasprotju z interesom Unije, saj jih industrija Unije ne proizvaja oziroma jih ne proizvaja v zadostnih količinah. To se je nanašalo zlasti na zasilne pnevmatike (družba 4M Pro&Invest, združenje CRIA, družba Hyundai in skupina Hankook Group) in pnevmatike za nepogonske osi(družba 4M Pro&Invest, združenje CRIA in družba Otto Just), pnevmatike z belo bočnico (družba Vannetukku) in različne druge nišne pnevmatike, kot so terenske pnevmatike, diagonalne pnevmatike, pnevmatike za starodobnike, posebne blagovne znamke za starodobnike, pnevmatike za nepogonske osi za visoke hitrosti in dirkalne polgladke pnevmatike, ki se uporabljajo za driftanje v športnem avtomobilizmu (družba B.I.S. Srl, skupina Baltityre Group ter družbe Bronson Wheels AB, Edison, Gummistrada B.V, Maxxis Hellas, Pneurama Lda in VA-PA Toute Oy).

(600) Komisija je večino teh trditev štela za precej splošne in neutemeljene. Zlasti v dokumentaciji ni bilo ničesar, kar bi utemeljevalo trditev, da proizvajalci avtomobilov, če bi svoje pnevmatike še naprej uvažali iz LRK, rahlega zvišanja cen svojega končnega izdelka (avtomobilov) ne bi mogli prenesti na svoje stranke. Podobno so trditve o odloženih zamenjavah pnevmatik zaradi višjih cen zelo špekulativne in, glede na stroge regulativne zahteve in preverjanja, ki se izvajajo v zvezi s tem, niso potrjene. Nazadnje, Komisija je v zvezi s trditvami o koncentraciji trga ugotovila, da na trgu Unije trenutno deluje vsaj deset znanih proizvajalcev Unije, strani pa nikakor niso predložile nobenih dokazov, da bi dajatve privedle do nadaljnje koncentracije. Podobno ima tekoča preiskava, na katero se sklicujejo strani, drugačen obseg tako v smislu časovnega okvira kot tudi obsega izdelka in nikakor ni privedla do nobenih konkretnih ugotovitev, ki bi utemeljevale trditev, da so protidampinške dajatve v nasprotju z interesom Unije.

(601) Kar zadeva trditev o pomanjkanju dobave, ta v preiskavi ni bila potrjena. Prvič, industrija Unije pnevmatike tretjega razreda proizvaja v znatnih količinah in lahko poveča obseg svoje proizvodnje. Čeprav je industrija Unije v zadnjih letih izgubila obseg prodaje v tem razredu zaradi nelojalne konkurence, ki jo predstavljajo nevzdržno nizke cene, ki jih ponujajo kitajski proizvajalci izvozniki, to ne pomeni, da po normalizaciji cen ne bi mogla ali želela povečati svoje proizvodnje in prodaje izdelkov tretjega razreda. Enako velja za bolj specifične vrste izdelka iz uvodne izjave 599. Komisija je ugotovila, da industrija Unije dejansko proizvaja večino teh specifičnih pnevmatik, kot so zasilne pnevmatike, pnevmatike za nepogonske osi, pnevmatike z belo bočnico, diagonalne pnevmatike in profesionalne terenske pnevmatike. Čeprav je mogoče, da je bila industrija Unije pri nekaterih vrstah izdelkov izrinjena zaradi nizkocenovnega uvoza iz Kitajske, nobena od strani ni predložila utemeljene trditve, da industrija Unije, ki jo sestavlja več kot 70 obratov in več kot 20 centrov za raziskave in razvoj po vsej Evropi, ne bi bila sposobna proizvajati nobene od teh specializiranih pnevmatik. Poleg tega so na voljo številni alternativni viri dobave, kot je razvidno iz oddelka 5.2.1 o uvozu iz tretjih držav.

(602) Po dokončnem razkritju so številne strani izrazile nestrinjanje z ugotovitvami o interesu Unije.

