2026/1540
7.7.2026

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) 2026/1540

av den 6 juli 2026

om införande av en slutgiltig antidumpningstull på import av nya däck, andra än massivdäck, av gummi av sådana slag som används på personbilar, bussar eller lastbilar med ett belastningsindex av högst 121 (*däck*) och med ursprung i Folkrepubliken Kina

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/1036 av den 8 juni 2016 om skydd mot dumpad import från länder som inte är medlemmar i Europeiska unionen ([1]) (*grundförordningen*), särskilt artikel 7,

efter samråd med medlemsstaterna, och

av följande skäl:

1. FÖRFARANDE

1.1 Inledande

(1) Den 21 maj 2025 inledde Europeiska kommissionen (*kommissionen*) en antidumpningsundersökning beträffande import av nya däck, andra än massivdäck, av gummi av sådana slag som används på personbilar, bussar eller lastbilar med ett belastningsindex av högst 121 och med ursprung i Folkrepubliken Kina (*Kina* eller *det berörda landet*) på grundval av artikel 5 i grundförordningen. Kommissionen offentliggjorde ett tillkännagivande om inledande i *Europeiska unionens officiella tidning* ([2]) (*tillkännagivandet om inledande*).

(2) Kommissionen inledde undersökningen till följd av ett klagomål som ingavs den 7 april 2025 av Coalition Against Unfair Tyre Imports (*klaganden*). Klagomålet ingavs för unionsindustrins räkning (vad gäller däck till personbilar och lätta lastbilar) i den mening som avses i artikel 5.4 i grundförordningen. Klagomålet innehöll bevisning om dumpning och därav följande väsentlig skada, vilken var tillräcklig för att motivera inledandet av en undersökning.

1.2 Registrering

(3) Kommissionen gjorde import av den berörda produkten till föremål för registrering genom kommissionens genomförandeförordning (EU) 2025/1538 (*förordningen om registrering*) ([3]).

1.3 Berörda parter

(4) I tillkännagivandet om inledande uppmanades berörda parter att ta kontakt med kommissionen för att delta i undersökningen. Kommissionen underrättade också särskilt klagandena, andra kända unionsproducenter, de kända exporterande producenterna och de kinesiska myndigheterna, kända importörer, leverantörer och användare, handlare samt intresseorganisationer som såvitt känt var berörda, om att undersökningen skulle inledas och uppmanade dem att delta.

(5) Berörda parter gavs möjlighet att lämna synpunkter på inledandet av undersökningen och att begära att bli hörda av kommissionen och/eller förhörsombudet för handelspolitiska förfaranden.

([1]) EUT L 176, 30.6.2016, s. 21, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1036/oj.

([2]) Tillkännagivande om inledande av ett antidumpningsförfarande beträffande import av nya däck av gummi, av sådana slag som används på personbilar eller lastbilar med ett belastningsindex av högst 121 med ursprung i Folkrepubliken Kina (EUT C, C/2025/2778, 21.5.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2025/2778/oj).

([3]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2025/1538 av den 25 juli 2025 om att göra import av nya däck av gummi, av sådana slag som används på personbilar, bussar eller lastbilar, med ett belastningsindex av högst 121 med ursprung i Folkrepubliken Kina till föremål för registrering (EUT L, 2025/1538, 28.7.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/1538/oj).

(6) Höranden hölls med 4M Pro&Invest Sp. z o.o. (*4M Pro&Invest*), en icke-närstående handlare för den undersökta produkten, samt med koalitionen av importörer av personbilar och lätta lastbilar (*koalitionen av importörer*), som företräder två icke-närstående importörer av den undersökta produkten, Deldo Autobanden NV (*Deldo*) och Interpneu Handelsgesellschaft mbH (*Interpneu*).

1.4 **Begäran om anonymitet**

(7) Flera unionsproducenter (klagandena eller producenter som stödde klagomålet) begärde anonymitet omfattande hela undersökningen och hävdade att det fanns en risk för betydande negativa effekter i form av vedergällningsåtgärder. Kommissionen ansåg att parternas begäran var välgrundad i den mening som avses i artikel 19.1 i grundförordningen, och beviljade dessa företag konfidentiell behandling.

(8) Andra unionsproducenter som gav sig till känna begärde inte anonymitet. Mot bakgrund av risken för att man skulle kunna sluta sig till identiteten för de unionsproducenter som beviljades anonymitet måste denna anonymitet dock utvidgas till att omfatta de unionsproducenter som gav sig till känna men inte begärde anonymitet.

1.5 **Synpunkter på inledandet**

(9) Flera parter lämnade synpunkter på klagomålet och inledandet av ärendet.

(10) Två icke-närstående importörer, Deldo och Interpneu, hävdade att den icke-konfidentiella versionen av klagomålet var alltför hårt redigerad och inte gjorde det möjligt för parterna att göra en fullständig bedömning av den skada som klagandena påstod sig ha lidit. I detta avseende begärde de att den icke-konfidentiella versionen av klagomålet skulle omfatta intervall utöver indexen samt procentandelen av EU:s totala försäljning och vinsten per nivå. Den kinesiska intresseorganisationen för gummiindustrin, China Rubber Industry Association (*CRIA*), hävdade att den alltför konfidentiella behandlingen av unionsindustrins uppgifter, in synnerhet de makroekonomiska indikatorerna (unionens produktion, försäljning och marknadsandel), omöjliggjorde ett fullständigt utövande av dess rätt till försvar.

(11) CRIA, Deldo, Interpneu och Giti Tyre Fujian Company Ltd (*Giti Group*), en exporterande producent, bestred att klagomålet på ett tillfredsställande sätt visade att unionsindustrin hade lidit någon skada. Dessa berörda parter hävdade att ingen skada hade lidits inom nivåerna 1 och 2, där de flesta indikatorer, såsom försäljningsvolymen, marknadsandelen och lönsamheten i unionen, förblev stabila eller till och med förbättrades mot slutet av undersökningsperioden. Med tanke på att det praktiskt taget inte förekom någon import av produkter från Kina på nivåerna 1 och 2 hävdade dessa fyra berörda parter dessutom att den eventuella skada som lidits inte kunde ha vållats av importen från Kina.

(12) CRIA och Giti Group hävdade vidare att det inte fanns någon utbytbarhet/konkurrens mellan nivåerna och att importen från Kina på nivå 3 därför inte utövade något nedåtgående pristryck på högre nivåer.

(13) När det gäller de uppgifter som fanns tillgängliga i den icke-konfidentiella versionen av klagomålet ansåg kommissionen att de indexerade siffrorna visade utvecklingen för de uppgifter som tillhandahållits konfidentiellt och därför uppfyllde kriteriet om en meningsfull sammanfattning. Kommissionen ansåg vidare att klagomålet innehöll tillräckligt med bevisning för både skada och orsakssamband för att inleda en undersökning som omfattade de tre nivåerna. I detta avseende visade man i klagomålet att produktionsvolymen, kapaciteten och kapacitetsutnyttjandet såväl som försäljningsvolymen till klagandenas icke-närstående kunder minskade på varje nivå, och att nivå 3 uppvisade den kraftigaste minskningen. Även om försäljningspriserna ökade var denna ökning mindre än ökningen av produktionskostnaden, och lönsamheten minskade därför på var och en av de tre nivåerna. Klagomålet visade också att denna betydande försämring av klagandenas ekonomiska situation sammanföll med en betydande ökning av de kinesiska importvolymerna, vars priser underskred klagandenas priser både när det gäller alla produkter som omfattades av produktdefinitionen och på nivå 3, där merparten av importen från Kina förekom. I klagomålet redogjordes också för hur konkurrensen mellan olika nivåer uppstod och hur de högre nivåerna påverkades av importen och priserna på lägre nivåer. Ovanstående bevisning ansågs vara tillräcklig i inledningsskedet och bekräftades i stor utsträckning av undersökningen. Dessa påståenden avvisades därför.

(14) Dessutom lämnade CRIA, Deldo, Interpneu, Hankook Group och Giti Group ytterligare synpunkter på olika skadeindikatorer, bristande orsakssamband och unionens intresse. Dessa beskrivs närmare i avsnitten 4.6, 5 och 7.

1.6 **Stickprovsförfarande**

(15) I tillkännagivandet om inledande angav kommissionen att den kunde komma att besluta att göra ett urval av de berörda parterna i enlighet med artikel 17 i grundförordningen.

Stickprovsförfarande avseende unionsproducenter

(16) I tillkännagivandet om inledande angav kommissionen att den hade gjort ett preliminärt urval av unionsproducenter. Kommissionen gjorde urvalet på grundval av representativiteten med avseende på produktionsvolymen i unionen för varje marknadssegment (nivåerna 1, 2 och 3) under perioden 1 januari–31 december 2024, samt de geografiska platserna. Urvalet bestod av tre unionsproducenter. De unionsproducenter som ingick i urvalet svarade för över 14,5 % av den uppskattade sammanlagda produktionsvolymen av den likadana produkten i unionen. Kommissionen uppmanade berörda parter att lämna synpunkter på det preliminära urvalet.

(17) Inga synpunkter mottogs och det preliminära urvalet bekräftades därmed. Urvalet var representativt för unionsindustrin.

Stickprovsförfarande avseende icke-närstående importörer

(18) För att kunna avgöra om ett stickprovsförfarande var nödvändigt och i så fall göra ett urval, bad kommissionen icke-närstående importörer att lämna de uppgifter som angavs i tillkännagivandet om inledande.

(19) Fyra icke-närstående importörer (Deldo, Delticon, AG (*Delticon*), Interpneu och 4M Pro&Invest) lämnade in den begärda informationen och samtyckte till att ingå i urvalet. I enlighet med artikel 17.1 i grundförordningen gjorde kommissionen ett urval bestående av två icke-närstående importörer (Deldo och Delticon) på grundval av den största importvolymen av den berörda produkten. I enlighet med artikel 17.2 i grundförordningen hölls samråd om urvalet med alla kända berörda importörer.

(20) En exporterande producent, Triangle Tyre Co., Ltd (*Triangle Tyre*) och 4M Pro&Invest lämnade synpunkter på det föreslagna urvalet. Båda parterna hävdade att de två företag som ingick i urvalet inte var representativa för den bredare gruppen av importörer, eftersom båda var storskaliga importörer vars verksamhet hade lägre marginaler relativt sett, och de kunde dra nytta av en starkare förhandlingsposition och stordriftsfördelar. Dessutom utgjorde privatägda märken en viktig del av båda dessa företags försäljningsportfölj. Triangle Tyre tillade också att urvalet inte var representativt eftersom en av importörerna framför allt var en onlinedistributör. 4M Pro&Invest påpekade också att båda importörerna var belägna i Västeuropa, i euroområdet, och att de därför inte på ett lämpligt sätt återspeglade den ekonomiska verkligheten på unionsmarknaden (med många olika aktörer). 4M Pro&Invest hävdade vidare att de borde ha tagits med i urvalet eftersom de är ett litet till medelstort företag från Östeuropa som är verksamt inom import av s.k. nischdäck.

(21) Som svar på dessa påståenden ansåg kommissionen att den endast kunde göra ett urval från den tillgängliga gruppen av icke-närstående importörer som besvarade förfrågan om att ingå i urvalet och som alla (med undantag för 4M Pro&Invest) var ganska likartade, dvs. stora importörer med omfattande produktportföljer, däribland privata märken, som var verksamma i Västeuropa. De två importörer som hade de största importvolymerna ingick i urvalet eftersom de ansågs vara mest representativa när det gäller volymen. När det gäller 4M Pro&Invests begäran om att få ingå i urvalet ansåg kommissionen, med tanke på den specifika produktportfölj som importeras av detta företag och som nästan uteslutande består av nischdäck samt företagets totalt sett mycket begränsade importvolym (motsvarande mindre än 0,01 % av de kinesiska importvolymerna under 2024), att deras inkludering inte på ett väsentligt sätt skulle förbättra urvalets representativitet, och skulle under alla omständigheter inte ha någon betydande inverkan (vikt) på slutsatserna rörande icke-närstående importörer.

(22) Efter Delticons underrättelse om att företaget inte skulle besvara frågeformuläret informerade kommissionen parterna om att man hade beslutat att ersätta denna importör med den näst största importören med avseende på importvolymen av den berörda produkten, dvs. Interpneu. Därefter informerade både Deldo och Interpneu kommissionen om att de inte skulle besvara frågeformuläret.

(23) Såsom nämns i skäl 21 ansågs 4M Pro&Invest inte vara en representativ importör. Kommissionen begärde därför inte att företaget skulle besvara frågeformuläret.

Stickprovsförfarande avseende exporterande producenter

(24) För att kunna avgöra om ett stickprovsförfarande var nödvändigt och i så fall göra ett urval, bad kommissionen alla exporterande producenter i Kina att lämna de uppgifter som angavs i tillkännagivandet om inledande. Dessutom bad kommissionen Kinas beskickning vid Europeiska unionen att identifiera och/eller kontakta andra eventuella exporterande producenter som kunde vara intresserade av att delta i undersökningen.

(25) Totalt 51 exporterande producenter eller grupper av exporterande producenter i det berörda landet lämnade den begärda informationen och samtyckte till att ingå i urvalet. I enlighet med artikel 17.1 i grundförordningen gjorde kommissionen ett urval av två grupper på grundval av den största representativa exportvolym till unionen som rimligen kunde undersökas inom den tid som stod till förfogande. I enlighet med artikel 17.2 i grundförordningen genomfördes samråd om urvalet med alla kända berörda exporterande producenter och myndigheterna i det berörda landet.

(26) Urvalet bestod av Shandong Yongsheng Rubber Group Co., Ltd (*Shandong Yongsheng*) och Hankook Group, som svarade för 21,7 % av den uppskattade totala exportkvantiteten av däck till unionen från Kina under undersökningsperioden, på grundval av de uppgifter som mottagits i urvalsskedet. Synpunkter på urvalet inkom från klaganden, CRIA och sex exporterande producenter eller grupper av exporterande producenter – företagen Cheng Shin Tire and Rubber Co., Ltd och Cheng Shin Rubber Ind., Ltd (*Cheng Shin Group*), Giti Group, Hankook Group, Kumho Tire Co., Inc (*Kumho*), Qingdao Nexen Tire Corporation (*Nexen*) och Triangle Tyre.

(27) De berörda parterna lämnade främst synpunkter på urvalets representativitet när det gäller uppdelningen av marknaden i olika segment ([4]) (*nivåer*), och fem grupper av exporterande producenter/exporterande producenter som inte ingick i urvalet begärde att få ingå i urvalet eller beviljas en enskild undersökning.

(28) Klaganden hävdade att mer än 90 % av importen från Kina till unionen utgjordes av däck inom nivå 3 (segmentet för budgetdäck), och att mindre än 10 % var däck inom nivå 1 eller 2 som tillverkades av Hankook Group ([5]). Klaganden hävdade att importen inom nivåerna 1 och 2 var överrepresenterad eftersom Hankooks vikt i urvalet utgjorde mellan 50 % och 60 %, och att urvalet därför inte var representativt för den totala importen från Kina med avseende på marknadssegment och genomsnittspris. Klaganden hävdade vidare att de genomsnittliga importpriserna för varje produkttyp enligt domstolens dom i målet Fliesen-Zentrum måste ligga så nära det genomsnittliga priset som möjligt med avseende på importen till unionen av den berörda produkten, och att importen så nära som möjligt bör återspegla det pristryck som unionsindustrin utsätts för ([6]). Klaganden hävdade att de skade- och dumpningsmarginaler som fastställts på grundval av det nuvarande urvalet inte skulle undanröja den skada som unionsindustrin lidit. Klaganden begärde att Hankook Group skulle strykas från urvalet och ersättas av en annan producent. Klaganden konstaterade också att de rapporterade uppgifterna om Shandong Yongshengs importvolym, tillverkning och inhemska försäljning kunde ha rapporterats felaktigt, och ansåg att kommissionen borde utesluta företaget från urvalet om så var fallet.

([4]) Se avsnitt 2.4.1 om segmentering av unionsmarknaden.
([5]) Undersökningen fastställde att de däck som tillverkas av Hankook Group ingår i nivå 2 och nivå 3, se avsnitt 2.4.2 nedan.
([6]) Domstolens dom av den 10 september 2015 (begäran om förhandsavgörande), Fliesen-Zentrum Deutschland GmbH/Hauptzollamt Regensburg, C-687/13, ECLI:EU:C:2015:573, punkt 88.

(29) CRIA hävdade att ett urval av endast två företag av de 56 kinesiska exporterande producenter som lämnat in stickprovsformuläret inte var representativt med tanke på den mångfald av däck som tillverkas och exporteras av de kinesiska producenterna, de avgränsade försäljningskanalerna och marknadssegmenteringen. Intresseorganisationen hävdade att ett urval som endast utgjorde 21,7 % av den totala exportkvantiteten inte var tillräckligt representativt för de kinesiska exporterande producenternas situation, och att kommissionen borde utvidga urvalet genom att lägga till två företag. Intresseorganisationen hävdade att kommissionen hade tillräckligt med tid för att utvidga urvalet, och att den också borde överväga och godta ansökningarna om en individuell dumpningsmarginal.

(30) Cheng Shin Group ansåg att ett urval som motsvarade 21,7 % av den uppskattade totala exportvolymen var för litet, oproportionerligt och inte representativt för importen från Kina till unionen. Gruppen hävdade att inkluderingen av Cheng Shin Group i det skedet av förfarandet, när det fortfarande fanns tillräckligt med tid och arbetskraft för att undersöka ytterligare ett företag, skulle öka urvalets representativitet. Cheng Shin Group, till skillnad från de flesta andra kinesiska producenter, i) producerade sina egna varumärken (Maxxis och CST), ii) levererade till marknaden för originalutrustning, inklusive företag såsom BMW, Volkswagen och PSA, iii) investerade betydande resurser i forskning och utveckling (FoU) och iv) köpte natur- och syntetgummi direkt från källor utanför Kina, och därför påverkades insatsvarorna för gruppens produktion inte av snedvridningar. Gruppen hävdade vidare att deras inkludering i urvalet skulle förbättra segmenttäckningen eftersom den tillverkade däck som allmänt erkändes tillhöra ett segment som ingick i en högre nivå.

(31) Giti Group ansåg att den, som en av de största, om inte den allra största, producenten inom nivå 2 i Kina, borde ha tagits med i urvalet av exporterande producenter. Gruppen betjänade både marknaden för originalutrustning och eftermarknadssegmentet (ersättningssegmentet), köpte in en betydande del av sitt insatsmaterial på internationella marknader, uppfyllde kraven i förordningen om avskogning och hade redan samarbetat när det gäller *vissa däck för bussar och lastbilar* ([7]), vilket skulle underlätta den nuvarande administrationen och minimera kommissionens administrativa börda. Giti Group hänvisade också till målet Fliesen-Zentrum, och hävdade att kommissionen borde göra ett urval som säkerställde att de genomsnittliga importpriserna för varje produkttyp låg så nära det faktiska genomsnittet som möjligt, och att urvalet i detta fall inte innehöll företag inom nivå 2. Gruppen hänvisade också till undersökningen om solpaneler ([8]), där kommissionen uttryckligen inkluderade de största producenterna av varje typ av den berörda produkten i urvalet av exportörer, och till undersökningen om biodiesel ([9]), där kommissionen inkluderade ytterligare ett företag för att förbättra representativiteten hos importen från Kina i förhållande till unionsindustrins produktmix och underlätta jämförelsen mellan importpriser och unionspriser. Giti Group hävdade vidare att kommissionen, genom att utesluta företag inom nivå 2, inte kunde fastställa prisunderskridandet och målprisunderskridandet per marknadssegment, och att alla slutsatser om unionsindustrins tillstånd och inverkan av importen från Kina allvarligt skulle undergrävas eftersom omkring 25 % av unionsindustrin befann sig inom nivå 2.

(32) Hankook Group ansåg att urvalet korrekt återspeglade marknadssegmenteringen. Gruppen höll inte med klaganden om att den borde uteslutas från urvalet. Gruppen hävdade att det enligt grundförordningen krävs att urvalet i sin helhet avspeglar de exporterande producenternas ekonomiska och kommersiella förhållanden, men inte att varje enskilt företag på ett korrekt sätt bör avspegla verkligheten på marknaden för exportörer av kinesiska däck till personbilar och lätta lastbilar. Inkluderingen av Hankook Group i urvalet återspeglade därför på ett korrekt sätt

([7]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/1690 av den 9 november 2018 om införande av en slutgiltig utjämningstull på import av vissa däck, andra än massivdäck, av gummi, nya eller regummerade, av sådana slag som används på bussar eller lastbilar, med ett belastningsindex högre än 121, med ursprung i Folkrepubliken Kina och om ändring av kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/1579 om införande av en slutgiltig antidumpningstull och slutgiltigt uttag av den provisoriska tull som införts på import av vissa däck, andra än massivdäck, av gummi, nya eller regummerade, av sådana slag som används på bussar eller lastbilar, med ett belastningsindex högre än 121, med ursprung i Folkrepubliken Kina och om upphävande av genomförandeförordning (EU) 2018/163 (EUT L 283, 12.11.2018, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2018/1690/oj).

([8]) Rådets genomförandeförordning (EU) nr 1239/2013 av den 2 december 2013 om införande av en slutgiltig utjämningstull på import av solcellsmoduler av kristallint kisel och väsentliga komponenter (dvs. celler) med ursprung i eller avsända från Folkrepubliken Kina (EUT L 325, 5.12.2013, s. 66, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2013/1239/oj), skäl 12.

([9]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2024/2163 av den 14 augusti 2024 om införande av en provisorisk antidumpningstull på import av biodiesel med ursprung i Folkrepubliken Kina (EUT L, 2024/2163, 16.8.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/2163/oj), skäl 14.

marknadssituationen. Eftersom produktdefinitionen omfattade nivåerna 1, 2 och 3, konstaterade Hankook Group för det andra att det var motiverat att kommissionen valde producenter som sålde däck i andra segment än nivå 3, eftersom produktdefinitionen annars skulle ha begränsats till nivå 3. För det tredje ansåg Hankook Group att Kumho och Giti Group exporterade däck inom nivå 2 till unionen, och att andelen däck inom nivå 2 därför utgjorde mer än 20 % av den totala importen. Hankook Group hävdade dessutom att domstolens uttalande i målet Fliesen-Zentrum om att urvalet ”så exakt som möjligt [bör avspegla] den verkliga prispressen som unionsindustrin utsätts för” inte betydde att enbart de företag som hade de lägsta priserna skulle väljas ut, såsom klaganden hävdade, och att man genom att utesluta högre priser skulle överdriva prispressen på ett konstlat sätt. Hankook Group hävdade därför att den fortsatt borde ingå i urvalet.

(33) Kumho hävdade att urvalet inte avspeglade den största representativa exportvolym som rimligen kunde undersökas inom den tid som stod till förfogande, och inte heller egenskaperna hos däckmarknaden, som var fragmenterad. Enligt Kumho måste urvalet i synnerhet ta hänsyn till marknadssegmenten (nivåerna) och prisskillnaderna. Kumho påpekade att när det gäller *vissa däck för bussar och lastbilar* representerade urvalet 37 % av exporten. Företaget ansåg också att importandelen på 21,7 % för de exporterande producenter som ingick i urvalet skulle kunna vara överskattad eftersom företagen i urvalet kunde ha överdrivit sina exportsiffror. Med hänvisning till domen i målet Fliesen-Zentrum hävdade företaget att det slutgiltiga urvalet borde omfatta import till priser som återspeglar de genomsnittliga importpriserna. Urvalet bör därför utvidgas för att avspegla de verkliga marknadsförhållandena och för att korrekt fastställa antidumpningstullen för ”alla övriga”. Kumho ansåg vidare att de själva var ett lämpligt företag att lägga till i urvalet för nivå 2, eftersom deras prispolicy skilde sig åt både jämfört med Hankook Group och Shandong Yongsheng. Företaget ansåg att det skulle öka representativiteten om de själva skulle ingå i urvalet, och att detta inte skulle medföra någon ytterligare börda med tanke på Kumhos enkla företagsstruktur.

(34) Nexen hävdade att det föreslagna urvalet inte i tillräcklig utsträckning återspeglade uppdelningen av marknaden i nivåer, och att det fanns betydande skillnader mellan segmenten när det gäller produktutveckling, tillverkningsprocesser, kvalitetskontroll, marknadsföringsstrategier och priser. Företaget hävdade att det självt borde ingå i urvalet eftersom det var en av de 20 största däckproducenterna i världen och levererade till både marknaden för originalutrustning och ersättningsmarknaden. I sin egenskap av medlem i European Tyre & Rubber Manufacturers Association (ETRMA) och innehavare av produktionsanläggningar i unionen, saknade företaget incitament att agera mot unionens intresse, och det såg konsekvent över sin prissättningsstrategi för att säkerställa att det inte förekom någon snedvridning av marknaden eller dumpning.

(35) Triangle Tyre hävdade att affärsmodellen för vart och ett av företagen i urvalet skilde sig åt, och att kommissionen i andra undersökningar hade valt ut tre företag. Triangle Tyre påpekade vidare att marknaden för den berörda produkten var en unik marknad med olika marknadssegment (nivåer), och att Triangle Tyre borde läggas till i urvalet för att göra det mer representativt, eftersom företagets affärsmodell skilde sig från affärsmodellen för de företag som ingick i urvalet.

(36) Kommissionen beaktade alla synpunkter som lämnats av de olika parterna.

(37) För det första påminde kommissionen om att kriteriet för att ingå i urvalet var storleken på exporten till unionen, såsom delgavs parterna i noteringen av den 3 juni 2025. Genom att inkludera de två företag i urvalet som hade den största exporten till unionen, Hankook Group och Shandong Yongsheng, ingick två marknadssegment i urvalet, eftersom Hankook Group förekommer både inom nivå 2 och nivå 3. Eftersom det, på grundval av uppgifterna i klagomålet, och såsom bekräftades under undersökningen, inte förekom någon import av däck inom nivå 1 till unionen, omfattade urvalet de olika nivåerna i största möjliga utsträckning.

(38) För det andra representerade de två företagen, varav ett var en stor koncern, det maximala antalet företag som kommissionen skulle kunna undersöka inom den tid som stod till dess förfogande. Kommissionen upprepade därför att de kriterier som användes vid fastställandet av urvalet baserades på den största representativa exportvolym till unionen under undersökningsperioden som rimligen kunde undersökas inom den tid som stod till kommissionens förfogande, i enlighet med artikel 17.1 i grundförordningen.

(39) Slutligen påminde kommissionen om att det fortfarande var upp till kommissionen att fatta det slutgiltiga beslutet om hur många företag som ska undersökas och vilka typer av produkter som ska ingå i urvalet, beroende på omständigheterna i varje enskilt fall. Att ett större urval hade gjorts i andra undersökningar var därför inte relevant i det aktuella fallet.

(40) Baserat på uppgifterna i klagomålet förekommer unionsindustrin inom alla nivåer, och har större försäljning inom nivå 1 än inom nivå 2 och nivå 3 tillsammans. Det föreslagna urvalet omfattade de två nivåer inom vilka Kina tillverkade och exporterade däck till unionen, och tog därför i största möjliga utsträckning hänsyn till den import som nära konkurrerade med de däck som tillverkades och såldes av unionsindustrin. Kommissionen drog därför slutsatsen att urvalet på lämpligt sätt avspeglade de olika produkttyper som exporterades till unionen samt marknadssegmenteringen i nivåer.

(41) När det gäller hänvisningen till Fliesen-Zentrum och argumenten om att urvalet måste avspegla det genomsnittliga priset på importen till unionen, påminde kommissionen för det första om att hänvisningen till de genomsnittliga priserna avsåg en jämförelse av genomsnittspriserna för samma typ av produkter och inte ett genomsnitt för alla produkterna (och i detta fall även nivåerna). Detta innebär att alla jämförelser för beräkningen av prisunderskridandet och målprisunderskridandet kommer att avspegla produkttypen och nivån. Baserat på de uppgifter som lämnades i svaren i stickprovsförfarandet låg dock de genomsnittliga priserna för de företag som ingick i urvalet nära det genomsnittliga priset för importen till unionen.

(42) Kommissionen påminde också om att ett beslut om huruvida det finns tillräckligt med tid för att lägga till ytterligare en exporterande producent i urvalet måste fattas utifrån de särskilda omständigheterna i varje undersökning. I detta fall var ett av de två företag som ingick i urvalet – Hankook Group – en koncern bestående av tre produktionsenheter och ett stort antal närstående parter. Med tanke på företagens storlek och antalet närstående parter som måste undersökas fanns det därför inte tillräckligt med tid för att inkludera en annan exporterande producent eller en grupp av exporterande producenter i urvalet. Eftersom urvalet, baserat på de uppgifter som mottagits i urvalsskedet, omfattade 21,7 % av importvolymen till unionen, ingick en representativ importvolym till unionen i urvalet. Kommissionen ansåg därför att det inte var nödvändigt att lägga till ett tredje företag i urvalet.

(43) På grundval av ovanstående avvisade kommissionen påståendena och bekräftade det föreslagna urvalet.

1.7 **Enskild undersökning**

(44) Sex (grupper av) exporterande kinesiska producenter begärde en enskild undersökning i enlighet med artikel 17.3 i grundförordningen. Kommissionen övervägde begärandena och drog slutsatsen att de inte kunde godtas – granskningen av enbart de två företag som ingick i urvalet omfattade redan bedömningar/kontroller av fyra produktionsenheter och av mer än femton närstående företag i unionen. Eftersom några av dessa ytterligare producenter eller producentgrupper består av ett flertal producenter och ett stort antal närstående parter som deltar i tillverkningen och försäljningen av den undersökta produkten, skulle det antal företag som skulle kontrolleras uppgå till cirka 30 företag. Det skulle därför inte ha varit möjligt att inkludera de sex (grupper av) företag som begärde en enskild undersökning inom den tid som stod till kommissionens förfogande. Begärandena kunde därför inte tillmötesgås.

(45) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter hävdade Cheng Shin Group att kommissionen hade gott om tid på sig mellan meddelandet om beslutet att inte införa provisoriska åtgärder och det slutliga utlämnandet av uppgifter för att undersöka de företag som begärde en enskild undersökning. Kommissionen bekräftade, mot bakgrund av de faktorer som man påminner om i skäl 44 och som inte ifrågasattes av Cheng Shin Group samt det omfattande utredningsarbete som utfördes mellan meddelandet om beslutet att inte införa provisoriska åtgärder och det slutgiltiga utlämnandet av uppgifter, att den enskilda undersökningen av de exporterande producenter som inte ingick i urvalet skulle vara orimligt betungande och skulle förhindra att undersökningen avslutades i god tid. Påståendet avvisades därför.

1.8 **Frågeformulärssvar och kontrollbesök**

(46) Kommissionen skickade ett frågeformulär om förekomst av betydande snedvridningar i Kina i den mening som avses i artikel 2.6a b i grundförordningen till de kinesiska myndigheterna.

(47) I sitt klagomål tillhandahöll klaganden dessutom tillräcklig bevisning för råvarurelaterade snedvridningar avseende den berörda produkten i Kina. Som anges i tillkännagivandet om inledande omfattade undersökningen därför dessa råvarurelaterade snedvridningar för att det skulle kunna fastställas om artikel 7.2a och 7.2b i grundförordningen kunde tillämpas med avseende på Kina. Av det skälet skickade kommissionen ytterligare frågeformulär till de kinesiska myndigheterna.

(48) Kommissionen skickade frågeformulär till de två grupper av exporterande producenter/exporterande producenter som ingick i urvalet och de tre unionsproducenter som ingick i urvalet. Alla frågeformulär gjordes tillgängliga på internet ([10]) på dagen för inledandet. Flera användare gav sig till känna i undersökningen, men endast en av dem, Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o (*Hyundai*) lämnade in en skriftlig inlaga. Ingen användare eller importör besvarade frågeformuläret.

(49) Kommissionen inhämtade och kontrollerade alla uppgifter som den ansåg nödvändiga för ett fastställande av dumpning, därav följande skada och unionens intresse. Kontrollbesök i enlighet med artikel 16 i grundförordningen genomfördes i följande företags lokaler:

Unionsproducenter:

— Företag G.

— Företag I.

— Företag T.

Exporterande producenter i Kina:

— Shandong Yongsheng Rubber Group Co., Ltd.

— Hankook Group, bestående av

  — Chongqing Hankook Tire Co., Ltd (*Chongqing Hankook*),

  — Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd (*Jiangsu Hankook*),

  — Hankook Tire China Co., Ltd (*Hankook Tire China*).

  Huvudkontoret för Hankook Group i Korea:

  — Hankook Tire and Technology Co., Ltd.

  Handlare i Europa:

  — Hankook España S.A. (*Hankook [Spanien]*).

  — Hankook France S.A.R.L. (*Hankook [Frankrike]*).

  — Hankook Reifen Deutschland GmbH (*Hankook [Tyskland]*).

  — Hankook Tire Italia S.R.L. (*Hankook [Italien]*).

1.9 **Undersökningsperiod och skadeundersökningsperiod**

(50) Undersökningen av dumpning och skada omfattade perioden från och med den 1 januari 2024 till och med den 31 december 2024 (*undersökningsperioden*). Undersökningen av de utvecklingstendenser som är relevanta för bedömningen av skada omfattade perioden från och med den 1 januari 2021 till och med slutet av undersökningsperioden (*skadeundersökningsperioden*).

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

1.10 **Beslut att inte införa provisoriska åtgärder**

(51) I enlighet med artikel 7.1 i grundförordningen var tidsfristen för införande av provisoriska åtgärder den 20 januari 2026. Den 18 december 2025 underrättade kommissionen i enlighet med artikel 19a.2 i grundförordningen de berörda parterna om sin avsikt att inte införa provisoriska åtgärder.

1.11 **Efterföljande förfarande**

(52) Kommissionen fortsatte att inhämta och kontrollera alla uppgifter som den ansåg nödvändiga för dess slutgiltiga avgöranden.

(53) De 27 april 2026 informerade kommissionen alla berörda parter om de viktigaste omständigheter och överväganden på grundval av vilka man avser att införa en slutgiltig antidumpningstull (*det slutliga utlämnandet av uppgifter*). Alla parter beviljades en tidsfrist inom vilken de kunde lämna synpunkter på det slutliga utlämnandet av uppgifter.

(54) Den 30 april 2026 begärde CRIA att förhörsombudet skulle ingripa i syfte att förlänga tidsfristen för att lämna synpunkter på dokumentet med det allmänna utlämnandet av uppgifter. Förhörsombudet granskade skyndsamt begäran och informerade CRIA om sitt beslut att avslå begäran. Förhörsombudet beaktade de lagstadgade tidsfristerna för att slutföra denna undersökning och avvägde de steg som fortfarande var nödvändiga för att slutföra undersökningen jämte alla andra faktorer som togs upp av CRIA, vilka inte utgjorde exceptionella omständigheter eller goda skäl.

(55) Eftersom vissa av de synpunkter som inkom efter det slutliga utlämnandet av uppgifter ledde till en korrigering av skrivfel i beräkningen av unionsproducenternas cif-priser och kostnadsuppgifter, och eftersom kommissionen reviderade kostnadsnivån för försäljnings- och administrationskostnader samt andra allmänna kostnader för att fastställa de icke snedvridna och rimliga försäljnings- och administrationskostnader samt andra allmänna kostnader och vinst som påverkar dumpnings-, prisunderskridande- och skademarginalerna, skickade kommissionen den 26 maj 2026 ytterligare ett slutligt utlämnande av uppgifter (*det ytterligare slutliga utlämnandet av uppgifter*) till alla berörda parter.

(56) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter inkom synpunkter från Cheng Shin Group, CRIA, Giti Group, Hankook Group, Kumho, Shandong Yongsheng, klaganden, och från följande importörer/distributörer: Vannetukku Oy (*Vannetukku*), Otto Just Gmbh & Co (*Otto Just*), koalitionen av importörer, Mileage Tyres och Asociacion Nacional de Distribuidores e Importadores de Neumaticos (*Adine*), en sammanslutning av däckimportörer och däckdistributörer i Spanien, samt Hyundai. Efter det ytterligare slutliga utlämnandet av uppgifter inkom synpunkter från Hankook Group, Kumho, Shandong Yongsheng och klaganden. Synpunkterna behandlas i de relevanta avsnitten nedan.

(57) Kommissionen genomförde höranden med CRIA, klaganden, Giti Group, Hankook Group, Kumho, Shandong Yongsheng och Vannetukku. Efter det ytterligare slutliga utlämnandet av uppgifter genomfördes ett hörande med Shandong Yongsheng.

(58) I sina synpunkter på det slutliga utlämnandet av uppgifter hävdade CRIA att tidsfristen för att lämna synpunkter på de slutgiltiga undersökningsresultaten inte räckte till för att lämna meningsfulla synpunkter. Kommissionen hänvisade till förhörsombudets slutsatser om detta och påminde om att ingen förlängning kunde beviljas mot bakgrund av förfarandets tidsram. Tidsfristen på tio dagar var också förenlig med artikel 20.5 i grundförordningen. Kommissionen avvisade därför påståendet.

(59) I sina synpunkter efter det ytterligare slutliga utlämnandet av uppgifter hävdade Shandong Yongsheng att kommissionen bröt mot artikel 20.5 i grundförordningen och dess rätt till försvar, eftersom kommissionen inte tog upp alla synpunkter från berörda parter efter det slutliga utlämnandet av uppgifter. Under hörandet tillade Shandong Yongsheng att kommissionen borde ha utfärdat ett nytt ytterligare utlämnande av uppgifter som tog upp analysen av orsakssambandet, valet av representativt land och den turkiska hyperinflationen. Kommissionen påminde om att det ytterligare slutliga utlämnandet av uppgifter endast avsåg ändringar som påverkade dumpnings- och skadeberäkningarna, men att alla synpunkter som lämnades in efter det slutliga och det ytterligare slutliga utlämnandet av uppgifter vederbörligen beaktades och togs upp av kommissionen i dess slutliga överväganden, såsom beskrivs närmare i respektive avsnitt nedan. Påståendet avvisades därför.

2. UNDERSÖKT PRODUKT, BERÖRD PRODUKT OCH LIKADAN PRODUKT

2.1 Undersökt produkt

(60) Den undersökta produkten är nya däck av gummi av det slag som används på personbilar (inbegripet stationsvagnar och tävlingsbilar) och på bussar eller lastbilar med ett belastningsindex av högst 121, som för närvarande klassificeras enligt KN-nummer 4011 10 00 och 4011 20 10 (*den undersökta produkten*). Dessa produkter kallas vanligtvis däck för personbilar respektive däck för lätta lastbilar.

(61) Däck för personbilar och lätta lastbilar tillverkas av samma grundläggande material, dvs. naturgummi och syntetgummi, kimrök, extender oil, diverse kemikalier (antioxidanter, acceleratorer), stål (för bälten och kanttråd) samt textilier (rayon, nylon, polyester och aramidfibrer).

(62) De viktigaste stegen i tillverkningsprocessen inbegriper i) blandning av de huvudsakliga råvarorna, ii) strängsprutning och kalandrering, iii) (grön) konstruktion av däcket, iv) härdning (vulkanisering) och v) slutinspektion (mätning, provning).

(63) Den undersökta produkten omfattar ett stort antal olika däck med avseende på typer och storlekar, som alla har ett belastningsindex på under 121. De monteras normalt på små fordon såsom personbilar och lätta lastbilar eller släpvagnar.

2.2 Berörd produkt

(64) Den berörda produkten är den undersökta produkten med ursprung i Kina, som för närvarande klassificeras enligt KN-nummer 4011 10 00 och 4011 20 10.

2.3 Likadan produkt

(65) Undersökningen visade att följande produkter har samma grundläggande fysiska, kemiska och tekniska egenskaper och samma grundläggande användningsområden:

— Den berörda produkten när den exporteras till unionen.

— Den undersökta produkt som produceras och säljs på hemmamarknaden i Kina.

— Den undersökta produkt som produceras och säljs i unionen av unionsindustrin.

(66) Kommissionen beslutade att dessa produkter därför är att anse som likadana produkter i den mening som avses i artikel 1.4 i grundförordningen.

2.4 Invändningar avseende produktdefinitionen

(67) Flera parter inkom med inlagor där de begärde att olika typer av däck skulle undantas.

(68) 4M Pro&Invest hävdade att däck för tillfälligt bruk (även kallade space-saver-däck eller kompaktdäck) och släpvagnsdäck bör undantas från produktdefinitionen eftersom de skiljer sig på ett grundläggande sätt, både när det gäller fysiska och tekniska egenskaper samt det avsedda användningsområdet, från standarddäck för personbilar och lätta lastbilar. I synnerhet hävdade 4M Pro&Invest att däck för tillfälligt bruk omfattades av andra märkningskrav, var mindre i storlek med smalare bredd och mindre mönsterdjup och ofta omfattades av begränsningar med avseende på den maximala körsträckan och hastigheten (vanligen 80 km/h). När det gäller släpvagnsdäck hävdade företaget att dessa däck, till skillnad från den undersökta produkten, hade mindre fälgdiameter (under 15 tum), annat mönsterdjup och slitbanemönster samt särskilda märkningar, avsedda

hastigheter (högst 140 km/h eller 80–100 km/h) och lufttryck. 4M Pro&Invest hävdade också att dessa skillnader tjänar särskilda syften och att både däck för tillfälligt bruk och släpvagnsdäck därför inte var utbytbara mot standarddäck för personbilar och lätta lastbilar. Dessutom tillade 4M Pro&Invest att dessa däck inte tillverkades av unionsindustrin, eller åtminstone inte i de mängder som krävdes, i synnerhet för ersättningsmarknaden. Slutligen tillade 4M Pro&Invest också att när det gäller hjul för körning på väg ([11]) (*road wheels*) uteslöts de som mätte under 16 tum och som inte tillverkas av unionsindustrin från produktdefinitionen.

(69) Hyundai begärde att däck för tillfälligt bruk som produceras med korsskiktsteknik skulle tas bort från produktdefinitionen. Enligt Hyundai tillverkades dessa inte av unionsindustrin och kunde därför inte vålla unionsindustrin skada. Tullar skulle därför på ett otillbörligt sätt skada bilproducenterna och slutanvändarna.

(70) Hankook Group pläderade också för att däck för tillfälligt bruk skulle undantas, eftersom dessa däck tydligt skilde sig från standarddäcken (de är mindre, lättare, har begränsat väggrepp, enklare mönster och lägre hastighetsgränser (högst 30–50 mph), och är avsedda för korta sträckor (mellan 50 och 100 miles)). Hankook Group tillade att dessa däck hade andra graveringar och att deras tillverkningskostnader i allmänhet var lägre än för standarddäck för personbilar och lätta lastbilar. På grundval av dessa egenskaper hävdade Hankook Group att däck för tillfälligt bruk inte var utbytbara mot standarddäck för personbilar och lätta lastbilar.

(71) Otto Just GmbH & Co (*Otto Just*), en icke-närstående importör som specialiserar sig på att leverera originalutrustning till producenter inom släpvagnsindustrin, hävdade att släpvagnsdäck borde undantas. Otto Just påpekade att släpvagnsdäck vanligtvis var mindre (mellan 8 och 15 tum) och hade ett högt belastningsindex, och att unionsindustrin inte hade tillräcklig med kapacitet för att tillgodose detta marknadssegment. Antidumpningsåtgärder skulle därför skapa försörjningsbrist och skada släpvagnsproducenterna, som främst var små och medelstora företag.

(72) Vannetukku hävdade att s.k. whitewall-däck (som monteras på veteranbilar (samlarobjekt) som registrerades för första gången före 1980) med en bredd på minst 40 mm borde undantas från produktdefinitionen. Enligt Vannetukku var de dyrare än standarddäck för personbilar och lätta lastbilar och tillverkades inte av unionsindustrin, och kunde därför inte vålla unionsindustrin någon skada. Vannetukku hävdade också att dessa däck, i motsats till vad unionsproducenterna påstod, skilde sig från veteranbilsdäck.

(73) Dessutom begärde ett stort antal berörda parter (B.I.S. Srl, Baltityre Group, Bronson Wheels AB, Edison, Gummistrada B.V, Maxxis Hellas, Pneurama Lda och VA-PA Toute Oy) att särskilda typer av nischprodukter, t.ex. terrängdäck, diagonaldäck, däck för veteranbilar, särskilda märken för vintagefordon, däck för höghastighetssläpvagnar och tävlingar, samt semi-slickdäck som används vid drifting, skulle undantas. I alla dessa inlagor hävdades det att tullar skulle skada kunderna, och att unionsindustrin inte tillverkade dessa typer eller tillverkade dem endast i mycket begränsad utsträckning och därför inte led någon skada av att de importerades.

(74) CRIA hävdade att produktdefinitionen för den undersökta produkten var alltför bred och tvetydig, och att den omfattade ett stort antal produktgrupper som inte hade likartade egenskaper, specifikationer och slutanvändningsområden. Liksom parterna ovan hävdade CRIA att en del av dessa däck inte konkurrerade med däck för personbilar och lätta lastbilar, och att tillverkningen i unionen var otillräcklig. CRIA påpekade också att en antidumpningsundersökning som utfördes av Förenta staterna uteslöt reservdäck av T-typ för temporärt bruk, låghastighetsdäck och släpvagnsdäck ([12]). CRIA påpekade dessutom att klagomålet i sig hänvisade till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/740 ([13]) för definitionen av den undersökta produkten, trots att den

([11]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/353 av den 3 mars 2020 om införande av en slutgiltig antidumpningstull och slutgiltigt uttag av den provisoriska tull som införts på import av stålhjul med ursprung i Folkrepubliken Kina (EUT L 65, 4.3.2020, s. 9, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2020/353/oj).

([12]) *Federal Register*, vol. 80, nr 153, 10 augusti 2015.

([13]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/740 av den 25 maj 2020 om märkning av däck med avseende på drivmedelseffektivitet och andra parametrar, om ändring av förordning (EU) 2017/1369 samt om upphävande av förordning (EG) nr 1222/2009 (EUT L 177, 5.6.2020, s. 1, ELI: https://data.europa.eu/eli/reg/2020/740/oj).

förordningen uttryckligen inte är tillämplig på vissa däck ([14]). CRIA begärde därför att kommissionen för var och en av de kategorier som undantogs genom förordning (EU) 2020/740 skulle specificera huruvida de omfattades av undersökningen eller inte. I en senare inlaga riktade CRIA in sig på reservdäck för temporärt bruk, släpvagnsdäck och terränggående däck för yrkesmässigt bruk. CRIA upprepade att däck för tillfälligt bruk och terränggående däck för yrkesmässigt bruk undantogs från de krav på däckmärkning som fastställs i förordning (EU) 2020/740, och eftersom betydelsen av de obligatoriska märkningskraven (den europeiska databasen för energimärkta produkter, Eprel) betonades i själva klagomålet, ansåg CRIA att däck som uttryckligen undantogs från dessa krav logiskt sett inte borde omfattas av undersökningen. När det gäller släpvagnsdäck uppgav CRIA att dessa omfattades av andra regelverk enligt Uneces föreskrift nr 54 ([15]), som definierade dem som s.k. free rolling tyres och förbjöd användningen av dem på främre styr- och drivaxlar. CRIA upprepade argumenten att dessa tre typer av däck inte var utbytbara mot standarddäck för personbilar och lätta lastbilar, och att de alla var lätta att identifiera på grund av deras sidoväggsmärkningar, som läggs till under vulkaniseringsprocessen och utgör permanenta, icke borttagbara särdrag för däcket.

(75) Kommissionen analyserade dessa påståenden noggrant och fattade följande beslut:

(76) För det första understryker kommissionen, när det gäller CRIA:s begäran om förtydligande, att alla däck som överensstämmer med produktdefinitionen i avsnitt 2 i tillkännagivandet om inledande och i avsnitt 2.1 ovan omfattas av undersökningens produktdefinition, om de inte uttryckligen utesluts. Produktomfattningen i olika EU- eller Uneceföreskrifter om produktmärkning eller klassificering av fordon är inte relevant för fastställandet av produktdefinitionen, såvida inte detta anges i definitionen av produkten, såsom påpekas i klagomålet i sig, vilket parten själv hänvisar till ([16]). Dessutom finns det inget krav på utbytbarhet mellan olika produkttyper inom ramen för den berörda produkten, och det är inte nödvändigt att varje däck ska kunna användas i varje fordon/position. Dessa faktorer rör i stället definitionen av den likadana produkten, och är viktiga för skadeanalysen och krävs för produktjämförelsen. På samma sätt är produktdefinitionen i undersökningar som utförs av andra myndigheter i tredjeländer inte någon relevant faktor.

(77) När det gäller påståendena om däck för tillfälligt bruk (4M Pro&Invest, CRIA, Hyundai och Hankook) och släpvagnsdäck (4M Pro&Invest, CRIA och Otto Just) noterade kommissionen att de flesta skillnader som angetts, såsom mindre mönsterdjup eller enklare mönster, lägre eller högre lufttryck, mindre storlek, smalare bredd, osv. varken är specifika eller tillräckligt identifierbara för att utgöra grunden för definitionen/uteslutningen av produkten. Påståendet att dessa däck inte tillverkas av unionsindustrin bekräftades inte av undersökningen enligt kommissionens kontroll av denna. Kommissionen konstaterade att både däck för temporärt bruk och släpvagnsdäck tillverkades av unionsindustrin, fast i begränsade mängder. Med tanke på det starka tryck som utövas av de orimligt låga priserna på importen från Kina håller unionsindustrin dessutom på att förlora mark i dessa produktsegment under de nuvarande marknadsvillkoren. Sammantaget ansåg kommissionen att däck för tillfälligt bruk och släpvagnsdäck har samma grundläggande fysiska, kemiska och tekniska egenskaper. De är tillverkade av samma grundläggande material, såsom beskrivs i skäl 62.

(78) När det gäller påståendet om whitewall-däck noterade kommissionen att Vannetukku inte tillhandahöll bestyrkt information och bevisning som visade på konkreta skillnader i de fysiska, kemiska eller tekniska egenskaperna på grundval av vilka whitewall-däcken borde uteslutas. Dessutom innebär ett högre pris i sig inte att det inte förekommer dumpning, prisunderskridande och/eller målprisunderskridande. Vidare visade bevisningen i ärendehandlingarna och offentligt tillgänglig information att sådana däck också tillverkades av unionsindustrin ([17]).

([14]) Följande däck förtecknas av CRIA: a) terränggående däck för yrkesmässigt bruk, b) däck som är konstruerade för montering endast på fordon som registrerats för första gången före den 1 oktober 1990, c) reservdäck av T-typ för temporärt bruk, d) däck avsedda för hastigheter under 80 km/h, e) däck vars nominella fälgdiameter inte överstiger 254 mm eller som är minst 635 mm, f) däck som försetts med tilläggsutrustning för att förbättra väggreppsegenskaperna, t.ex. dubbdäck, g) däck som är konstruerade för montering endast på fordon som uteslutande används för tävling och h) begagnade däck, med undantag för däck som importerats från ett tredjeland.

([15]) Föreskrifter nr 54 från Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa (FN/ECE) – Enhetliga bestämmelser om godkännande av pneumatiska däck för nyttofordon och släpvagnar till dessa (EUT L 183, 11.7.2008, s. 41, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/54(2)/oj).

([16]) Den icke-konfidentiella versionen av klagomålet, fotnot 5 på sidan 5.

([17]) *Källa*: Offentligt tillgängliga webbplatser för olika handlare, såsom Coker tyre, som finns på https://cokertire.com/tires/styles/whitewall-tires/michelin.html (senast hämtad den 27 april 2026), och Topbanden, som finns på https://www.topbanden.com/NL/Pneus/MICHELIN/X%20WhiteWall (senast hämtad den 27 april 2026).

(79) När det gäller de allmänna påståenden som anges i skäl 73 ovan och som lämnats in av olika parter (B.I.S. Srl, Baltityre Group, Bronson Wheels AB, Edison, Gummistrada B.V, Maxxis Hellas, Pneurama Lda och VA-PA Toute Oy) ansåg kommissionen att dessa påståenden inte innehöll någon bestyrkt bevisning rörande skillnader i dessa däcks fysiska, kemiska eller tekniska egenskaper på grundval av vilka de tydligt kunde definieras eller uteslutas från den undersökta produktens produktdefinition.

(80) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter upprepade Vannetukku sitt påstående om att whitewall-däck borde undantas från produktdefinitionen. Vannetukku betonade att dessa däck skilde sig avsevärt från standarddäcken, främst på grund av sidoväggens ytterligare tjocka skikt av vitt gummi, vilket kräver andra råvaror och tillverkningsprocesser. Vannetukku tillade också att whitewall-däcken hade andra (lägre) hastighetsbegränsningar och tillverkades av mycket få företag i världen, varav inga finns i unionen. Vannetukku betonade att man inte sålde whitewall-däck till dumpade priser. Vannetukku hävdade tvärtom att dessa produkter i allmänhet var nästan dubbelt så dyra som ett likvärdigt standarddäck, och att deras prisnivå förblev stabil under skadeundersökningsperioden. Av dessa skäl, närmare bestämt avsaknaden av tillverkning i unionen och frånvaron av dumpning, ansåg Vannetukku att whitewall-däck inte kunde lastas för förlusten av arbetstillfällen i unionen och inte kunde vålla unionsindustrin skada.

(81) CRIA upprepade sitt påstående att däck för temporärt bruk, släpvagnsdäck och terränggående däck för yrkesmässigt bruk borde undantas från den aktuella undersökningen, särskilt på grund av att de inte är utbytbara med standarddäck för personbilar och lätta lastbilar. I detta avseende upprepade CRIA samma argument som de som redan beskrivits i skäl 74 ovan och angav ett antal antidumpningsundersökningar där kommissionen hade uteslutit vissa produkttyper på grund av påstådd bristande utbytbarhet ([18]). Enligt CRIA var kommissionens beskrivning av dessa produkter som produkter med samma slutanvändning eftersom de ”rullar på fordon” förenklad, och att den inte återspeglade den ekonomiska och funktionella verkligheten. CRIA tillade också att kommissionen felaktigt avfärdade EU:s förordning (EU) 2020/740 om märkning av däck och Uneces typgodkännandestandarder som irrelevanta för fastställandet av produktdefinitionen, och att den därmed bortsåg från bindande säkerhetslagstiftning som tydligt kategoriserar däcktyper.

(82) Hyundai upprepade sitt påstående att reservdäck för tillfälligt bruk borde undantas från produktdefinitionen såsom beskrivs i skäl 69, och betonade att dessa däck tydligt kunde särskiljas på grund av deras märkning.

(83) Otto Just upprepade sina påståenden om släpvagnsdäck som sammanfattas i skäl 71, och efterlyste en differentierad bedömning av detta segment.

(84) Påståendena om produktdefinitionen, i synnerhet den bristande utbytbarhet mellan olika produkttyper som redan har beskrivits och diskuterats i skälen 76–78, upprepades inte. Kommissionen vidhöll att den hade stort utrymme för skönsmässig bedömning när det gäller produktdefinitionen och bedömningen av graden av utbytbarhet. I detta avseende kan det hävdas att vissa typer av däck, även inom urvalet bestående av de flesta standarddäck för personbilar och lätta lastbilar, ur ekonomisk eller funktionell synvinkel inte är lämpliga för alla typer och storlekar

([18]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2024/2163 av den 14 augusti 2024 om införande av en provisorisk antidumpningstull på import av biodiesel med ursprung i Folkrepubliken Kina (EUT L, 2024/2163, 16.8.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/2163/oj), skäl 40. Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2025/261 av den 10 februari 2025 om införande av en slutgiltig antidumpningstull på import av biodiesel med ursprung i Folkrepubliken Kina (EUT L, 2025/261, 11.2.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/261/oj), skälen 17–25. Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 830/2014 av den 30 juli 2014 om ändring av rådets förordning (EG) nr 1890/2005, rådets genomförandeförordning (EU) nr 2/2012 och rådets genomförandeförordning (EU) nr 205/2013 vad gäller produktdefinitionen i de gällande antidumpningsåtgärderna avseende fästanordningar av rostfritt stål och delar därav, och vad gäller begäran om översyn avseende nya exportörer, samt om möjligheten till återbetalning eller eftergift av tullar i vissa fall (EUT L 228, 31.7.2014, s. 16, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2014/830/oj), skäl 43. Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/1932 av den 23 oktober 2017 om ändring av rådets genomförandeförordning (EU) nr 412/2013 om införande av en slutgiltig antidumpningstull och slutgiltigt uttag av den preliminära tull som införts på import av bords- och köksartiklar av keramiskt material med ursprung i Folkrepubliken Kina (EUT L 273, 24.10.2017, s. 4, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/1932/oj), skälen 21–24. Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2023/2202 av den 16 oktober 2023 om ändring av genomförandeförordning (EU) 2019/1259 om införande av en slutlig antidumpningstull på import av gängade gjutna rördelar av aducerat gjutjärn och gjutjärn med sfäroidiserad grafit med ursprung i Folkrepubliken Kina och Thailand (EUT L, 2023/2202, 17.10.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/2202/oj), skälen 29–32.

av fordon, men detta innebär inte på något sätt att de inte kan omfattas av samma produktdefinition inom ramen för en antidumpningsundersökning. De nischdäck som identifieras av dessa parter har samma grundläggande fysiska egenskaper som standarddäck för personbilar och lätta lastbilar, dvs. de är alla däck andra än massivdäck, av gummi, med strukturer för däcksidor och slitbanor som är anpassade till deras grundläggande användning, dvs. att monteras på hjulen på ett fordon och utgöra kontaktpunkten med vägen genom att bära fordonets vikt och samtidigt tillhandahålla dragkraft, styrkontroll, bromsprestanda och stötdämpning i olika kombinationer. De påstådda skillnader avseende fysiska egenskaper eller användningsområden som togs upp av dessa parter stod inte i motsättning till denna grundläggande funktionella likhet, och det var därför inte möjligt att dra slutsatsen att det fanns en absolut brist på utbytbarhet mellan däck för personbilar och lätta lastbilar och andra nischprodukter. I de olika fall som anfördes av CRIA beviljades undantag på grundval av de sakförhållanden som var specifika för dessa undersökningar och baserades i samtliga fall på skillnader i produkternas fysiska, kemiska och tekniska egenskaper, och de påvisar därför inte att kommissionen avvek från sin etablerade praxis. Som exempel kan nämnas att när det gäller fästanordningarna av bimetall baserades beslutet om att undanta produkten främst på skillnader rörande de fysiska, kemiska och tekniska egenskaperna ([19]), eftersom dessa fästanordningar i själva verket utgjordes av en särskild kombination av rostfritt stål och kolstål. På samma sätt baserades de olika produkter som undantogs från produktdefinitionen i undersökningen om bords- och köksartiklar av keramiskt material eller gängade gjutna rördelar på deras olika fysiska, kemiska och tekniska egenskaper. Fallet med biodiesel kan också tydligt särskiljas eftersom hållbara flygbränslen uteslöts på grund av att de användes av en klart avgränsad industri (luftfart) i motsats till vägtransporter.

(85) När det avslutningsvis gäller det påstådda bortseendet av EU:s förordning (EU) 2020/740 om märkning av däck och Uneces typgodkännandestandarder ansåg kommissionen att dessa var irrelevanta för fastställandet av produktdefinitionen, eftersom den berörda produkten i en antidumpningsundersökning definierades självständigt av den undersökande myndigheten på grundval av produktegenskaperna och konkurrensförhållandet på marknaden och inte återspeglade produktens regleringsmässiga klassificering enligt EU:s övriga regelverk.

(86) Därför avvisades begärandena om att undanta de ovan angivna produkttyperna från produktdefinitionen, och den definition av produkten som anges i tillkännagivandet om inledande och som återges i avsnitt 2.1 bibehölls.

2.4.1 *Indelningen av unionsmarknaden för däck i tre nivåer*

(87) Enligt klagomålet kan marknaden för däck för personbilar och lätta lastbilar delas upp i tre separata nivåer. Däck inom nivå 1 är *premiumdäck som kännetecknas av den bästa prestandan och de högsta priserna*. Däcken inom nivå 2 beskrivs som däck i *mellan*- och medelsegmentet som kännetecknas av bästa förhållande mellan pris och kvalitet. Däcken inom nivå 3 utgör marknadens *budgetsegment*.

(88) De uppgifter som samlats in och/eller mottagits av kommissionen bekräftade denna marknadssegmentering för däck för personbilar och lätta lastbilar på unionsmarknaden. Det finns visserligen inga tydliga och permanenta skiljelinjer mellan nivåerna (vilket beskrivs närmare i skäl 425), men det råder allmän enighet mellan berörda parter om den indelning i kategorier som anges nedan, vilken även stöds av kommissionens slutsatser:

a) Nivå 1 omfattar ”premium”-segmentet med de största producenternas flaggskeppsmärken. Välkända varumärken är en viktig faktor för däcken inom denna nivå och motiverar högre priser, eftersom däcken förväntas hålla hög prestanda och ha ett högt teknikinnehåll. Denna nivå omfattar både försäljningen av originalutrustning och ersättningsmarknaden.

b) Nivå 2 omfattar det ”mellanliggande” segmentet för både originaldäck och ersättningsdäck. Välkända varumärken är en viktig aspekt även inom denna nivå, och köparna är ofta väl insatta i märkena och vet vilken producent som däcken kommer från. Prisöverväganden spelar en viktigare roll i inköpsbeslutet.

c) Nivå 3 täcker ”budgetsegmentet”, främst för ersättningsdäck, även om det också kan förekomma försäljning av originalutrustning inom denna nivå. I detta segment är prestandan mer begränsad när det gäller rullmotstånd, bromsning, manövrering och bullerreducering. Priset är den viktigaste, men inte den enda, avgörande faktorn för kundens köpbeslut.

([19]) Genomförandeförordning (EU) nr 830/2014, skäl 42.

(89) Kommissionen utfärdade en notering med en kartläggning av däck efter varumärke, som gjordes tillgänglig för synpunkter för alla berörda parter den 4 september 2025.

(90) Kartläggningen baserades på en analys av följande uppgifter:

— Klagomålet (särskilt avsnitt 3 och bilaga 4).

— Svaren på frågeformuläret ([20]) från de företag som ingick i urvalet och de företag som begärde en enskild undersökning, vilka ombads att rapportera motsvarande nivå per varumärke. och

— Informationen från specialiserade webbplatser ([21]) som klassificerar varumärkena med avseende på nivåer på grundval av deras marknadsuppfattning.

2.4.2 *Påståenden beträffande klassificeringen av indelningen av unionens marknad för däck*

(91) Såsom anges i skäl 88 godtog de berörda parterna i allmänhet att marknaden var uppdelad i tre nivåer (segment) samt den kartläggning av marknaden för däckmärken som föreslogs av kommissionen.

(92) Synpunkter mottogs med förslag på en omklassificering av följande varumärken: Barum, Debica, Dunlop, Tigar, General Tire, Gislaved, Hankook, Matador, Sava och Viking.

(93) För att skydda de berörda parternas anonymitet kunde kommissionen inte avslöja vilken berörd part som framförde ett visst påstående.

(94) När det gäller varumärket Hankook åberopades fyra skäl för att hänföra detta märke till nivå 2 i stället för nivå 1:

— Klaganden klassificerade Hankook som nivå 2 på grundval av sina kunskaper om marknaden.

— Hankook medgav att företaget gradvis höll på att gå över från nivå 2 till nivå 1, men angav att det ännu inte fanns någon allmän uppfattning om att företaget för närvarande tillhörde nivå 1.

— Hankook åberopade marknadsuppfattningen och citerade de övergripande rangordningar av nivåerna som angavs i 2018 års däckundersökning i *Tire Review* ([22]).

— Priserna för varumärket Hankook motsvarar priserna för andra producenter inom nivå 2 snarare än priserna för nivå 1.

(95) Med beaktande av synpunkterna på kommissionens kartläggning av marknaden samt de källor som nämns i skälen 90 och 94 betraktades Debica, Barum, Matador och Sava som nivå 3, medan Hankook och Dunlop flyttades från nivå 1 till nivå 2. Kommissionen underrättade den 27 mars 2026 parterna om den reviderade kartläggningen av däcken per varumärke.

3. **DUMPNING**

3.1 **Förfarande för fastställande av normalvärdet enligt artikel 2.6a i grundförordningen**

(96) Mot bakgrund av att det vid inledandet av undersökningen fanns tillräcklig bevisning tillgänglig som, med avseende på Kina, visar på att det föreligger betydande snedvridningar i den mening som avses i artikel 2.6a b i grundförordningen, ansåg kommissionen det lämpligt att inleda en undersökning av de exporterande producenterna från detta land med beaktande av artikel 2.6a i grundförordningen.

([20]) Nivån rapporterades i förteckningen över försäljning på transaktionsnivå för de företag som ingick i urvalet.

([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 och https://wulkanista.pl/klasy-opon/. Denna förteckning är inte uttömmande.

([22]) *Tire Tier Study*: *Exploring the Criteria and Confusion of Tire Industry Tiers: The Results*, offentliggjord den 19 februari 2019 (författare: Patti Hoying), https://www.tirereview.com/tier-study-results-based-on-tire-quality-engineering-performance (senast hämtad den 30 mars 2026).

(97) För att inhämta de uppgifter som var nödvändiga för en eventuell tillämpning av artikel 2.6a i grundförordningen uppmanade kommissionen, i tillkännagivandet om inledande, därför alla exporterande producenter i Kina att lämna uppgifter rörande de insatsvaror som används för att producera den undersökta produkten. Trettiofyra exporterande producenter lämnade de relevanta uppgifterna.

(98) För att erhålla de uppgifter som kommissionen ansåg vara nödvändiga för undersökningen av de påstådda betydande snedvridningarna skickade kommissionen ett frågeformulär till de kinesiska myndigheterna. I punkt 5.3.2 i tillkännagivandet om inledande uppmanade kommissionen dessutom alla berörda parter att inom 37 dagar efter det att tillkännagivandet offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning* lämna synpunkter och uppgifter samt lägga fram bevisning till stöd för dessa med avseende på tillämpningen av artikel 2.6a i grundförordningen.

(99) Inget svar på frågeformuläret inkom från de kinesiska myndigheterna, och ingen inlaga angående tillämpningen av artikel 2.6a i grundförordningen inkom inom den angivna tidsfristen. Därefter informerade kommissionen de kinesiska myndigheterna om att den skulle använda tillgängliga uppgifter i den mening som avses i artikel 18 i grundförordningen för att fastställa förekomsten av betydande snedvridningar i Kina.

(100) I tillkännagivandet om inledande uppgav kommissionen även att den mot bakgrund av den tillgängliga bevisningen kan behöva välja ett lämpligt representativt land i enlighet med artikel 2.6a a i grundförordningen för att fastställa normalvärdet på grundval av icke snedvridna priser eller referensvärden. Klaganden angav Serbien som ett lämpligt representativt land.

(101) Den 4 september 2025 underrättade kommissionen genom en notering (*den första noteringen*) berörda parter om vilka relevanta källor den avsåg att använda för att fastställa normalvärdet. I den noteringen tillhandahöll kommissionen en förteckning över alla produktionsfaktorer, t.ex. råvaror, arbetskraft och energi, som används vid produktionen av den berörda produkten. På grundval av de kriterier som låg till grund för valet av icke snedvridna priser eller referensvärden angav kommissionen även möjliga representativa länder, och närmare bestämt Mexiko, Serbien och Turkiet som möjliga representativa länder. Kommissionen har mottagit synpunkter från klaganden, CRIA, Giti Group, Hankook Group, Kumho och Shandong Yongsheng.

(102) Den 14 oktober 2025 underrättade kommissionen genom en andra notering (*den andra noteringen*) berörda parter om vilka relevanta källor som den avsåg att använda sig av för att fastställa normalvärdet, med Turkiet som representativt land. Kommissionen informerade också de berörda parterna om att den skulle fastställa försäljnings- och administrationskostnader samt andra allmänna kostnader och vinst på grundval av tillgänglig information för företaget Brisa Bridgestone, en producent i Turkiet.

(103) Kommissionen har mottagit synpunkter från CRIA, Giti Group, Hankook Group, Kumho, Shandong Yongsheng samt Sumitomo Rubber (Hunan) och Sumitomo Rubber (Changshu) (*Sumitomo Group*). Synpunkterna behandlas i avsnitt 3.3.

3.2 **Normalvärde**

(104) Enligt artikel 2.1 i grundförordningen ska normalvärdet ”vanligtvis grundas på de priser som oberoende kunder i exportlandet har betalat eller ska betala vid normal handel”.

(105) I artikel 2.6a a i grundförordningen anges dock att ”[o]m det […] fastställs att det inte är lämpligt att använda de inhemska priserna och kostnaderna i exportlandet på grund av att det föreligger betydande snedvridningar i det landet i den mening som avses i led b, ska normalvärdet uteslutande konstrueras på grundval av kostnader för produktion och försäljning som återspeglar icke snedvridna priser eller referensvärden”, och att normalvärdet ska omfatta ”ett icke snedvridet och skäligt belopp för att täcka försäljnings- och administrationskostnader, andra allmänna kostnader samt vinst” (*försäljnings- och administrationskostnader och andra allmänna kostnader*).

(106) Såsom förklaras i det följande konstaterade kommissionen i denna undersökning att det på grundval av tillgänglig bevisning och mot bakgrund av det bristande samarbetet från de kinesiska myndigheternas sida var lämpligt att tillämpa artikel 2.6a i grundförordningen.

3.2.1 *Förekomst av betydande snedvridningar*

(107) Följande anges i artikel 2.6a b i grundförordningen: ”Betydande snedvridningar är sådana snedvridningar som inträffar när rapporterade priser eller kostnader, inbegripet råvarukostnader och energikostnader, inte bestämts av de fria marknadskrafterna på grund av att de påverkats av ett betydande statligt inflytande. Vid bedömningen av huruvida det föreligger betydande snedvridningar ska hänsyn bland annat tas till de potentiella följderna av en eller flera av följande aspekter:

— den berörda marknaden försörjs till betydande del av företag som ägs av eller drivs under kontroll, politisk styrning eller överinseende av exportlandets myndigheter,

— förekomsten av statlig närvaro i företagen som gör att staten kan påverka priser eller kostnader,

— förekomsten av en offentlig politik eller åtgärder som diskriminerar till förmån för inhemska leverantörer eller på annat sätt inverkar på de fria marknadskrafterna,

— avsaknad av, diskriminerande tillämpning av eller felaktigt genomförande av konkurs-, bolags- eller egendomsrätt,

— snedvridna lönekostnader,

— tillgång till finansiering från institutioner som genomför politiska mål eller som på annat sätt inte agerar oberoende i förhållande till staten.”

(108) Eftersom förteckningen i artikel 2.6a b i grundförordningen inte är kumulerande, behöver inte alla aspekter beaktas för att konstatera betydande snedvridningar. Samma faktiska omständigheter kan dessutom användas för att påvisa förekomsten av en eller flera aspekter i förteckningen.

(109) Slutsatser om betydande snedvridningar i den mening som avses i artikel 2.6a a i grundförordningen måste dock dras på grundval av all tillgänglig bevisning. I den övergripande bedömningen avseende förekomsten av snedvridningar kan även förhållandena och situationen generellt sett i exportlandet beaktas, särskilt om de grundläggande delarna av exportlandets ekonomiska och administrativa struktur ger myndigheterna betydande befogenheter att ingripa i ekonomin på ett sätt som gör att priser och kostnader inte är resultatet av marknadskrafternas fria utveckling.

(110) Följande anges i artikel 2.6a c i grundförordningen: ”När kommissionen har välgrundade indikationer på en eventuell förekomst av sådana betydande snedvridningar som avses i led b i ett visst land eller i en viss sektor i det landet, och när så är lämpligt för en effektiv tillämpning av denna förordning, ska kommissionen utarbeta, offentliggöra och regelbundet uppdatera en rapport som beskriver de marknadsförhållanden som avses i led b i det landet eller den sektorn.”

(111) I enlighet med denna bestämmelse utfärdade kommissionen en landsrapport för Kina ([23]) (*rapporten*) med belägg för förekomsten av betydande statligt inflytande på många nivåer i ekonomin, inbegripet specifika snedvridningar av många centrala produktionsfaktorer (till exempel mark, energi, kapital, råvaror och arbetskraft) samt inom vissa sektorer (till exempel den kemiska sektorn). Berörda parter uppmanades att motbevisa, kommentera eller komplettera bevisningen i ärendehandlingarna vid tidpunkten för inledandet av förfarandet. Rapporten lades till i undersökningens ärendeakt i det inledande skedet.

(112) Klaganden hävdade att det föreligger betydande snedvridningar inom sektorn för den berörda produkten. Klaganden hänvisade till rapporten och till ytterligare relevant bevisning som kompletterar rapporten. Klaganden påpekade mer specifikt att marknaden i Kina är frikopplad från normala marknadskrafter på grund av att Kina är en kommunistisk stat grundad på doktrinen om den ”socialistiska marknadsekonomin”, och på grund av att det kinesiska kommunistpartiet (*kommunistpartiet* eller *parten*) utövar ett starkt inflytande över ekonomin, däribland över den privata sektorn. Genom konstitutionella befogenheter, industriell planering och partistrukturer som är inbäddade i alla branscher dikterar staten de ekonomiska prioriteringarna och resursfördelningen.

([23]) Arbetsdokument från kommissionens avdelningar, *Significant Distortions in the Economy of the People's Republic of China for the purposes of Trade Defence Investigations*, 10 april 2024 (SWD(2024) 91 final), https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/detail?ref=SWD(2024)91&lang=sv.

(113) Klaganden hävdade också att kommissionen i tidigare undersökningar har konstaterat betydande snedvridningar inom industrin för buss- och lastbilsdäck samt i sektorer i tidigare led såsom stål, petrokemi, energi och textilier. Dessa undersökningsresultat gäller enligt klaganden även för industrin för däck för personbilar och lätta lastbilar.

(114) Klaganden påminde dessutom om ytterligare uppgifter om följande faktorer som ledde till betydande snedvridningar.

(115) För det första påstod klaganden att den kinesiska marknaden för däck till personbilar och lätta lastbilar i stor utsträckning försörjs av företag som ägs av eller drivs under kontroll eller politisk styrning av staten.

(116) Klaganden hävdade mer specifikt att den kinesiska ekonomin är starkt beroende av statligt ägda företag, som spelar en strategisk roll för att upprätthålla den statliga kontrollen. De statligt ägda företagen står för cirka 25 % av Kinas BNP och är koncentrerade till kritiska sektorer. Kommissionen för tillsyn och förvaltning av statsägda tillgångar (*SASAC-kommissionen*) övervakar de statligt ägda företagen, genomför industriplaner och kontrollerar företagens resurser, ledning och personalutnämningar, och säkerställer därmed att partiets mål uppnås. Denna genomgripande kontroll omfattar däckindustrin och dess sektorer i tidigare och senare led.

(117) Klaganden betonade att de statligt ägda företagen i tidigare led, liksom i själva däcktillverkningssektorn, utövar en betydande kontroll. Utöver den petrokemiska industrin är naturgummi- och textilindustrin branscher där Kina har stora statsägda aktörer. Flera större kinesiska däckproducenter innehas direkt eller indirekt av statliga enheter. Till exempel kontrolleras Shuangqian Tire Group Co. Ltd, som producerar däck för personbilar, av ett statligt företag, och China National Tyre & Rubber Co. Ltd (*China National*), en av Kinas största däckproducenter, är ett dotterbolag till Sinochem. Även företag som inte är majoritetsägda av staten, såsom Giti Tire Co. och Prinx Chengshan (Shandong) Tire Co., har statligt ägda företag i sin kapitalstruktur. Denna genomgripande statliga kontroll i tidigare led och inom däckindustrin i sig understryker de betydande snedvridningarna av marknadskrafterna.

(118) För det andra hävdade klaganden att statens och det kinesiska kommunistpartiets inflytande sträcker sig på ett genomgripande sätt till kinesiska företag, vilket möjliggör ett statligt inflytande över priser och kostnader.

(119) Klaganden påpekade att kommunistpartiet utövar kontroll över företag genom inbäddade particeller, som är obligatoriska i organisationer med minst tre partimedlemmar. I statsägda företag har kommunistpartiet betydande befogenheter, och utnämner chefer och styr större beslut. Dessutom utsätts privata företag för allt större påtryckningar när det gäller att integrera partiledarskapet i deras beslutsprocesser. Kommunistpartiets inflytande förstärks genom politiska åtgärder såsom 2018 års uppförandekod för företagsstyrning och 2020 års yttrande om att stärka Förenade frontens arbete ([24]), som främjar partiets ledarskap i de privata företagen. Dessutom främjar kommunistpartiets system med s.k. tvåvägstillträde (two-way entry) och korsutnämningar (cross-appointments) integrationen av partimedlemmar i företagsledningen. I statsägda företag måste centrala verkställande roller innehas av kommunistpartiets medlemmar, vilket säkerställer partiets ledarskap i företagsstyrningen. Kommunistpartiet kontrollerar också personalresurserna i både statsägda och privata företag, övervakar personalrelaterade beslut och upprätthåller talangdatabaser för att anpassa utnämningarna till partiets mål.

(120) Dessutom påpekade klaganden att den nationella fjortonde femårsplanen betonar efterlevnaden av kommunistpartiets riktlinjer och kräver att företagen integrerar partiideologin i sin verksamhet. Branschorganisationer som CRIA och den kinesiska handelskammaren för importörer och exportörer av metaller, mineraler och kemikalier (*handelskammaren*) säkerställer att däckproducenterna och deras närstående företag följer de statliga direktiven. Genom sina filialer och riktlinjer fungerar CRIA som en bro mellan partiet och regeringen å ena sidan och företagen å den andra, och främjar det kinesiska kommunistpartiets inflytande när det gäller att kontrollera industrins resultat. Även dessa sammanslutningar har ledare som är anknutna till kommunistpartiet och partifilialer inbäddade i sina strukturer.

([24]) Kommunistpartiets centralkommittés allmänna kansli utfärdade yttranden om att stärka Förenade frontens arbete inom den privata ekonomin i den nya eran (15 september 2020), som finns på 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) Klaganden hävdade vidare att de stora däckproducenterna, såsom Qingdao Doublestar, Shuangqian Tire Group Co., Ltd och Sailun Group Co., ger prov på ett betydande partiinflytande genom ledare som är knutna till kommunistpartiet och ett statligt ägarskap. Klaganden betonade att den genomgripande kontrollen från statens och kommunistpartiets sida begränsar de kinesiska företagens möjligheter att på ett självständigt sätt fastställa sina priser och kostnader, eftersom dessa påverkas av icke-marknadsmässiga överväganden som är anpassade till kommunistpartiets mål och därmed fjärmar dem från de normala marknadskrafterna.