(603) Družba Hyundai je trdila, da industrija Unije ni zainteresirana za proizvodnjo zasilnih rezervnih pnevmatik. Trdila je, da tega segmenta, čeprav je majhen, ne bi smeli prezreti, zlasti glede na vzporedno protisubvencijsko preiskavo, ki bi lahko dodatno zvišala raven dajatev, in pozvala k uravnoteženi oceni. Po njenem mnenju je ugotovitev, da proizvajalci avtomobilov lahko prenesejo zvišanja cen, ki so posledica dajatev, nedopustna, saj ni ustrezno upoštevala interesov državljanov Unije. Menila je tudi, da razpoložljivost alternativnih virov dobave ni pomembna za interes Unije, saj ne podpira industrije Unije.

(604) Družba Otto Just je ponovila, da bi dajatve na pnevmatike za nepogonske osi povzročile pomanjkanje dobave, saj jih industrija Unije ne proizvaja v zadostnih količinah in v skladu z zahtevanimi specifikacijami.

(605) Koalicija uvoznikov pnevmatik za osebne avtomobile in lahke tovornjake je ponovila, da glede na svoje obsežno poznavanje trga industrija Unije ni zainteresirana za segment tretjega razreda, iz katerega se je namerno umaknila, da bi se osredotočila na dobičkonosnejše izdelke. Ta zainteresirana stran je trdila tudi, da za pnevmatike tretjega razreda ni alternativnih virov zunaj Kitajske, ki bi bili primerljivi po obsegu in ceni. Po njenem mnenju bi dajatve zato neposredno zvišale cene, kar bi najbolj prizadelo kupce, ki so najbolj občutljivi na ceno. Poleg tega, tudi če bi dajatve lahko povzročile določeno preusmeritev trgovine zaradi povečane prodaje v Unijo iz Tajske, Vietnama ali Kambodže, to industriji Unije ne bi pomagalo. Nazadnje, koalicija uvoznikov pnevmatik za osebne avtomobile in lahke tovornjake je poudarila, da njena stališča uživajo široko podporo, izraženo v skupnem pismu, ki ga je podpisalo več kot 100 neodvisnih trgovcev na debelo in distributerjev pnevmatik.

(606) Družba Mileage Tyres, uvoznica, je izrazila podobne pomisleke in navedla, da bi dajatve z zvišanjem cene cenovno ugodnih pnevmatik in pnevmatik srednjega cenovnega razreda neposredno vplivale na potrošnike, zlasti gospodinjstva z nižjimi dohodki. Ti dodatni stroški bi lahko upočasnili zamenjavo pnevmatik, kar bi lahko imelo posledice za varnost v cestnem prometu. Po navedbah družbe Mileage Tyres imajo dobavitelji zunaj Kitajske omejeno proizvodno zmogljivost, pri čemer so njihovi dobavni roki daljši, stroški pa višji. Ti ukrepi bi neupravičeno prizadeli trgovce, zlasti manjše avtomehanične delavnice in trgovce na drobno, ki že zdaj poslujejo z majhnimi maržami. Nazadnje je družba Mileage Tyres dodala, da bi dajatve znatno zmanjšale razliko v ceni med cenovno ugodnimi pnevmatikami in pnevmatikami srednjega cenovnega razreda, kar bi zmanjšalo izbiro potrošnikov in spremenilo povpraševanje, to pa bi lahko povzročilo težave z dobavo.

(607) Družba Kumho je trdila, da ugotovitev Komisije, da bodo dajatve industriji Unije omogočile zvišanje cen v skladu s stroški, ni utemeljena. Menila je tudi, da Komisija ni ustrezno upoštevala interesa potrošnikov in avtomobilske industrije, ki se soočala z gospodarskimi težavami, med drugim zaradi zvišanja stroškov, vse strožjega regulativnega okolja EU in upada prodaje, tudi zaradi konkurence kitajskih proizvajalcev. Nazadnje je navedla, da bi ukrepi omejili konkurenco in učinkovitost na trgu Unije.