(122) För det tredje påpekade klaganden att den offentliga politiken och de offentliga åtgärderna i Kina gynnar inhemska leverantörer och kraftigt snedvrider de fria marknadskrafterna, även inom däckindustrin och dess leveranskedja. De kinesiska myndigheterna genomför sin övergripande planering genom femårsplaner, inklusive sektorsspecifika planer, som också fastställer mål för produktion, innovation och grön utveckling. I dessa planer prioriteras viktiga sektorer i tidigare led, såsom petrokemi, naturgummi, stål och energi, samt industrier i senare led med koppling till däcktillverkningsindustrin.

(123) Klaganden framhöll att regeringens politik är utformad för att utöva en ökad kontroll över däckindustrin. Denna politik ger ett strategiskt stöd till industrins utveckling, säkerställer anpassningen till de statliga målen och stärker det statliga inflytandet på alla nivåer av industrin. Till exempel diskuteras däcksektorn uttryckligen i femårsplanerna och gynnas direkt av de kinesiska myndigheternas stöd. Däck ingår i det vägledande yttrandet om främjande av högkvalitativ utveckling av de petrokemiska och kemiska industrierna under den fjortonde femårsplanen. Detta vägledande yttrande betonar inte bara förbättringar när det gäller däckprodukter genom standardiserad digital omställning, utan är också inriktat på att förbättra de tekniska standarderna och kvalitetsstandarderna inom sektorn. Genomförandet främjas av branschorganisationer såsom CRIA, som fungerar som kanaler mellan staten och däckföretagen och säkerställer anpassningen till de strategiska mål som anges i det vägledande yttrandet. De kinesiska myndigheterna använder gynnsamma offentliga upphandlingar, ekonomiskt stöd och andra verktyg för att öka konkurrenskraften för inhemskt tillverkade däck på de utländska marknaderna.

(124) Klaganden påpekade vidare att provinsregeringarna utfärdar förordningar till stöd för däckproducenter. Ett viktigt exempel är Shandongs fjortonde femårsplan, som syftar till att konsolidera stödet från den offentliga sektorn och stärka den privata affärskapaciteten, med inriktning på fordonsindustrins leveranskedja och resursfördelning. Provinsen riktade in sig på sin bilindustri genom ”synergierna i försörjningskedjan och resursfördelningsförmågan”. Andra statliga ingripanden stöder däckproducenterna direkt med avseende på deras FoU-investeringar, miljöanpassningsinitiativ och förbättringar av produktionskedjan.

(125) Dessutom framhöll klaganden att denna politik minskar produktionskostnaderna på konstlad väg. Nya sidenvägeninitiativet stöder till exempel de kinesiska däckproducenternas utåtriktade verksamhet och erbjuder dem gynnsamma sätt att exportera och stärka sin marknadsställning både på den globala marknaden och i Kina.

(126) För det fjärde pekade klaganden på bristande, diskriminerande tillämpning eller otillräcklig tillämpning av kinesiska konkurs-, bolags- och egendomslagar. Klaganden betonade särskilt det konstgjorda stödet till ekonomiskt ohållbara däckproducenter som konkurrerar lokalt och internationellt med utländska företag på grund av att de får stöd som gör det möjligt för dem att undgå konkurs.

(127) Klaganden påpekade också bristen på privat markägande i Kina, där markfördelningen kontrolleras av staten och påverkas av politiska överväganden snarare än av marknadsdrivna beslut. Detta leder till en orättvis fördel för de statsstödda däckföretagen, vilket ytterligare snedvrider marknaden och undergräver konkurrensen på den fria marknaden inom däckindustrin.

(128) För det femte hävdade klaganden att lönekostnaderna i Kina är kraftigt snedvridna, och påpekade att endast en enda juridiskt erkänd fackförening, som kontrolleras av kommunistpartiet, är verksam i landet. Denna kontroll, tillsammans med Kinas restriktiva arbetsmetoder och uteblivna ratificering av den Internationella arbetsorganisationens centrala konventioner, leder till en politisk inblandning som påverkar lönesättningsförfarandena, vilket i sin tur leder till statsdrivna snarare än marknadsbaserade löneresultat. Dessutom diskriminerar systemet för registrering av hushåll migrerande arbetstagare genom att begränsa tillgången till sociala och ekonomiska fördelar, vilket ytterligare snedvrider arbetskraftskostnaderna inom den kinesiska ekonomin.

(129) För det sjätte har kinesiska däckproducenter tillgång till finansiering från institutioner som genomför politiska mål eller på annat sätt inte agerar oberoende av staten. De stora bankerna i Kina ägs inte bara av staten, utan privata banker måste också uppfylla kraven i den nationella politiken när de bedriver sin verksamhet. Detta leder till att förmånliga investeringar kanaliseras till ”främjade” industrier. Klaganden illustrerade dessa fördelar för kinesiska däckproducenter genom att lyfta fram de förmånliga lånen och den förmånliga finansieringen till företag såsom Shanghai Huayi Group, Double Coin och Prinx Chengshan från offentliga banker såsom Export-Import Bank of China och Bank of China. Dessutom har företag såsom Doublestar starka band till banker, t.ex. Bank of Communications, som har åtagit sig att ge betydande stöd till kreditlinjer för investeringar och finansiering, vilket visar på de politiska motiv som ligger bakom dessa finansinstitut.

(130) Klaganden uppgav vidare att obligations- och kreditbetyg i Kina ofta är överdrivna och systematiskt överstiger sina internationella motparter. Denna snedvridning härrör från de implicita statliga garantier som ges till ”främjade” eller på annat sätt utsedda industrier, och som på ett effektivt sätt minskar risken för betalningsinställelser för obligationer. Exempel på detta är kinesiska kreditvärderingsinstitut som beviljar företag betydligt högre kreditbetyg än erkända internationella kreditvärderingsinstitut, och som erbjuder dessa företag förmånligare lånevillkor.

(131) På det hela taget hävdade klaganden att hela den kinesiska ekonomin är påverkad av betydande snedvridningar som följaktligen även omfattar däckindustrin. De kinesiska myndigheterna griper in på alla nivåer i däckleveranskedjan, vilket leder till en situation där insatsvaror, insatsvarorna till dessa insatsvaror och så vidare påverkas av statliga snedvridningar på olika sätt.

(132) Sammanfattningsvis hävdade klaganden att betydande snedvridningar i enlighet med artikel 2.6a i grundförordningen förekommer inom däcksektorn.

(133) Kommissionen undersökte huruvida det var lämpligt att använda de inhemska priserna och kostnaderna i Kina, eftersom det föreligger betydande snedvridningar i den mening som avses i artikel 2.6a b i grundförordningen. Analysen omfattade en undersökning av det betydande statliga inflytandet på den kinesiska ekonomin i allmänhet men även den specifika marknadssituationen i den relevanta sektorn, inbegripet för den berörda produkten.

(134) Kommissionen gjorde detta på grundval av tillgänglig bevisning i ärendet. Bevisningen i ärendet omfattade bevisningen i rapporten, vilken bygger på allmänt tillgängliga källor. Kommissionen kompletterade vidare dessa bevisuppgifter med sin egen undersökning av de olika kriterier som är relevanta för att bekräfta förekomsten av betydande snedvridningar i Kina.

3.2.1.1 Betydande snedvridningar som påverkar de inhemska priserna och kostnaderna i Kina

(135) Det kinesiska ekonomiska systemet bygger på begreppet ”socialistisk marknadsekonomi”. Detta begrepp finns inskrivet i den kinesiska konstitutionen och avgör Kinas ekonomiska styrning. Den centrala principen är ”socialistiskt offentligt ägande av produktionsmedlen som ägs av hela folket och kollektivt av arbetarna” ([25]).

([25]) Rapporten – kapitel 2, s. 7.

(136) Den statsägda ekonomin är ”den ledande kraften i den nationella ekonomin” och staten har i uppdrag att säkerställa dess ”konsolidering och tillväxt” ([26]). Policydokument från så nyligen som 2024 visar att de kinesiska myndigheterna fortsatt strävar efter att ”främja koncentrationen av statligt kapital i viktiga industrier […] och i framtidsinriktade strategiska tillväxtindustrier” ([27]) och ”stärka kapitaltillskotten för att stödja en högkvalitativ utveckling av statsägda företag” ([28]). Detta innebär att den kinesiska ekonomins övergripande struktur inte bara möjliggör betydande statligt inflytande i ekonomin, utan att staten i själva verket uttryckligen har i uppdrag att utöva ett sådant inflytande. Det faktum att det offentliga ägandet har företräde framför privat ägande genomsyrar hela rättssystemet och betonas som en allmän princip i alla centrala lagar.

(137) Den kinesiska egendomslagen är ett utmärkt exempel på detta. Den hänvisar till det primära stadiet i socialismen och anförtror staten uppgiften att upprätthålla det grundläggande ekonomiska system enligt vilket det offentliga ägandet spelar en dominerande roll.

(138) Andra ägandeformer tolereras eftersom lagen tillåter dem att utvecklas vid sidan av det statliga ägandet ([29]). I enlighet med detta erkänner 2025 års lag om främjande av den privata ekonomins utveckling ([30]) (*lagen om den privata ekonomin*) formellt privata företag som ”en viktig del av den socialistiska marknadsekonomin”, men föreskriver också att ”privata ekonomiska organisationer och deras aktörer ska stödja kommunistpartiets ledarskap, följa det socialistiska systemet med kinesiska särdrag och aktivt delta i uppbyggnaden av en modern socialistisk stormakt” ([31]).

(139) Följaktligen är ekonomiska aktörer – direkt eller indirekt – föremål för politisk vägledning, administrativ styrning och krav på ideologisk anpassning från partiet och statliga institutioner, vilket upprätthåller strukturella snedvridningar inom konkurrensmiljön.

(140) Eftersom den socialistiska marknadsekonomin enligt kinesisk lag utvecklas under kommunistpartiets ledning är den kinesiska statens och kommunistpartiets strukturer dessutom sammanflätade på alla nivåer (juridiskt, institutionellt och på personnivå) så att de bildar en överbyggnad där partiets och statens roller är omöjliga att särskilja.

(141) Efter en ändring av den kinesiska konstitutionen i mars 2018 blev det kinesiska kommunistpartiets ledande roll ännu mer framträdande genom att den bekräftades ännu en gång i artikel 1 i konstitutionen.

(142) Efter den befintliga första meningen i bestämmelsen, ”det socialistiska systemet är Folkrepubliken Kinas grundläggande system”, infogades en ny andra mening, som lyder ”det främsta kännetecknet för den kinesiska formen av socialism är det [kinesiska kommunistpartiets] ledarskap” ([32]). Detta åskådliggör det kinesiska kommunistpartiets absoluta och allt större kontroll över Kinas ekonomiska system.

(143) Detta ledarskap och denna kontroll är en väsentlig del av det kinesiska systemet och går mycket längre än vad som är brukligt i andra länder där staten utövar allmän makroekonomisk kontroll inom vars gränser de fria marknadskrafterna råder.

(144) Den kinesiska staten för en interventionistisk ekonomisk politik och strävar efter mål som sammanfaller med den politiska dagordning som fastställs av kommunistpartiet i stället för att avspegla de ekonomiska förhållandena på en fri marknad ([33]). De kinesiska myndigheterna tillämpar interventionistiska verktyg av många olika slag, bland annat systemet för industriell planering, det finansiella systemet samt regelverket.

([26]) Rapporten – kapitel 2, s. 7–8.
([27]) Se beslutet från kommunistpartiets centralkommitté om att på ett heltäckande sätt fördjupa reformerna och främja moderniseringen i kinesisk stil, avsnitt II.5, tillgängligt på https://www.gov.cn/zhengce/202407/content_6963770.htm (hämtat den 11 november 2025).
([28]) Se statsrådets yttrande om ytterligare förbättring av budgetsystemet för statsägda kapitaltransaktioner, tillgängligt på https://www.gov.cn/zhengce/content/202401/content_6924612.htm (hämtat den 11 november 2025).
([29]) Rapporten – kapitel 2, s. 10 och 18.
([30]) Finns på https://www.gov.cn/yaowen/liebiao/202504/content_7022018.htm (hämtad den 11 november 2025).
([31]) Ibid., artikel 5.
([32]) Finns på http://www.npc.gov.cn/zgrdw/englishnpc/Constitution/node_2825.htm (senast hämtad den 25 november 2025).
([33]) Rapporten – kapitel 2, s. 29–30.

(145) För det första styrs den kinesiska ekonomins inriktning, när det gäller den övergripande administrativa kontrollen, av ett komplext system av industriell planering som påverkar alla ekonomiska verksamheter i landet. Sammantaget bildar dessa planer en omfattande och komplex matris av sektorsspecifika och övergripande politiska åtgärder som finns på alla förvaltningsnivåer.

(146) Planerna på provinsiell nivå är detaljerade, medan de nationella planerna innehåller bredare mål. Planerna anger också de hjälpmedel som ska användas för att stödja de relevanta industrierna/sektorerna samt inom vilka tidsramar målen ska uppnås. Vissa planer innehåller uttryckliga produktionsmål.

(147) Inom ramen för dessa planer väljs enskilda industrisektorer, särskilda typer av ekonomiska aktörer ([34]) och/eller projekt ut som (positiva eller negativa) prioriteringar i linje med statens prioriteringar, och särskilda utvecklingsmål fastställs för dem (industriell uppgradering, internationell expansion osv.).

(148) År 2025 publicerade kommunistpartiets centralkommitté en analys som bekräftade planernas bindande karaktär: ”Den vetenskapliga utformningen och det faktiska genomförandet av nationella utvecklingsplaner är viktiga medel för vårt parti att effektivt leda den ekonomiska och sociala utvecklingen. I moderniseringsarbetet har Kina utforskat och etablerat en institutionell ordning där, under centralkommitténs centraliserade och enhetliga ledning, en plenarsession i centralkommittén lägger fram ett planförslag, statsrådet utarbetar ett utkast till plan, och den nationella folkkongressen granskar och godkänner det innan det offentliggörs och genomförs. Detta omvandlar i praktiken partiets förslag till statens och folkets vilja. Genom denna process omvandlas centralkommitténs stora strategiska satsningar till rättsligt bindande planer för genomförande i hela landet” ([35]).

(149) Följaktligen måste de ekonomiska aktörerna, privata såväl som statsägda, i praktiken anpassa sin affärsverksamhet efter villkoren i planeringssystemet. Detta beror inte bara på att planerna är bindande, utan också på att de berörda kinesiska myndigheterna på alla nivåer följer systemet med planer och utövar sina befogenheter därefter, vilket innebär att de förmår de ekonomiska aktörerna att uppfylla de prioriteringar som anges i planerna ([36]).

(150) För det andra, när det gäller fördelningen av ekonomiska resurser domineras Kinas finansiella system av de statsägda affärsbankerna och politiska bankerna, som de kinesiska myndigheterna beskriver som ”den huvudsakliga kraften som tjänar den reala ekonomin och ger starkt stöd för stabiliteten och den långsiktiga utvecklingen av den nationella ekonomin” ([37]). När dessa banker fastställer och genomför sin utlåningspolicy måste de anpassa sig till statens industripolitiska mål i stället för att först och främst bedöma de ekonomiska fördelarna med ett visst projekt ([38]).

(151) Detsamma gäller de andra komponenterna i Kinas finansiella system, till exempel aktiemarknader, obligationsmarknader, marknaden för riskkapital osv. Dessa delar av finanssektorn är också institutionellt och operativt inrättade på ett sätt som inte är inriktat på att maximera finansmarknadernas effektivitet, utan på att säkerställa kontroll och tillåta ingripanden från statens och kommunistpartiets sida ([39]).

(152) För det tredje ingriper staten i ekonomin på olika sätt genom regelverket.

([34]) Till exempel den kategori som kallas ”små jätteföretag” (se rapporten – kapitel 2, s. 22), för vilken den kinesiska regeringen under 2024 tillkännagav fortsatt stöd ”som en del av insatserna för att främja ny industrialisering”; se https://english.www.gov.cn/news/202406/19/content_WS6672c84ac6d0868f4e8e8531.html#:~:text=China%20will%20scale%20up%20support,of%20Industry%20and%20Information%20Technology (hämtad den 25 november 2025).

([35]) Se https://www.qstheory.cn/20250428/e7943a2c8fef49efb520aa336197849c/c.html (hämtad den 25 november 2025).

([36]) Rapporten – kapitel 4, s. 57 och 92.

([37]) Finns på https://www.mof.gov.cn/zhengwuxinxi/caizhengxinwen/202503/t20250329_3961036.htm (hämtad den 11 november 2025).

([38]) Rapporten – kapitel 6, s. 149–150.

([39]) Rapporten – kapitel 6, s. 153–171.

(153) Reglerna för offentlig upphandling används till exempel ofta för att uppnå andra politiska mål än ekonomisk effektivitet, vilket undergräver de marknadsbaserade principerna på detta område. Den tillämpliga lagstiftningen föreskriver uttryckligen att offentlig upphandling ska genomföras så att ”nationella ekonomiska och sociala utvecklingspolitiska mål uppnås” ([40]). Målens karaktär fastställs dock inte, vilket ger de beslutande organen en bred marginal för egna bedömningar ([41]). Den tillämpliga lagstiftningen upprätthåller regler som uttryckligen diskriminerar utländska produkter och föreskriver att ”ett prisavdrag på 20 % ska ges på anbudet för en inhemsk produkt, och det reducerade priset ska beaktas under utvärderingsprocessen” ([42]). Följaktligen gynnar upphandlingsbesluten inhemska produkter och fattas inte på grundval av fria marknadskrafter.

(154) På investeringsområdet har de kinesiska myndigheterna likaså en betydande kontroll och ett stort inflytande över både vad de statliga och privata investeringarna ska inriktas på och hur omfattande de ska vara. Investeringskontroll och olika incitament, begränsningar och förbud i samband med investeringar är viktiga verktyg som myndigheterna använder för att stödja industripolitiska mål, exempelvis att upprätthålla statlig kontroll av viktiga sektorer eller stödja den inhemska industrin ([43]). Till exempel strävar de kinesiska myndigheterna efter att ”optimera drifts- och tillsynsmekanismerna för stora industrifonder för att säkerställa att fondernas investeringsinriktning uppfyller kraven i nationella strategier” ([44]). Ett annat exempel på de kinesiska myndigheternas kontroll över ekonomin genom fördelningen av finansiella resurser är de politiska åtgärder som beskrivs i 2025 års *Flera åtgärder för att ytterligare främja utvecklingen av privata investeringar* ([45]). Enligt dessa åtgärder försöker de kinesiska myndigheterna ”öka de centrala budgetmedlen för att stödja kvalificerade privata investeringsprojekt och aktivt spela en vägledande och ledande roll”. De kinesiska myndigheterna har också för avsikt att ”utnyttja nya politiska finansieringsinstrument [och] stödja ett antal kvalificerade privata investeringsprojekt inom viktiga industrier och nyckelområden” ([46]).

(155) De kinesiska myndigheternas ingripanden i ekonomin utformas som ”samordnade insatser inom skatte-, penning-, industri-, pris-, och sysselsättningspolitiken samt andra politikområden kring genomförandet av nationella utvecklingsplaner och större strategier” ([47]).

(156) Sammanfattningsvis bygger Kinas ekonomiska modell på vissa grundsatser som föreskriver och uppmuntrar statliga ingripanden av många olika slag. Sådana betydande statliga ingripanden strider mot de fria marknadskrafterna, vilket snedvrider en effektiv resursfördelning enligt marknadsprinciperna ([48]).

3.2.1.2 Betydande snedvridningar enligt artikel 2.6a b första strecksatsen i grundförordningen: den berörda marknaden försörjs till betydande del av företag som ägs av eller drivs under kontroll, politisk styrning eller överinseende av exportlandets myndigheter

(157) I Kina utgör företag som ägs av eller drivs under kontroll och/eller politisk styrning eller överinseende av staten en väsentlig del av ekonomin.

([40]) Se Nationella utvecklings- och reformkommissionens riktlinjer för uppfyllande av upphandlande enheters huvudsakliga ansvar, artikel 4, tillgängliga på https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/tz/202511/t20251111_1401536.html (hämtad den 12 november 2025).
([41]) Rapporten – kapitel 7, s. 204–205.
([42]) Se statsrådets meddelande om genomförandet av nationella produktstandarder för offentlig upphandling och andra relaterade policyer, avsnitt III, tillgängligt på https://www.gov.cn/zhengce/content/202509/content_7042999.htm (hämtad den 12 november 2025).
([43]) Rapporten – kapitel 8, s. 207–208 och 242–243.
([44]) Se beslutet från det kinesiska kommunistpartiets centralkommitté om att på ett heltäckande sätt fördjupa reformerna och främja modernisering i kinesisk stil, avsnitt III.9, tillgängligt på https://www.gov.cn/zhengce/202407/content_6963770.htm (hämtat den 11 november 2025).
([45]) Finns på https://www.gov.cn/zhengce/content/202511/content_7047643.htm (hämtat den 11 november 2025).
([46]) Ibid., avsnitt 11.
([47]) Ibid., avsnitt V.16 (hämtat den 11 november 2025).
([48]) Rapporten, kapitel 2, s. 19–24, kapitel 4, s. 69 och s. 99–100 samt kapitel 5, s. 130–131.

(158) Sektorn för den berörda produkten betjänas huvudsakligen av privatägda företag såsom Shandong Linglong Tire Co. ([49]), eller av företag där staten innehar minoritetsandelar, såsom i Sailun Group ([50]), där staten äger 1,18 % ([51]), eller Zhongce Rubber Group ([52]), där staten äger 36 % ([53]).

(159) Dessutom har staten i ett antal företag inte bara en andel, utan utövar kontroll, t.ex. i Qingdao Double Star Co. Ltd ([54]), som till 41,35 % är statsägt och kontrollerat av kommunen Qingdaos SASAC-kommission, eller i Double Star Dongfeng Tire, ett dotterbolag som till 100 % ägs av Qingdao Double Star Co. Ltd ([55]). Ett annat exempel är Guizhou Tyre Co. Ltd ([56]), som till 20,48 % är statsägt och kontrolleras av Guiyangs kommunala folkmyndighet ([57]).

(160) Sektorn för den berörda produkten betjänas dessutom av statsägda företag, bl.a. China National ([58]), som innehas av Sinochem (ett statsägt företag som kontrolleras av den centrala SASAC-kommissionen ([59])) och Sinopec ([60]) (ett annat statligt företag som kontrolleras av den centrala SASAC-kommissionen ([61])), två ledande producenter av syntetgummi, en central insatsvara för produktion av den berörda produkten ([62]).

(161) Kommunistpartiets ingripanden i det operativa beslutsfattandet har blivit normen inte bara i statsägda företag utan även i privata företag ([63]), och kommunistpartiet hävdar sitt ledarskap över praktiskt taget alla aspekter av landets ekonomi. Statens inflytande genom kommunistpartiets strukturer inom företagen leder till att ekonomiska aktörer i själva verket står under statens kontroll och politiska styrning, med tanke på i vilken utsträckning stats- och partistrukturerna har vuxit ihop i Kina.

(162) Sektorn för den berörda produkten omfattas dessutom av flera statliga strategier, såsom det vägledande yttrandet från MIIT om främjande av en högkvalitativ utveckling av den kemiska och petrokemiska industrin inom ramen för den 14:e femårsplanen, som i avsnitt II.3 innehåller bestämmelser om genomförandet av ”åtgärder för att förbättra kvaliteten på tillgången på kemiska produkter. Fokusera på strategiska framväxande industrier […] och påskynda utvecklingen av […] högpresterande gummi- och plastmaterial […]. Öka andelen gröna produkter inom industrier såsom […] däck […]. Uppmuntra företag att förbättra produktkvaliteten och att skapa och främja varumärken”. Dessutom föreskrivs i avsnitt V i detta vägledande yttrande att ”en internetbaserad övervakning av industrikedjan ska tillämpas på bulkprodukter såsom gödselmedel och däck” ([64]).

(163) Däckindustrin omfattas också av strategier på provinsnivå, såsom Shandong-provinsens 14:e femårsplan för utvecklingen av den kemiska industrin, som för däckindustrin särskilt föreskriver att den ska ”strikt genomföra industripolitik och industristandarder, integrera och dra tillbaka företag med en årlig produktionskapacitet på mindre än 1,2 miljoner radialdäck av helstål (med undantag för maskindäck, flygdäck och slanglösa däck med

([49]) Finns på https://www.linglong.cn/ och https://www.linglong.cn/Upload/202505/20250524113047_5549.pdf, s. 81 (hämtad den 25 november 2025).
([50]) Finns på https://www.sailungroup.com/ (hämtad den 25 november 2025).
([51]) Se Sailun Groups årsrapport 2024, s. 93, som finns på https://sailuns3.s3.cn-northwest-1.amazonaws.com.cn/upload/portal/20250429/039e9b432aecd14b5a5b934b0b0cf103.pdf (hämtad den 25 november 2025).
([52]) Finns på https://www.zcrubber.com/ (hämtad den 6 oktober 2025).
([53]) Se Zhongce Rubber Groups årsredovisning 2024, s. 50, som finns på https://file.finance.qq.com/finance/hs/pdf/2025/08/20/1224519453.pdf (hämtad den 25 november 2025).
([54]) Se Qingdao Double Star Co. Ltd, årsredovisning 2024, s. 63, på https://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2025/2025-3/2025-03-28/10815489.PDF (hämtad den 6 oktober 2025).
([55]) Ibid., s. 159.
([56]) Finns på https://www.gztyre.com/ (hämtad den 25 november 2025).
([57]) Se Guizhou Tyre Co. Ltd, årsredovisning 2024, s. 76 och 78, som finns på https://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2025/2025-4/2025-04-26/11007719.PDF (hämtad den 25 november 2025).
([58]) Finns på https://rubber.chemchina.com/ (hämtad den 25 november 2025).
([59]) Finns på http://www.sasac.gov.cn/n2588045/n27271785/n27271792/index.html (hämtad den 25 november 2025).
([60]) Finns på http://www.sinopecgroup.com/group/en/ (hämtad den 25 november 2025).
([61]) Finns på http://www.sasac.gov.cn/n2588045/n27271785/n27271792/index.html (hämtad den 6 oktober 2025).
([62]) Se https://pdf.dfcfw.com/pdf/H3_AP202312271615027520_1.pdf (hämtad den 25 november 2025).
([63]) Artikel 33 i kommunistpartiets konstitution, artikel 19 i den kinesiska bolagslagen, artikel 5 i lagen om den privata ekonomin. Se också rapporten – kapitel 3, s. 47–50.
([64]) Se https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-04/08/content_5683972.htm (hämtad den 25 november 2025).

bredsektion) och mindre än 5 miljoner radialdäck av halvstål (med undantag för punkteringssäkra däck, högkvalitativa tävlingsdäck och ultralågsektionsdäck). […] Precis som på avancerade och segmenterade marknader, utveckla avancerade produkter, såsom produkter med ultralåg sektion, utjämning, lågt rullmotstånd, lågt buller och punkteringsfrihet, utöka FoU och produktion av högpresterande radialdäck såsom smarta däck, säkerhetsdäck, däck med lågt rullmotstånd och superslitagetåliga däck, för att öka produkternas mervärde och marknadsandelar. Stärka däckindustriklustren på Shandonghalvön och i norra Shandong, stärka förbindelserna med industrins stödinrättningar, utveckla gummitillsatsindustriklustret i västra Shandong och utvidga industriklustret för gummibearbetningsutrustning i östra Shandong. I omfattande utsträckning förbättra digitalisering, nätverksutveckling och smart utveckling av däckindustrin, främja uppförandet av smarta fabriker i däckindustrin i hela provinsen och skapa en internetmolnplattform för däcktillverkningsindustrin. Aktivt främja produktionsprocesser för gröna däck såsom kemisk gummiraffinering och teknik för förvulkanisering av strålning, uppmuntra sekundär användning av däck, främja grön pyrolys och kimröksregenereringsteknik för avfallsdäck, och främja industrins gröna cirkulära utveckling. […] År 2025 kommer däckindustrins produktionsvärde att uppgå till 200 miljarder renminbi yuan. Det kommer att finnas åtta däckföretag med försäljningsintäkter som överstiger 10 miljarder renminbi yuan, varav fler än två kommer att överstiga 20 miljarder renminbi yuan och ett till två företag kommer att vara bland de tio största företagen i den globala däckindustrin" ([65]).

(164) Statlig tillsyn och politisk kontroll förekommer också på kommunal nivå. Ett exempel är kommunen Changchun, känd som "bilarnas stad" ([66]), där Shandong Linglong Tire Co. Ltd undertecknade ett investeringsavtal på 4,89 miljarder renminbi yuan för en fabrik med en årsproduktion på 14,2 miljoner däck. Changchuns utvecklingszon för bilar understryker att dess "prestationer beror på den politiska vägledning och starka ledarskap som tillhandahållits av den provinsiella partikommittén, provinsregeringen, den kommunala partikommittén och kommunstyrelsen [samt på] sammanhållningen och innovationen i partiets arbetskommitté i utvecklingszonen för bilar" ([67]).

(165) Statlig kontroll och politisk övervakning kan också observeras på de berörda branschorganisationernas nivå ([68]).

(166) Till exempel har CRIA ([69]) – i vilken Shandong Linglong Tire Co., Ltd, Sailun Group, Zhongce Rubber Group, China National, Qingdao Double Star Co. Ltd, och Guizhou Tyre Co., Ltd, är medlemmar ([70]) – 15 filialer och yrkeskommittéer, av vilka däckfilialen är störst. Däckfilialföretagens tillverkning står för omkring 80 % av den kinesiska inhemska däcktillverkningen. CRIA har 62 styrande enheter, varav Zhongce Rubber Group Co., Ltd innehar ordförandeskapet, och Sailun Group Co., Ltd och Linglong Tire Co., Ltd innehar vice ordförandeskapet ([71]). CRIA:s däckfilial följer bestämmelserna i CRIA:s bolagsordning, i vilken intresseorganisationens syfte anges – att tjäna medlemmarna, att inneha rollen som en bro mellan staten och företagen och att utföra olika uppgifter under ledning av generalförbundet ([72]).

(167) I artikel 3 i CRIA:s stadgar anges att intresseorganisationen "följer [kommunistpartiets] övergripande ledning. I enlighet med bestämmelserna i [kommunistpartiets] författning inrättar intresseorganisationen en organisation för [kommunistpartiet], bedriver partiets verksamhet och tillhandahåller de nödvändiga villkoren för partiorganisationens verksamhet. Den myndighet som ansvarar för registrering och förvaltning av intresseorganisationen är Kinas inrikesministerium, och den myndighet som ansvarar för partiuppbyggande är partikommittén för den [centrala SASAC-kommissionen]. Intresseorganisationen accepterar affärsvägledning, tillsyn och förvaltning av den

([65]) Se https://huanbao.bjx.com.cn/news/20211201/1191133.shtml (hämtad den 25 november 2025).
([66]) "Statistiken visar att bilindustrin i Changchun uppnådde ett produktionsvärde på 614,3 miljarder renminbi yuan under 2021, vilket motsvarar 70,3 % av stadens totala industriella produktionsvärde. […] Dessutom ger Changchuns ekonomiska och tekniska utvecklingszon för bilar ett robust stöd till stadens bilindustri med avseende på politiskt stöd, talangförvärv, logistik med mera." Se https://en.people.cn/n3/2023/0828/c90000-20064539.html (hämtad den 15 oktober 2025).
([67]) Se https://changchun.ifeng.com/a/20200701/14287256_0.shtml (hämtad den 25 november 2025).
([68]) Rapporten – kapitel 2, s. 24–27.
([69]) Se https://ccb.cria.org.cn/ (hämtad den 25 november 2025).
([70]) Se https://www.cria.org.cn/c/member (hämtad den 25 november 2025).
([71]) Se https://tyre.cria.org.cn/c/id/17728578642793431O6 (hämtad den 25 november 2025).
([72]) Ibid.

myndighet som ansvarar för registrering och förvaltning, och av den myndighet som ansvarar för partiuppbyggande samt av den relevanta administrativa avdelning som ansvarar för industrins förvaltning" ([73]). I artikel 36 anges vidare att de personer som ansvarar för intresseorganisationen måste uppfylla villkor såsom att "respektera [kommunistpartiets] ledarskap, stödja den kinesiska formen av socialism, beslutsamt genomföra partiets linje, principer och politik samt ha goda politiska kvaliteter" ([74]).

(168) Privatägda producenter inom sektorn för den berörda produkten hindras följaktligen från att bedriva sin verksamhet på marknadsmässiga villkor. Både offentliga och privatägda företag inom sektorn omfattas av politisk övervakning och vägledning.

3.2.1.3 Betydande snedvridningar enligt artikel 2.6a b andra strecksatsen i grundförordningen: förekomsten av statlig närvaro i företagen som gör att staten kan påverka priser eller kostnader

(169) De kinesiska myndigheterna har möjlighet att påverka priser och kostnader genom den statliga närvaron i företag. Kommunistpartiets celler i företagen, såväl statsägda som privata, utgör en viktig kanal för statlig inblandning i affärsbesluten.

(170) Enligt artikel 17 i Kinas bolagsrätt ska en kommunistpartipolitisk organisation upprättas i varje företag med minst tre medlemmar från kommunistpartiet enligt artikel 30 i kommunistpartiets författning ([75]), och företaget ska skapa de nödvändiga förutsättningarna för partiorganisationens verksamhet.

(171) Tidigare förefaller detta krav inte alltid ha följts eller tillämpats strikt. Åtminstone sedan 2016 har emellertid kommunistpartiet dock stärkt sina krav på att kontrollera affärsbeslut i företag som en politisk princip ([76]), bland annat genom att utöva påtryckningar på privata företag att sätta "patriotism" främst och följa partidisciplinen ([77]).

(172) Redan 2017 rapporterades att det fanns particeller i 70 % av cirka 1,86 miljoner privatägda företag, och trycket ökade på att kommunistpartiets organisationer ska ha sista ordet när det gäller affärsbeslut inom deras respektive företag ([78]). Liknande uppskattningar rapporterades 2022 ([79]). Dessa regler gäller generellt i den kinesiska ekonomin och i alla sektorer, inbegripet för producenter av den berörda produkten och leverantörer av insatsvaror till denna.

(173) Den 15 september 2020 offentliggjordes dessutom ett dokument med riktlinjer från kommunistpartiets centralkommittés allmänna kansli om en upptrappning av Förenade frontens arbete i den privata sektorn för den nya eran ([80]) (*riktlinjerna*), som utökade partikommittéernas roll i de privata företagen ytterligare.

(174) I avsnitt II.4 i riktlinjerna anges följande: "vi måste utöka partiets övergripande kapacitet att leda Förenade frontens arbete inom den privata sektorn och intensifiera arbetet inom detta område på ett effektivt sätt". I avsnitt III.6 anges följande: "vi måste trappa upp partiuppbyggandet ytterligare i de privata företagen, göra det möjligt för particellerna att verka effektivt som ett försvarsverk och göra det möjligt för partimedlemmarna att utöva sina roller som förtrupper och pionjärer". Riktlinjerna syftar därmed till att betona och utöka kommunistpartiets roll i företag och andra enheter i den privata sektorn ([81]).

([73]) Se https://www.cria.org.cn/c/id/1760859134713970690 (senast hämtad den 25 november 2025).
([74]) Ibid.
([75]) Rapporten – kapitel 3, s. 40.
([76]) Se till exempel Blanchette, J., "Xi's Gamble: The Race to Consolidate Power and Stave off Disaster", *Foreign Affairs*, vol. 100, nr 4, juli/augusti 2021, s. 10–19.
([77]) Rapporten – kapitel 3, s. 41.
([78]) Finns på https://www.reuters.com/article/us-china-congress-companies-idUSKCN1B40JU (senast hämtad den 25 november 2025).
([79]) Finns på 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 (hämtad den 25 november 2025).
([80]) Riktlinjer från kommunistpartiets centralkommittés allmänna kansli om en upptrappning av Förenade frontens arbete i den privata sektorn för den nya eran, www.gov.cn/zhengce/2020-09/15/content_5543685.htm (hämtad den 25 november 2025).
([81]) *Financial Times* (2020) – "Chinese Communist Party asserts greater control over private enterprise", https://on.ft.com/3mYxP4j (hämtad den 25 november 2025).

(175) Undersökningen har bekräftat att överlappningar mellan ledande befattningar och medlemskap i kommunistpartiet/partifunktioner även förekommer inom däcksektorn. För att ge ett exempel är styrelseordföranden och den verkställande direktören för Sinochem också sekreterare respektive biträdande sekreterare i Sinochems partikommitté ([82]). På samma sätt är styrelseordföranden och vice ordföranden för Qingdao Double Star Co. Ltd också partikommitténs sekreterare respektive biträdande sekreterare ([83]). Ordföranden i styrelsen för Guizhou Tyre Co., Ltd innehar också posten som partikommitténs sekreterare ([84]).

(176) Dessutom nämner däckföretagen också uttryckligen kommunistpartiets inflytande över deras beteende. Till exempel anger Qingdao Double Star Co. Ltd i sin årsrapport för 2024 följande: ”Under rapporteringsperioden insisterade företaget på att använda partiuppbyggande av hög kvalitet för att styra en högkvalitativ utveckling” och garanterade ett ”partiuppbyggande ledarskap för att främja en högkvalitativ utveckling: [företaget] stärkte det partiuppbyggande ledarskapet, med fokus på huvudansvar och huvudverksamhet, genomförde djupgående utbildning på temat Xi Jinpings tankar om socialism med kinesiska särdrag för en ny era, främjade partiets innovativa teoretiska prestationer som vägledning för företagets affärsutveckling, […] utvecklade en banbrytande grupp inom tillverkning, vetenskaplig forskning, marknadsföring och ledning, och integrerade partiuppbyggnaden i den dagliga verksamheten” ([85]). På samma sätt anser Guizhou Tyre Co., Ltd att ”som ett statsägt holdingbolag håller företaget alltid fast vid ’partiets orubbliga ledarskap för statsägda företag’. I bolagsordningen definieras tydligt partiorganisationens rättsliga status i fråga om företagsstyrning och partiets ledarskap integreras i alla aspekter av företagsstyrningen” ([86]).

(177) Den statliga närvaron i företag inom däcksektorn och andra sektorer (såsom finanssektorn och sektorn för insatsvaror) gör det således möjligt för de kinesiska myndigheterna att påverka priser och kostnader.

3.2.1.4 Betydande snedvridningar enligt artikel 2.6a b tredje strecksatsen i grundförordningen: förekomsten av en offentlig politik eller åtgärder som diskriminerar till förmån för inhemska leverantörer eller på annat sätt inverkar på de fria marknadskrafterna

(178) Den kinesiska ekonomins inriktning bestäms i hög grad av ett komplext planeringssystem som fastställer prioriteringar och föreskriver de mål som centrala, provinsiella och lokala myndigheter måste rikta in sig på. Relevanta planer finns på alla förvaltningsnivåer och omfattar praktiskt taget alla ekonomiska sektorer. De mål som fastställs genom planeringsinstrumenten är bindande och myndigheterna på varje administrativ nivå övervakar respektive lägre myndighets genomförande av planerna.

(179) Generellt sett leder planeringssystemet i Kina till att resurser riktas mot sektorer som regeringen har betecknat som strategiska eller på annat sätt politiskt viktiga i stället för att fördelas enligt marknadskrafterna ([87]).

(180) De kinesiska myndigheterna har antagit ett antal riktlinjer för hur sektorn för den berörda produkten ska fungera.

([82]) Se https://www.sinochem.com/sinochem/guwm/zlzz/gltd/A031002002003Gone1.html (hämtad den 11 november 2025).
([83]) Se Qingdao Double Star Co. Ltd, årsrapport 2024, s. 36, finns på https://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2025/2025-3/2025-03-28/10815489.PDF (hämtad den 25 november 2025).
([84]) Se Guizhou Tyre Co. Ltd, årsredovisning 2024, s. 44, som finns på https://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2025/2025-4/2025-04-26/11007719.PDF (hämtad den 25 november 2025).
([85]) Se Qingdao Double Star Co. Ltd, årsredovisning 2024, s. 14, på https://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2025/2025-3/2025-03-28/10815489.PDF (hämtad den 25 november 2025).
([86]) Se Guizhou Tyre Co. Ltd, årsredovisning 2023, s. 41, som finns på https://pdf.dfcfw.com/pdf/H2_AN202404151630237833_1.pdf?1713215477000.pdf (hämtad den 25 november 2025).
([87]) Rapporten – kapitel 4, s. 56–57 och 99–100.

(181) Syftet med den 14:e femårsplanen för utveckling av råvaruindustrin ([88]) är att uppnå ett genombrott inom viktiga råvarukategorier ”med fokus på viktiga tillämpningsområden såsom […] bioniskt syntetgummi” ([89]). Ytterligare bestämmelser som är specifika för däckindustrin ingår också i det vägledande yttrandet från ministeriet för industri och informationsteknik (MIIT) om främjande av en högkvalitativ utveckling av den kemiska och petrokemiska industrin inom ramen för den 14:e femårsplanen eller i Shandong-provinsens 14:e femårsplan om utvecklingen av den kemiska industrin.

(182) På provinsnivå ska de statliga myndigheterna enligt Anhui-provinsens 14:e femårsplan för utveckling av ny materialindustri ([90]) utforma sektorns industriella struktur på följande sätt: ”Fokusera på fordons-, elektronik-, höghastighetsjärnvägs-, rymd- och kärnkraftssektorerna, och förlita sig på industribaserna i Anqing, Huainan och på andra platser, öka intensiteten i forskning och utveckling och innovation, och kraftfullt utveckla gummimaterialprodukter med särskilda egenskaper och processer såsom beständighet mot höga och låga temperaturer, åldringsbeständighet, ablationsbeständighet, beständighet mot kemiska medel, väderhärdighet, ozonbeständighet, ljusbågshärdighet osv.” I planens förteckning över nyckelprodukter nämns också ”hydrerat nitrilgummi, bromerat nitrilgummi, lösningspolymeriserat styren-butadiengummi, isoprengummi och dess monomerer, akrylatgummi, speciellt fluorinnehållande gummi, fluorosilikongummi, elisolerande silikongummi” och i förteckningen över banbrytande teknik nämns ”teknik för hydrering av nitrilgummi, prepareringsteknik för karboxylnitrilgummi, funktionaliserad SSBR-produktionsteknik, energibesparande teknik för torkningsprocessen för syntetgummi, teknik för emulsionpolymerisationskoncentration, miljövänlig teknik för tillsatsersättning osv.” ([91]).

(183) På samma sätt innehåller Gansu-provinsens 14:e femårsplan för utveckling av råvaruindustrin ([92]) ett avsnitt om ”fin kemisk industri” där det föreskrivs att ”senast 2025 kommer industrins totala industriella produktionsvärde att sträva efter att nå 50 miljarder yuan” och att målet inom området för syntetiskt gummi är att ”sätta tilliten till basföretag, kraftfullt utveckla miljövänliga gummitillsatser, gummiacceleratorserierna CBS/MBS, koldisulfid, olösligt svavel, kimrök av hög kvalitet och andra produkter” och att för avancerade petrokemiska nya material ”sätta tilliten till basföretag för att förbättra Gansu-provinsens nivå och kapacitet inom teknisk specialplast, specialsyntetgummi osv.” och att ”kraftfullt utveckla viktiga strategiska nya material”. Avseende petrokemikalier gäller det att ”utveckla teknisk plast, specialsyntetgummi, specialfibrer, biologiskt nedbrytbara högpresterande material och högpresterande kompositmaterial”.

(184) Gansu-provinsens fjortonde femårsplan tar också upp PetroChina Lanzhou Petrochemical Company i sin förteckning över viktiga projekt och uppförandet av en ny specialenhet för nitrilgummi som ska producera 35 000 ton/år, som främst omfattar en kemisk beredningsenhet, en polymerisationsenhet, en monomeråtervinningsenhet, ett slamlager, en blandningsenhet och en koagulationstorknings- och förpackningsenhet osv., till en sammanlagd investering på över 84 miljoner renminbi yuan ([93]). I Jiangxi-provinsens 14:e femårsplan om den petrokemiska industrins högkvalitativa utveckling ([94]) anges att ”[vi kommer att] utöka tillämpningsområdet för […] organosilikonprodukter såsom silikonolja, silikongummi […] och vit kimrök. Vi kommer att stärka forskningen och utvecklingen samt produktionen av nya kemiska material och kraftfullt utveckla avancerade nya material såsom specialgummi”. När det gäller specialgummi anges också att regeringen ska ”fokusera på utvecklingen av lösningsstyrenbutadiengummi […], hydrerat nitrilgummi, halogenerat butylgummi, hydrerade styrentermoplastiska elastomerer (HSBC), isoprengummi […], termoplastiskt vulkanisat, etenpropengummi […] osv.”

([88]) Se https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/202112/29/5665166/files/90c1c79a00b44c67b59c29392476c862.pdf (hämtad den 25 november 2025).
([89]) Ibid.
([90]) Anhui-provinsens 14:e femårsplan för utveckling av ny materialindustri, offentliggjord den 28 februari 2022, avsnitt III, tabell 6.
([91]) Ibid.
([92]) Finns på https://gxt.gansu.gov.cn/gxt/c106992/202201/1959993/files/bc8a41db8b904e55b5bd7017eb42d119.pdf (hämtad den 25 november 2025).
([93]) Ibid.
([94]) Se https://huanbao.bjx.com.cn/news/20211115/1187880.shtml (hämtad den 25 november 2025).

(185) Dessutom föreskriver Jilin-provinsens 14:e femårsplan för den petrokemiska industrins utveckling ([95]) att regeringen ”fullt ut ska främja utvecklingen av industrin för nya kemiska material såsom teknisk plast, specialsyntetgummi och högpresterande fibrer, utvidga tillämpningsområdet för nya kemiska material på områdena fordon, järnvägstransport, rymdfart osv., och förverkliga den högkvalitativa utvecklingen av det petrokemiska industrisystemet i vår provins” och ”stärka […] etenpropengummi, och bränsleetanol, förfina specialkolfiber, högaktivt polyisobutylen, specialgummi och plastmaterial och andra specialprodukter, […] och bilda tre stora konkurrenskraftiga sektorer för syntetiska hartser, syntetgummi och grundläggande organiska kemiska råvaror, stärka konkurrenskraften och endogen utveckling av den petrokemiska industrin, samt bidra till att utveckla konkurrenskraftiga produktkluster och specifika produktkedjor”.

(186) Sammanfattningsvis har de kinesiska myndigheterna vidtagit åtgärder för att få aktörerna att uppfylla de offentliga politiska målen för sektorn. Genom dessa åtgärder styr och kontrollerar de kinesiska myndigheterna praktiskt taget alla aspekter av sektorns utveckling och funktion liksom insatsvarorna i tidigare led. Sådana åtgärder hindrar marknadskrafterna från att verka fritt.

3.2.1.5 Betydande snedvridningar enligt artikel 2.6a b fjärde strecksatsen i grundförordningen: avsaknad av, diskriminerande tillämpning av eller felaktigt genomförande av konkurs-, bolags- eller egendomsrätt

(187) Enligt tillgängliga uppgifter är det kinesiska konkurssystemet otillräckligt för att uppnå sina huvudmål, till exempel att reglera fordringar och skulder på ett rättvist sätt samt skydda borgenärers och gäldenärers lagstadgade rättigheter och intressen. Detta verkar bero på att den kinesiska konkursrätten visserligen formellt sett grundas på liknande principer som motsvarande lagar i andra länder än Kina, men att det kinesiska konkurssystemet kännetecknas av en systematiskt bristande efterlevnad.

(188) Antalet konkurser är fortfarande uppseendeväckande lågt jämfört med storleken på landets ekonomi, inte minst på grund av ett antal brister i insolvensförfarandena som i själva verket avskräcker från att ansöka om konkurs. Staten har dessutom en fortsatt stark och aktiv roll i insolvensförfaranden och har ofta direkt inflytande över resultatet av förfarandena ([96]), vilka ofta rapporteras vara svåröverskådliga och leda till diskriminerande metoder ([97]).

(189) Bristerna i systemet för egendomsrättigheter är dessutom särskilt uppenbara när det gäller markägande och markanvändningsrättigheter i Kina ([98]). All mark ägs av staten (kollektivt ägd mark på landsbygden och statsägd mark i städerna) och det är endast staten som kan tilldela mark. Det finns rättsliga bestämmelser för att fördela markanvändningsrättigheter på ett öppet sätt och till marknadspriser, exempelvis genom att införa anbudsförfaranden. Det är dock vanligt att dessa bestämmelser inte följs, och vissa köpare erhåller sin mark utan kostnad eller till lägre priser än marknadspriserna ([99]). Dessutom föreskrivs i 2024 års beslut från kommunistpartiets centralkommitté om att på ett heltäckande sätt fördjupa reformerna och främja modernisering i kinesisk stil att ”markförvaltningssystemet [ska förbättras] för att säkerställa att det på ett effektivt sätt är kopplat till makropolitiken och den regionala utvecklingen, och att det prioriterar en rimlig användning av mark för ledande industrier och större projekt” ([100]). Som en följd av detta eftersträvar myndigheterna ofta specifika politiska mål när de tilldelar mark, bland annat genomförandet av de ekonomiska planerna ([101]).

([95]) Se http://gxt.jl.gov.cn/xxgk/zcwj/sgxtwj/202109/t20210914_8217060.html (hämtad den 25 november 2025).
([96]) Rapporten – kapitel 6, s. 171–179.
([97]) Se https://www.reuters.com/world/china/chinas-murky-bankruptcies-expose-hazards-foreign-investors-2025-04-15/ (hämtad den 17 november 2025).
([98]) Rapporten – kapitel 9, s. 260–261.
([99]) Rapporten – kapitel 9, s. 257–260.
([100]) Se avsnitt IV.23, tillgängligt på https://www.gov.cn/zhengce/202407/content_6963770.htm (hämtad den 18 november 2025).
([101]) Rapporten – kapitel 9, s. 252–254.

(190) I likhet med många andra sektorer i den kinesiska ekonomin omfattas producenterna av den berörda produkten av de allmänna reglerna i den kinesiska konkurs-, bolags- och egendomsrätten. Detta innebär att även dessa företag är föremål för de snedvridningar som genomsyrar hela systemet och som uppstår till följd av en diskriminerande tillämpning eller bristande efterlevnad av konkurs- och egendomsrätten. På grundval av den tillgängliga bevisningen förefaller dessa överväganden även stämma in helt på däckindustrin. I den aktuella undersökningen framkom inget som stred mot dessa slutsatser.

(191) Mot bakgrund av ovanstående drog kommissionen slutsatsen att det förekom diskriminerande tillämpning eller bristande efterlevnad av konkurs- och egendomsrätten inom sektorn för den berörda produkten.

3.2.1.6 Betydande snedvridningar enligt artikel 2.6a b femte strecksatsen i grundförordningen: snedvridna lönekostnader

(192) Ett system med marknadsbaserade löner kan inte utvecklas fullt ut i Kina, eftersom arbetstagarna och arbetsgivarna inte har rätt att organisera sig kollektivt. Kina har inte ratificerat ett antal grundläggande konventioner från Internationella arbetsorganisationen (ILO), bland annat de om föreningsfrihet och om kollektivavtal ([102]).

(193) Enligt den nationella lagstiftningen finns det endast en enda aktiv fackorganisation. Denna organisation är dock inte oberoende i förhållande till de statliga myndigheterna och dess deltagande i kollektivförhandlingar och skydd av arbetstagarnas rättigheter är fortfarande begränsat ([103]). Den kinesiska arbetskraftens rörlighet begränsas dessutom av systemet för registrering av hushåll, som begränsar tillgången till fullständig social trygghet och andra förmåner till lokala invånare i varje administrativt område.

(194) Detta leder ofta till att arbetstagare som inte är registrerade som lokala invånare har en svag ställning på arbetsmarknaden och lägre inkomst än registrerade arbetstagare ([104]). Dessa undersökningsresultat visar att lönekostnaderna i Kina är snedvridna.

(195) Ingen bevisning har lämnats in för att däcksektorn inte skulle omfattas av det ovan beskrivna kinesiska arbetsrättssystemet. Sektorn påverkas således av snedvridningarna av lönekostnader, både direkt (vid produktionen av den berörda produkten eller av den viktigaste råvaran för dess produktion) och indirekt (när det gäller tillgång till kapital eller insatsvaror från företag som omfattas av samma arbetsrättsliga system i Kina).

3.2.1.7 Betydande snedvridningar enligt artikel 2.6a b sjätte strecksatsen i grundförordningen: tillgång till finansiering från institutioner som genomför politiska mål eller som på annat sätt inte agerar oberoende i förhållande till staten

(196) Tillgången till kapital för företagsaktörer i Kina snedvrids på flera olika sätt. Kinas finansiella system kännetecknas av de statsägda bankernas starka ställning ([105]), och dessa banker tar hänsyn till andra kriterier än ett projekts ekonomiska lönsamhet när de ger tillgång till finansiering. I likhet med icke-finansiella statsägda företag är bankerna inte bara knutna till staten genom ägandeförhållanden utan även via personliga relationer (personer i den högsta ledningen för de stora statsägda finansinstituten utses av det kinesiska kommunistpartiet) ([106]), och bankerna genomför regelbundet offentlig politik som har utformats av de kinesiska myndigheterna.

(197) I och med detta uppfyller bankerna ett uttryckligt rättsligt krav att de ska bedriva sin verksamhet i enlighet med de nationella ekonomiska och sociala utvecklingsbehoven och följa statens industripolitik ([107]). Det har bekräftats att det finns flera rättsliga bestämmelser som föreskriver att normal bankpraxis ska följas och om aktsamhetregler, exempelvis att undersöka låntagares kreditvärdighet, men den överväldigande bevisningen, bland annat resultat från handelspolitiska undersökningar, tyder på att dessa bestämmelser endast spelar en underordnad roll i tillämpningen av de olika rättsliga instrumenten.

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

(198) De kinesiska myndigheterna har exempelvis klargjort att beslut rörande privat kommersiell bankverksamhet måste övervakas av kommunistpartiet och ligga i linje med den nationella politiken. Ett av statens tre övergripande mål när det gäller bankförvaltning är nu att stärka kommunistpartiets ledarskap inom bank- och försäkringssektorn, även när det gäller operativa frågor och ledningsfrågor inom företag ([108]). Utvärderingskriterierna för de kommersiella bankernas resultat måste även omfatta hur enheterna ”tjänar de nationella utvecklingsmålen och realekonomin”, och i synnerhet hur de ”tjänar strategiska och framväxande industrier” ([109]).

(199) Enligt det vägledande yttrandet från 2025 om finansiellt stöd för ny industrialisering, som offentliggjordes av Kinas folkbank tillsammans med ministeriet för industri och informationsteknik, finansministeriet, den nationella utvecklings- och reformkommittén och andra statliga förvaltningar strävar de kinesiska myndigheterna också efter att ”vägleda finansinstituten att använda diversifierade verktyg såsom lån, obligationer, eget kapital och försäkringar för att tillhandahålla omfattande finansiella tjänster till de stora företagen och viktiga stödjande företag som är verksamma inom viktiga industrikedjor, tillhandahålla finansiella lösningar för en stabil drift av företag som påverkas av yttre faktorer samt stödja privata företag att aktivt delta i ett självständigt och kontrollerat uppbyggande av industrikedjor” ([110]).

(200) Vidare snedvrids ofta obligations- eller kreditbetyg av flera olika skäl, bland annat på grund av att riskbedömningarna påverkas av företagens strategiska betydelse för de kinesiska myndigheterna och den styrka eventuella implicita garantier från staten har ([111]). Ytterligare regler tillkommer dessutom genom vilka finansiering leds till sektorer som myndigheterna har fastställt som gynnade eller viktiga på andra sätt ([112]). Detta leder till att utlåningen till statsägda företag, stora privata företag med goda förbindelser och företag inom viktiga industrisektorer prioriteras, vilket i sin tur innebär att tillgången till och kostnaden för kapital inte är lika för alla aktörer på marknaden.

(201) Dessutom har lånekostnaderna hållits artificiellt låga för att stimulera mer investeringar. Detta har lett till en överdriven användning av kapitalinvesteringar med allt lägre räntabilitet. Detta åskådliggörs av ökningen av företagens skuldsättning i den statliga sektorn trots kraftiga lönsamhetsminskningar, vilket talar för att banksystemets mekanismer inte fungerar enligt normal kommersiell praxis.

(202) Därtill styrs prissignalerna fortfarande inte av fria marknadskrafter trots en avreglering av den nominella räntan i oktober 2015, utan påverkas av snedvridningar som föranletts av staten. Till exempel rapporteras att statsägda företag, men även hela industrisektorer som anses strategiska av de kinesiska myndigheterna, åtnjuter räntor som ligger under marknadsnivå ([113]). Konstgjort låga räntor leder till underprissättning, vilket i sin tur leder till överdriven kapitalanvändning.

([108]) Se det officiella policydokumentet från Kinas bank- och försäkringstillsynskommission (CBIRC) av den 28 augusti 2020: *Treårig åtgärdsplan för att förbättra bolagsstyrningen i bank- och försäkringssektorerna (2020–2022)*: http://www.cbirc.gov.cn/cn/view/pages/ItemDetail.html?docId=925393&itemId=928 (hämtad den 25 november 2025). I planen anges att man ”ytterligare [ska] genomföra andan i generalsekreterare Xi Jinpings huvudanförande om att påskynda reformen av bolagsstyrningen i finanssektorn”. Dessutom syftar avsnitt II i planen till att främja en organisk integrering av kommunistpartiets ledarskap i bolagsstyrningen, enligt följande: ”Vi ska göra integreringen av partiets ledarskap i bolagsstyrningen mer systematisk, standardiserad och förfarandebaserad […] Större operativa frågor och ledningsfrågor måste ha diskuterats av partikommittén innan beslut fattas av styrelsen eller den högsta ledningen.”

([109]) Se Kinas tillsynsmyndighet för banker och försäkringsbolags tillkännagivande om affärsbankers resultatutvärderingsmetod, utfärdat den 15 december 2020: http://jrs.mof.gov.cn/gongzuotongzhi/202101/t20210104_3638904.htm (hämtat den 25 november 2025).

([110]) Finns på https://www.gov.cn/lianbo/bumen/202508/content_7035298.htm (hämtad den 17 november 2025).

([111]) Rapporten – kapitel 6, s. 157–158.

([112]) Rapporten – kapitel 6, s. 150–152, 156–160 och 165–171.

([113]) Se rapporten från Rhodium Group, *Augmented Assessment of China's State Support*, s. 22, tillgänglig på https://rhg.com/research/far-from-normal-an-augmented-assessment-of-chinas-state-support/ (hämtad den 17 november 2025).

(203) Den totala kredittillväxten i Kina visar att kapitalfördelningen blir alltmer ineffektiv, utan tecken på den kreditåtstramning som skulle kunna förväntas under icke snedvridna marknadsförhållanden. Till följd av detta har antalet nödlidande lån ökat snabbt och de kinesiska myndigheterna har flera gånger valt att antingen undvika betalningsinställelser och därmed skapat så kallade zombieföretag, vars antal ökar ([114]), eller att överföra äganderätten till skulden (t.ex. via sammanslagningar eller utbyte av skulder mot aktier), vilket inte nödvändigtvis undanröjer skuldproblemet i sig eller hanterar dess grundorsaker.

(204) Trots de åtgärder som vidtagits för att liberalisera marknaden påverkas Kinas företagskreditsystem således i grund och botten av betydande snedvridningar till följd av statens fortsatt genomgripande roll på kapitalmarknaderna. Det betydande statliga inflytandet i det finansiella systemet leder därför till att marknadsvillkoren påverkas kraftigt på alla nivåer.

(205) Ingen bevisning har inkommit som skulle kunna visa att sektorn för den produkt som översynen gäller inte påverkas av statligt inflytande i finanssystemet i den mening som avses i artikel 2.6a b sjätte strecksatsen i grundförordningen. Det betydande statliga inflytandet i det finansiella systemet leder därför till att marknadsvillkoren påverkas kraftigt på alla nivåer.

3.2.1.8 De beskrivna snedvridningarnas systemomfattande karaktär

(206) Kommissionen noterade att de snedvridningar som beskrivs i rapporten är typiska för den kinesiska ekonomin. Den tillgängliga bevisningen visar att de fakta och särdrag som utmärker det kinesiska systemet enligt beskrivningen ovan och i del I i rapporten gäller hela landet och alla ekonomiska sektorer. Detsamma gäller beskrivningen av produktionsfaktorerna enligt ovan och i del II i rapporten.

(207) Kommissionen påminner om att det krävs vissa insatsvaror för att producera den berörda produkten. När producenter av den berörda produkten köper in/tecknar avtal om dessa insatsvaror påverkas de priser som de betalar (vilka registreras som kostnader) helt klart av de systemomfattande snedvridningar som nämns ovan. Leverantörer av insatsvaror anställer till exempel arbetskraft som påverkas av snedvridningarna. De kan låna pengar som omfattas av snedvridningarna av finanssektorn/kapitalfördelningen. De påverkas dessutom av planeringssystemet, som gäller på alla myndighetsnivåer och i alla sektorer. Dessa snedvridningar har beskrivits i detalj ovan i avsnitt 3.2.1.2. Kommissionen påpekade att det regelverk som ligger till grund för dessa snedvridningar är allmänt tillämpligt, eftersom däckproducenter omfattas av dessa regler som alla andra ekonomiska aktörer i Kina. Snedvridningarna har därför en direkt inverkan på kostnadsstrukturen för den berörda produkten.

(208) Som en följd av de omständigheter som beskrivs i avsnitt 3.2.1.2 är inte bara de inhemska försäljningspriserna för den berörda produkten inte lämpliga att användas i den mening som avses i artikel 2.6a a i grundförordningen, utan alla kostnader för insatsvaror (råvaror, energi, mark, finansiering, arbetskraft osv.) påverkas också till följd av statens betydande inflytande på prisbildningen. Det statliga inflytande som beskrivs när det gäller fördelning av kapital, mark, arbetskraft, energi och råvaror förekommer i hela Kina. Detta innebär till exempel att en insatsvara som produceras i Kina genom en kombination av olika produktionsfaktorer utsätts för betydande snedvridningar. Detsamma gäller för de insatsvaror som används för produktionen av insatsvarorna och så vidare.

3.2.2 *De berörda parternas argument*

(209) Den 30 juni 2025 lämnade CRIA in sina synpunkter på tillämpningen av artikel 2.6a b i grundförordningen. I sin inlaga framförde CRIA följande argument: i) klaganden har inte lämnat några direkta bevis för snedvridningar på marknaden, ii) den kinesiska däckindustrin är mycket marknadsorienterad och iii) klagomålet suddar ut gränserna mellan antidumpnings- och antisubventionsundersökningar.

([114]) Finns på 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 (hämtad den 17 november 2025).

(210) Som stöd för sitt första argument hävdade CRIA att klagandens påståenden om betydande snedvridningar å ena sidan är allmänna och icke-specifika, och å andra sidan innehåller logiska motsägelser när det gäller snedvridningarna på marknaden för naturgummi. När det gäller påståendenas allmänna karaktär påpekade CRIA att klaganden i hög grad förlitade sig på rapporten, på slutsatser i irrelevanta undersökningar rörande lastbils- och bussdäck eller stålsektorn, och på snedvridna tolkningar av makroekonomiska dokument såsom den fjortonde femårsplanen. CRIA betonade att det inte är förenligt med verkligheten när det gäller Kinas ekonomiska utveckling att framställa hela den kinesiska ekonomin som en noggrant kontrollerad enhet, och att klagandens påståenden inte har något bevisvärde som visar hur denna makropolitik specifikt och direkt snedvrider kostnaderna och priserna för producenterna av däck för personbilar och lätta lastbilar. Enligt CRIA är kommissionen skyldig att genomföra en oberoende, faktabaserad och objektiv undersökning i detta fall, snarare än att bara godta klagandens övergripande narrativ. När det gäller de påstådda logiska motsägelserna påpekade CRIA att klaganden, trots sina påståenden om att marknaden för naturgummi var snedvriden i Kina, medger att Kinas import av naturgummi överstiger den inhemska produktionen flera gånger om. Det är därför mycket sannolikt att drivkraften för det inhemska marknadspriset i Kina främst är importen och den internationella marknaden. Dessutom är klagandens argument – dvs. att vissa sydostasiatiska länder som exporterar naturgummi inte kan betraktas som representativa kandidatländer, eftersom Kina i sin egenskap av nettoimportör av naturgummi befinner sig i en annorlunda situation när det gäller denna insatsvara – rättsligt sett bristfälligt, eftersom skiljaktiga försörjningssituationer inte ingår i urvalskriterierna enligt artikel 2.6a i grundförordningen. Kommissionen bör därför godta kostnaderna för naturgummi i de kinesiska exporterande producenternas bokföring.

(211) När det gäller det andra argumentet utvecklade CRIA det huvudsakliga påståendet att den kinesiska däckindustrin är en självstyrd och konkurrenskraftig sektor som drivs av marknadskrafter och strikt följer marknadsekonomiska principer genom att hävda följande:

a) Klagandens påstående att de kinesiska däckindustrierna och industrierna i tidigare led domineras av statligt ägda företag är en grov avvikelse från fakta. Privata företag innehar en till övervägande del dominerande ställning, oberoende av om detta mäts i antalet företag, produktionsskala, exportbidrag eller total kapacitet. Själva storleken på Kinas marknad främjar oundvikligen en intensiv konkurrens, vilket också bekräftas i branschrapporterna. Genom att selektivt rikta in sig på företag med statligt ägande i sin aktieägarstruktur ignorerar klagomålet de tusentals privata företag som utgör ryggraden i industrin.

På samma sätt kontrolleras inte industrierna i tidigare led – såsom petrokemi, gummi, stål och textilier – av staten, utan bildar ett ganska mångfaldigt och konkurrenskraftigt landskap där statsägda, privata och utlandsinvesterade företag deltar. Närmare bestämt kännetecknas marknaden för syntetgummi av en ”uppdelning i fyra delar” mellan Sinopec och CNPC, mellan privata företag och mellan taiwanesiska och utlandsinvesterade företag. Marknaden för vit kimrök (utfälld kiseldioxid) domineras också av privata företag som står för 68,57 % av produktionskapaciteten och 66,36 % av produktionen inom denna sektor i Kina. Marknaden för stålkord är dessutom mycket globaliserad och konkurrenskraftig, med stora aktörer på den kinesiska marknaden som inte bara inbegriper kinesiska privata företag utan även många internationella jättar. Det stora antalet företag som är verksamma inom sektorn för industritextilier innebär konkurrens snarare än en monopolistisk marknadsstruktur.

När det gäller statsägda företag likställer klaganden dem felaktigt med statligt kontrollerade företag, utan hänsyn till modern företagsstyrning och den rättsliga ramen i Kina. Företag såsom Sinochem eller Huayi Group är noterade på de offentliga marknaderna och måste följa stränga rättsliga och marknadsmässiga regler, såsom att vara ansvariga inför alla aktieägare, inte bara staten som enda aktieägare. Särskilt när det gäller Huayi Group är gruppen offentligt noterad på Shanghai-börsen, och dess bolagsstyrningsstruktur är förenlig med Kinas bolagsrätt och värdepapperslagstiftning samt med föreskrifterna från Kinas tillsynsmyndighet för värdepapper. I årsrapporten för Huayi Group för 2024 anges därför uttryckligen att gruppen är helt oberoende av sin kontrollerande aktieägare på områdena personal, tillgångar, finansiering, organisation och affärsverksamhet. Den kontrollerande aktieägaren utövar lagenligt sina rättigheter genom bolagsstämman, och får inte direkt eller indirekt ingripa i bolagets beslutsfattande och affärsverksamhet. När det gäller Sinochem underlät klaganden att lägga fram någon bevisning för att Sinochem, i sin egenskap av aktieägare i sina däckproducerande dotterbolag, Pirelli och Aeolus Tyre, har blandat sig i dessa företags dagliga affärsbeslut. I detta avseende är sammanblandningen av storskaligt ägande och faktisk kontroll över affärsverksamheten en grundläggande missuppfattning i klagandenas argument, som inte innehåller några bevis för hur statens ägande av en betydande mängd aktier i ett företag skulle medföra ett direkt statligt ingripande i företagets dagliga affärsverksamhet.

b) Klagandens påstående att de kinesiska myndigheterna kan påverka företagens priser och kostnader genom kommunistpartiets organisationer inom företagen är en felaktig beskrivning av hur företagsstyrningen faktiskt går till i Kina. Enligt bolagsrätten och de kinesiska däckproducenternas relevanta stadgar är partiorganisationernas funktion i företagen främst inriktad på partifrågor och säkerställande av företagets efterlevnad av den nationella lagstiftningen, snarare än på att ingripa i specifika affärstransaktioner. Ett företags lagstadgade beslutande organ är och förblir styrelsen och ledningen. Påståendet att förekomsten av partiorganisationer i däckföretagen är ett direkt tecken på statlig kontroll över ett företags affärsbeslut saknar både faktisk och rättslig grund.

c) Industriell planering i Kina, som klaganden påstår är diskriminerande och snedvrider marknaden, fungerar i stället som strategisk vägledning och utgör inte några obligatoriska påbud, vilket är förenligt med de stora globala ekonomiernas gemensamma praxis. Kinas femårsplaner är strategiska och vägledande dokument på makronivå för den nationella ekonomiska och sociala utvecklingen, som i grunden inte skiljer sig från industripolitiken i andra stora ekonomier i världen, såsom EU:s industriplan i den gröna given eller USA:s lag om inflationsminskning. Industriplanerna i Kina tillhandahåller marknadsutsikter och en utvecklingsvision för företagen utan att vara rättsligt bindande för ekonomiska aktörer på mikronivå, såsom däckföretag.

d) Klagandens påståenden om icke marknadsbaserade överlåtelser av mark är helt oförenliga med förekomsten av en välfungerande fastighetsmarknad och en tilldelnings- och överföringsmekanism för nyttjanderätter till mark som regleras av lagar och förordningar, i synnerhet bestämmelserna om tilldelning av nyttjanderätter till statsägd byggnadsmark genom budgivning, auktion och offert, enligt vilka marken i fråga måste tilldelas genom offentlig budgivning, auktion eller offert. Dessutom kan ogrundade påståenden i klagomålet om att däckfabrikerna Sailun och Zhongce fick mark till långt under marknadspriset inte kasta tvivel över ett nationsomfattande, öppet, enhetligt och obligatoriskt tillämpat marknadsbaserat system.

När det gäller den kinesiska konkurs- och bolagsrätten erbjuder den tillämpliga lagen om företagskonkurser diversifierade utträdes- eller rekonstruktionsvägar för företag som befinner sig i svåra omständigheter eller är insolventa, och den har som uttryckligt mål att tillhandahålla en ”marknadsorienterad och regelbaserad” ram. Dessutom innehåller bolagslagen tydliga regler för företagsstyrning för alla typer av företag, inklusive statsägda börsnoterade företag, med en stabil rättslig grund för företagens oberoende och marknadsbaserade verksamhet.

e) Klagandens påstående att det kinesiska systemet för registrering av hushåll och fackföreningssystemet leder till snedvridna lönekostnader bortser från de djupgående förändringarna av Kinas arbetsmarknad och dess marknadsorientering, där restriktionerna i systemet med registrering av hushåll successivt har avskaffats eller mildrats och socialförsäkringssystemet också i allt högre grad har frikopplats från registreringen av hushåll. Att förlita sig på ett föråldrat system som gradvis håller på att bli mycket mindre restriktivt för att understödja idén om en snedvridning av lönerna har därför ingenting att göra med Kinas nuvarande socioekonomiska verklighet.

f) I Kinas finansiella system ges inte förmånliga lån till särskilda statligt understödda industrier (såsom däckindustrin), och kreditbetygen manipuleras inte. Detta beror på att Kinas affärsbanker, däribland de stora statsägda affärsbankerna, är oberoende finansinstitut som efterlever lagen om affärsbanker. Enligt artikel 4 i lagen ska ”affärsbankers affärstransaktioner styras av principerna om säkerhet, likviditet och effektivitet. Affärsbanker ska fatta egna beslut gällande sina affärstransaktioner, ta ansvar för sina egna risker, vara ensamt ansvariga för sina vinster och förluster och utöva självbegränsning”. Den betonar också att ”affärsbanker ska […] bedriva sin verksamhet utan ingripande från någon enhet eller enskild person”. Öppenheten, förutsägbarheten och den marknadsbaserade verksamheten på den kinesiska finansmarknaden illustreras ytterligare av det faktum att många utländska aktörer de senaste åren har valt att emittera obligationer denominerade i renminbi i Kina.

Dessutom är skillnader i inhemska och utländska kreditvärderingsinstituts kreditbetyg för samma företag ett vanligt fenomen världen över, som kommer sig av de olika kreditvärderingsmetoder, informationskanaler, riskmodeller och förståelser av den lokala marknaden på vilka olika kreditvärderingsinstitut förlitar sig. Att hänföra sådana skillnader direkt till statlig manipulation är helt ogrundat.

(212) Som stöd för sitt tredje argument kritiserade CRIA klagomålet för påståendet att det förekommer subventioneringsmetoder i Kina. CRIA påpekade att det för att hantera subventionering finns ett separat rättsligt instrument i unionen, och att klagandens påståenden därför bör undersökas och fastställas genom en separat antisubventionsundersökning. Klagandenas försök att förlita sig på påståenden om subventioner för att stödja sina påståenden om betydande snedvridningar i en antidumpningsundersökning är inte förenligt med gränserna mellan dessa två separata rättsliga instrument, vilka fastställs i två olika rättsliga ramar.

(213) Den 1 augusti 2025 reagerade klaganden på CRIA:s inlaga genom att påpeka att i) däcksektorn i Kina är överfylld med betydande snedvridningar, till följd av den kinesiska statens och kommunistpartiets systematiska inblandning i praktiskt taget alla aspekter av industrin, i verksamheter i senare led såväl som i tidigare led och inom företagen, oberoende av om de är privatägda eller statsägda, ii) antalet privata aktörer på den kinesiska marknaden motbevisar inte förekomsten av betydande snedvridningar, eftersom de privata aktörerna i Kina beordras av staten och agerar i enlighet med industripolitiken, iii) förekomsten av betydande snedvridningar som påverkar alla delar av den kinesiska värdekedjan för däcktillverkning har tydligt påvisats tidigare, oavsett om detta skett genom tidigare undersökningar utförda av kommissionen eller genom undersökningar i andra jurisdiktioner, till vilka det hänvisas i detalj i klagomålet.

(214) Den 15 september 2025 kompletterade CRIA sina synpunkter i det inledande skedet med en rad synpunkter som svar på den första noteringen. I sin inlaga framförde CRIA två argument:

(215) För det första ansåg CRIA att artikel 2.6a i grundförordningen inte är tillämplig på grund av dess oförenlighet med WTO-avtalen och avgörandet från WTO:s tvistlösningsorgan.

(216) Närmare bestämt hävdade CRIA att

a) eftersom vissa bestämmelser i Kinas anslutningsprotokoll till WTO som är relevanta för beräkningen av dumpning löpte ut den 11 december 2016, måste EU fullgöra sina motsvarande skyldigheter enligt WTO-rätten,

b) i linje med överprövningsorganets slutsatser i DS 473 får de undersökande myndigheterna, i syfte att beräkna kostnaderna för att få fram normalvärdet för den berörda produkten när det inhemska priset i exportlandet inte kan användas, inte utvärdera de kostnader som anges i exportörens/producentens bokföring enligt ett referensvärde som inte är kopplat till produktionskostnaderna i ursprungslandet.

(217) För det andra hävdade CRIA att de kinesiska däck- och råvarumarknaderna inte är utsatta för de påstådda betydande snedvridningarna. CRIA hävdade i detta sammanhang att de snedvridningar som klaganden påstår förekommer inte är väl underbyggda och hänvisade till sin inlaga av den 30 juni 2025, och upprepade att klagandens påståenden skulle vara fulla av generaliseringar, spekulationer och interna motsägelser och inte vara underbyggda med direkt och specifik bevisning rörande den kinesiska industrin för däck för personbilar och lätta lastbilar eller rörande undersökningsperioden i den aktuella undersökningen.

(218) Av de skäl som redovisas nedan kunde CRIA:s argument inte godtas.

(219) När det gäller CRIA:s första argument i det inledande skedet, dvs. att klaganden inte har tillhandahållit några direkta bevis på snedvridningar på marknaden, noterade kommissionen från början att, såsom bekräftats av tribunalen i målet Viraj Profiles, mängden och kvaliteten på den bevisning som krävs för att uppfylla kriterierna för tillräcklig bevisning för att inleda en undersökning skiljer sig från den bevisning som krävs för att preliminärt eller slutligt fastställa förekomsten av dumpning, skada eller orsakssamband ([115]). Klagomålet uppfyllde de normer som anges i artikel 5.9 i grundförordningen, i kombination med artikel 2.6a d. Såsom uppgavs i tillkännagivandet om inledande ansåg kommissionen i det inledande skedet att det i enlighet med artikel 5.9 i grundförordningen fanns tillräcklig bevisning som tyder på att det inte är lämpligt att använda de inhemska priserna och kostnaderna i Kina på grund av att det föreligger betydande snedvridningar som påverkar priser och kostnader, vilket gjorde det motiverat att inleda en undersökning på grundval av artikel 2.6a i grundförordningen.

([115]) Tribunalens dom av den 11 juli 2017, Viraj Profiles/rådet, T-67/14, ECLI:EU:T:2017:481, punkt 98.

(220) Kommissionen gick därför vidare med att bevisa att sådana snedvridningar föreligger. För att göra detta inhämtade kommissionen i enlighet med artikel 2.6a e i grundförordningen de uppgifter som krävs för att fastställa förekomsten och följderna av betydande snedvridningar, och använde därvid den metod som föreskrivs i artikel 2.6a a i grundförordningen. Denna analys presenteras i detalj i avsnitten 3.2.1.1–3.2.1.8 ovan. I detta avseende är CRIA:s kommentar om kommissionens skyldighet att genomföra en oberoende, faktabaserad och objektiv undersökning irrelevant. Dessutom har kommissionens analys i avsnitten 3.2.1.1–3.2.1.8 också motbevisat CRIA:s påstående att Kinas ekonomiska utveckling är fri från snedvridande statliga ingripanden, och att den relevanta kinesiska makropolitiken inte specifikt och direkt snedvrider kostnaderna och priserna inom sektorn för den berörda produkten.