(608) Komisija je menila, da glede na oviranje dviga cen obstaja legitimno pričakovanje, da bodo dajatve prispevale k zmožnosti industrije Unije, da svoje cene zviša v skladu s svojimi stroški. Zvišanje cen lahko negativno vpliva na potrošnike. Vendar je ohranitev zmožnosti industrije Unije, da ponudi široko paleto izdelkov, navsezadnje tudi v interesu potrošnikov. Enako velja za proizvajalce avtomobilov. Kljub utemeljenim težavam, ki sta jih izpostavili družbi Kumho in Hyundai, zaradi nesodelovanja uporabnikov in nepreverjenih podatkov v dokumentaciji ni bilo ničesar, kar bi podpiralo sklep, da proizvajalci avtomobilov dejansko ne bi mogli prenesti tega majhnega zvišanja stroškov. Cilj ukrepov je ponovno vzpostaviti poštene pogoje na trgu Unije, trditev, da bi omejili konkurenco ali učinkovitost, pa je popolnoma neutemeljena. Podobno trditve o pomanjkanju dobave specifičnih pnevmatik (pnevmatik za nepogonske osi ali zasilnih rezervnih pnevmatik) ali celotnega segmenta pnevmatik tretjega razreda zaradi namerne odločitve industrije Unije, da trajno opusti proizvodnjo navedenih izdelkov, niso utemeljene. Poleg tega se zdi, da te trditve v celoti zanikajo glavni temeljni razlog za preusmeritev industrije Unije v pnevmatike višjih cenovnih razredov, in sicer nevzdržne tržne razmere, ki jih je ustvaril dampinški kitajski uvoz v segmentu pnevmatik tretjega razreda. Neutemeljene so bile tudi trditve o domnevnih omejitvah alternativnih dobav iz tretjih držav. V zvezi s tem mora Komisija poudariti, da mora v protidampinški preiskavi oceniti kakovost in utemeljitev predloženih dokazov, ponavljanje trditev ali celo široka podpora sama po sebi pa se ne šteje za dokaz ali utemeljitev trditve, zlasti če izpolnjenega vprašalnika ni predložil noben reprezentativni uvoznik/uporabnik. Zato je sklenila, da pripombe glede dokončnega razkritja niso vsebinsko izpodbijale njenih ugotovitev, zato je ohranila svojo oceno, kot je pojasnjeno v uvodnih izjavah 600 in 601.

7.3. **Sklep o interesu Unije**

(609) Na podlagi navedenega je Komisija sklenila, da v tej fazi preiskave ni utemeljenih razlogov, zaradi katerih uvedba ukrepov za uvoz pnevmatik za osebne avtomobile in lahke tovornjake s poreklom iz LRK ne bi bila v interesu Unije.

8. **DOKONČNI PROTIDAMPINŠKI UKREPI**

(610) Glede na sklepe Komisije o dampingu, škodi, vzročni zvezi, stopnji ukrepov in interesu Unije bi bilo treba uvesti dokončne protidampinške ukrepe, da se prepreči, da bi dampinški uvoz še naprej povzročal škodo industriji Unije.

(611) Za uvoz pnevmatik za osebne avtomobile in lahke tovornjake s poreklom iz Ljudske republike Kitajske bi bilo treba uvesti dokončne protidampinške ukrepe v skladu s pravilom nižje dajatve iz člena 7(2) osnovne uredbe. Komisija je stopnje škode in stopnje dampinga primerjala v oddelku 6 zgoraj. Višina dajatev je bila določena na nižji od obeh stopenj dampinga in škode.

(612) Na podlagi navedenega bi morale biti stopnje dokončne protidampinške dajatve, izražene kot cena CIF meja Unije brez plačane carine, naslednje:

Družba	Dokončna protidampinška dajatev (v %)
Skupina Hankook Group: — 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
Druge sodelujoče družbe	24,4
Ves drug uvoz s poreklom iz zadevne države	45,3

(613) Po dokončnem razkritju je družba Kumho trdila, da bi bile minimalne uvozne cene najustreznejša oblika ukrepov.