(221) Dessutom, och för att dra sin slutsats om CRIA:s första argument i det inledande skedet, rörande de påstådda logiska motsägelserna i klagomålet med avseende på naturgummi som en globalt handlad råvara och valet av representativt land, noterade kommissionen för det första att CRIA inte tillhandahöll några bevis för att naturgummipriserna i Kina styrs av den globala råvarumarknaden, och för det andra att det representativa landet valdes ut i enlighet med de tillämpliga kriterierna i artikel 2.6a i grundförordningen, såsom beskrivs i närmare detalj i avsnitt 3.2.4.

(222) När det gäller CRIA:s andra argument i det inledande skedet, nämligen att den kinesiska däckindustrin är ytterst marknadsorienterad, påpekade kommissionen följande:

a) Förekomsten av privatägda företag inom sektorn för den berörda produkten ifrågasätts inte. Dock är statligt ägda eller på annat sätt statligt kontrollerade företag inte bara verksamma inom sektorn, utan sektorn är också föremål för statlig kontroll och politisk övervakning på olika sätt, alltifrån statlig politik som formar sektorns utveckling till lojalitetsförklaringar till kommunistpartiets ledarskap av enskilda företag och branschorganisationer, såsom beskrivs i avsnitt 3.2.1.2.

När det gäller industrin i tidigare led undergrävs CRIA:s hänvisning till en ”uppdelning i fyra delar” mellan Sinopec och CNPC, mellan privata företag och mellan taiwanesiska och utlandsinvesterade företag, av just den rapport som CRIA hänvisar till, där det står om syntetgummimarknaden: ”Den första gruppen representeras av CNPC och Sinopec, där de två företagen står för 49 % av marknadsandelen. [...] Företagen inom nivå 1 gynnas av fördelarna med en integrerad petrokemisk industrikedja, som skapar stordriftsfördelar inom syntetiska gummiprodukter. CNPC:s och Sinopecs totala produktionskapacitet när det gäller syntetgummi uppgår för närvarande till fem miljoner ton per år, vilket motsvarar mer än 45 % av Kinas totala produktionskapacitet för syntetgummi. Tack vare de storskaliga försörjningskanalerna för råolja har dessa två företags självförsörjningsgrad för råvaror nått över 85 %. Den integrerade produktionsmodellen har minskat produktionskostnaderna för syntetgummi med 20 %, vilket ger stordriftsfördelar”. När det gäller de övriga insatsvarorna för tillverkningen av den berörda produkten är CRIA:s argument om privata företag som är verksamma inom respektive sektor felaktigt. Det är inte sektorernas monopolistiska struktur som kommissionen ansåg vara relevant i detta sammanhang, utan graden av statlig kontroll och politisk övervakning. En sådan övervakning genom industripolitisk planering, kontroll över branschorganisationer, kommunistpartiets ledarskap inbegripet personer som innehar både ledningsposter och partipositioner i företag osv., har dokumenterats i detalj även inom sektorerna för insatsvaror ([116]) för den berörda produkten. CRIA har inte lagt fram några bevis som ifrågasätter dessa slutsatser.

När det gäller påståendet att däckproducenter såsom Huayi Group följer stränga rättsliga regler och marknadsregler och att de är ansvariga inför alla aktieägare, inte bara staten, påpekade kommissionen att det i årsrapporten för 2024 från Huayi Group, som CRIA hänvisar till, anges följande med avseende på analysen av affärsresultatet för 2024: ”År 2024 är 75-årsdagen av Folkrepubliken Kinas grundande och är också ett avgörande år för att uppnå målen och uppgifterna i den fjortonde [femårsplanen]. Alla anställda har samvetsgrant genomfört andan i [kommunistpartiets] 20:e nationalkongress och den 20:e centralkommitténs andra och tredje plenarsessioner. Under partikommitténs och styrelses korrekta ledning, och med en anda av engagemang och hårt arbete, har företaget aktivt tagit sig an de dubbla utmaningarna med en långsam makroekonomisk återhämtning och fortsatta fluktuationer på låg nivå i den kemiska industrin […]”. I årsrapporten betonas vidare att företaget kommer att ”stärka partiets övergripande ledarskap, främja en

([116]) Se t.ex. rapporten, kapitlen 12, 14 och 16.

'Sunshine Huayi'-familjekultur, förena ideal och övertygelser samt inspirera vår arbetsstyrkas självständighet, entusiasm och kreativitet för att gemensamt främja gruppens högkvalitativa utveckling". Kommissionen påminde i detta sammanhang om att 15 av de 17 styrelseledamöterna i Huayi Group är medlemmar i kommunistpartiet, och att den kinesiska bolagsrätt som CRIA åberopar uttryckligen föreskriver ett inrättande av partiorganisationer inom företag. Bolagsrätten, i kombination med ytterligare tillämplig lagstiftning, ger dessa kommunistpartistrukturer betydande befogenhet över de berörda företagens affärsverksamhet (se i synnerhet skälen 138–139 och 170–174 ovan). Även om det kan finnas många standardfunktioner för företagsstyrning i Kina är det förekomsten av ovannämnda ytterligare strukturer, vilka gör det möjligt för partiet/staten att utöva politisk övervakning och kontroll över de ekonomiska aktörerna, som är av särskild betydelse för bedömningen enligt artikel 2.6a i grundförordningen och som motbevisar CRIA:s argument.

b) Det inflytande som kommunistpartiet utövar på den kinesiska ekonomin, alltifrån den institutionella landsomfattande strukturen till den roll som kommunistpartiets organisationer spelar i enskilda företags affärsmetoder, har beskrivits i detalj ovan (se särskilt skälen 169–177) samt i rapporten ([117]). CRIA:s påstående att partiorganisationernas funktion i företagen främst är inriktad på partifrågor i stället för på inblandning i specifika affärstransaktioner bestrids ytterligare direkt av de dokument som nämns ovan och som kommer direkt från de berörda företagen (se årsrapporten för 2024 från Qingdao Double Star Co. Ltd eller årsrapporten för 2023 från Guizhou Tyre Co., Ltd, där det hänvisas till en integrering av partiets ledarskap i alla aspekter av företagsstyrningen, samt årsrapporten för 2024 från Huayi Group, som placerar partikommittén och styrelsen på samma nivå [se led a ovan]).

c) När det gäller industriell planering i Kina instämde kommissionen inte i CRIA:s påstående att planeringsdokumentet inte innehåller några obligatoriska påbud. Tvärtom påminde kommissionen om att det kinesiska planeringssystemet fastställer prioriteringar och föreskriver de mål som centrala och lokala myndigheter måste rikta in sig på. Det finns relevanta planer på alla förvaltningsnivåer som täcker praktiskt taget alla ekonomiska sektorer, och myndigheterna på varje förvaltningsnivå övervakar genomförandet av planerna på motsvarande lägre myndighetsnivå. Såsom beskrivs i detalj i rapporten ([118]) är de mål som fastställs i planeringsinstrumenten i själva verket bindande i och med att planeringssystemet leder till att resurser riktas mot de sektorer som staten har utsett till strategiska eller på annat sätt politiskt viktiga, i stället för att fördelas enligt marknadskrafterna. Så sent som i september 2025 bekräftade dessutom kommunistpartiets centralkommitté själv att processen med att anta och genomföra utvecklingsplanerna innebär att partiets strategiska prioriteringar omvandlas till "rättsligt bindande planer för genomförande i hela landet". Slutligen påminde kommissionen om att politiken i jurisdiktioner utanför Kina, t.ex. i EU eller Förenta staterna, inte har någon relevans i det föreliggande sammanhanget med en bedömning som utförts i enlighet med artikel 2.6a i grundförordningen.

d) På samma sätt noterade kommissionen att CRIA när det gäller marköverlåtelser samt bolags- eller konkurslagar endast hävdar att dessa områden styrs av stabila, marknadsbaserade stiftelser, utan att ta upp några av de bevis som pekar på förekomsten av snedvridningar i den mening som avses i artikel 2.6a i grundförordningen och som beskrivs i avsnitt 3.2.1.5 ovan.

e) CRIA:s hänvisning till ett gradvis avskaffande av restriktionerna i systemet med registrering av hushåll kan inte ändra kommissionens ståndpunkt när det gäller de betydande snedvridningarna av lönerna i Kina – reformer av detta system må vara på gång i Kina, men systemet för registrering av hushåll kvarstår och påverkar de ekonomiska grunderna för lönebildningen. Dessutom bidrar ytterligare faktorer, såsom fackföreningarnas roll eller att Kina inte är part i vissa av ILO:s konventioner, till snedvridningen av lönerna i Kina.

f) CRIA:s argument rörande Kinas finansiella system är inte övertygande. En obekräftad hänvisning till utländska operatörer som emitterar obligationer denominerade i renminbi är inte på något sätt ett tecken på förekomsten av marknadsbaserad verksamhet i Kinas finansiella system. Kommissionen pekade också på rapporten ([119]), som framhåller begränsningarna på den kinesiska inhemska obligationsmarknaden. Framför

([117]) Se kapitel 3 i rapporten.
([118]) Se kapitel 4 i rapporten.
([119]) Rapporten – kapitel 6.

allt är CRIA:s tolkning av lagen om affärsbanker selektiv. I detta avseende hänvisade kommissionen, utöver analysen i skälen 196–198 ovan, till ytterligare bestämmelser i den lag om affärsbanker som CRIA åberopade, särskilt artikel 34, enligt vilken ”affärsbankerna ska bedriva sin utlåningsverksamhet i enlighet med de nationella ekonomiska och sociala utvecklingsbehoven och ska följa statens industripolitik.”

(223) När det gäller CRIA:s tredje argument i det inledande skedet, dvs. att klagomålet suddar ut gränserna mellan antidumpnings- och antisubventionsinstrumenten, drog kommissionen redan i skäl 219 slutsatsen att klagomålet uppfyllde de standarder som anges i artikel 5.9 i grundförordningen, och att klagomålet därmed motiverade inledandet av en undersökning på grundval av artikel 2.6a i grundförordningen. Kommissionen beaktade inte de delar av klagomålet som inte avsåg bedömningen enligt artikel 5.9 i grundförordningen när den gjorde denna bedömning.

(224) När det gäller CRIA:s första argument som svar på den första noteringen om artikel 2.6a i grundförordningen och dess förenlighet med WTO påpekade kommissionen följande:

a) I antidumpningsförfaranden rörande produkter från Kina är de delar av avsnitt 15 i protokollet om Kinas anslutning till WTO som inte har löpt ut fortfarande tillämpliga vid fastställandet av normalvärdet, både med avseende på den marknadsekonomiska statusen och användningen av en metod som inte grundas på en strikt jämförelse med kinesiska priser eller kostnader.

b) Överprövningsorganets rapport i DS 473 avsåg inte genomförandet av artikel 2.6a i grundförordningen, utan av en särskild bestämmelse inom ramen för artikel 2.5 i grundförordningen. Under alla omständigheter möjliggör WTO:s lagstiftning, så som denna tolkas av överprövningsorganet i DS 473, användningen av uppgifter från ett tredjeland som är vederbörligen justerade när en sådan justering är nödvändig och underbyggd.

(225) När det gäller CRIA:s andra argument som svar på den första noteringen om produktionsfaktorer avseende bevisningens tillräcklighet har det behandlats ovan i detta avsnitt.

3.2.3 *Slutsats*

(226) Den tillgängliga bevisningen visar att priserna på eller kostnaderna för den berörda produkten, inbegripet kostnaderna för råvaror, mark, energi och arbetskraft, inte är ett resultat av fria marknadskrafter, eftersom de påverkas av ett betydande statligt inflytande i den mening som avses i artikel 2.6a b i grundförordningen, vilket framgår av de faktiska eller potentiella följderna av en eller flera av de relevanta aspekter som anges däri.

(227) Mot bakgrund av ovanstående konstaterade kommissionen att det inte är lämpligt att använda inhemska priser och kostnader för att fastställa normalvärdet i detta ärende. Kommissionen konstruerade därför normalvärdet uteslutande på grundval av kostnader för produktion och försäljning som återspeglar icke snedvridna priser eller referensvärden, i detta fall på grundval av motsvarande kostnader för produktion och försäljning i ett lämpligt representativt land i enlighet med artikel 2.6a a i grundförordningen, vilket beskrivs i följande avsnitt.

3.2.4 *Representativt land*

3.2.4.1 Allmänna anmärkningar

(228) Valet av representativt land baserades på följande kriterier i enlighet med artikel 2.6a i grundförordningen:

— En ekonomisk utvecklingsnivå som är jämförbar med Kinas. I detta syfte använde sig kommissionen av länder med en bruttonationalinkomst per capita som är jämförbar med Kinas baserat på Världsbankens databas ([120]).

— Produktion av den undersökta produkten i det landet.

— Förekomsten av relevanta lättillgängliga uppgifter i det representativa landet.

([120]) World Bank Open Data – Upper Middle Income, https://data.worldbank.org/income-level/upper-middle-income.

— Om det fanns fler än ett möjligt representativt land gavs företräde, där så var lämpligt, till det land som hade en adekvat nivå av social trygghet och miljöskydd.

(229) Såsom anges i avsnitt 3.1 utfärdade kommissionen två noteringar till ärendehandlingarna om de källor som användes för att fastställa normalvärdet: den första och den andra noteringen.

(230) I dessa noteringar beskrevs de fakta och bevis som låg till grund för de relevanta kriterierna, samtidigt som de synpunkter som inkommit från parterna om dessa aspekter och relevanta källor behandlades. I den andra noteringen informerade kommissionen berörda parter om sin avsikt att betrakta Turkiet som ett lämpligt representativt land i det föreliggande ärendet, om förekomsten av betydande snedvridningar enligt artikel 2.6a i grundförordningen skulle bekräftas.

3.2.4.2 Första noteringen

(231) I den första noteringen identifierade kommissionen Argentina, Brasilien, Colombia, Indonesien, Malaysia, Mexiko, Serbien, Sydafrika, Thailand och Turkiet som länder med en ekonomisk utvecklingsnivå som är jämförbar med Kinas enligt Världsbanken, dvs. de klassificeras alla av Världsbanken som övre medelinkomstländer på grundval av sin bruttonationalinkomst, och i vilka det är känt att den undersökta produkten produceras.

(232) Kommissionen undersökte därefter närmare tillgången på uppgifter om produktionsfaktorer, bland annat när det gäller lättillgängliga finansiella uppgifter från producenter av den undersökta produkten. På grundval av de uppgifter som lämnades efter inledandet identifierade kommissionen de sex viktigaste produktionsfaktorer som stod för ungefär 70 % av de totala materialkostnaderna – naturgummi (HS 4001 22), kimrök (2803 00), styrenbutadiengummi (4002 19), polybutadiengummi (HS 4002 20), kordväv (HS 5902 20) och stålkord (HS 7312 10). Därefter bedömde kommissionen om dessa produktionsfaktorer importerades till de potentiella representativa länderna i tillräckligt stora mängder, och hur stor andel av importen som väsentligt kunde påverkas av importen från Kina eller något av de länder som förtecknas i bilaga I till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/755 ([121]).

(233) Kommissionen konstaterade att både Argentina och Colombia importerade de viktigaste produktionsfaktorerna i relativt små mängder och att dessa två länder över huvud taget inte importerade vissa av produktionsfaktorerna. Eftersom de relativt låga importvolymerna av viktiga produktionsfaktorer kunde ha påverkat importpriset ansåg kommissionen att denna import kanske inte utgjorde ett lämpligt referensvärde, och drog slutsatsen att varken Colombia eller Argentina var ett lämpligt representativt land.

(234) Analysen av importen av de viktigaste råvarorna till de andra kandidaterna till representativt land visade dessutom att viss import väsentligt skulle kunna påverkas av betydande kvantiteter med ursprung i Kina. Detta gällde särskilt Thailand och Sydafrika, där importen från Kina av tre av de sex viktigaste produktionsfaktorerna enligt förteckningen ovan utgjorde mer än 50 % av den totala importen av dessa faktorer, och i mindre utsträckning Malaysia, där andelen för importen från Kina av tre av de viktigaste produktionsfaktorerna varierade mellan 27 % och 69 %. Dessutom hittades ingen tillverkning av den undersökta produkten eller någon tillgänglig finansiell information i Brasilien och Indonesien. Kommissionen ansåg därför inte att något av dessa länder utgjorde ett lämpligt representativt land.

(235) Därefter identifierade kommissionen tillgängliga årsredovisningar som omfattade undersökningsperioden för lönsamma företag som producerar den likadana produkten i Mexiko (Compana Hulera Tornel), Serbien (Tigar Tyres Doo) och Turkiet (Brisa Bridgestone Sabanci), och drog slutsatsen att något av dessa länder skulle kunde utgöra ett lämpligt representativt land. Kommissionen uppmanade parterna att inkomma med synpunkter.

([121]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/755 av den 29 april 2015 om gemensamma regler för import från vissa tredjeländer (EUT L 123, 19.5.2015, s. 33, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/755/oj), i dess lydelse enligt kommissionens delegerade förordning (EU) 2017/749 av den 24 februari 2017 om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/755 avseende strykning av Kazakstan från förteckningen över länder i bilaga I till den förordningen (EUT L 113, 29.4.2017, s. 11, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2017/749/oj).

3.2.4.3 Påståenden som gjorts för varje potentiellt representativt land efter utfärdandet av den första noteringen

(236) Efter offentliggörandet av den första noteringen mottog kommissionen synpunkter från klaganden, CRIA och fyra exporterande producenter eller grupper av exporterande producenter – Giti Group, Hankook Group, Kumho och Shandong Yongsheng. Parterna framförde påståenden med avseende på följande länder:

Indonesien

(237) Giti Group hävdade att Indonesien (tillsammans med Malaysia) utgjorde ett möjligt representativt land, eftersom i) det importerade sammansatt gummi (vilket enligt Giti är en viktig produktionsfaktor), ii) andelen import från Kina av den totala importen för flera viktiga produktionsfaktorer (kordväv, stålkord, kimrök) var lägre för Indonesien än för Serbien, Mexiko och Turkiet, och iii) Indonesien hade tillgängliga finansiella uppgifter för sina företag (PT Goodyear Indonesia Tbk och PT Gajah Tunggal Tbk, ett gemensamt företag mellan Giti Group och Michelin).

(238) Kumho Tire och Hankook Group hävdade också att Indonesien var ett lämpligt representativt land på grund av den inhemska marknadens storlek och de stora importvolymerna för samtliga produktionsfaktorer.

Malaysia

(239) Giti Group och CRIA hävdade att exporten från Kina av viktiga produktionsfaktorer (kimrök, stålkord, kordväv och polybutadiengummi) till Malaysia utgjorde liknande andelar av importen från Kina som när det gäller Serbien och Turkiet, vilka övervägdes som potentiellt representativa länder, och att Malaysia därför inte borde uteslutas från de potentiellt representativa länderna. Giti Group hävdade vidare att Malaysia tillsammans med Indonesien var det enda land som hade en representativ import av sammansatt gummi.

(240) Giti Group, Shandong Yongsheng och CRIA nämnde att Malaysia valdes som representativt land i Förenta staternas antidumpningsundersökning av importen av däck från Kina ([122]), och att offentliga årsredovisningar fanns tillgängliga för flera företag i Malaysia ([123]).

Mexiko

(241) Giti Group hävdade att Mexiko inte kunde utgöra ett möjligt representativt land. Gruppen hänvisade främst till de låga importvolymerna av sammansatt gummi och de stora importvolymerna av kordväv från Kina till Mexiko.

(242) CRIA och Shandong Yongsheng lade fram liknande argument om de kinesiska importnivåerna till Mexiko, Serbien och Turkiet, och hävdade att nivån på importen från Kina inte kunde betraktas som det viktigaste kriteriet när det gäller att utesluta möjliga representativa länder, och att alla de möjliga representativa länderna hade en hög import av kinesisk stålkord. CRIA hävdade vidare att kommissionen, eftersom den i vissa andra ärenden närmare analyserade huruvida importen från Kina hade en snedvridande effekt på importpriserna eller inte, kunde göra detta även i denna undersökning när det gäller länder med en hög andel import från Kina.

(243) Giti Group ansåg att de mexikanska importpriserna för viktiga insatsvaror som innehåller stål, såsom ståltråd, skulle kunna vara snedvridna eftersom det hade införts olika antidumpnings- och utjämningstullar på stål i Mexiko. Gruppen hänvisade också till de åtgärder som Mexiko hade infört mot importen av syntetgummi från Japan, Sydkorea och Förenta staterna, samt till antidumpningstullarna på personbils- och lätta lastbilsdäck med ursprung i Kina. Giti Group hävdade vidare att de finansiella uppgifterna för däckföretagen i Mexiko inte utgjorde ett lämpligt referensvärde, eftersom de inte överlappade undersökningsperioden och eftersom uppgifterna endast var tillgängliga för ett enda företag. Gruppen ansåg därför att Mexiko inte kunde utgöra ett representativt land.

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

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

(244) Shandong Yongsheng hävdade att av Mexiko, Serbien och Turkiet var Mexiko det lämpligaste representativa landet, eftersom i) Serbiens nivå på importen från Kina var högre än Malaysias, ett land som uteslöts i den första noteringen på grund av landets beroende av import från Kina, och ii) Mexiko hade den högsta nivån av social trygghet och miljöskydd enligt artikel 2.6a a.

(245) Kumho Tire och Hankook Group hävdade att Mexiko skulle utgöra ett lämpligt representativt land på grund av den inhemska marknadens storlek och de stora importvolymerna av naturgummi.

Thailand

(246) CRIA och Shandong Yongsheng hävdade att Thailand inte borde ha uteslutits som ett möjligt representativt land på grundval av den höga nivån på importen från Kina.

(247) Shandong Yongsheng hävdade vidare att kommissionen skulle kunna använda de uppgifter om försäljnings- och administrationskostnader, andra allmänna kostnader samt vinst som finns tillgängliga för thailändska producenter av däck till personbilar och lätta lastbilar. Företaget tillade att villkoren i Thailand, Indonesien och Malaysia var mest likartade villkoren i Kina med avseende på energi- och arbetskraftskostnader.

Turkiet och Serbien

(248) Giti Group hävdade att Turkiet och Serbien hade en låg importvolym av sammansatt gummi, och att om något av dessa länder valdes borde referensvärdet för denna råvara justeras. För det andra hävdade Giti Group, Kumho Tire, Hankook Group och CRIA att försäljnings- och administrationskostnaderna samt de andra allmänna kostnaderna för båda dessa möjliga representativa länder var orimligt höga. Giti Group och CRIA pekade på finansiella uppgifter från Mexiko ([124]), Indonesien ([125]), Malaysia ([126]) och Thailand ([127]) som angav en lägre procentandel av försäljnings- och administrationskostnader samt andra allmänna kostnader.

(249) Giti Group och CRIA hävdade vidare att importen av kordväv från Kina var särskilt hög för såväl Serbien som Turkiet.

(250) Hankook Group hävdade att det turkiska företaget Brisa Bridgestones koncernredovisning omfattade dotterbolag som deltog i utvecklingen och tillverkningen av mobil teknik, och att dess årsredovisningar därför uppenbart inte var representativa för konstruktionen av normalvärdet.

(251) CRIA, Kumho Tire och Hankook Group hävdade att importvolymerna från Ryssland till Turkiet och Serbien gjorde att de inte kunde betraktas som lämpliga representativa länder. Kumho Tire och Hankook Group tillade att både Turkiet och Serbien fortsatte att importera ryskt stål, som i sin tur kan användas för att tillverka stålkord.

(252) Både Kumho Tire och Hankook Group hävdade att både Turkiet och Serbien rapporterade uppgifter om kordväv i m^2 och att kordvävens vikt kan variera beroende på trådarnas tjocklek och täthet, medan andra länder rapporterade dessa uppgifter i kg. De två företagen tillade att marknadens egenskaper i Serbien inte var jämförbara med dem i Kina, och att Turkiet fortsatt var drabbat av allvarlig inflation, vilket påverkade de relevanta ekonomiska indikatorerna.

(253) Kommissionen bedömde alla argumenten från de olika berörda parterna i den andra noteringen, vilken sammanfattas nedan i avsnitt 3.2.4.4.

([124]) Giti hänvisade till Companie Hulera Tornel.
([125]) PT Goodyear Indonesia Tbk, Gajah Tunggal (identifierades av Hankook och Giti Group).
([126]) Friendship Rubber industry (Malaysia) SDN. BHD. och Toyo Tyre Malaysia SDN. BHD.
([127]) Bridgestone Tire Manufacturing (Thailand) Co. Ltd, Bridgestone Specialty Tire Manufacturing (Thailand) Co., Ltd, Thai Bridgestone company Limited och Goodyear (Thailand) Public Company limited.
Toyo Tire (Thailand) company limited, Deestone Ltd, Desstone international Company Limited, Otani Radial Co., Ltd, Sumitomo Rubber (Thailand) company Limited, Svizz-one Corportation Ltd och Yokohama Tire Manufacturing (Thailand) Co., Ltd.

3.2.4.4 Andra noteringen

(254) När det gäller det påstående som framfördes av Giti Group ansåg kommissionen att det inte var motiverat att basera valet av representativt land på importvolymen av sammansatt gummi (HS-undernummer 4002 80). För de exporterande producenter som ingick i urvalet utgjorde sammansatt gummi antingen en låg procentandel av kostnaderna inom ramen för de totala produktionskostnaderna, eller så användes det inte alls ([128]). Kommissionen ansåg därför att importnivån för sammansatt gummi inte var ett relevant kriterium för valet av representativt land.

(255) Eftersom Kina var världens största exportör av nummer 5902 ([129]) (kordväv) och HS 7312 10 ([130]) (ståltråd), innehöll dessutom importen av dessa två produktionsfaktorer till alla möjliga representativa länder en hög andel importvaror från Kina. Kommissionen drog därför slutsatsen att volymen på importen från Kina av dessa två produktionsfaktorer inte var ett kriterium som skulle beaktas.

(256) Slutligen beaktade kommissionen argumenten rörande förslagen att välja Indonesien, Malaysia eller Thailand som ett möjligt representativt land. Kommissionen drog dock slutsatsen att varken Indonesien, Malaysia eller Thailand var ett lämpligt representativt land.

(257) Importen till Indonesien av den viktigaste produktionsfaktorn, dvs. naturgummi (som utgör en betydande del av kostnaderna) var relativt liten, och importen av tre av de sex viktigaste produktionsfaktorerna innehöll en stor andel import från Kina – stålkord, kordväv och kimrök. Även om alla möjliga representativa länder hade en stor andel import från Kina av stålkord och kordväv, var andelen import från Kina när det gäller kimrök också hög och utgjorde 46 %. Jämfört med detta utgjorde importen av kimrök från Kina endast 5 % i Turkiet.

(258) Importen av de viktigaste produktionsfaktorerna till Malaysia innehöll också en stor andel import från Kina – förutom den stora andelen import från Kina av kordväv och stålkord utgjorde importen från Kina av styrenbutadiengummi, en av de största produktionsfaktorerna, också en större andel av den totala importen (27 %), jämfört med 12 % när det gäller importen till Turkiet. Det faktum att Malaysia valdes i den amerikanska antidumpningsundersökningen är dessutom inte relevant för denna undersökning.

(259) Importen från Kina av alla de viktigaste produktionsfaktorerna var särskilt hög även när det gäller Thailand: kimrök (57 %), styren-butadiengummi (25 %), polybutadiengummi (32 %), kordväv (7 %) och stålkord (82 %). I maj 2025 fastställde dessutom Sydafrikas internationella handelsförvaltningskommission att flera thailändska företag kringgick antidumpningstullarna på däck genom s.k. country hopping från Kina via Kambodja, Thailand och Vietnam, och bekräftade Thailands höga exponering för Kina ([131]).

(260) Mot bakgrund av det ovanstående konstaterade kommissionen att priserna för importen av de viktigaste produktionsfaktorerna till Indonesien, Malaysia och Thailand inte kunde anses vara representativa eftersom de sannolikt är snedvridna, om de betydande snedvridningarna i den mening som avses i artikel 2.6a b i grundförordningen bekräftas.

(261) Kommissionen bedömde vidare de uppgifter som den hade till sitt förfogande avseende de tre föreslagna länderna (Mexiko, Serbien och Turkiet), och drog slutsatsen att Turkiet var ett lämpligt val av representativt land.

(262) För det första innehöll statistiken om import till Turkiet lättillgängliga uppgifter om de flesta av produktionsfaktorerna utom stålkord. Importstatistiken för de sex viktigaste produktionsfaktorerna innehöll antingen inte någon eller innehöll begränsad import från Kina (högst 5 % för kimrök ([132])). Jämfört med detta hade Serbien höga nivåer import från Kina av kimrök (45 %) och stålkord (68 %).

([128]) Mer detaljerad information kan inte lämnas av sekretesskäl.
([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]) Med undantag för stålkord, eftersom den stora andelen import från Kina av denna produktionsfaktor berör nästan alla möjliga representativa länder.

(263) Importvolymerna av de viktigaste produktionsfaktorerna till Turkiet var flera gånger högre än till både Serbien och Mexiko, och det var därför mer sannolikt att de turkiska importpriserna skulle kunna utgöra rimliga referensvärden. I motsats till parternas påståenden ansåg kommissionen också att uppgifterna om importen till Turkiet av kordväv, som rapporterades i m^2, skulle kunna omvandlas till kg på grundval av omräkningsfaktorn för denna typ av material.

(264) För det andra ansåg kommissionen att det turkiska företaget Brisa Bridgestones årsredovisningar utgjorde en rimlig grund för att fastställa ett referensvärde för försäljnings- och administrationskostnader, andra allmänna kostnader samt vinst, eftersom de hade reviderats och överlappade undersökningsperioden. Kommissionen noterade att påståendet om den potentiella inverkan som dotterbolaget Arventos omsättning hade på koncernredovisningen inte hade styrkts. Kommissionen ansåg också att påståendet att Arventos försäljnings- och administrationskostnader samt andra allmänna kostnader var orimligt höga eftersom företag i andra länder hade lägre försäljnings- och administrationskostnader samt andra allmänna kostnader inte hade styrkts med någon bevisning. Kommissionen noterade att flera thailändska företag rapporterade försäljnings- och administrationskostnader samt andra allmänna kostnader på mellan 30 % och 60 % enligt kommissionens analys ([133]). Kommissionen drog därför slutsatsen att Brisa Bridgestones finansiella uppgifter fortsatt var en lämplig källa för fastställandet av försäljnings- och administrationskostnader samt andra allmänna kostnader och av vinstprocent – Brisa Bridgestone var ett stort företag med reviderade räkenskaper, jämfört med det enda företag i Mexiko som hade tillgänglig finansiell information, som var relativt litet till storleken och vars uppgifter inte kunde bekräftas vara reviderade eller inte.

(265) Utöver Kina är Turkiet dessutom en av världens största exportörer av den undersökta produkten ([134]) och ett land som har en med Kina jämförbar ekonomisk utvecklingsnivå.

(266) När det gäller påståendet om den turkiska inflationen ansåg kommissionen att importpriserna inte påverkades av devalveringen av den turkiska liran. Varje prisökning skulle avspeglas av en ökning av de totala kostnaderna för sålda varor och/eller av försäljnings- och administrationskostnaderna samt andra allmänna kostnader, och därmed av den representativa producentens minskade vinstmarginal. Eftersom kostnaderna för försäljnings- och administrationskostnader samt andra allmänna kostnader såväl som vinstmarginalerna uttrycktes i procent påverkade detta inte beräkningen av normalvärdet. När det gäller inflationen för vissa särskilda kostnader noterade kommissionen att de icke snedvridna priser som den fastställde för produktionskostnaderna uttrycktes i det berörda landets valuta, och att skillnaderna i inflation mellan det representativa landet och det berörda landet återspeglades i betydande utsträckning redan i respektive växelkurs. De beräknade referensvärdena påverkades därför i stort sett inte av inflationen i det representativa landet. Påståendet avvisades därför.

(267) När det avslutningsvis gäller den påstådda inverkan av importen av ryskt stål till Turkiet, som kan ha använts vid tillverkningen av stålkord, konstaterade kommissionen att påståendet var allmänt hållet och saknade bevisning till stöd för det förmodade genomflödet. När det gäller importen av kimrök, styrenbutadiengummi och polybutadiengummi till Serbien och Turkiet fastställdes det också att denna import inbegrep importvaror från Ryssland. Kommissionen drog dock slutsatsen att det inte var motiverat att utesluta dessa två länder på grundval av detta. Dessa produktionsfaktorer stod inte för någon större del av produktionskostnaderna ([135]), och när det gäller Serbien var marknadsandelen för denna import relativt liten ([136]). Kommissionen noterade också att ingen berörd part lade fram någon bevisning för att importen från Ryssland skulle kunna göra importen till Turkiet otillförlitlig – kommissionen konstaterade att det inte fanns några bevis för någon onormal prisskillnad mellan det genomsnittliga importpriset för dessa insatsvaror till Turkiet och importen av samma insatsvaror till länder som inte hade någon import från Ryssland. Kommissionen drog samma slutsats i fråga om *däck för bussar och lastbilar* ([137]) när den analyserade undersökningsperioden i det fallet, som löpte ut den 30 juni 2023 ([138]). Kommissionen konstaterade därför att påståendet att Turkiet måste uteslutas på denna grund var omotiverat.

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

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

([135]) De tre produktionsfaktorerna (kimrök, styren-butadiengummi och polybutadiengummi) utgör omkring 4–12 % av produktionskostnaderna.

([136]) Från 5 % till högst 21 % beroende på produktionsfaktorn.

([137]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2025/58 av den 15 januari 2025 om införande av en slutgiltig antidumpningstull på import av vissa däck, andra än massivdäck, av gummi, nya eller regummerade, av sådana slag som används på bussar eller lastbilar, med ett belastningsindex högre än 121, med ursprung i Folkrepubliken Kina, efter en översyn vid giltighetstidens utgång i enlighet med artikel 11.2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/1036 (EUT L, 2025/58, 16.1.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/58/oj), skäl 214.

([138]) Genomförandeförordning (EU) 2025/58.

(268) Kommissionen drog därför slutsatsen att Turkiet kunde betraktas som ett representativt land eftersom i) Turkiet, av alla länder, hade den bästa kvaliteten på de uppgifter som skulle användas som referensvärden för produktionsfaktorerna, och ii) rimliga finansiella uppgifter fanns tillgängliga.

3.2.4.5 Påståenden som gjorts för varje potentiellt representativt land efter utfärdandet av den andra noteringen

(269) Efter den andra noteringen lämnade CRIA, Giti Group, Hankook Group, Kumho Tire, Shandong Yongsheng och Sumitomo Rubber synpunkter på kommissionens beslut att använda Turkiet som representativt land. Synpunkterna diskuteras nedan.

Turkiet

Allmänna påståenden om valet av Turkiet som representativt land

(270) Hankook Group och Kumho hävdade att kommissionen gjorde fel när den valde Turkiet som representativt land på grundval av ett enda kriterium – dvs. andelen import till landet från Kina – som inte förtecknas i artikel 2.6a a i grundförordningen. De två företagen hävdade att kommissionen bortsåg från uppgifter såsom produktionsvolymen för den undersökta produkten i varje potentiellt representativt land, samt från tillgången till ett större antal årsredovisningar för att korrekt kunna fastställa de försäljnings- och administrationskostnader samt andra allmänna kostnader och vinst som ska användas för konstruktionen av normalvärdet. Hankook Group hävdade vidare att andra länder hade marknader med egenskaper som är mer snarlika Kinas och/eller erbjöd större tillgång till offentliga uppgifter.

(271) Hankook Group och Kumho hävdade att kommissionen hade fel i sin bedömning av den inverkan som importen från Kina har på importpriserna, och att kommissionen borde titta på priset per enhet för att bedöma om importen är snedvriden eller inte. Parterna hävdade att importpriset per enhet för vissa produktionsfaktorer till Turkiet var snarlikt priset per enhet i andra länder med högre exponering för import från Kina, och menade att en hög nivå på importen från Kina i sig inte utgjorde en giltig grund för att utesluta ett land från att väljas som representativt land enligt artikel 2.6a i grundförordningen. Kommissionen upprepade att när den väljer ett lämpligt representativt land är importvolymen från Kina ett viktigt kriterium för att bedöma, totalt sett, om importen av produktionsfaktorer är snedvriden på grund av importen från Kina. Kommissionen påminde för det första om att syftet med artikel 2.6a i grundförordningen är att konstruera ett normalvärde fritt från snedvridningar. Genom att beakta importvolymen från Kina skulle man därför kunna återinföra snedvridningarna i det konstruerade normalvärdet. När man väljer ett land ska denna bedömning göras på ett övergripande plan, och ingen prisjämförelse krävs. Detta skiljer sig från en situation där ett land väljs ut eftersom det uppfyller alla kriterierna. I ett sådant fall har kommissionen inget annat val än att undersöka ett visst importpris och avgöra om detta pris är snedvridet eller inte. Därför utförs denna bedömning som ett andra steg. Kommissionen avvisade därför påståendet att den var tvungen att göra en prisjämförelse med avseende på varje potentiellt representativt land för att fastställa om en specifik insatsvara kunde vara snedvriden eller inte av importen från Kina.

(272) För det andra påpekade kommissionen att valet av Turkiet som representativt land baserades på att Turkiet uppfyllde alla kriterierna i artikel 2.6a a i grundförordningen.

(273) De viktigaste produktionsfaktorerna importerades till Turkiet i representativa kvantiteter baserat på lättillgängliga uppgifter, och det fanns tillgänglig finansiell information på grundval av Brisa Bridgestones reviderade årsredovisningar, vilka låg till grund för fastställandet av de icke snedvridna och rimliga försäljnings- och administrationskostnaderna samt de andra allmänna kostnaderna och vinsten. Kommissionen konstaterade att den information som fanns tillgänglig för Turkiet var av bättre kvalitet än för andra potentiella representativa länder.

(274) Hankook Group hävdade också att faktumet att kordväv och stålkord importerades i stora mängder från Kina av nästan alla möjliga representativa länder baserades på felaktiga siffror, eftersom kommissionen godtyckligt inbegrep kordväven enligt HS-undernumren (HS 5902 10, HS 5902 20 och HS 5902 90) i en underkategori på högre nivå med nummer 5902. Företaget hävdade att baserat på specifika HS-undernummer var Kina inte världens största exportör ([139]).

(275) I motsats till det påstående som framfördes av Hankook Group bekräftade uppgifter på HS-nivå från Observatory of Economic Complexity (OEC) att Kina var världens största exportör för HS-undernummer 5902 10 ([140]). Kina var världens näst största exportör efter Vietnam för HS-undernummer 5902 20 ([141]). Den totala handeln med HS-undernummer 5902 90 ([142]) var ganska begränsad jämfört med de andra undernumren. Hur som helst är poängen att nivån på importen från Kina av dessa produktionsfaktorer var relativt hög för *alla* potentiella representativa länder, oavsett om Kina var den största eller en av de största exportörerna av dessa produktionsfaktorer. Detta påstående avvisades därför.

(276) Hankook Group och Kumho upprepade också sitt påstående att kommissionen felaktigt ansåg att importen från Ryssland inte var snedvriden, fastän sanktioner i form av importförbud för stålprodukter med ursprung i Ryssland tillämpades från och med den 16 mars 2022 ([143]). Dessutom trädde ett importförbud för kimrök (nummer 2803), styren-butadiengummi (HS-undernummer 4002 19), butadiengummi (HS-undernummer 4002 20), sammansatt gummi (HS-undernummer 4002 80) och halo-isobuten-isoprengummi (HS-undernummer 4002 39) i kraft den 26 februari 2023 ([144]), och ett övergångssystem med importkvoter tillämpades till och med den 30 juni 2024. Hankook Group hävdade att det genomsnittliga priset på importen från Ryssland till Turkiet var betydligt lägre än det genomsnittliga priset på importen från andra länder, däribland Kina, och att det med tanke på förekomsten av en landsrapport om betydande snedvridningar i både Kina och Ryssland inte fanns någon rimlig anledning att föredra Turkiet framför dessa länder. Slutligen hävdade Hankook Group att både Turkiet och Serbien förlitade sig på import av energi från Ryssland, vilket tydde på att hela den turkiska ekonomin var utsatt för snedvridningar.