(614) Skupini GITI Group in Hankook Group, družba Kumho in koalicija uvoznikov pnevmatik za osebne avtomobile in lahke tovornjake so trdile, da bi morali ukrepi imeti obliko fiksne dajatve. Te strani so trdile, da dajatve *ad valorem* na segmentiranem trgu, kot je trg pnevmatik, niso primerne, saj bolj vplivajo na dražje izdelke in bi zato verjetno ohranile ali celo okrepile spodbudo za usmerjanje prodaje v najcenejši segment (tretji razred), ki je že tako najbolj prizadet zaradi uvoza iz Kitajske. Trdile so, da so bile na podlagi enakega premisleka tudi v zadevi v zvezi s pnevmatikami za tovorna vozila in avtobuse ter radialnimi pnevmatikami uvedene fiksne dajatve. Skupina GITI Group je poleg tega poudarila, da je oblika ukrepov sestavni del njihovega popravljalnega učinka. Ker cenovni pritiski med razredi niso enaki in so največji v tretjem razredu, dajatve *ad valorem*, ki bolj vplivajo na višje cenovne razrede in najmanj na tretji razred, zato niso ustrezne. Skupina Hankook Group, družba Kumho in koalicija uvoznikov pnevmatik za osebne avtomobile in lahke tovornjake so dodale še, da se zaradi sedanjih inflacijskih trendov in verjetnega zvišanja stroškov surovin že zvišujejo cene pnevmatik, ki bi se v primeru dajatev *ad valorem* še dodatno in neupravičeno zvišale. Nazadnje, skupini GITI Group in Hankook Group ter družba Kumho so poleg tega trdile, da je verjetneje, da fiksne dajatve ščitijo pred praksami absorpcije cen.

(615) Pritožnik je po drugi strani vztrajal, da bi bilo treba popravljalni učinek dajatev ohraniti ves čas njihovega trajanja, fiksne dajatve pa bi se verjetno hitro znižale zaradi nedavnih inflacijskih teženj in zvišanj cen surovin, kot je razvidno iz zadeve v zvezi z zrnato usmerjenimi ploščato valjanimi izdelki iz silicijevega jekla za elektroplочevine ([186]), v kateri je bilo treba začeti preiskavo za uvedbo zaščitnih ukrepov, potem ko se je popravljalni učinek dajatev v obliki minimalne uvozne cene izčrpal. Zato je Komisijo pozval, naj fiksne dajatve sprejme le pod pogojem, (a) da se te samodejno zamenjajo z dajatvami *ad valorem*, kadar koli postanejo nižje od njih, in (b) da se dajatve lahko pretvorijo v dajatve *ad valorem* na zahtevo proizvajalcev Unije, ki predstavljajo več kot 25 % proizvodnje Unije.

(616) Komisija je menila, da bi bilo treba v sedanjih okoliščinah zadeve, ki vključuje širok nabor izdelkov po različnih cenah, uvesti minimalne uvozne cene za številne kategorije, zaradi česar izvajanje in izvršljivost takega ukrepa ne bi bila izvedljiva. Poleg tega bi dejstvo, da se znaten delež prodaje izvaja prek povezanih trgovcev, zaradi morebitnih navzkrižnih kompenzacij dodatno otežilo ustrezno izvrševanje take oblike ukrepa. Ta trditev je bila zato zavrnjena.

(617) Čeprav imajo lahko fiksne dajatve močnejši korektivni učinek na cenejše pnevmatike, ki predstavljajo večino sedanjega kitajskega izvoza v Unijo v tretjem razredu, je Komisija ugotovila, da ugotovljena škoda ni omejena na tretji razred. Poleg tega bi fiksne dajatve zagotovile sorazmerno nižjo raven zaščite pred izdelki z večjim premerom platišča ali težjimi izdelki (pnevmatike za lahke tovornjake) ne glede na njihovo razvrstitev v razrede, brez vsakršne resnične ekonomske utemeljitve. Glede zadeve v zvezi s pnevmatikami za tovorna vozila in avtobuse ter radialnimi

([186]) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2015/1953 z dne 29. oktobra 2015 o uvedbi dokončne protidampinške dajatve na uvoz nekaterih zrnato usmerjenih ploščato valjanih izdelkov iz silicijevega jekla za elektroplочevine s poreklom iz Ljudske republike Kitajske, Japonske, Republike Koreje, Ruske federacije in Združenih držav Amerike (UL L 284, 30.10.2015, str. 109, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/1953/oj).

pnevmatikami je bila izbira fiksnih dajatev kljub podobnostim prav tako utemeljena s posebnimi interesi izvajalcev protektiranja, ki v tej zadevi niso prisotni. Komisija je ugotovila tudi, da nekateri argumenti v podporo fiksnim dajatvam (večji zaščitni učinek na pnevmatike tretjega razreda) dejansko stopnjujejo pomisleke, ki so jih iste strani izrazile v zvezi z interesom Unije, in sicer domnevno pomanjkanje dobave pnevmatik tretjega razreda zaradi uvedbe ukrepov, kot je opisano v uvodnih izjavah 605 in 606. Poleg tega, tudi če bi fiksne dajatve manj verjetno spodbujale absorpcijske prakse, jih same po sebi ne izključujejo, hkrati pa je popravljalni učinek fiksnih dajatev nedvomno bolj dovzeten za oslabitev zaradi inflacijskih trendov in zvišanja proizvodnih stroškov, na kar so se prav tako sklicevale te strani. Predlogi pritožnika o fiksnih dajatvah, ki bi jih bilo mogoče pod določenimi pogoji zamenjati ali jih pretvoriti v dajatve *ad valorem*, so se šteli za nepraktične. Zato je Komisija na podlagi vsega zgoraj navedenega menila, da ni utemeljenih razlogov za spremembo oblike predlaganih dajatev.

(618) Stopnje protidampinške dajatve za posamezne družbe iz te uredbe so bile določene na podlagi ugotovitev te preiskave. Zato odražajo stanje v zvezi s temi družbami, ugotovljeno v tej preiskavi. Te stopnje dajatev veljajo izključno za uvoz zadevnega izdelka, ki ima poreklo v zadevni državi in so ga proizvedli poimensko navedeni pravni subjekti. Za uvoz zadevnega izdelka, ki ga proizvaja katera koli druga družba, ki ni posebej navedena v izvedbenem delu te uredbe, vključno s subjekti, povezanimi z izrecno navedenimi družbami, bi morala veljati stopnja dajatve, ki se uporablja za „ves drug uvoz s poreklom iz zadevne države“. Zanje se ne bi smela uporabljati nobena individualna stopnja protidampinške dajatve.

(619) Družba lahko zahteva uporabo teh individualnih stopenj protidampinške dajatve, če naknadno spremeni ime svojega subjekta. Zahtevek je treba nasloviti na Komisijo ([187]). Vsebovati mora vse ustrezne informacije, s katerimi je mogoče dokazati, da sprememba ne vpliva na pravico družbe do stopnje dajatve, ki se zanjo uporablja. Če sprememba imena družbe ne vpliva na njeno upravičenost do stopnje dajatve, ki se zanjo uporablja, se v *Uradnem listu Evropske unije* objavi uredba o spremembi imena.

(620) Da bi se zmanjšalo tveganje izogibanja ukrepom zaradi razlike v stopnjah dajatev, so potrebni posebni ukrepi, da se zagotovi uporaba individualnih protidampinških dajatev. Individualne protidampinške dajatve se uporabljajo le ob predložitvi veljavnega trgovinskega računa carinskim organom držav članic. Ta račun mora ustrezati zahtevam iz člena 1(3) te uredbe. Dokler tak račun ni predložen, bi morala za uvoz veljati protidampinška dajatev, ki se uporablja za „ves drug uvoz s poreklom iz zadevne države“.

(621) Čeprav je predložitev tega računa potrebna, da lahko carinski organi držav članic uporabijo individualne stopnje protidampinške dajatve za uvoz, pa ni edini element, ki ga morajo carinski organi upoštevati. Četudi predloženi račun izpolnjuje vse zahteve iz člena 1(3) te uredbe, morajo carinski organi držav članic izvajati svoje običajne kontrole in lahko, kot v vseh drugih primerih, zahtevajo dodatne dokumente (odpremne listine itd.) za preverjanje točnosti navedb v deklaraciji in zagotovitev, da je uporaba nižje stopnje dajatve, ki temu sledi, upravičena v skladu s carinsko zakonodajo.

(622) Če bi se po uvedbi zadevnih ukrepov obseg izvoza ene od družb, za katere veljajo nižje individualne stopnje dajatev, znatno povečal, bi se tako povečanje obsega lahko obravnavalo kot spremememba v vzorcu trgovanja, nastala zaradi uvedbe ukrepov v smislu člena 13(1) osnovne uredbe. V takih okoliščinah in če so izpolnjeni pogoji, se lahko začne preiskava proti izogibanju. S to preiskavo se lahko med drugim preuči potreba po odpravi individualnih stopenj dajatve in posledični uvedbi dajatve na ravni države.

([187]) Evropska komisija, Generalni direktorat za trgovino in gospodarsko varnost, Direktorat G, Rue de la Loi/Wetstraat 170, 1040 Bruxelles/Brussel, BELGIQUE/BELGIË, e-naslov: Trade-defence-complaints@ec.europa.eu.