(277) Kommissionen framhöll att sådana argument redan diskuterades i den andra noteringen. Importförbudet började inte tillämpas förrän under undersökningsperiodens andra hälft, dvs. från och med den 1 juli 2024, och dessförinnan omfattades de tre materialen endast av en övergångskvot (och var därmed föremål för en partiell begränsning). Det kunde därför inte fastställas, eftersom någon konkret bevisning inte hade lämnats in av de berörda parterna, om och i vilken utsträckning importen från Ryssland var snedvriden under undersökningsperioden – parterna hänvisade endast till det faktum att priserna på vissa av de insatsvaror som importerades från Ryssland var lägre än det genomsnittliga importpriset till Turkiet under undersökningsperioden, utan att visa att dessa låga priser var ett resultat av sanktionerna. Trots att de ryska importpriserna låg något under genomsnittet var de genomsnittliga importpriserna till Turkiet för dessa material snarlika importpriserna till vissa av de möjliga representativa länder som inte påverkades av importen från Ryssland. Kommissionen ansåg att påståendet rörande importen av energi från Ryssland var ett allmänt påstående och att det inte hade styrkts. Kommissionen avvisade därför påståendet.

Allmänna påståenden om kvaliteten på de uppgifter som ska användas som referensvärden

(278) CRIA hävdade att i) Turkiet inte utgjorde ett lämpligt representativt land, ii) Brisa Bridgestones finansiella uppgifter var olämpliga och iii) kommissionen, om den skulle bekräfta Turkiet som representativt land, borde använda alternativa källor eller göra lämpliga justeringar av referensvärdena för vissa produktionsfaktorer.

([139]) HS-undernummer 5902 20 (Vietnam) och HS-undernummer 5902 90 (Tyskland), se https://oec.world/en/profile/hs/tyre-cord-fabric-of-polyester respektive 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]) Rådets förordning (EU) 2022/428 av den 15 mars 2022 om ändring av förordning (EU) nr 833/2014 om restriktiva åtgärder mot bakgrund av Rysslands åtgärder som destabiliserar situationen i Ukraina (EUT L 87 I, 15.3.2022, s. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2022/428/oj).

([144]) Rådets förordning (EU) 2022/1904 av den 6 oktober 2022 om ändring av förordning (EU) nr 833/2014 om restriktiva åtgärder mot bakgrund av Rysslands åtgärder som destabiliserar situationen i Ukraina (EUT L 259 I, 6.10.2022, s. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2022/1904/oj).

(279) För det första hävdade CRIA att kommissionen borde identifiera specifika HS-undernummer som exakt motsvarar det material som de kinesiska exporterande producenterna använder vid tillverkningen av den undersökta produkten. Företaget hävdade att kommissionen borde ange produktens undernummer (på åttasiffrig nivå), t.ex. kordväv, undernummer 5902 10 10 och 5902 20 10 (kordväv impregnerad med gummi). Företaget hävdade att Turkiet importerade en betydligt större andel av dessa material från Kina och icke-WTO-medlemmar än Indonesien eller Malaysia gjorde. CRIA hävdade att liknande undersökningsresultat gällde för importen till Turkiet av stålkord.

(280) Inledningsvis upprepade kommissionen att Kina är världens största exportör av kordväv och stålkord, och att en hög andel av importen av dessa två produktionsfaktorer till alla möjliga representativa länder kom från Kina. Även om det stämmer att den turkiska importen av dessa två material innehöll en större andel importvaror från Kina jämfört med importen av dessa två material till Indonesien och Malaysia, ansågs detta kriterium inte vara avgörande för valet av lämpligt representativt land. Kommissionen upprepade att till skillnad från andra möjliga representativa länder var andelen import från Kina till Turkiet av de andra huvudsakliga produktionsfaktorerna mycket låg, och högst 5 % när det gäller kimrök.

(281) Kommissionen fastställde dessutom att materialen enligt de KN-nummer som identifierats av CRIA inte var de material som företagen i huvudsak använde ([145]). Dessa påståenden avvisades därför.

(282) För det andra hävdade CRIA att inflationen i Turkiet och valutadeprecieringen leder till snedvridna inhemska kostnader och priser, inklusive energi- och arbetskraftskostnader, och att priserna har höjts mer än sex gånger sedan 2021 när det gäller el och mer än fyra gånger mellan 2022 och 2024 när det gäller arbetskraftskostnader. CRIA hävdade att ökningarna inte mildrades av valutadevalveringen och att uppgifterna därför var snedvridna och inte tillförlitliga, och att de av denna anledning inte kunde användas som referensvärde. CRIA hävdade dessutom att den turkiska regeringens statliga ingripanden på valutamarknaden, handelssnedvridande åtgärder och statliga stöd till stålindustrin utgjorde betydande snedvridningar av marknadsdynamiken, och att de höga turkiska räntorna snedvrider det representativa företagets försäljnings- och administrationskostnader samt andra allmänna kostnader och vinst ([146]). Liknande argument framfördes av Giti Group, Hankook Group, Kumho, Shandong Yongsheng och Sumitomo Group.

(283) Kommissionen upprepade att importpriserna till Turkiet för de olika produktionsfaktorer som ska användas som referensvärden uttrycktes i andra valutor, och att de därför inte påverkades av devalveringen av den turkiska liran. Det stämmer att kostnaderna för både arbetskraft och el ökade mellan 2022 och 2024. Kostnadsökningarna för el följde liknande tendenser i många andra länder och var sannolikt kopplade till Rysslands angrepp mot Ukraina. I vilket fall som helst gick det inte att fastställa om dessa ökningar i reala termer enbart berodde på inflationen eller om även andra faktorer spelade in. Mot bakgrund av detta ansåg kommissionen att förekomsten av inflation i ett land inte automatiskt innebär att uppgifterna från detta land är snedvridna och orimliga, och det gör inte heller det faktum att regeringen ingriper på arbetsmarknaden för att exempelvis ändra minimilönen. Dessa påståenden avvisades därför.

(284) Shandong Yongsheng hävdade också att importpriserna till Turkiet för stålkord, sammansatt gummi och kiseldioxid var högre än genomsnittspriset för resten av världen, enligt dess egen analys – mer än 20 % högre för stålkord, 49 % högre för kiseldioxid och 576 % högre för sammansatt gummi. Shandong Yongsheng föreslog att kommissionen skulle använda importpriserna för dessa material till Malaysia och Mexiko.

([145]) En av de exporterande producenterna använde materialet enligt ett av undernumren endast marginellt (motsvarande mindre än 0,5 % av den totala produktionskostnaden) eller angav olika HS-undernummer. I uppgifterna från den andra exporterande producenten var det inte möjligt att särskilja materialet på åttasiffrig nivå.

([146]) T.ex. ytterligare tullar på produkter från tredjeländer utanför EU och dess frihandelspartner, minimitullvärden och icke återbetalningsbar mervärdesskatt.

(285) Kommissionen framhöll att stålkord och kiseldioxid (HS 7312 10 respektive HS 2811 22) importerades till Turkiet i betydande kvantiteter och att dessa ansågs vara rimliga. Det faktum att importpriserna var högre än de genomsnittliga importpriserna till resten av världen påverkade inte bedömningen av referensvärdenas lämplighet för dessa produktionsfaktorer. Dessa påståenden avvisades därför. På grund av den låga importvolymen av sammansatt gummi till Turkiet ersatte kommissionen, såsom nämns nedan i detta avsnitt, referensvärdet för denna produktionsfaktor med importpriset till Mexiko.

(286) CRIA hävdade också att de av företagens årsredovisningar som baserades på historiska kostnader inte var tillförlitliga på grund av den höga inflationen, och att de därför behövde justeras för att ta hänsyn till inflationen. Intresseorganisationen hävdade att de finansiella uppgifterna från Brisa Bridgestone därför inte var lämpliga för att fastställa det icke snedvridna beloppet för försäljnings- och administrationskostnader samt andra allmänna kostnader och vinst. CRIA påpekade vidare att de reviderade årsredovisningarna innehöll justeringar som tog hänsyn till inflationen (”vinst på den monetära nettopositionen”), och att företaget faktiskt var olönsamt om man bortsåg från denna justering jämte intäkterna från investeringsverksamheten.

(287) Kommissionen höll inte med om att justeringen för inflationen inte borde beaktas. Justeringen hade att göra med den finansiella rapporteringen i höginflationsekonomier, och krävdes enligt turkisk redovisningsstandard 29 för att ge en korrekt bild av företagets ekonomiska resultat ([147]). Om man bortsåg från denna skulle det leda till en snedvriden bedömning av försäljnings- och administrationskostnaderna samt de andra allmänna kostnaderna. De omräknade försäljnings- och administrationskostnaderna samt de andra allmänna kostnaderna och vinsten visade att företaget var lönsamt under undersökningsperioden. Kommissionen avvisade därför påståendet.

Fordringar på justeringar av referensvärden

(288) CRIA och andra parter såsom Giti Group, Hankook Group, Kumho och Shandong Yongsheng hävdade vidare att om kommissionen skulle bekräfta Turkiet som representativt land borde följande justeringar göras:

— Stålkord: CRIA hävdade att eftersom Turkiet är ett stort stålproducerande land var importen av vissa stålmaterial begränsad till enbart specialprodukter. Intresseorganisationen hävdade också att priserna på stålkord var snedvridna eftersom skyddsåtgärder hade införts för valstråd, en viktig insatsvara vid tillverkningen av stålkord. Giti Group framförde ett liknande argument.

— Omvandling mellan kvadratmeter och kilogram för kordväv: CRIA påpekade att importen av kordväv rapporterades i m^2 och inte i kg, enligt uppgift från företagen. Intresseorganisationen hävdade att eftersom vikten varierade avsevärt beroende på vilken denier av garn som användes vid tillverkning av kordväven var det inte möjligt att fastställa en lämplig omräkningskoefficient. CRIA hävdade också att importen av kordväv innehöll en hög andel importvaror från Kina och länder utanför WTO. Intresseorganisationen föreslog att kommissionen som ett alternativ skulle använda Indonesiens eller Malaysias importstatistik. Samma argument framfördes av Hankook, Kumho och Shandong Yongsheng.

— Sammansatt gummi: Mot bakgrund av de marginella importvolymerna till Turkiet (20 kg) och de höga priserna jämfört med andra möjliga representativa länder ansåg CRIA att kommissionen borde använda uppgifterna från Malaysia. Samma argument framfördes av Giti Group.

— Kimrök, kordväv och stålkord: CRIA hävdade att kommissionen borde identifiera de relevanta undernummer som korrekt avspeglar de material som används vid tillverkningen av den undersökta produkten.

([147]) Såsom anges i Brisa Bridgestones årsredovisning för 2024 leder ”tillämpningen av TAS 29 [...] till en justering för den förlust av köpkraft för den turkiska liran som redovisas i posten ’vinst (förlust) på den monetära nettopositionen’ i resultatavsnittet i rapporten över resultat och övrigt totalresultat” (TAS är de turkiska redovisningsstandarderna).

— Arbetskraft: CRIA hävdade att kommissionen borde förlita sig på statistik från Internationella arbetsorganisationen (ILO) för den genomsnittliga nominella arbetskraftskostnaden per timme per anställd inom tillverkningssektorn för 2024, vilken täcker alla kostnader som arbetsgivarna inom tillverkningssektorn i Turkiet ådragit sig.

— Giti Group hävdade att kommissionen inte borde justera arbetskraftskostnaden för att avspegla arbetskraftskostnaderna per timme för företag med mer än 1 000 anställda, eftersom referensvärdet redan avspeglade arbetskraftskostnaden per timme för stora företag inom däckindustrin.

(289) Kommissionen ansåg att påståendena om en eventuell snedvridning av importpriserna för stålkord till Turkiet var för allmänna och inte underbyggda. Dessa påståenden avvisades därför.

(290) När det gäller kordväv fastställde kommissionen inledningsvis importpriset per m^3. I utdraget om priset inklusive tull baserat på uppgifter i GTA ([148]) rapporterades dock kilogram som sekundär enhet. Det var därför inte nödvändigt för kommissionen att själv fastställa en omvandlingskoefficient för att bestämma referensvärdet. Alla synpunkter rörande omräkningstalet för kordväv och Turkiets lämplighet som representativt land på grund av avsaknaden av ett omräkningstal för denna produktionsfaktor ansågs därför vara irrelevanta.

(291) När det gäller sammansatt gummi godtog kommissionen påståendet att importvolymen på 20 kg var för låg och att den ledde till ett icke-representativt referensvärde, och ersatte referensvärdet för denna produktionsfaktor med importpriset för sammansatt gummi till Mexiko, det enda land som hade representativa importvolymer som inte påverkades av import från Kina. Kommissionen påminde om att sammansatt gummi antingen utgjorde en låg procentandel av kostnaderna inom ramen för de totala produktionskostnaderna eller inte användes alls ([149]), och att denna produktionsfaktor därför hade en marginell inverkan på produktionsprocessen för de samarbetsvilliga kinesiska exporterande producenter som ingick i urvalet.

(292) När det gäller CRIA:s påstående om arbetskraft avvisade kommissionen begäran om att använda uppgifter från ILO, eftersom denna databas till skillnad från Turkstat ([150]) inte innehöll någon information om arbetskraftskostnaderna inom olika sektorer, och därför var mindre exakt. Turkstat lämnade däremot exakt information om Nace-kod 22.11 (Tillverkning och regummering av däck, produktion av slangar), som omfattar däckproducenterna. Dessutom ansåg kommissionen att Giti Groups påstående, dvs. att arbetskraftskostnaden per timme inte borde justeras på grund av att däckföretagen främst är stora företag med mer än 1 000 anställda, var allmänt hållet och inte underbyggt. I motsats till vad Giti Group hävdade innehöll uppgifterna om de arbetskraftskostnader per timme som tillämpades på Nace-sektor 22 uppgifter om 1 274 företag varav 95 % var små och medelstora företag, medan däckproducenterna vanligtvis var stora företag med mer än 1 000 anställda. Justeringen ansågs därför vara berättigad och påståendet avvisades.

Allmänna påståenden om Brisa Bridgestones årsredovisningar

(293) CRIA, Hankook Group, Shandong Yongsheng och Sumitomo Group hävdade att kommissionen borde bortse från Brisa Bridgestones koncernredovisning på grund av inkluderingen av företagsavdelningen Arvento, som är verksam inom telekommunikationer. Hankook Group hävdade att Brisa Bridgestones finansiella uppgifter baserades på tillverkningen av gummiprodukter i allmänhet (däribland skoprodukter, gummibälten och material som innehöll gummiprodukter) och inte bara på tillverkningen av däck. CRIA föreslog att alla uppgifter som inte avsåg däck skulle uteslutas från beräkningen av försäljnings- och administrationskostnader samt andra allmänna kostnader och vinst genom en tillämpning av kvoten mellan intäkterna från däckverksamheten och den icke-däckrelaterade verksamheten (96 % respektive 4 %).

([148]) Global Trade Atlas.
([149]) Mer detaljerad information kan inte lämnas av sekretesskäl.
([150]) Turkiets statistikbyrå.

(294) När det gäller Brisa Bridgestone och Arvento ansåg kommissionen att uppgifterna i årsredovisningen inte separat anger försäljnings- och administrationskostnaderna samt de andra allmänna kostnaderna och vinsten. Kommissionen noterade dock att påståendena inte var underbyggda, särskilt när det gäller den inverkan som Arventos omsättning har på koncernredovisningen. Dessutom föreskrivs i artikel 2.6a a i grundförordningen att det konstruerade normalvärdet måste omfatta ett icke snedvridet och skäligt belopp för att täcka försäljnings- och administrationskostnader, andra allmänna kostnader samt vinst. Denna artikel anger inte i detalj hur dessa belopp ska fastställas, men det krävs att de är skäliga och inte snedvridna. Det finns ingen skyldighet för kommissionen att använda företag som producerar den undersökta produkten. I vilket fall som helst visade undersökningen att Brisa Bridgestones däckverksamhet utgjorde 96 % av försäljningen och att den övriga försäljningen utgjordes av regummering, reservdelar, spårningsanordningar, batterier och andra alternativa produkter ([151]), vilket bekräftade att Arventos (och andra gummiprodukters) inverkan på Brisa Bridgestones affärsverksamhet var mycket begränsad. Kommissionen drog därför slutsatsen att de försäljnings- och administrationskostnader samt andra allmänna kostnader och vinst som fastställts i detta fall var skäliga och inte snedvridna, och att de uppfyllde kraven i artikel 2.6a a i grundförordningen. Påståendet avvisades.

(295) Giti Group och Hankook Group hävdade att Brisa Bridgestones bruttorörelsemarginal, som låg på över 30 %, inte var representativ för de rådande marknadsvillkoren för däckproducenter i Turkiet. Hankook Group hävdade att enligt turkisk statistik avseende Nace-kod 22.11 registrerade turkiska däckproducenter i genomsnitt en rörelsemarginal på 24,58 % (med en kvot för försäljnings- och administrationskostnader samt andra allmänna kostnader på 21,18 % och en vinstkvot på 3,40 %). Enligt Hankook Group var de låga lönsamhetsnivåerna kopplade till det i Turkiet nyligen inledda antidumpningsförfarandet avseende däck för personbilar och lätta lastbilar från flera länder.

(296) Utöver Brisa Bridgestones uppgifter identifierade CRIA och Giti Group även andra lönsamma däckproducenter i Turkiet: Sumitomo Rubber AKO Lastik Sanayi ve Ticaret Anonim Sirketi (*Sumitomo Rubber Turkiet*) och Goodyear Lastikleri T.A.S (*Goodyear Turkiet*). Giti Group ansåg vidare att om de turkiska uppgifterna om försäljnings- och administrationskostnader samt andra allmänna kostnader skulle användas för att fastställa försäljnings- och administrationskostnaderna samt de andra allmänna kostnaderna, borde de snedvridande effekterna av de orimligt höga räntorna och överdrivna växelkursrelaterade vinsterna/förlusterna elimineras.

(297) Kommissionen analyserade de finansiella uppgifterna för Sumitomo Rubber Turkiet. Kommissionen konstaterade för det första att den information som fanns tillgänglig för detta företag var mindre detaljerad än den som rapporterades i Brisa Bridgestones reviderade årsredovisning. I enlighet med sin normala praxis vid tillämpningen av artikel 2.6a i grundförordningen använder kommissionen de mest detaljerade företagsuppgifter som finns tillgängliga för att fastställa rimliga och icke snedvridna belopp för försäljnings- och administrationskostnader samt andra allmänna kostnader och för vinst. Detta möjliggör i) ytterligare säkerhet avseende dataanvändningens korrekthet, och ii) justeringar vid behov. Kommissionen försökte ändå fastställa försäljnings- och administrationskostnader samt andra allmänna kostnader på grundval av de ofullständiga uppgifter som fanns tillgängliga för Sumitomo Rubber Turkiet, vilket ledde till en siffra på omkring 6 %. Kommissionen ansåg att denna nivå för beräknade försäljnings- och administrationskostnader samt andra allmänna kostnader var orimlig. Som nämnts av Hankook Group var de genomsnittliga försäljnings- och administrationskostnaderna samt de andra allmänna kostnaderna för företag som är verksamma inom denna sektor över 20 % enligt statistiken från Republiken Turkiets centralbank ([152]) avseende Nace-kod 22.11, och låg därmed i linje med Brisa Bridgestones försäljnings- och administrationskostnader samt andra allmänna kostnader enligt de beräkningar som utförts av kommissionen.

(298) Såsom anges i skäl 297 använder kommissionen uppgifter som, närhelst de finns att tillgå, gör det möjligt att identifiera finansiell information på en mer detaljerad nivå, som i detta fall där Brisa Bridgestones detaljerade reviderade årsredovisningar fanns tillgängliga. Kommissionen beslutade därför att basera sina beräkningar av försäljnings- och administrationskostnader samt andra allmänna kostnader och vinst enbart på uppgifterna från Brisa Bridgestone. Företaget Goodyear Turkiet var inte lönsamt under undersökningsperioden, och dess uppgifter kunde därför inte beaktas. Detta påstående avvisades därför.

([151]) Se sidan 83 i Brisa Bridgestones årsredovisning för 2024, tillgänglig på 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/.

Begäran om att beakta Brisa Bridgestones årsredovisningar snarare än uppgifterna från databasen Orbis

(299) CRIA, Hankook Group och Giti Group hävdade att kommissionen borde beakta Brisa Bridgestones reviderade årsredovisningar snarare än uppgifterna från Orbis. Parterna hävdade att när man undersökte årsredovisningarna var försäljnings- och administrationskostnaderna samt de andra allmänna kostnaderna och vinsten lägre än om de fastställts på grundval av uppgifterna i Orbis.

(300) Kommissionen godtog påståendet och ändrade beloppet för försäljnings- och administrationskostnader samt andra allmänna kostnader och vinst på grundval av årsredovisningarna.

Begäran om att justera Brisa Bridgestones årsredovisningar

(301) CRIA hävdade att det var nödvändigt att göra flera justeringar av beräkningen av Brisa Bridgestones vinst och försäljnings- och administrationskostnader samt andra allmänna kostnader för att säkerställa en rättvis jämförelse mellan de kinesiska exporterande producenternas exportpris och det konstruerade normalvärdet. Intresseorganisationen föreslog att man skulle a) utesluta alla icke däckrelaterade uppgifter från beräkningen av försäljnings- och administrationskostnader samt andra allmänna kostnader och vinst genom att tillämpa kvoten mellan intäkterna från däcken och övriga företagsintäkter (96 % respektive 4 %), och även b) utesluta intäkter och utgifter från investeringsverksamhet som enligt intresseorganisationen inte har något samband med däckverksamheten, såväl som FoU-utgifter, transport- och lagringskostnader samt kostnader för royaltyer och försäljningsprovisioner (samma argument lades fram av Giti Group), samt c) utesluta förluster som härrör från finansiella derivat från övriga rörelseintäkter och rörelsekostnader.

(302) Kommissionen ansåg inte att det var lämpligt att göra några justeringar av Brisa Bridgestones finansiella uppgifter för den del av verksamheten som inte hade att göra med däck (Arvento), såsom förklaras ovan i detta avsnitt.

(303) Kommissionen ansåg vidare att FoU-utgifterna var en inneboende del av försäljnings- och administrationskostnaderna samt de andra allmänna kostnaderna, och att de inte borde uteslutas från beräkningen av normalvärdet. Dessutom ingår intäkterna från och kostnaderna för annan verksamhet i allmänhet i den normala verksamheten för ett företag i tillverkningssektorn.

(304) Kommissionen godtog dock påståendet att intäkterna från den investeringsverksamhet som rör annan verksamhet än tillverkningen av den undersökta produkten borde dras av från försäljnings- och administrationskostnaderna samt de andra allmänna kostnaderna, jämte de kostnader för transport och lagring som är kopplade till försäljningen av den undersökta produkten. Kommissionen drog också av royaltyer och försäljningsprovisioner från beräkningen av försäljnings- och administrationskostnader samt andra allmänna kostnader för att säkerställa att det konstruerade normalvärdet och exportpriset jämfördes på samma handelsnivå, efter att ha gjort relevanta justeringar för att säkerställa en lämplig jämförelse i enlighet med artikel 2.9 i grundförordningen.

Malaysia och Indonesien

(305) Giti Group och Shandong Yongsheng hävdade att Malaysia och Indonesien var mer representativa än Turkiet. Sumitomo Group hävdade också att länder som Malaysia och Indonesien borde ges företräde, men lämnade inte någon förklaring avseende detta.

(306) Giti Group hävdade att Malaysia hade valts ut i flera undersökningar som gjorts relativt nyligen. Gruppen upprepade att landet hade en representativ import av sammansatt gummi. Gruppen hävdade att om man lade ihop importen från Kina och Ryssland till Turkiet utgjorde denna en större andel än importen från Kina av vissa produktionsfaktorer till både Malaysia och Indonesien. Gruppen ansåg vidare att eftersom Indonesien inte ansågs vara ett lämpligt representativt land på grund av sin låga import av naturgummi, som är en av de viktigaste produktionsfaktorerna, skulle Malaysia vara det lämpligaste representativa landet eftersom det var den största importören av naturgummi.

(307) Shandong Yongsheng hävdade att Malaysia uteslöts enbart på grund av att importen av styrenbutadiengummi innehöll en stor andel import från Kina, men att importen av vissa produktionsfaktorer (t.ex. kiseldioxid och stålkord) till Turkiet innehöll en ännu större andel import från Kina. Shandong Yongsheng hävdade att importpriserna för styrenbutadiengummi till Malaysia från andra WTO-länder än Kina låg nära det genomsnittliga priset och var högre än importpriserna till Turkiet. På samma sätt hävdade Shandong Yongsheng att den indonesiska importen av kimrök från andra WTO-länder än Kina låg på nästan samma prisnivå som importen till

Turkiet, och i vilket fall som helst nära det genomsnittliga priset. Som förklaras ovan i detta avsnitt valde kommissionen Turkiet som representativt land genom att först identifiera de länder där importpriserna skulle vara mest snedvridna av importen från Kina, för de viktigaste produktionsfaktorerna men även i allmänhet. Kommissionen konstaterade att Turkiet rapporterade den lägsta handeln med Kina totalt sett jämfört med alla andra möjliga representativa länder. Det var uppenbart att Turkiet, med avseende på de viktigaste produktionsfaktorerna, var det land som var minst beroende av import från Kina, vilken i genomsnitt utgjorde omkring 17 %, jämfört med 26 % för Malaysia och 32 % för Indonesien. Kommissionen tydliggjorde också att det inte hade fastställts att den ryska importen hade en snedvridande inverkan på importpriserna. De kunde därför inte anses vara snedvridna tillsammans med importen från Kina.

(308) Kommissionen beaktade också faktorer såsom en tillräcklig importvolym för de flesta av produktionsfaktorerna, och tillgången till rimliga finansiella uppgifter. Den ansåg därför inte att det var nödvändigt att göra en prisjämförelse för att jämföra importpriserna för viss import från Kina med genomsnittet för de länder som den ansåg utgöra mindre lämpliga val som representativt land. Det faktum att importpriset för en viss produktionsfaktor var högre än eller låg nära importpriset för samma faktor i Turkiet var inte heller ett argument för att det land som hade det högre importpriset skulle föredras eller anses vara mindre snedvridet.

(309) Giti Group klagade på att kommissionen inte förklarade varför Malaysia inte valdes ut som representativt land i detta fall, med tanke på att det valdes ut som representativt land när det gäller PET från Kina ([153]) och acesulfamkalium från Kina. Samma argument framfördes med avseende på det amerikanska antidumpningsförfarandet mot importen av däck från Kina ([154]), där Malaysia valdes som representativt land. Slutligen hävdade Giti Group och Shandong Yongsheng att när det gäller det faktum att Förenta staternas antidumpningsundersökning inte utgjorde ett kriterium för godtagande av synpunkter står kommissionens resonemang i strid med det faktum att kommissionen hänvisade till ett beslut från Sydafrikas internationella handelskommission om kringgående av antidumpningstullar på däck genom ”country hopping” från Kina via Kambodja, Thailand och Vietnam ([155]).

(310) Kommissionen påminde om att varje enskilt fall bedöms på sina egna meriter, och att det faktum att Malaysia har använts i tidigare undersökningar saknar relevans för valet av representativt land i denna undersökning. Samma sak gäller Förenta staternas antidumpningsundersökning. Kommissionen framhöll dessutom att de ärenden som nämndes av Giti Group hade en annan undersökningsperiod. Slutligen hänvisades till beslutet från Sydafrikas internationella handelskommission för att rent faktiskt visa att kringgående sker genom Thailand, vilket bekräftade

([153]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2023/2659 av den 27 november 2023 om införande av en provisorisk antidumpningstull på import av visst slag av polyetentereftalat med ursprung i Folkrepubliken Kina (EUT L, 2023/2659, 28.11.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/2659/oj) och kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/116 av den 27 januari 2022 om införande av en slutgiltig antidumpningstull på import av acesulfamkalium med ursprung i Folkrepubliken Kina efter en översyn vid giltighetstidens utgång enligt artikel 11.2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/1036 (EUT L 19, 28.1.2022, s. 22, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/116/oj).

([154]) Förenta staternas handelsministerium, ”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”, 2021–2022, s. 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 and Rescission”, 2017–2018, s. 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”, 2019–2020, s. 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”, 2020–2021, s. 22. Ärendena finns att tillgå på https://access.trade.gov/login.aspx.

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

det landets stora exponering mot Kina, och det faktum att kinesiska företag etablerar fabriker i andra sydostasiatiska länder för att undvika tull. Detta bekräftades också av CRIA ([156]), som nämnde sex olika kinesiska företag som har etablerat däckproduktion i Thailand mellan 2012 och 2020, och hänvisade till motviljan mot Förenta staternas antidumpnings- och utjämningstullar som ett av skälen till denna affärsmässiga logik ([157]).

(311) Giti Group upprepade att endast Malaysia (och Indonesien) importerade betydande mängder sammansatt gummi, som är en viktig produktionsfaktor i Gitis produktionsprocess. Dessutom fanns det lättillgängliga årsredovisningar från malaysiska företag som var lönsamma.

(312) Inledningsvis påminde kommissionen om att referensvärdet för sammansatt gummi hade ersatts med uppgifter från Mexiko. När det gäller de malaysiska företagens tillgängliga finansiella uppgifter framhöll kommissionen att två av de fyra företag för vilka Giti Group hade lämnat in finansiella uppgifter rapporterade att de inte hade några kostnader alls för sålda varor ([158]). Kostnaderna för försäljnings- och administrationskostnader samt andra allmänna kostnader för de övriga två företagen varierade mellan 4,4 % och 7 %, vilket ansågs orimligt för däcksektorn.

(313) Shandong Yongsheng hävdade att Malaysias bruttonationalinkomst per capita låg mycket närmare Kinas än vad som var fallet för Turkiet, vilket gjorde landet till ett mer lämpligt representativt land. Dessutom fanns det mer information om malaysiska däckproducenter än turkiska producenter, eftersom kommissionen endast hade identifierat en enda producent.

(314) I artikel 2.6a a i grundförordningen fastställs att kommissionen får använda ett representativt land som har en med exportlandet jämförbar ekonomisk utvecklingsnivå när den ska konstruera normalvärdet. Grundförordningen innehåller inga ytterligare krav på att man ska välja det land som har den närmaste ekonomiska utvecklingsnivån jämfört med exportlandet. Under sådana omständigheter gör kommissionen detta genom att utnyttja sitt utrymme för skönsmässig bedömning och använda länder som klassificeras i samma inkomstkategori av Världsbanken. Den relevanta Världsbankskategorin är den för högre medelinkomstländer, där Kina finns klassificerat. Kommissionen angav tydligt i den första noteringen att den skulle använda Världsbankens databas för detta ändamål, vilket också är i linje med dess praxis. Det faktum att ett lands BNI eller BNP per capita kan ligga närmare Kinas än ett annat lands BNI eller BNP per capita är inte en avgörande faktor vid valet av lämpligt representativt land. Detta påstående avvisades därför. Slutligen, som nämnts tidigare i detta avsnitt, föreskrivs i artikel 2.6a a i grundförordningen att det konstruerade normalvärdet måste omfatta ett icke snedvridet och skäligt belopp för att täcka försäljnings- och administrationskostnader, andra allmänna kostnader samt vinst. Denna artikel anger inte i detalj hur dessa belopp ska fastställas, men det krävs att de är skäliga och inte snedvridna. Kommissionen har ingen skyldighet att använda ett visst antal företag med finansiella uppgifter, så länge beloppen för försäljnings- och administrationskostnader samt andra allmänna kostnader och vinst är rimliga och inte snedvridna. Artikel 2.6 a i grundförordningen. Detta påstående avvisades därför.

Mexiko

(315) Shandong Yongsheng hävdade att Mexikos stora andel import från Kina av stålkord och kordväv inte borde beaktas vid valet av representativt land, eftersom andelen import från Kina av stålkord och kordväv var irrelevant för analysen av snedvridningen av produktionsfaktorerna. För det andra hävdade företaget att kommissionen endast tillhandahöll en sammanfattning av den äganderättsligt skyddade informationen om det mexikanska företagets årsredovisning, vilket gjorde att berörda parter inte kunde kontrollera uppgifterna på ett lämpligt sätt. För det tredje var det faktum att Mexiko var en mindre producent av däck för personbilar och lätta lastbilar än Turkiet inte ett kriterium enligt artikel 2.6a a i grundförordningen. Följaktligen hävdade företaget att Mexiko fortfarande var det lämpligaste representativa landet av de föreslagna länderna i den första noteringen (Mexiko, Turkiet och Serbien).

([156]) Se *Chinese Tire Set off a New Craze of Building Factories Overseas*, 13.4.2020, tillgänglig på https://e.cria.org.cn/a/1778595313171324930.

([157]) Ordagrant citat: ”Företagen väljer att bygga fabriker i sydostasiatiska länder såsom Thailand och Vietnam främst för att lösa problemet med att vara borta från råvarumarknaden och produktexportmarknaden, och för att undvika att påverkas av amerikanska ’double anti’-undersökningar. Den kraftiga ökningen av antalet däck som exporteras från sydostasiatiska länder till USA drar dock till sig USA:s uppmärksamhet”, länk i fotnot 156. I de kinesiska nyheterna brukar ”double anti” avse inledandet av både antidumpnings- och antisubventionsundersökningar, se t.ex. https://www.yys-alu.com/en/news-center/1993.html.

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

(316) Kommissionen påminde om att den stora andelen import till Mexiko av stålkord och kordväv inte var det enda kriteriet för att inte välja Mexiko som representativt land. Turkiet befanns vara ett bättre val av flera skäl – Turkiet rapporterade den lägsta totala handeln med Kina jämfört med alla andra möjliga representativa länder, det hade en tillräcklig importvolym av de flesta av produktionsfaktorerna och hade tillgång till rimliga finansiella uppgifter. Kommissionen påminde också om att den finansiella information i form av en översikt från databasen Orbis som offentliggjordes i den första noteringen för företaget Compana Hulera Tornel var den enda typ av information som fanns tillgänglig om företaget. Detta står i kontrast till de tillgängliga finansiella uppgifterna om Brisa Bridgestone, som var reviderade årsredovisningar.

3.2.4.6 Slutsats

(317) Även om marknadens storlek inte var ett av de kriterier som definieras i artikel 2.6a a i grundförordningen betonade kommissionen att Turkiet inte bara uppfyllde samtliga kriterier i artikel 2.6a a i grundförordningen, utan att landet samtidigt också var en marknad som var mycket mer jämförbar med den kinesiska däckmarknaden än alla de andra möjliga representativa länderna.

3.2.4.7 Synpunkter efter det slutliga utlämnandet av uppgifter

(318) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter upprepade Shandong Yongsheng vissa av sina påståenden. Företaget ansåg att kommissionen hade underlåtit att ta itu med ett flertal faktorer som lagts fram av de berörda parterna, och att den inte heller hade gjort någon prisjämförelse av produktionsfaktorerna mellan de potentiella representativa länderna i syfte att fastställa huruvida ett visst land tillhandahöll ett rimligt och icke snedvridet referensvärde, och att kommissionen var tvungen att påvisa omfattningen av de påstådda snedvridningarna och inte bara välja det land som hade den lägsta nivån av import från Kina.

(319) Shandong Yongsheng ansåg vidare att Malaysia skulle vara ett lämpligare val än Turkiet, eftersom landet har en utvecklingsnivå som ligger extremt nära Kinas baserat på bruttonationalinkomsten (BNI) såväl som energi- och arbetskraftskostnader som är mer snarlika de kinesiska än vad Turkiets är, vilket gör Malaysia till ett bättre val som representativt land.

(320) Kommissionen noterade att Shandong Yongsheng inte hade lämnat några nya uppgifter utöver de som redan hade lämnats in till och behandlats av kommissionen, och som motiverade en ändring av det representativa landet. Kommissionen hänvisade till sin analys som visade att Turkiet valdes ut som representativt land på grundval av objektiva kriterier – inte bara därför att importen till Turkiet av de viktigaste produktionsfaktorerna omfattade den minsta andelen import från Kina utan också därför att det fanns andra faktorer, såsom en tillräcklig importvolym för de flesta av produktionsfaktorerna och tillgången till rimliga finansiella uppgifter, vilka inte var tillgängliga med avseende på Malaysia. Kommissionen avvisade således detta påstående.

(321) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter upprepade Shandong Yongsheng att det var uppenbart att även Mexiko var ett bättre val av representativt land än Turkiet. Företaget ansåg att det var mycket lämpligare att använda uppgifterna från den mexikanska producenten Compania Hulera Tornel eftersom detta företag producerade nivå 3-däck, vilka utgör en överväldigande majoritet av importen från Kina till unionen. Företaget hävdade också att Compania Hulera Tornel var ett dotterbolag till ett multinationellt däckföretag, och att dess årsredovisning därför var föremål för noggrann revision. Shandong Yongsheng hävdade vidare att marknadens storlek inte var ett relevant kriterium, vilket kommissionen har bekräftat. Shandong Yongsheng ansåg därför att kommissionens val av Turkiet i stället för Mexiko inte var motiverat, och att valet av Turkiet var felaktigt och rättsstridigt och att Turkiet inte var ett lämpligt representativt land i den mening som avses i artikel 2.6a a i grundförordningen. Shandong Yongsheng ansåg vidare att bibehållandet av Turkiet som representativt land var en bestraffande handling, och att landet maximerade sin dumpningsmarginal och därmed skadade intressena både för Shandong Yongsheng och de kinesiska exporterande producenterna i allmänhet, trots Shandong Yongshengs kontinuerliga och oförtrutna samarbete.

(322) Kommissionen noterade att Shandong Yongsheng inte lade fram några bevis som visade att Compania Hulara Tornels räkenskaper reviderades, och kommissionen kunde inte heller hitta några sådana uppgifter. Den enda tillgängliga informationen fanns i databasen Orbis, enligt vilken Compania Hulara Tornel redovisade en orimligt låg vinst under undersökningsperioden. Kommissionen drog därför slutsatsen att de tillgängliga uppgifterna för Turkiet utgjorde det bästa tillgängliga referensvärdet för fastställandet av både försäljnings- och administrationskostnader samt andra allmänna kostnader och vinst.

(323) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter hävdade även Kumho att kommissionens val av Turkiet kunde ifrågasättas, och att referensvärdena för försäljnings- och administrationskostnader samt andra allmänna kostnader och vinst inte var lämpliga, huvudsakligen på grund av att de inte var representativa för det marknadssegment där Kumho är verksamt. Kumho påpekade att kommissionen var tvungen att göra en jämförande bedömning av de tillgängliga alternativen, och att kommissionen i det aktuella fallet uppenbarligen hade underlåtit att genomföra den nödvändiga bedömningen, vilket innebär att dess slutsats rörande valet av Turkiet som representativt land var oförenligt med kraven i artikel 2.6a a i grundförordningen eftersom den beaktade de kinesiska importvolymerna innan den beaktade alla de kriterier som föreskrivs i grundförordningen, såsom nivån av social trygghet och miljöskydd, trots sitt konstaterade att det skulle finnas flera potentiella representativa länder. Kumho ansåg vidare att den stora andelen import från Kina visserligen kan ha haft en snedvridande effekt på priserna på insatsvarorna, men att kommissionen även borde ha analyserat priserna per enhet i jämförelse med lämpliga internationella referensvärden.

(324) Kumho hävdade vidare att kommissionen också borde ha tagit hänsyn till Turkiets beroende av importen från Ryssland av vissa material, i synnerhet stål. Företaget hävdade att importen från Ryssland borde ha ansetts ha en snedvridande effekt, såsom importen från Kina, eftersom kommissionen hade utfärdat en ”snedvridningsrapport” om Ryssland, och eftersom importpriserna för vissa produktionsfaktorer låg under det genomsnittliga importpriset för dessa material till Turkiet. Kumho hävdade att om de snedvridande effekterna av importen både från Kina och Ryssland togs med i beräkningen, var andelen av importen av de viktigaste produktionsfaktorerna till Turkiet från resten av världen jämförbar med den till Malaysia, Indonesien och Mexiko, vilket inte medförde någon objektiv motivering för valet av Turkiet.

(325) Kommissionen analyserade noggrant dessa påståenden. Den hänvisade till sin analys av alla potentiella representativa länder i både den första och den andra noteringen, i enlighet med artikel 2.6a a i grundförordningen. I sin analys beaktade kommissionen alla relevanta uppgifter i ärendehandlingarna jämte de som lagts fram av de berörda parterna, och drog slutsatsen att Turkiet var det enda lämpliga valet som representativt land. Kommissionen ansåg därför att det inte fanns något behov av att utvärdera nivån av social trygghet och miljöskydd i de olika länder som övervägdes. Det fanns inte heller något rättsligt krav på att kommissionen skulle jämföra importpriserna till Turkiet med ”lämpliga internationella referensvärden”, såsom påstods av Kumho. Kommissionen upprepade att Turkiet valts ut med hänsyn till sådana faktorer som den tillräckliga importvolymen för de flesta av produktionsfaktorerna och tillgången till rimliga finansiella uppgifter som inte fanns tillgängliga för de övriga potentiella representativa länderna. Förekomsten av en rapport om Ryssland i sig motiverade inte, mot bakgrund av slutsatserna i denna, att all import från Ryssland automatiskt skulle betraktas som snedvriden. Kommissionens analys av importpriserna från Ryssland till Turkiet ledde inte till någon slutsats om snedvridningar. I synnerhet var priserna på importen från Ryssland av dessa produktionsfaktorer (kimrök, syntetgummi och stålkord) under undersökningsperioden antingen likartade eller högre än importpriserna för samma produktionsfaktorer från Ryssland innan införandet av sanktioner. Kommissionen avvisade således detta påstående.

(326) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter beslutade kommissionen, på grundval av de synpunkter som mottagits, att använda de enda andra finansiella uppgifterna från ett turkiskt företag (Sumitomo Rubber Turkiet) utöver uppgifterna från Brisa Bridgestone. Kommissionen ansåg att de på detta sätt fastställda referensvärdena för försäljnings- och administrationskostnader samt andra allmänna kostnader och vinst var rimliga och tillräckligt representativa för den kinesiska däcksektorn. Kommissionen ansåg att syftet inte var att fastställa försäljnings- och administrationskostnader samt andra allmänna kostnader och vinst som avspeglar den enskilda situationen för varje exporterande producent, utan att hitta belopp som inte är snedvridna och rimliga. Kommissionen vidhöll därför att Turkiet utgjorde ett lämpligt representativt land, och ansåg att valet inte var bestraffande för Shandong Yongsheng eller de övriga kinesiska exporterande producenterna. Kommissionen avvisade således detta påstående.

(327) Mot bakgrund av ovanstående analys ansåg kommissionen att Turkiet var det enda lämpliga representativa landet. Såsom förklaras i skäl 233 avfärdade kommissionen Argentina och Colombia som lämpliga representativa länder mot bakgrund av avsaknaden eller den låga volymen av viktiga produktionsfaktorer. Vidare drog kommissionen slutsatsen att varken Indonesien, Malaysia eller Thailand var ett lämpligt representativt land på grund av den betydande andelen import från Kina av viktiga produktionsfaktorer, såsom förklaras i skälen 256–260. På liknande sätt, och såsom anges i skälen 262 och 263, avfärdade kommissionen Serbien som representativt land på grund av den stora volymen import från Kina av två viktiga produktionsfaktorer, samt det faktum att importvolymerna för alla de huvudsakliga produktionsfaktorerna var flera gånger mindre än Turkiets importvolymer. Slutligen förlitade sig kommissionen på uppgifter från Mexiko som ett referensvärde för en enskild mindre produktionsfaktor, såsom anges i skäl 291, men uteslöt ändå Mexiko som lämpligt representativt land på grundval av följande aspekter som presenteras i skälen 263, 264, 316 och 322: i) förekomsten i landet av stora volymer import från Kina med avseende på vissa produktionsfaktorer, ii) den lägre volymen av och representativiteten hos importen av produktionsfaktorer, till exempel jämfört med Turkiet, och iii) det faktum att Compania Hulera Tornel redovisade en orimligt låg vinst.

Nivå av social trygghet och miljöskydd

(328) Eftersom kommissionen hade fastställt att Turkiet, på grundval av alla ovanstående faktorer, var det lämpligaste representativa landet var det inte nödvändigt att göra en bedömning av nivån av social trygghet och miljöskydd i enlighet med artikel 2.6a a andra stycket första strecksatsen i grundförordningen.

3.2.4.8 Slutsats

(329) Ovanstående analys visade att Turkiet uppfyllde de kriterier för att kunna betraktas som ett lämpligt representativt land som anges i artikel 2.6a a första strecksatsen i grundförordningen.

3.2.5 *Källor som använts för att fastställa icke snedvridna kostnader*

(330) I den första noteringen redovisade kommissionen de produktionsfaktorer, såsom material, energi och arbetskraft, som de exporterande producenterna använder vid produktionen av den undersökta produkten, och uppmanade berörda parter att inkomma med synpunkter och föreslå allmänt tillgängliga uppgifter om icke snedvridna värden för var och en av de produktionsfaktorer som nämns i noteringen.

(331) Därefter angav kommissionen i den andra noteringen att den, för att konstruera normalvärdet i enlighet med artikel 2.6a a i grundförordningen, skulle använda GTA-databasen för att fastställa icke snedvridna kostnader för de flesta av produktionsfaktorerna, i synnerhet för råvaror. Dessutom uppgav kommissionen att den å ena sidan skulle använda uppgifter från Turkiets statistikbyrå ([159]) för att fastställa icke snedvridna kostnader för arbetskraft och ånga, och å andra sidan den statistik som tillhandahållits av tillsynsmyndigheten för energimarknaden ([160]) för att fastställa icke snedvridna kostnader för el.

(332) I den andra noteringen informerade kommissionen även de berörda parterna om att försumbara poster hade kategoriserats under ”förbrukningsvaror” på grund av det stora antalet produktionsfaktorer för de exporterande producenter i urvalet som hade lämnat fullständiga uppgifter och den försumbara betydelsen av några av dessa råvaror för de sammanlagda tillverkningskostnaderna. Kommissionen informerade även parterna om att den skulle beräkna förbrukningsvarornas procentandel av den totala kostnaden för råvaror och tillämpa denna procentandel på den omräknade kostnaden för råvaror när den använde sig av de fastställda, icke snedvridna referensvärdena i det lämpliga representativa landet.

([159]) Turkiets statistikbyrå: https://www.tuik.gov.tr/Home/Index.
([160]) Tillsynsmyndigheten för energimarknaden – Emra: https://epdk.gov.tr/Home/En.

3.2.5.1 Produktionsfaktorer

(333) Med beaktande av samtliga uppgifter som lämnats av de berörda parterna och som samlats in under kontrollbesöken beslutade kommissionen att följande produktionsfaktorer och deras källor skulle användas för att fastställa normalvärdet i enlighet med artikel 2.6a a i grundförordningen:

Tabell 1

Produktionsfaktorer för den undersökta produkten

Produktionsfaktor	Varukod	Icke snedvridet värde	Måttenhet	Uppgiftskälla
RÅVAROR				
Oljor erhållna ur petroleum eller ur bituminösa mineral	2710 19	4,73	kg	GTA
Svavel	2802 00	33,02		
Kimrök	2803 00	10,98	kg	GTA
Kiseldioxid	2811 22	20,05	kg	GTA
Zinkoxid, zinkperoxid	2817 00	26,63	kg	GTA
Anilinderivat	2921 42	16,41	kg	GTA
Fenylendiamin, tolylendiaminer samt derivat av dessa	2921 51	25,87	kg	GTA
Svavelorganiska föreningar	2930 90	23,96	kg	GTA
Fönsterkitt, ympvax, hartscement och andra tätnings- och utfyllningsmedel	3214 10	31,21	kg	GTA
Konstgjorda vaxer och beredda vaxer	3404 90	16,54	kg	GTA
Kolofonium och hartssyror samt derivat av dessa ämnen; hartssprit och hartsoljor; naturhartser modifierade genom utsmältning	3806 90	14,13	kg	GTA
Beredda vulkningsacceleratorer	3812 10	37,05	kg	GTA
Sammansatta mjukningsmedel för gummi eller plast	3812 20	14,30	kg	GTA
Blandningar av oligomerer av 2,2,4-trimetyl-1,2-dihydrokinolin	3812 31	17,01	kg	GTA
Stearinsyra	3823 11	9,34	kg	GTA
Andra kemikalier	3824 99	24,65	kg	GTA
Polyisobuten	3902 20	19,78	kg	GTA
Andra polymerer av propen eller av andra olefiner	3902 90	19,01	kg	GTA
Andra polymerer av styren	3903 90	13,54	kg	GTA
Melaminplaster	3909 20	17,47	kg	GTA
Fenoplaster	3909 40	21,23	kg	GTA
Petroleumhartser, kumaron-, inden- och kumaronindenhartser samt polyterpener	3911 10	17,18	kg	GTA

Produktionsfaktor	Varukod	Icke snedvridet värde	Måttenhet	Uppgiftskälla
Polysulfider	3911 90	28,97	kg	GTA
Plattor, duk, film, folier eller remsor av polyuretan	3921 13	72,18	kg	GTA
Rökt arkgummi	4001 21	17,4	kg	GTA
Tekniskt specificerat naturgummi	4001 22	13,54	kg	GTA
Andra typer av naturgummi	4001 29	12,41	kg	GTA
Andra typer av syntetgummi	4002 19	14,37	kg	GTA
Butadiengummi	4002 20	13,3	kg	GTA
Isobuten-isoprengummi	4002 31	20,3	kg	GTA
Annat butadiengummi	4002 39	19,91	kg	GTA
Blandningar av produkter enligt nr 4001 med produkter enligt detta nummer (sammansatt gummi)	4002 80	23,96	kg	GTA
Gummiregenerat	4003 00	4,35	kg	GTA
Kordväv av nylon eller andra polyamider	5902 10	63,34	kg	GTA
Kordväv av polyestrar	5902 20	25,13	kg	GTA
Kordväv – andra slag	5902 90	64,15	kg	GTA
Tråd av järn eller olegerat stål, överdragen med annan oädel metall, dock inte pläterad	7217 30	11,28	kg	GTA
Tvinnad tråd, linor och kablar (stålkord)	7312 10	22,88	kg	GTA
FÖRBRUKNINGSVAROR				
ARBETSKRAFT				
Arbetskraft	Ej tillämpligt	93,69	Arbetstid	Turkiets statistikbyrå
ENERGI				
Elektricitet	Ej tillämpligt	0,72	kWh	Turkiets statistikbyrå
Naturgas	Ej tillämpligt	4,27	CNY/m³	Turkiets statistikbyrå
Ånga	Ej tillämpligt	309,05	CNY/ton	Turkiets statistikbyrå

Produktionsfaktor	Varukod	Icke snedvridet värde	Måttenhet	Uppgiftskälla
Vatten	Ej tillämpligt	5,76	CNY/m^3	Investeringskontoret vid Republiken Turkiets presidentkansli

3.2.5.2 Råvaror

(334) För att fastställa det icke snedvridna priset på råvaror som levereras fritt fabrik till en producent i det representativa landet använde kommissionen som grund det vägda genomsnittliga importpriset till det representativa landet, såsom det rapporterats i GTA-databasen, och lade till importtullar och transportkostnader. Ett importpris i det representativa landet fastställdes som ett vägt genomsnitt av enhetspriserna för importen från alla tredjeländer, med undantag av Kina och länder som inte är WTO-medlemmar och som anges i bilaga I till förordning (EU) 2015/755 ([161]). Kommissionen beslutade att undanta import från Kina till det representativa landet, eftersom den i avsnitt 3.2.1 drar slutsatsen att det på grund av förekomsten av betydande snedvridningar i enlighet med artikel 2.6a b i grundförordningen inte är lämpligt att använda inhemska priser och kostnader i Kina. Eftersom det inte finns någon bevisning som visar att samma snedvridningar inte påverkar produkter avsedda för export på samma sätt, ansåg kommissionen att samma snedvridningar påverkade exportpriserna.

(335) Kommissionen fastställde den samarbetsvilliga exporterande producentens transportkostnader för leverans av råvaror som en procentandel av den faktiska kostnaden för dessa råvaror och tillämpade denna procentandel på de icke snedvridna kostnaderna för samma råvaror, i syfte att fastställa de icke snedvridna transportkostnaderna. Kommissionen ansåg att förhållandet mellan den exporterande producentens råvaror och de angivna transportkostnaderna inom ramen för denna undersökning rimligen kunde användas för att uppskatta de icke snedvridna transportkostnaderna för råvarorna vid leverans till företagets fabrik.

(336) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter hävdade Shandong Yongsheng att priserna för import till Turkiet av tre material – stålkord (HS-nummer 7312 10), kordväv (HS-nummer 5902) och kiseldioxid (HS-nummer 2811 22) – var alltför höga och därför inte rimliga, och att priserna för import till Turkiet av stålkord och kiseldioxid var 20 % respektive 49 % högre än genomsnittet i världen. Företaget hävdade också att priserna för stålkord var klart snedvridna eftersom Turkiet vidtog skyddsåtgärder mot valstråd av stål, en stålkordsprodukt i tidigare led, något som har en snedvridande inverkan på priserna på stålkord på den turkiska marknaden.

(337) Kommissionen påpekade att referenspriserna fastställdes på grundval av importpriserna till ett valt representativt land (i detta fall Turkiet), och inte på grundval av en jämförelse med de genomsnittliga priserna i världen. Eftersom dessa produktionsfaktorer importerades till Turkiet i tillräckliga mängder och ansågs vara representativa, gjorde det faktum att priserna låg över genomsnittet i världen inte i sig att man kunde dra slutsatsen att dessa referensvärden var alltför höga eller orimliga. Kommissionen ansåg också att Turkiets skyddsåtgärder mot valstråd av stål inte i sig styrkte att priserna för import till Turkiet av stålkord var snedvridna, och att Shandong Yongsheng inte heller lade fram någon sådan bevisning – referensvärdet var inte priset på stålkord som tillverkades i Turkiet, utan snarare priset på stålkord som importerades till Turkiet. Det fanns därför inget påvisat samband mellan priset på importerad stålkord och skyddsåtgärderna. Eftersom Shandong Yongsheng inte lade fram några andra argument och inte heller några bevis för att referenspriserna var orimliga avvisades påståendet.

([161]) I enlighet med artikel 2.7 i grundförordningen kan de inhemska priserna i dessa länder inte användas för att fastställa normalvärdet.

(338) Shandong Yongsheng hävdade också att kommissionen inte borde ersätta priserna på de produktionsfaktorer som företaget importerade med referensvärden, eftersom dessa priser inte var snedvridna.

(339) Kommissionen noterade att Shandong Yongsheng huvudsakligen importerade naturgummi och ett fåtal andra material, av vilka de totala volymerna dock främst kom från Kina. Kommissionen noterade också att mer än två tredjedelar av importen av naturgummi och andra importerade material köptes in via en kinesisk mellanhand och därför var föremål för snedvridningarna på den kinesiska marknaden. Dessutom tillhandahöll varken Shandong Yongsheng eller någon annan part någon faktisk bevisning för att det inte förekom några snedvridningar för denna import, och inte heller för direktimporten från utanför Kina. Påståendet avvisades därför.

(340) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter hävdade CRIA att referensvärdet för kimrök borde fastställas på grundval av undernummer 2803 00 00 90 11, som är den kimrökstyp som är lämplig för användning vid däcktillverkning. Likaså hävdade företaget att kommissionen borde ha fastställt referensvärdet för stålkord på grundval av undernummer 7312 10 41.

(341) Kommissionen avvisade detta påstående. Det gick inte att fastställa på grundval av de uppgifter som rapporterats av de exporterande producenter som ingick i urvalet att dessa nummer omfattade de material som användes av de kinesiska samarbetsvilliga exporterande producenterna vid produktionen av däck. Närmare bestämt möjliggjorde inte räkenskaperna från Hankook Group fastställandet av de använda materialen på mer än en sexsiffrig nivå, medan de nummer som CRIA nämnde inte motsvarade det material som rapporterats av Shandong Yongsheng.

3.2.5.3 Arbetskraft

(342) Turkiets statistikbyrå offentliggör detaljerad information om löner inom olika ekonomiska sektorer i Turkiet. Kommissionen använde denna statistik för att fastställa lönerna i Turkiet med hjälp av detaljerade uppgifter om löner i tillverkningssektorn under 2024 för den ekonomiska verksamheten inom Nace-grupp 22 (tillverkning av gummidäck och slangar), i vilken produktionen ingår enligt Nace rev. 2-klassificeringen ([162]), dvs. 93,69 CNY/timme ([163]).

(343) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter ifrågasatte Shandong Yongsheng det faktum att kommissionen hade justerat arbetskraftskostnaderna till nivån för stora företag (med över 1 000 anställda). Företaget ansåg att kommissionen genom att göra detta överdrev arbetskraftskostnaderna på konstlad väg, eftersom de kinesiska däckproducenternas genomsnittliga storlek inte var strikt jämförbar med storleken på Turkiets företag med mer än 1 000 anställda.

(344) Kommissionen ansåg att detta påstående var ogrundat. Båda de företag som ingick i urvalet var företag med ett antal anställda som till stor del översteg 1 000. Kommissionen ansåg därför att referensvärdet hade fastställts korrekt och avvisade påståendet.

(345) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter hävdade klaganden att det i Brisas räkenskaper rapporterades såväl antalet anställda vid företaget som personalkostnaderna och de direkta arbetskostnaderna under undersökningsperioden, och att dessa uppgifter, eftersom kommissionen närhelst så är möjligt vill använda uppgifter på en mer detaljerad nivå, skulle kunna användas för att fastställa referensvärdet för arbetskraft. Klaganden hävdade att det referensvärde för arbetskraft som hade fastställts på denna grundval skulle vara 201,61 turkiska lira per timme.

(346) I sina motargument ifrågasatte Hankook Group detta påstående. Företaget hävdade att uppgifterna från Turkiets statistikbyrå utgjorde en mer neutral och representativ bild av de genomsnittliga arbetskraftskostnaderna inom den turkiska däcksektorn än en enda producents interna kostnadsstruktur. Hankook Group ifrågasatte också riktigheten i klagandens beräkning och hävdade att klagandens beräkning av antalet anställda var felaktig.

(347) Kommissionen ansåg att uppgifterna från Turkiets statistikbyrå utgjorde ett mer representativt och lämpligt referensvärde för fastställandet av arbetskraftskostnaderna i Turkiet än uppgifterna från ett enda företag. Kommissionen avvisade därför påståendet.

([162]) https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Labour-Cost-Statistics-2024-54011.
([163]) TurkStat, index för arbetskraftsinsats, tredje kvartalet: oktober–december 2024.

3.2.5.4 Elektricitet

(348) För att fastställa referensvärdet för el använde kommissionen den statistik över elpriser som offentliggjorts av EMRA, Turkiets tillsynsmyndighet för energimarknaden, i sina reguljära pressmeddelanden ([164]). Kommissionen använde ett genomsnittligt elpris för industrin i motsvarande förbrukningsintervall i kWh under undersökningsperioden, dvs. 0,7183 CNY/kWh.

3.2.5.5 Naturgas och ånga

(349) Priset på naturgas för industriella användare i Turkiet offentliggörs av Turkiets statistikbyrå. Kommissionen använde det pris som var tillgängligt för andra halvåret 2021 och första halvåret 2022 och som motsvarar förbrukningsintervallet 2 610 000–26 100 000 m^3 ([165]). Detta pris justerades vidare för inflation med användning av det producentprisindex som offentliggjordes av Turkiets statistikbyrå ([166]) för att återspegla kostnaderna under undersökningsperioden. Mervärdesskatten, som ingår i det offentliggjorda priset, drogs av eftersom de turkiska producenterna av den undersökta produkten har rätt till återbetalning.

(350) För ånga härleddes referensvärdet från referensvärdet för naturgas med hjälp av en omräkningsfaktor. Under standardförhållanden uppskattas det närmare bestämt att ungefär 72,37 m^3 naturgas förbrukas för att producera ett ton ånga.

3.2.5.5.1 Påståenden om inflationen i Turkiet efter det slutliga utlämnandet av uppgifter

(351) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter hävdade CRIA att Turkiet var en hyperinflationsekonomi, vilket oundvikligen var till förfång för de referensvärden som skulle fastställas för landet, dvs. arbetskrafts- och energikostnader, såväl som för resultaten från de turkiska företag som användes för att fastställa icke snedvridna och skäliga belopp för försäljnings- och administrationskostnader, andra allmänna kostnader och vinst. Intresseorganisationen höll inte med om att inflationen i betydande utsträckning uppvägdes av växelkursen mellan den turkiska liran och den kinesiska renminbi yuan.

(352) När det gäller arbetskraft hävdade CRIA att arbetskraftskostnaderna ökade med 424 % mellan 2022 och 2024, men att en turkisk lira under samma period minskade i värde mot en kinesisk renminbi yuan från 0,4066 till 0,2189, vilket motsvarar en devalvering på 186 %. Arbetskraftskostnaderna fördubblades således, även efter tillämpningen av växelkursen. När det gäller energikostnaderna hävdade CRIA att referensvärdet för gas ökade med 162 % mellan 2021 och 2024 vid tillämpningen av växelkursen för renminbi yuan/turkiska lira under 2021 och 2024.

(353) CRIA hävdade vidare att kommissionens påstående att andra faktorer än inflationen skulle kunna ha orsakat de lokala kostnadsökningarna inte heller kunde accepteras. Ökningen av elpriset, som följde liknande tendenser i andra länder vilka sannolikt berodde på Rysslands angrepp mot Ukraina, eller, när det gäller ökningen av arbetskraftskostnaderna, den turkiska regeringens ingripande på arbetsmarknaden för att plötsligt höja minimilönen, vilket var motiverat av den dåvarande turkiska regeringens politiska agenda, var faktorer av snedvridande karaktär som endast hade lokala eller regionala konsekvenser, och dessa faktorer påverkar inte de kinesiska exporterande producenterna. Dessa priser kunde därför inte anses utgöra ett icke snedvridet referensvärde. Enligt CRIA avspeglades verkningarna av hyperinflationen i de turkiska företagens finansiella resultat, vilket gjorde uppgifterna otillförlitliga. CRIA hänvisade i detta sammanhang vidare till justeringen i årsredovisningen för Brisa Bridgestone (”vinst (förlust) på den monetära nettopositionen”), som enligt CRIA härrör från helt konstgjord redovisning. Intresseorganisationen hävdade att Brisa Bridgestone utan denna justering skulle gå med förlust.

([164]) epdk.gov.tr => ”Press releases” => välj ”Electricity Market board decisions”.

([165]) Turkiets statistikbyrå – Naturgaspriser för industrin efter förbrukningsintervall för perioden januari–juni 2022: https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Electricity-and-Natural-Gas-Prices-Period-I:-January-June,-2022-45567.

([166]) Turkiets statistikbyrå – Inhemskt producentprisindex och förändringstakt: https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Domestic-Producer-Price-Index-June-2024-53691.

(354) CRIA hävdade således att referenskostnaden endast skulle kunna fastställas på en icke snedvriden och rimlig nivå om denna snedvridning undanröjdes, och föreslog att referenspriserna i andra länder skulle användas, såsom Malaysia eller Indonesien. Intresseorganisationen ansåg vidare att om kommissionen fann att detta alternativ var olämpligt skulle alternativet kunna vara att indexera arbetskrafts- eller energikostnaderna för perioden före hyperinflationsperioden, dvs. före 2022, med en genomsnittlig inflationsnivå som omfattar minst en tioårsperiod. På detta senare sätt skulle en rimlig inflationsnivå beaktas i den arbetskrafts- och energikostnad som ska fastställas.

(355) På samma sätt hävdade Shandong Yongsheng att kommissionen inte anpassade priserna till den hyperinflation på 58,5 % som den turkiska liran genomgick under undersökningsperioden, och att denna anpassning inte bara borde omfatta gas och ånga utan även arbetskraft, el, vatten och produktionsomkostnader, försäljnings- och administrationskostnader samt andra allmänna kostnader och vinst. Företaget hävdade att inflationsnivån tydligt kunde ses i Brisa Bridgestones finansiella uppgifter, eftersom arbetskraftskostnaderna och räntan ökade med 67 % under undersökningsperioden. Shandong Yongsheng ansåg därför att kommissionens val av Turkiet var orimligt och rättsstridigt eftersom Turkiet var drabbat av hyperinflation. Shandong Yongsheng hävdade därför att kommissionen borde justera kostnaderna för att på ett lämpligt sätt motverka effekterna av inflationen, i syfte att säkerställa ett rättvist val av referensvärde samt en rättvis jämförelse av det konstruerade normalvärdet och det faktiska exportpriset i enlighet med artikel 2.6a a i grundförordningen.

(356) Shandong Yongsheng hävdade vidare att Turkiet är starkt beroende av rysk och centralasiatisk olja för sin energiförsörjning, och att energikostnaderna ökade efter den ryska invasionen av Ukraina under 2022. Företaget anser att dessa snedvridningar borde ha gett kommissionen tillräcklig anledning att utesluta Turkiet som representativt land. Det hävdade att kommissionen borde använda det mexikanska eller malaysiska referensvärdet för el, eller alternativt dra av en ”rysk energichockpremie” från det turkiska referensvärdet (vilken kan kvantifieras med hänvisning till prisskillnaden mellan 2021 och 2024).

(357) Kommissionen upprepade att ingen part hade lagt fram några bevis för att inflationen gjorde att fastställandet av referensvärden blev snedvridet eller otillförlitligt. Referensvärdet i fråga härleddes från det genomsnittliga priset på arbetskraft, el och gas under hela undersökningsperioden, vilket därmed avspeglade ett årsgenomsnitt. De nominella ökningarna av lönerna (mellan 2022 och 2024) och gaspriserna i Turkiet var förenliga med de stigande levnadskostnaderna, inklusive energikostnaderna. Kommissionen drog därför slutsatsen att dessa priser utgjorde rimliga referensvärden för undersökningsperioden.

(358) Som kommissionen vidare konstaterade följde den övergripande ökningen av energikostnaderna i Turkiet en bredare trend som också observerades i hela unionen – en utveckling som delvis berodde på Rysslands angrepp mot Ukraina. Denna korrelation innebar dock inte att referensvärdena var snedvridna. Trots påståendena om ökade arbetskrafts- och energikostnader lade ingen part fram någon bevisning för att dessa kostnader var orimliga eller snedvridna.

(359) Kommissionen betonade i själva verket att i undersökningen av importen av en liknande produkt (lastbilsdäck) ([167]) under undersökningsperioden 1 juli 2022–30 juni 2023 var referensvärdet för el 1,180 CNY/kWh, vilket är betydligt högre än de 0,72 CNY/kWh som används i det föreliggande fallet. På samma sätt var referensvärdet för naturgas i undersökningen av lastbilsdäck 5,02 CNY/m³, jämfört med 4,27 CNY/m³ som tillämpas i detta fall. Dessa jämförelser visar att energireferensvärdena inte ökade väsentligt och att de inte var överdrivna, såsom vissa parter hävdade. Enligt kommissionen fanns det därför ingen anledning att anse att referensvärdena var snedvridna, orimliga eller otillförlitliga, och påståendena avvisades.

([167]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/1579 av den 18 oktober 2018 om införande av en slutgiltig antidumpningstull och slutgiltigt uttag av den provisoriska tull som införts på import av vissa däck, andra än massivdäck, av gummi, nya eller regummerade, av sådana slag som används på bussar eller lastbilar, med ett belastningsindex högre än 121, med ursprung i Folkrepubliken Kina och om upphävande av genomförandeförordning (EU) 2018/163 (EUT L 263, 22.10.2018, s. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2018/1579/oj.

3.2.5.6 Vatten

(360) Investeringskontoret vid Republiken Turkiets presidentkansli har offentliggjort kostnaden för vatten för industriellt bruk ([168]). Kommissionen använde det pris som gällde 2023 för Ankararegionen ([169]), exklusive moms eftersom de turkiska producenterna av den undersökta produkten har rätt till återbetalning av momsen.

3.2.5.7 Produktionsomkostnader, försäljnings- och administrationskostnader och andra allmänna kostnader samt vinst

(361) Enligt artikel 2.6a a i grundförordningen ska det konstruerade normalvärdet ”omfatta ett icke snedvridet och skäligt belopp för att täcka försäljnings- och administrationskostnader, andra allmänna kostnader samt vinst”. Dessutom måste ett värde för produktionsomkostnader fastställas för att täcka kostnader som inte ingår i produktionsfaktorerna ovan.

(362) De samarbetsvilliga exporterande producenternas produktionsomkostnader uttrycktes som en procentandel av de exporterande producenternas faktiska tillverkningskostnader. Denna procentandel tillämpades på de icke snedvridna tillverkningskostnaderna.

(363) För att fastställa ett icke snedvridet och skäligt belopp för försäljnings- och administrationskostnader och andra allmänna kostnader samt vinst stödde sig kommissionen på de finansiella uppgifterna för 2024 för Brisa Bridgestone, vilka hämtades från företagets årsrapport.

(364) Baserat på Brisa Bridgestones årsredovisningar uppgår försäljnings- och administrationskostnaderna samt de andra allmänna kostnaderna och vinsten, uttryckt i procent av kostnaden för sålda varor, till 18,26 % respektive 8,81 %. Dessa nivåer ansågs rimliga för däckindustrin.

(365) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter hävdade CRIA att kommissionen borde ha gått med på att använda uppgifterna från Sumitomo Rubber Turkiet. Intresseorganisationen hävdade att uppgifterna från Orbis var en källa som kommissionen hela tiden använde för att fastställa referensvärden för försäljnings- och administrationskostnader samt andra allmänna kostnader och vinst, och att kommissionen ansåg att de var tillförlitliga. Intresseorganisationen hävdade vidare att eftersom uppgifterna för undersökningsperioden var tillgängliga fanns det inget skäl för kommissionen att avfärda dem i stället för att konsolidera dem med de mer detaljerade uppgifter som fanns tillgängliga för Brisa Bridgestone. Det faktum att de mindre detaljerade uppgifterna inte kunde justeras kunde inte betraktas som ett skäl till att avfärda dem, eftersom dessa justeringar endast gjordes på begäran av parterna. CRIA ansåg också att det inte fanns något tröskelvärde för att fastställa att försäljnings- och administrationskostnaderna samt de andra allmänna kostnaderna var för låga. Intresseorganisationen anser att det skulle öka den nivåbaserade representativiteten om dessa uppgifter skulle inkluderas.

(366) Kommissionen övervägde CRIA:s argument och godtog att uppgifterna från Sumitomo Rubber Turkiet borde användas vid fastställandet av referensvärdena. Kommissionen räknade om både referensvärdena för försäljnings- och administrationskostnaderna samt de andra allmänna kostnaderna och vinsten i enlighet med detta.

(367) CRIA hävdade vidare att referensvärdet för försäljnings- och administrationskostnader samt andra allmänna kostnader och vinst borde ta hänsyn till indelningen i nivåer, såsom kommissionen gjorde i beräkningarna av målprisunderskridandet, och att FoU-utgifterna borde tas bort för att avspegla den lägre nivå av FoU-investeringar som gjordes av kinesiska producenter av nivå 3-däck. CRIA begärde att kommissionen åtminstone skulle bekräfta att inga FoU-kostnader ingick i de exporterande producenternas produktionsomkostnader. Liknande argument lades också fram av Shandong Yongsheng.

(368) Shandong Yongsheng hävdade också att det referensvärde som byggde på den finansiella informationen från Brisa Bridgestone inte tog hänsyn till skillnaden mellan försäljnings- och administrationskostnader samt andra allmänna kostnader och vinst för nivå 1- och nivå 2-företag, och att kommissionen därför borde använda den vinstkvot som användes vid beräkningen av skademarginalen (nivå 1: 15,1 %, nivå 3: 9,4 %) i tabell 15 både för försäljnings- och administrationskostnaderna samt de andra allmänna kostnaderna och vinsten, och att den därför borde minska vinsten till 5,48 % och försäljnings- och administrationskostnaderna samt de andra allmänna kostnaderna till 11,36 %.

([168]) https://www.invest.gov.tr/en/investmentguide/pages/cost-of-doing-business.aspx.
([169]) Ankararegionen är den region som ligger närmast Brisa Bridgestones fabriker.

(369) Kumho framförde ett liknande argument. Företaget hävdade att kommissionen själv under hela undersökningen konsekvent erkände att däckmarknaden är indelad i nivåer och att nivå 1-producenterna i allmänhet ådrog sig FoU-, försäljnings- och marknadsföringskostnader i andra storleksklasser, samt att de gynnades av en starkare varumärkesigenkänning och bedrev sin verksamhet på kommersiella villkor som på ett väsentligt sätt skilde sig från dem som rådde inom nivå 2- och nivå 3-segmenten. Företaget hävdade att tillämpningen av ett referensvärde som huvudsakligen härletts från en nivå 1-producent på producenter som är verksamma inom de lägre nivåerna därför riskerar att överskatta det konstruerade normalvärdet.

(370) Kommissionen ansåg att dessa kvoter, som fastställts för 2021 på grundval av uppgifter från unionsindustrin, inte kunde extrapoleras till situationen i Turkiet, och att de inte gör det möjligt att fastställa, om de turkiska producenterna var verksamma inom nivå 3, att försäljnings- och administrationskostnaderna samt de andra allmänna kostnaderna och vinsten skulle minskas i enlighet med detta. Argumenten rörande dessa referensvärdens olika storleksklasser per nivå baserades endast på antaganden, och det fanns ingen underbyggd och kvantifierad grund som kommissionen kunde använda för att justera dessa referensvärden i samband med fastställandet av dumpning. Det faktum att undersökningsresultaten avseende skada fastställde att det för unionsproducenterna fanns en koppling mellan försäljnings- och administrationskostnaderna samt de andra allmänna kostnaderna och vinsten å ena sidan och nivåerna å den andra kunde inte användas vid fastställandet av dumpningen, eftersom det rörde sig om två separata och välavgränsade analyser. Kostnaderna för FoU ingick inte heller i de exporterande producenternas produktionsomkostnader. Kommissionen upprepade att referensvärdena både för försäljnings- och administrationskostnaderna samt de andra allmänna kostnaderna och för vinsten var rimliga för däckindustrin. Påståendet avvisades därför.

(371) CRIA ansåg vidare att förlusterna från finansiella derivatinstrument både när det gäller rörelseintäkterna och de andra rörelsekostnaderna i Brisa Bridgestones räkenskaper inte borde tas med i beräkningen, eftersom dessa är kopplade till transaktioner rörande risksäkring med avseende på utländska växelkurser och därmed inte härrör från ett företags normala rörelseverksamhet.

(372) Kommissionen ansåg att denna kostnad eller inkomst för ett företag som exporterar och säljer i utländsk valuta är kopplad till den normala verksamheten, eftersom syftet är att åstadkomma en risksäkring med avseende på utländska växelkurser i samband med inköp av råvaror och försäljning i utländsk valuta. Kommissionen avvisade således detta påstående.

(373) CRIA hävdade också att eftersom kommissionen gick med på att dra av royaltyerna från försäljnings- och administrationskostnaderna samt de andra allmänna kostnaderna borde den också dra av dem från vinsten, vilket den inte gjorde. I sina motargument mot CRIA:s synpunkter hävdade klaganden att om kommissionen skulle dra av vissa kostnader från försäljnings- och administrationskostnaderna och de andra allmänna kostnaderna bör samma kostnader inte dras av från vinsten, eftersom ett företag som vill maximera sin vinst inte kommer att sänka sitt försäljningspris om en viss kostnad försvinner. Företaget argumenterade alltså mot att royaltyerna skulle dras av från vinsten.

(374) Kommissionen övervägde dessa påståenden och höll med CRIA om att royaltyerna också borde dras av från vinsten för att säkerställa en rättvis jämförelse mellan normalvärdet och exportpriset.

(375) Hankook Group och Kumho ansåg också att kommissionen gjorde sig skyldig till ett beräkningsfel eftersom intäkterna från investeringsverksamheten fortsatt inkluderades i Brisa Bridgestones vinstmarginal och att de borde dras av.

(376) Kommissionen klargjorde att intäkterna från investeringsverksamheten inte ingick i vinstmarginalen och att det därför inte hade gjorts något beräkningsfel. Den avvisade därmed påståendet.

(377) Hankook Group hävdade också att eftersom kommissionen drog av royaltyer från exportpriset motsvarande 5 % av dess exportpris måste samma procentandel dras av från Brisa Bridgestones försäljnings- och administrationskostnader samt andra allmänna kostnader.

(378) Kommissionen avfärdade detta tillvägagångssätt och hävdade att det inte var motiverat att tillämpa ett enhetligt procentuellt avdrag både på försäljnings- och administrationskostnaderna samt de andra allmänna kostnaderna och på exportpriset. För att jämförelsen skulle bli rättvis togs de faktiska royaltyerna bort från båda variablerna, oavsett om de utgjorde 2 % eller 5 % av exportvärdet.

(379) På grundval av de argument som lagts fram av de berörda parterna anpassade kommissionen referensvärdena för försäljnings- och administrationskostnaderna samt de andra allmänna kostnaderna och vinsten genom att inkludera de finansiella uppgifterna för Sumitomo Rubber Turkiet och dra av royaltyerna från Brisa Bridgestones vinst. De slutgiltiga referensvärdena för försäljnings- och administrationskostnader samt andra allmänna kostnader och vinst, uttryckt i procent av kostnaden för sålda varor, uppgår till 15,04 % respektive 6,02 %.

(380) Efter det ytterligare slutliga utlämnandet av uppgifter hävdade Shandong Yongsheng att Brisa Bridgestone och Sumitomo Rubber Turkiet främst var nivå 1- och nivå 2-producenter, och att deras konsoliderade finansiella uppgifter därför inte utgjorde ett realistiskt referensvärde för importen från Kina av däck för personbilar och lätta lastbilar, som främst är positionerade inom nivå 3. Shandong Yongsheng föreslog att referensvärdena skulle justeras på grundval av den metod som beskrivs i dess synpunkter efter det slutliga utlämnandet av uppgifter.