(623) Da se zagotovi ustrezno izvrševanje protidampinških dajatev, bi bilo treba protidampinško dajatev za ves drug uvoz s poreklom iz LRK uporabljati ne samo za nesodelujoče proizvajalce izvoznike v tej preiskavi, ampak tudi za proizvajalce, ki v obdobju preiskave niso izvažali v Unijo.

(624) Proizvajalci izvozniki, ki v obdobju preiskave niso izvažali zadevnega izdelka v Unijo, bi morali imeti možnost zahtevati od Komisije, naj zanje velja stopnja protidampinške dajatve za sodelujoče družbe, ki niso bile vključene v vzorec. Komisija bi morala ugoditi taki zahtevi, če so izpolnjeni trije pogoji. Novi proizvajalec izvoznik bi moral dokazati, da: (i) v obdobju preiskave zadevnega izdelka ni izvažal v Unijo; (ii) ni povezan s proizvajalcem izvoznikom, ki je to počel; in (iii) je po tem obdobju izvažal zadevni izdelek ali prevzel nepreklicno pogodbeno obveznost, da bo izvozil znatno količino v Unijo.

9. **REGISTRACIJA**

(625) Kot je navedeno v uvodni izjavi 3, je Komisija za uvoz zadevnega izdelka uvedla registracijo. Registracija je bila uvedena z namenom morebitnega retroaktivnega pobiranja dajatev v skladu s členom 10(4) osnovne uredbe.

(626) Ker začasni ukrepi v tem postopku niso bili uvedeni, pogoji iz člena 10(4) osnovne uredbe za retroaktivno uporabo dokončne protidampinške dajatve niso bili izpolnjeni.

(627) Po dokončnem razkritju je pritožnik pozval k retroaktivnemu pobiranju dajatev, pri čemer je trdil, da te niso pogojene z uporabo začasnih ukrepov in da so izpolnjeni vsi štirje pogoji iz člena 10(4), točke (a) do (d), osnovne uredbe. Trdil je, da ni nobenega razumnega razloga, zakaj bi morali biti začasni ukrepi osnovni pogoj za retroaktivno pobiranje dajatev, katerega glavni namen je preprečiti spodkopavanje popravljalnega učinka ukrepov, in se skliceval na sodno prakso Splošnega sodišča (zadeva T-749/16, Stemcor) ([188]), ki to stališče podpira. Številne druge strani, in sicer skupina Hankook Group, družba Kumho ter združenji CRIA in Adine, pa so trdili, da je retroaktivno pobiranje dajatev zakonsko onemogočeno, če ni začasnih ukrepov, na katere se jasno sklicuje člen 10(4) osnovne uredbe. Združenje Adine je poleg tega trdilo, da so gospodarski subjekti zaradi neobstoja začasnih ukrepov ter ob pomanjkanju potrebnih informacij glede potencialnega proračuna in časovnega okvira za retroaktivno pobiranje prikrajšani za pravico do sprejemanja uravnoteženih in premišljenih odločitev. Nazadnje je trdilo tudi, da niso izpolnjeni niti pogoji za retroaktivno pobiranje dajatev, določeni v členu 10(4), točka (d), osnovne uredbe, tj. znatna rast uvoza.

(628) Komisija se ni strinjala z argumenti pritožnika in je menila, da navedena sodna praksa ne podpira trditve, da uvedba začasnih ukrepov ni pogoj za retroaktivno pobiranje dajatev, saj so bili v zadevi pred Sodiščem začasni ukrepi za razliko od sedanje preiskave namreč uvedeni, Sodišče pa tega vprašanja sploh ni obravnavalo. Poleg tega bi pristop, ki ga zagovarja pritožnik, povzročil daljša obdobja retroaktivnega pobiranja dajatev v primerih brez začasnih ukrepov kot v primerih z začasnimi ukrepi, ne da bi bilo jasno, zakaj naj bi zakonodajalec nameraval vzpostaviti takšno razlikovanje. Zahtevek pritožnika je bil zato zavrnjen.

10. **KONČNE DOLOČBE**

(629) V skladu s členom 109 Uredbe (EU, Euratom) 2024/2509 Evropskega parlamenta in Sveta ([189]) se obresti, ki jih je treba plačati, kadar je treba znesek povrniti na podlagi sodbe Sodišča Evropske unije, izračunajo z obrestno mero, ki jo Evropska centralna banka uporablja v svojih operacijah glavnega refinanciranja, objavljeno v seriji C *Uradnega lista Evropske unije*, in ki velja na prvi koledarski dan posameznega meseca.

([188]) Sodba Splošnega sodišča (drugi senat) z dne 8. maja 2019, *Stemcor London Ltd in Samac Steel Supplies proti Komisiji,* T-749/16, ECLI:EU:T:2019:310.

([189]) Uredba (EU, Euratom) 2024/2509 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. septembra 2024 o finančnih pravilih, ki se uporabljajo za splošni proračun Unije (UL L, 2024/2509, 26.9.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2509/oj).

(630) Ukrepi iz te uredbe so v skladu z mnenjem odbora, ustanovljenega s členom 15(1) Uredbe (EU) 2016/1036 –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

1. Uvede se dokončna protidampinška dajatev na uvoz novih pnevmatik iz gume za osebne avtomobile (vključno za motorna vozila tipa „karavan“ in dirkalne avtomobile) ter avtobuse ali tovornjake z indeksom obremenitve do vključno 121, ki se trenutno uvrščajo pod oznaki KN 4011 10 00 in 4011 20 10, s poreklom iz Ljudske republike Kitajske.

2. Stopnje dokončne protidampinške dajatve, ki se uporabljajo za neto ceno franko meja Unije pred plačilom dajatve za izdelek iz odstavka 1, ki ga proizvajajo spodaj navedene družbe:

Država izvora	Družba	Dokončna protidampinška dajatev (v %)	Dodatna oznaka TARIC
Ljudska republika Kitajska	Skupina Hankook Group: — Chongqing Hankook Tire Co., Ltd. — Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd. — Hankook Tire China Co., Ltd.	4,3	88CO
Ljudska republika Kitajska	Shandong Yongsheng Rubber Group Co., Ltd.	45,3	88CP
Ljudska republika Kitajska	Druge sodelujoče družbe iz Priloge	24,4	glej Prilogo
Ljudska republika Kitajska	Ves drug uvoz s poreklom iz zadevne države	45,3	8999

3. Pogoj za uporabo individualnih stopenj dajatve, določenih za družbe iz odstavka 2, je predložitev veljavnega trgovinskega računa carinskim organom držav članic, ki vsebuje izjavo z datumom in podpisom uradnika subjekta, ki izdaja take račune, ter njegovim imenom in funkcijo, in sicer: „*Podpisani potrjujem, da je (količina v enoti, ki jo uporabljamo) (zadevnega izdelka), prodanega za izvoz v Evropsko unijo, ki ga zajema ta trgovinski račun, proizvedla družba (ime in naslov družbe) (dodatna oznaka TARIC) v zadevni državi. Izjavljam, da so podatki na tem računu popolni in resnični.*“ Dokler tak račun ni predložen, se uporabi dajatev, ki se uporablja za ves drug uvoz s poreklom iz Ljudske republike Kitajske.

4. Če ni določeno drugače, se uporabljajo veljavni carinski predpisi.

Člen 2

Priloga, navedena v členu 1(2), se lahko spremeni, da se dodajo novi proizvajalci izvozniki iz Ljudske republike Kitajske in se zanje uvede ustrezna tehtana povprečna stopnja protidampinške dajatve za sodelujoče družbe, ki niso vključene v vzorec. Novi proizvajalec izvoznik predloži dokaze, da: (a) v obdobju preiskave (od 1. januarja 2024 do 31. decembra 2024) ni izvažal blaga, opisanega v členu 1(1); (b) ni povezan z izvoznikom ali proizvajalcem, za katerega veljajo ukrepi, uvedeni s to uredbo, in ki bi lahko sodeloval v prvotni preiskavi; in (c) je zadevni izdelek dejansko izvažal ali je prevzel nepreklicno pogodbeno obveznost, da bo po koncu obdobja preiskave izvozil znatno količino v Unijo.

Člen 3

Ta uredba začne veljati dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju, 6. julija 2026

Za Komisijo
predsednica
Ursula VON DER LEYEN

PRILOGA

Druge sodelujoče družbe

Ime družbe	Dodatna oznaka 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

Ime družbe	Dodatna oznaka 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