(381) Kommissionen hänvisade till sin analys i avsnitt 3.2.4.6. Den ansåg att referensvärdena både för försäljnings- och administrationskostnaderna samt de andra allmänna kostnaderna och vinsten baserades på uppgifter från företag som producerar däck inom olika nivåer, och att de belopp avseende försäljnings- och administrationskostnader samt andra allmänna kostnader och vinst som skulle ingå i det konstruerade normalvärdet var rimliga, icke snedvridna och tillräckligt representativa för sektorn. Eftersom det inte förekom någon ny aspekt i Shandong Yongshengs inlaga avvisades påståendet.

(382) Efter det ytterligare slutliga utlämnandet av uppgifter hävdade koalitionen att försäljnings- och administrationskostnaderna samt de andra allmänna kostnaderna för Sumitomo Rubber Turkiet inte var rimliga eftersom de endast uppgick till omkring 6 %, jämfört med de sektorsomfattande försäljnings- och administrationskostnaderna samt de andra allmänna kostnaderna i Turkiet som låg på 21,18 %, och att kommissionen ursprungligen hänvisade till denna statistik och ansåg att en sådan låg nivå på försäljnings- och administrationskostnader samt andra allmänna kostnader inte var rimlig.

(383) Koalitionen hävdade också att uppgifterna för Sumitomo Rubber Turkiet i Orbis inte var tillräckligt detaljerade, och dessutom att de rapporterade försäljnings- och administrationskostnaderna samt de andra allmänna kostnaderna och vinsten inte borde ha beaktats eftersom de var orimliga. Om kommissionen som ett alternativ skulle besluta att fortsatt inkludera Sumitomo Rubber Turkiet i beräkningen av försäljnings- och administrationskostnader samt andra allmänna kostnader och vinst borde kommissionen ha återgått till den information som fanns tillgänglig i Orbis för Brisa Bridgestone, i syfte att jämföra räkenskaperna på samma detaljnivå.

(384) Kommissionen påminde om att referensvärdet för försäljnings- och administrationskostnader samt andra allmänna kostnader baserades på genomsnittet för de två företagen (Sumitomo Rubber Turkiet och Brisa Bridgestone) och inte på enskilda uppgifter från Sumitomo Rubber Turkiet. Trots att det därav resulterande referensvärdet på 15,04 % var lägre än värdet på 21,18 % enligt den turkiska sektorsomfattande statistiken ansåg kommissionen att ett sådant referensvärde var mer exakt och rimligt, och att det i alla händelser utgjorde den bästa tillgängliga informationen. Kommissionen påminde också om att uppgifterna för Sumitomo Rubber Turkiet endast fanns tillgängliga i Orbis, som vanligtvis används för beräkning av försäljnings- och administrationskostnader samt andra allmänna kostnader och vinst när andra tillgängliga uppgifter saknas. Kommissionen använder dock mer detaljerad finansiell information när denna finns tillgänglig. I detta fall använde kommissionen därför årsredovisningarna från Brisa Bridgestone och inte uppgifterna i Orbis. Båda uppsättningarna uppgifter kunde konsolideras, och det fanns ingen anledning återgå till de mindre detaljerade uppgifterna i Orbis när det gäller Brisa Bridgestone. Dessa påståenden avvisades därför.

3.2.5.8 Beräkning

(385) På grundval av ovanstående konstruerade kommissionen normalvärdet fritt fabrik per produkttyp i enlighet med artikel 2.6a a i grundförordningen.

(386) Först fastställde kommissionen de icke snedvridna tillverkningskostnaderna. Kommissionen tillämpade de icke snedvridna kostnaderna per enhet på den samarbetsvilliga exporterande producentens faktiska förbrukning av de olika produktionsfaktorerna. Dessa förbrukningsnivåer verifierades under kontrollen. Kommissionen multiplicerade förbrukningsfaktorerna med de icke snedvridna enhetskostnader som noterats i det representativa landet enligt beskrivningen i avsnitt 3.2.3.5.

(387) När de icke snedvridna tillverkningskostnaderna väl hade fastställts lade kommissionen till produktionsomkostnaderna. Därefter lade kommissionen till försäljnings- och administrationskostnader samt andra allmänna kostnader på 15,04 % och vinst på 6,02 %.

3.3 **Exportpris**

(388) Exportförsäljningen till unionen från de exporterande producenter som ingår i urvalet skedde antingen direkt till oberoende kunder eller via närstående företag som fungerade som importörer.

(389) Om de exporterande producenterna exporterade den berörda produkten direkt till oberoende kunder i unionen var exportpriset det pris som faktiskt betalats eller skulle betalas för den berörda produkten vid försäljning på export till unionen, i enlighet med artikel 2.8 i grundförordningen.

(390) Om de exporterande producenterna exporterade den berörda produkten till unionen via närstående företag som fungerade som importörer fastställdes exportpriset på grundval av det pris till vilket de importerade produkterna såldes vidare för första gången till oberoende kunder i unionen, i enlighet med artikel 2.9 i grundförordningen. I detta fall gjordes justeringar av priset för alla omkostnader som hade tillkommit mellan importen och återförsäljningen, inbegripet faktiska försäljnings- och administrationskostnader, andra allmänna kostnader samt förväntad vinst. I avsaknad av samarbete med en icke-närstående importör förlitade sig kommissionen på den vinst som fastställdes under undersökningen av en liknande produkt – de lastbilsdäck som avses ovan, dvs. 6,3 %.

(391) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter hävdade Hankook Group att kommissionen då den konstruerade exportpriset i enlighet med artikel 2.9 i grundförordningen gjorde sig skyldig till ett skrivfel när det gäller procentsatsen för en av Hankook Groups närstående parters försäljnings- och administrationskostnader och andra allmänna kostnader, och begärde att kommissionen skulle rätta till detta misstag.

(392) Kommissionen korrigerade detta fel såväl som ett liknande skrivfel som upptäcktes i en av de andra tabellerna avseende Hankook Groups närstående enheter. Korrigeringarna ledde till en liten ökning av de cif-priser som användes för att fastställa både skade- och dumpningsmarginalen.

3.4 **Jämförelse**

(393) Enligt artikel 2.10 i grundförordningen ska kommissionen göra en rättvis jämförelse mellan normalvärdet och exportpriset i samma handelsled och hänsyn ska tas till olikheter i faktorer som påverkar priserna och prisernas jämförbarhet. I det aktuella fallet valde kommissionen att jämföra normalvärdet med exportpriset för de exporterande producenter som ingick i urvalet i handelsledet fritt fabrik.

(394) När så var motiverat för att säkerställa en rättvis jämförelse justerades i tillämpliga fall normalvärdet och exportpriset för att i) återföra dem till nivån fritt fabrik och ii) ta hänsyn till olikheter i faktorer som påstods och visades påverka priserna och prisjämförbarheten.

3.4.1 *Justeringar av normalvärdet*

(395) Såsom förklaras i avsnitt 3.2 fastställdes normalvärdet med hjälp av icke snedvridna produktionskostnader tillsammans med belopp för försäljnings- och administrationskostnader samt andra allmänna kostnader och vinst, vilka ansågs rimliga för detta handelsled. Därför behövdes inga justeringar för att återföra normalvärdet till nivån fritt fabrik.

(396) Enligt kommissionen fanns det ingen anledning att göra några justeringar av normalvärdet, och ingen av de exporterande producenter som ingick i urvalet begärde heller några sådana justeringar.

3.4.2 *Justeringar av exportpriset*

(397) För att återföra exportpriset till handelsledet fritt fabrik gjordes justeringar för följande: frakt i unionen, tull, mängdrabatter, kreditkostnader och bankavgifter, provisioner och royaltyer.

3.4.3 *Växelkurs*

(398) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter hävdade Shandong Yongsheng att kommissionen vid beräkningen av exportpriset använde den växelkurs som användes i Yongshengs bokföring, men att kommissionen vid skadeberäkningarna använde den officiella växelkurs som den offentliggjorde i ärendehandlingarna. Kommissionen använde också de officiella växelkurserna för att räkna om Turkiets uppgifter när normalvärdet konstruerades. Shandong Yongsheng hävdade att kommissionen för att göra en rättvis jämförelse borde använda samma källa, vilken enligt Shandong Yongsheng borde vara den officiella växelkurs som kommissionen offentliggjorde i ärendehandlingarna när exportpriset fastställdes. Samma påstående framfördes efter det ytterligare slutliga utlämnandet av uppgifter.

(399) Syftet med att använda företagets uppgifter enligt dess egen bokföring för beräkningen av normalvärdet är att göra det möjligt för kommissionen att kontrollera uppgifterna mot företagets egna räkenskaper, som anges i renminbi yuan. Försäljningsuppgifterna för skadeberäkningarna används för att konstruera cif-priset, vilket uttrycks i euro enligt den officiella växelkurs som offentliggjorts i ärendehandlingarna så att det kan jämföras med unionsindustrins pris inom ramen för en annan beräkning än beräkningen av dumpningsmarginalen. Det finns därför ingen asymmetri mellan dessa två metoder, och påståendet avvisades.

3.5 **Dumpningsmarginaler**

(400) För de samarbetsvilliga exporterande producenterna i urvalet jämförde kommissionen det vägda genomsnittliga normalvärdet för varje typ av den likadana produkten med det vägda genomsnittliga exportpriset för motsvarande typ av den berörda produkten, i enlighet med artikel 2.11 och 2.12 i grundförordningen.

(401) På denna grundval fastställdes de vägda genomsnittliga dumpningsmarginalerna, uttryckta som procentandelar av priset cif vid unionens gräns, före tull, till följande:

Företag	Slutgiltig dumpningsmarginal (%)
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) När det gäller de samarbetsvilliga exporterande producenter som inte ingår i urvalet beräknade kommissionen den vägda genomsnittliga dumpningsmarginalen i enlighet med artikel 9.6 i grundförordningen. Denna marginal fastställdes därför på grundval av marginalerna för de exporterande producenterna i urvalet, med undantag för exporterande producenter med nolldumpningsmarginaler eller dumpningsmarginaler som understiger miniminivån, samt marginaler som fastställts under de omständigheter som avses i artikel 18 i grundförordningen.

(403) På denna grundval fastställdes den slutgiltiga dumpningsmarginalen för de samarbetsvilliga exporterande producenter som inte ingick i urvalet till 24,4 %.

(404) För samtliga övriga exporterande producenter i Kina fastställde kommissionen dumpningsmarginalen på grundval av tillgängliga uppgifter i enlighet med artikel 18 i grundförordningen. För detta syfte fastställde kommissionen de exporterande producenternas grad av samarbetsvilja. Graden av samarbetsvilja är de samarbetsvilliga exporterande producenternas exportvolym till unionen uttryckt som en andel av den totala importen från det berörda landet till unionen under undersökningsperioden som fastställdes på grundval av uppgifter från Eurostat.

(405) Graden av samarbetsvilja är hög i detta fall, eftersom de samarbetsvilliga exporterande producenternas export utgjorde nästan 100 % av den totala importen under undersökningsperioden. På grundval av detta beslutade kommissionen att fastställa dumpningsmarginalen för icke-samarbetsvilliga exporterande producenter till nivån för det samarbetsvilliga företag i urvalet som undersökts individuellt och som hade den högsta dumpningsmarginalen.

(406) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter påstod Kumho kommissionen själv erkände att marknaden kännetecknas av en tydlig segmentering i nivåer, och att användningen av ett enda övergripande genomsnitt för alla samarbetsvilliga exporterande producenter som inte ingick i urvalet inte på ett tillfredsställande sätt återspeglar marknadsstrukturen. Kumho hävdade därför att de åtgärder som är tillämpliga på de samarbetsvilliga exporterande producenter som inte ingick i urvalet och som främst är verksamma inom nivå 2 bör begränsas till nivån för den skademarginal som fastställts för producenter inom nivå 2, eller åtminstone till nivån för den dumpningsmarginal som fastställts för producenter inom nivå 2.

(407) Ett liknande argument framfördes av Giti Group, som ansåg att den, eftersom den är en producent inom nivå 2, delar väsentliga likheter med Hankook Group och att den därför borde påföras samma tull som Hankook Group och inte den genomsnittliga tullen för urvalet. Företaget ansåg att det bestraffades av det faktum att Hankook Group, som också är en producent inom nivå 2, kommer att påföras en antidumpningstull på 3,4 % ([170]) medan Giti Group kommer att påföras en antidumpningstull på 29,9 % ([171]), trots att Giti Group är verksamt inom samma marknadssegment, konkurrerar om samma eller liknande kunder och säljer till liknande priser. Giti Group hävdade vidare att den också levererade till ansedda kunder och att den var en av ett begränsat antal kinesiska producenter som uppfyllde kraven i EU:s förordning om avskogning. Giti Group ansåg att grundförordningen (artikel 9.4) gör det möjligt att införa en lägre tull ”om [den] är tillräcklig för att undanröja skadan”, och att kommissionen enligt den gamla rådets förordning (EG) nr 384/96 ([172]) om skydd mot dumpad import från länder som inte är medlemmar i Europeiska gemenskapen tidigare tilldelat företag som inte ingick i urvalet en tull på grundval av kategorin av eller statusen hos dessa företag som inte ingick i urvalet. Företaget gav exempel på tidigare fall där kommissionen beviljade företag som inte ingick i urvalet olika tullar beroende på om företagen uppfyllde villkoren för att behandlas som företag som är verksamma under marknadsmässiga förhållanden eller för individuell behandling.

(408) Kommissionen avvisade dessa påståenden. Kumhos föreslagna justering är inte en av de justeringar som föreskrivs i grundförordningen. Det faktum att kommissionen enligt förordning (EG) nr 384/96 behandlade företag på olika sätt beroende på huruvida de uppfyllde villkoren för behandling som företag som är verksamma under marknadsmässiga förhållanden eller villkoren för individuell behandling har inte heller skapat något prejudikat för kommissionen att fastställa olika tullmarginaler baserat på marknadssegmentet enligt den nuvarande rättsliga ramen.

(409) Efter det slutliga meddelandet av uppgifter hävdade koalitionen att fastställandet av dumpningsmarginalen enligt grundförordningen måste avspegla dumpningens fulla omfattning, och att den normala viktningen av dumpningsmarginalen för de samarbetsvilliga exporterande producenterna därför var olämplig. Företaget hävdade att kommissionen i detta specifika fall själv erkände att Hankooks pris var 50 % högre än de kinesiska exporterande producenternas genomsnittspris, och att detta främst berodde på Hankooks särskilda situation och det faktum att företaget exporterade inom marknadssegmenten nivå 2 och nära nivå 1. Koalitionen hänvisade också till den skadeanalys som bekräftade de skadevållande verkningarna av importen av nivå 3-däck. Med tanke på att antidumpningsåtgärderna är avsedda att skapa lika villkor och ge unionsindustrin en effektiv och lämplig kompensation, ansåg koalitionen att de differentierade skadliga effekterna av dumpningen på de olika däcknivåerna därför borde avspeglas i de åtgärder som antagits, eftersom även den dumpning som huvudsakligen kan tillskrivas nivå 3-segmentet, till vilket den överväldigande majoriteten av inflödet av dumpad import från Kina hör, måste beaktas i nivån på tullarna. Koalitionen ansåg därför att dumpningsmarginalerna för de företag som ingick i urvalet borde vägas efter hur mycket andelen av varje nivå, med fastställda dumpningsmarginaler, utgör av dessa nivåers andel av den totala kinesiska exporten. Om man antar att 20 % av importen utgjordes av nivå 1- eller nivå 2-däck och 80 % av nivå 3-däck, bör den därav följande dumpningsmarginalen för de samarbetsvilliga producenterna som inte ingick i urvalet uppgå till 44 %.

(410) Kommissionen upprepade att man i beräkningen av dumpningsmarginalen redan tog hänsyn till de olika nivåerna och att det inte fanns någon grund för att fastställa någon vägning – kommissionen beräknade den vägda genomsnittliga dumpningsmarginalen i enlighet med artikel 9.6 i grundförordningen. Den avvisade därför påståendet att kommissionen borde ha gjort beräkningar som ändrade dumpningsmarginalen för de samarbetsvilliga producenter som inte ingick i urvalet.

(411) De slutgiltiga dumpningsmarginalerna, uttryckta som procentandel av priset cif vid unionens gräns, före tull, har fastställts till följande:

Företag	Slutgiltig dumpningsmarginal (%)
Övriga samarbetsvilliga företag	24,4
All övrig import med ursprung i det berörda landet	45,3

([170]) Tullen ändrades efter det slutliga utlämnandet av uppgifter till 4,3 %.
([171]) Tullen ändrades efter det slutliga utlämnandet av uppgifter till 24,4 %.
([172]) Rådets förordning (EG) nr 384/96 av den 22 december 1995 om skydd mot dumpad import från länder som inte är medlemmar i Europeiska gemenskapen (EGT L 56, 6.3.1996, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1996/384/oj).

4. SKADA

4.1 Definition av unionsindustrin och unionens produktion

(412) Den likadana produkten tillverkades av minst tio producentgrupper i unionen under undersökningsperioden. Dessa producenter utgör unionsindustrin i den mening som avses i artikel 4.1 i grundförordningen.

(413) Unionens sammanlagda produktion uppgick till omkring 251 miljoner däck under undersökningsperioden. Kommissionen fastställde denna siffra på grundval av de uppgifter från Europool ([173]) som förvaltas av Tyres Europe (*Tyres Europe*), f.d. European Tyres and Rubber Manufacturers' Association (ETRMA), och Eurostat. Medlemmarna i Tyres Europe utgör en majoritet av unionsproducenterna. Tyres Europe samlar in marknadsdata från sina medlemmar och förser sina medlemmar med korrekta, aggregerade uppgifter om däckmarknaden.

(414) Som anges i skäl 16 svarade de tre unionsproducenter som ingick i urvalet för 14,5 % av unionens sammanlagda produktion av den likadana produkten under undersökningsperioden. De mikroekonomiska indikatorerna undersöktes på grundval av verifierade uppgifter som hämtades från svaren från dessa tre unionsproducenter.

4.2 Förbrukning i unionen

(415) Kommissionen fastställde förbrukningen i unionen på grundval av de uppgifter som lämnats av Tyres Europe (uppgifter från Europool).

(416) Förbrukningen i unionen utvecklades på följande sätt:

Tabell 2

Förbrukningen i unionen (däck, enheter)

	2021	2022	2023	Undersökningsperiod (2024)
Total förbrukning i unionen	311 176 988	316 533 953	312 072 799	335 932 482
Index	*100*	*102*	*100*	*108*

Källa: Europool (Tyres Europe).

(417) Förbrukningen i unionen ökade först något under 2022 och minskade sedan under 2023 och ökade igen under undersökningsperioden. Totalt sett ökade förbrukningen med 8 % under skadeundersökningsperioden, dvs. med omkring 25 miljoner däck.

4.3 Unionsmarknadens kännetecken

(418) Unionsmarknaden för däck för personbilar och lätta lastbilar är mycket konkurrensutsatt, med många producentgrupper och varumärken.

(419) Det finns två huvudsakliga försäljningskanaler på unionsmarknaden, närmare bestämt originalutrustning och ersättningsdäck.

(420) Inom originalutrustningssegmentet säljer däckproducenterna den undersökta produkten till fordonsproducenter för montering på nya fordon. Dessa däck måste därför uppfylla detaljerade specifikationer i linje med förväntningarna hos tillverkaren av originalutrustningen. Däck som utvecklats för originalutrustningsmarknaden säljs vanligtvis av samma däckproducenter även på ersättningsmarknaden, vilket innebär att däckproducenterna är angelägna om att säkra originalutrustningsförsäljningen för att garantera den framtida försäljningen på ersättningsmarknaden. Till följd av detta har bilproducenterna en betydande förhandlingsstyrka under avtalsförhandlingarna, och lönsamheten för däckproducenterna med avseende på originalutrustningsförsäljningen är därför vanligtvis lägre.

([173]) Aggregerad databas som samlats in från medlemmarna i Tyres Europe.

(421) I ersättningssegmentet säljs däcken till närstående/icke-närstående distributörer, återförsäljare som sedan säljer dem vidare till slutanvändarna. Såsom förklaras i skäl 420 ovan har däckproducenterna normalt högre marginaler på ersättningsmarknaden än på försäljningen av originalutrustning.

(422) På grundval av de uppgifter som lämnades av Tyres Europe under kontrollbesöket står originalutrustningssegmentet för omkring 16–20 % av den totala förbrukningen i unionen, medan resten utgörs av ersättningsmarknaden.

(423) Utöver dessa två försäljningskanaler är marknaden för den undersökta produkten också uppdelad i tre nivåer, såsom förklaras i avsnitt 2.4.1. I denna undersökning använde kommissionen kategoriseringen enligt sammanfattningen i avsnitt 2.4.2 ovan.

(424) CRIA och Giti Group hävdade att utbytbarheten mellan däck från olika nivåer var obefintlig eller mycket begränsad, och begärde därför att en segmenterad skade- och orsaksanalys skulle ingå i undersökningen. CRIA hävdade vidare att de olika nivåerna betjänar olika marknadssegment eftersom kunderna på nivåerna 1 och 2 prioriterar säkerhet, prestanda och varumärke i stället för priset. Dessutom finns det en välkänd inlåsningseffekt som innebär att i synnerhet ägarna till högkvalitativa bilar/lyxbilar uppvisar en stark varumärkeslojalitet och vanligtvis (särskilt under de första åren av bilanvändningen) kräver samma märke vid ersättning som de ursprungligen monterade originalutrustningsdäcken. Enligt CRIA bidrar unionens märkningskrav också till denna inlåsningseffekt genom att öka konsumenternas medvetenhet om olika säkerhets- och prestandaaspekter. CRIA drog därför slutsatsen att marknadsdynamiken mellan lastbilsdäck och personbilsdäck skiljer sig i grunden, och att konkurrensen mellan de olika nivåerna när det gäller lastbilsdäck därmed inte gäller för den undersökta produkten.

(425) Kommissionen konstaterade att parternas argument var ogrundade. För det första kan däck inom alla nivåer monteras på personbilar eller lätta lastbilar och är därför tillräckligt utbytbara. Det stämmer att premiummärkeskonsumenternas högre prioritering av prestanda och säkerhet än priset kan begränsa den direkta konkurrensen mellan nivå 1 och nivå 3, men detsamma kan dock inte sägas för nivå 3 i jämförelse med nivå 2. Dessutom positionerar sig många klassiska nivå 3-märken alltmer på grundval av sina tekniska aspekter och kvalitetsaspekter än enbart på grund av att de är billiga ([174]). Till följd av kontinuerliga och ökade investeringar i forskning och utveckling erbjuder ett flertal nivå 3-märken ständigt bättre kvalitet till mycket konkurrenskraftiga priser, och utgör därmed ett tydligt alternativ till däck inom nivå 2 som försöker balansera kvalitets- och prisöverväganden. Dessutom fastställs inte skiljelinjerna mellan nivåerna tydligt och slutgiltigt, vilket framgår av att samma märken (Falken, Giti, Cooper osv.) kan omnämnas som nivå 3- eller nivå 2-däck av olika källor, däribland vanliga webbplatser för däckrecensioner och webbplatser för specialiserade handlare ([175]). För vissa varumärken finns det också klassificeringar som utgör överlappningar mellan nivå 1 och nivå 2 (Vredestein, Hankook). Uppkomsten av alternativa klassificeringar såsom ”medelhög kvalitet”, ”hög budgetkvalitet”, ”premiumkvalitet” och ”kvalitetsbudget” komplicerar ytterligare den strikta uppdelningen i nivåer. Konkurrensen och utbytbarheten mellan nivåerna stöds också av det faktum att ett ökande antal märken inom nivå 3 erhåller originalutrustningscertifiering ([176]) hos kända bilproducenter, och positionerar sig själva på grundval av kvalitet och resultat, vilket normalt är en egenskap för märkena inom nivå 2.

([174]) *Källa*: Nyhetsartiklar om olika kinesiska varumärken, t.ex. ”Chinese Premium Tyres are changing the game: A new era in global tyre competition”, 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”, https://en.linglong.cn/content/details34_38845.html, ”Sailun continues in the fast lane”, 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, senast hämtad den 27 april 2026.

([175]) *Källa*: Olika handlares webbplatser eller webbplatser för däckrecensioner som klassificerar varumärkena i nivåer, såsom 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, senast hämtad den 27 april 2026.

([176]) *Källa*: ”Chinese Premium Tyres are changing the game: A new era in global tyre competition”, 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”, https://en.linglong.cn/content/details34_38845.html, senast hämtad den 27 april 2026.

(426) På det hela taget ansåg kommissionen att även om vissa kunder kanske prioriterar varumärke och kvalitet påverkas detta kundbeteende också av den prisskillnad som de så småningom är villiga att acceptera för dessa egenskaper. Det stämmer att den inlåsningseffekt som nämndes av CRIA därför kan begränsa den direkta konkurrensen mellan däck inom nivå 1 och nivå 3 på ersättningsmarknaden (även om vissa nivå 3-producenter investerar kraftigt i FoU och utmärker sig när det gäller vissa tekniska parametrar), men den negerar inte utbytbarheten mellan nivå 3 och nivå 2 och, på liknande sätt, mellan nivå 2 och nivå 1. Kommissionen drog därför slutsatsen att däck inom nivå 3 konkurrerar med de högre nivåerna (särskilt nivå 2), och därför utövar ett pristryck nedåt på dessa högre nivåer genom en omvänd kedjereaktion. Påståendena om bristande utbytbarhet avvisades därför. Av samma anledning godtogs inte heller begärandena om en helt segmenterad skade- och orsaksanalys, såsom förklaras närmare i skälen 469 respektive 534.

(427) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter upprepade CRIA sitt påstående om bristande konkurrens mellan olika nivåer. Även om det visserligen förekom konkurrens mellan de olika nivåernas angränsande segment, närmare bestämt mellan däck av högre kvalitet i nivå 3 och däck av lägre kvalitet i nivå 2 och på liknande sätt mellan däck av högre kvalitet i nivå 2 och däck av lägre kvalitet i nivå 1, kunde detta enligt CRIA inte extrapoleras till en fullständig utbytbarhet mellan samtliga nivåer.

(428) Kumho ansåg att kommissionen varken förklarade eller underbyggde sin slutsats att produkterna inom nivå 3 och nivå 2 konkurrerade direkt med varandra, i synnerhet mot bakgrund av skäl 425, där kommissionen erkände att den direkta konkurrensen mellan produkter inom nivå 1 och nivå 3 kan vara begränsad. Kumho uppgav att samma begränsande faktorer, dvs. kvalitets- och säkerhetspreferenserna för däck, i lika stor mån gäller mellan nivå 2 och nivå 3. Kumho hävdade också att konsumentuppfattningen inte togs upp i tillräckligt hög grad i kommissionens nivåanalys.

(429) Shandong Yongsheng hävdade att kinesiska däck inom nivå 3 uteslöts från unionsmarknaden för originalutrustning, vilket visade på en tydlig strukturell klyfta mellan nivå 3-däck från Kina och andra nivåer, och konstaterade att kommissionens bevisning om motsatsen ”inte stöddes av några källor samt var overifierad och ospecificerad”. I detta avseende hävdade Shandong Yongsheng att Linglongs originalutrustningscertifiering var mycket ny, från 2024, och avsåg en serbisk tillverkningsanläggning, och därför inte har något att göra med denna undersökning. Shandong Yongsheng hävdade också att kommissionen underlät att göra en adekvat bedömning av konsumenternas uppfattning om kinesiska produkter inom nivå 3, och tillhandahöll exempel på ”negativa annonser” från två franska distributörer.

(430) Kommissionen noterade att CRIA, samtidigt som man erkände att däck inom angränsande nivåer faktiskt konkurrerar med varandra, helt enkelt förnekade förekomsten av en fullständig utbytbarhet utan någon bevisning eller förklaring. Kommissionen ansåg att CRIA:s påstående delvis var tvetydigt, eftersom det är oklart exakt vad som menas med begreppet ”full utbytbarhet mellan alla nivåer” och varför detta ens skulle vara nödvändigt för att fastställa att det förekommer konkurrens mellan olika nivåer. Det kan hävdas att produkter konkurrerar med de produkter som ligger närmast dem med avseende på kvalitet och pris, oavsett om detta sker inom eller mellan nivåerna, och detta var exakt vad kommissionen ville ha sagt vilket också godtogs av CRIA.

(431) När det gäller Kumhos påstående har resonemanget om och bevisen för direkt konkurrens mellan nivå 3 och nivå 2 redan redovisats, i synnerhet i skälen 425 och 426, och Kumho lade inte fram någon konkret bevisning för att bestrida detta. Såsom redan har förklarats konkurrerar däck inom nivå 3 med däck inom nivå 2 på grundval av sina tekniska parametrar och säkerhetsparametrar, och utgör därför ett lönsamt alternativ för kunder som vill ha det bästa värdet för sin köpkraft. På samma sätt har det vid flera tillfällen (t.ex. men inte bara i avsnitt 2.4.1) angetts att indelningen i nivåer kraftigt påverkades av marknadens uppfattning, och att skiljelinjerna därför ofta var otydliga och definitivt inte konstanta. Handlare och importörer som erbjuder däck inom nivå 3 har ett stort intresse av att sälja dessa däck och påverka konsumenternas uppfattning till förmån för deras produktportfölj.

(432) När det gäller Shandong Yongshengs påstående, och i synnerhet hänvisningen till de källor som nämns i skäl 425, noterade kommissionen att Shandong Yongsheng inte lade fram några argument som bestred uppgifternas sanningsenlighet. Kommissionen ansåg att offentliga artiklar från onlinedistributörer, t.ex. Trojan, som är specialiserade på däckbranschen och har över 30 års erfarenhet, en global kommersiell närvaro och en varierad produktportfölj med detaljerade uppgifter om provningsresultat och tekniska specifikationer, har tillräcklig tyngd

för att användas som källor och är tillräckligt ”specifika” för att visa på en pågående förändring av den globala uppfattningen av olika märken inom nivå 3. När det gäller Linglongs originalutrustningscertifiering motbevisade det faktum att det rörde sig om en anläggning i Serbien inte fastställandet att Linglong, som ett varumärke, hade säkrat originalutrustningskontrakt med europeiska biltillverkare. I detta avseende betonas att nivåklassificeringen och konsumentuppfattningen är kopplade till varumärkesnamnet och inte till ursprungslandet. Detta bevis avser också år 2024, som sammanfaller med undersökningsperioden.

(433) Såsom anges i skäl 422 utgjorde originalutrustningsmarknaden under alla omständigheter endast omkring 16–20 % av den totala förbrukningen i unionen, och så snart ett däck behövde bytas ut skulle konkurrensen äga rum på ersättningsmarknaden, och Shandong Yongshengs påstående att de kinesiska nivå 3-däcken strukturellt hade utestängts från resten av marknaden ansågs därför vara ogrundat.

(434) Kommissionen ansåg att Yongsheng Shandongs påstående om den negativa uppfattningen av kinesiska varumärken var obefogat. De negativa annonserna från vissa distributörer är inte ett bevis på uppfattningen hos andra distributörer och handlare som aktivt importerar och saluför olika kinesiska nivå 3-däck på unionsmarknaden. Som exempel kan nämnas att koalitionen av importörer, när det gäller kinesiska produkter inom nivå 3, i sin inlaga hävdar raka motsatsen genom att betona de kinesiska producenternas effektivitet och konkurrensfördel. Yongsheng Shandongs påstående står dessutom i tydlig kontrast till vad som sägs i CRIA:s inlaga om att det i själva verket är den dåliga kvaliteten på unionsdäcken inom nivå 3 jämfört med deras kinesiska konkurrenter som måste analyseras som en orsak till skadan, vilket förklaras närmare i skäl 554 nedan.

(435) När det gäller påståendena om den bristande utbytbarheten mellan olika nivåer och konkurrensen mellan olika nivåer noterade kommissionen sammanfattningsvis att själva det faktum att däck samtidigt konkurrerar på grundval av olika kvalitetsaspekter och tekniska aspekter såväl som på grundval av priset tydligt visar att beslutet att välja en viss produkt eller ett visst varumärke är ett resultat av en avvägning av just dessa faktorer, och att alla däck är varandras konkurrenter i detta avseende. Det faktum att vissa varumärken befinner sig inom mellanliggande nivåer eller marknadsförs på villkor som i allmänhet är förknippade med högre nivåer på grundval av deras tekniska utveckling och marknadsföringskampanjer påverkar dessutom kundernas uppfattning och stärker konkurrensen mellan de olika nivåerna. Ingen av de parter som lämnade synpunkter lade fram argument som bestred denna grundläggande logik.

(436) De slutsatser om konkurrensen mellan olika nivåer och produkternas utbytbarhet som beskrivs i skälen 425 och 426 bibehölls därför.

4.4 **Import från det berörda landet**

4.4.1 *Volym och marknadsandel för importen från det berörda landet*

(437) Kommissionen fastställde importvolymen på grundval av uppgifter från Eurostat. Marknadsandelen för importen fastställdes på grundval av förbrukningen i unionen enligt tabell 2.

(438) Importen till unionen från det berörda landet utvecklades på följande sätt:

Tabell 3

Importvolym (däck, enheter) och marknadsandel

	2021	2022	2023	Undersökningsperiod (2024)
Importvolym från det berörda landet (enheter)	57 295 850	66 992 782	78 917 144	92 988 175
Index	*100*	*117*	*138*	*162*

	2021	2022	2023	Undersökningsperiod (2024)
Marknadsandel (%)	18	21	25	28
Index	*100*	*117*	*138*	*156*

Källa: Eurostat Comext.

(439) Importvolymerna av den berörda produkten ökade stadigt från år till år under skadeundersökningsperioden, med en imponerande ökning på 62 % totalt sett, vilket motsvarade omkring 35 miljoner däck. Ökningen av de kinesiska importvolymerna till unionen överskred således ökningen av förbrukningen i unionen (25 miljoner däck).

(440) De ökade importvolymerna medförde en tydlig ökning av marknadsandelen för importen från Kina, från 18 % under 2021 till 28 % under undersökningsperioden.

4.5 Priser på importen från det berörda landet, prisunderskridande och förhindrande av prishöjningar

(441) Kommissionen fastställde importpriserna på grundval av uppgifter från Eurostat. Prisunderskridandet för importen fastställdes på grundval av de verifierade uppgifterna för de exporterande kinesiska producenter som ingår i urvalet.

(442) Det genomsnittliga priset på importen till unionen från det berörda landet utvecklades på följande sätt:

Tabell 4

Importpriser (euro/enhet)

	2021	2022	2023	Undersökningsperiod (2024)
Kina	27,0	34,0	29,0	30,3
Index	*100*	*126*	*107*	*112*

Källa: Eurostat Comext.

(443) Under 2022 ökade importpriserna först kraftigt med 26 % och minskade sedan under 2023 till över 2021 års nivåer och låg kvar i samma intervall under undersökningsperioden. Under skadeundersökningsperioden ökade de kinesiska importpriserna totalt sett med 12 %, vilket är en blygsam ökning jämfört med utvecklingen för det genomsnittliga importpriset från andra tredjeländer till unionen (+26 %). Även för unionsindustrins priser, som var mycket högre än de kinesiska exportpriserna under hela skadeundersökningsperioden, noterades en större ökning på 15 %.

(444) Kommissionen fastställde prisunderskridandet under undersökningsperioden genom att jämföra

a) de vägda genomsnittliga försäljningspriser per produkttyp som de unionsproducenter som ingår i urvalet debiterade icke-närstående kunder på unionsmarknaden, justerade till nivån fritt fabrik, och

b) motsvarande vägda genomsnittliga priser per produkttyp för importen från de samarbetsvilliga kinesiska producenterna i urvalet till den första oberoende kunden på unionsmarknaden, fastställda till cif-nivån, med lämpliga justeringar för tullar och kostnader efter import.

(445) Prisjämförelsen gjordes för varje enskild produkttyp, dvs. på produktkontrollnummernivå inklusive segmenteringen på de olika däcknivåerna, samt med differentiering mellan originalutrustnings- och ersättningsmarknaderna för transaktioner i samma handelsled, efter justering av priserna där så behövdes och efter avräkning av avdrag och rabatter. För de unionsproducenter som ingick i urvalet och som var verksamma inom en gruppstruktur där huvudkontoret och de närstående försäljningsenheterna deltog i försäljningen, justerades försäljningspriserna genom att försäljnings- och administrationskostnaderna samt de andra allmänna kostnaderna för försäljningsenheternas verksamhet och vinsten för en icke-närstående importör drogs av i analogi med artikel 2.9 i grundförordningen. Resultatet av jämförelsen uttrycktes som en procentandel av den teoretiska omsättningen under undersökningsperioden för de unionsproducenter som ingick i urvalet.

(446) Med tanke på marknadssegmenteringen gjordes separata beräkningar av prisunderskridandet per nivå. Ingen av de exporterande producenter som ingick i urvalet sålde däck inom nivå 1, och därför kunde ingen prisunderskridandeberäkning göras för detta segment. Inom nivå 3 varierade prisunderskridandemarginalerna mellan 7,2 % och 36,9 %, med en genomsnittlig prisunderskridandemarginal på 32,2 %. Inom nivå 2-segmentet konstaterades inget prisunderskridande. Detta har dock att göra med att de exporterande producenternas försäljning inom nivå 2 uteslutande bestod av varumärket Hankook, som i allmänhet anses vara ett av de bästa däcken inom nivå 2. Under årens lopp har varumärket Hankook säkrat flera originalutrustningskontrakt med ledande bilproducenter, däribland Audi, BMW, Mercedes och Porsche. Flera handlare/importörer klassificerar Hankook som ”högkvalitativa mellannivådäck” eller s.k. premiumalternativdäck. Med andra ord är analysen av nivå 2 något begränsad, eftersom en homogen grupp bestående av ett enda märke av högsta nivå-2-klass jämförs med en brokig blandning av däck inom nivå 2 som tillverkas av unionsindustrin. Analysen av de genomsnittliga priserna för de samarbetsvilliga exporterande producenter som inte ingick i urvalet enligt vad de rapporterade i sina stickprovsformulär bekräftade att undersökningsresultaten rörande Hankook-däcken inom nivå 2 inte kan extrapoleras till den övriga importen från Kina. Hankook-däckens genomsnittliga priser översteg avsevärt de kinesiska exporterande producenternas genomsnittliga priser med över 50 %. Den genomsnittliga vägda prisunderskridandemarginalen (för nivåerna 2 och 3 tillsammans) uppgick till 17 %, vilket är betydande.

(447) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter hävdade Hankook att särskiljningen mellan originalutrustnings- och ersättningsprodukter i skadeanalysen inte var rättsligt motiverad, eftersom detta inte har gjorts på dumpningssidan. Dessutom ansåg Hankook att denna särskiljning var onödig eftersom inget tydligt prismönster i försäljningskanalerna kunde upptäckas i företagets egen försäljning till unionen. Hankooks skademarginal skulle i själva verket minska från 3,4 % till 3,1 % om man tog bort produktkontrollnumrets avslutande siffror, vilka identifierar försäljningen av originalutrustning jämfört med försäljningen av ersättningsprodukter.

(448) Klaganden begärde att kommissionen dessutom skulle beräkna en prisunderskridandemarginal för hela produktdefinitionen på grundval av de genomsnittliga priserna, i syfte att uppvisa storleken på prisunderskridandet för däckmarknaden som helhet.

(449) Giti Group påstod att kommissionen motsade sig själv när den hävdade att avsaknaden av ett prisunderskridande för Hankook inte kunde extrapoleras till den övriga importen från Kina, samtidigt som den under stickprovsförfarandet vidhöll att Hankooks försäljning var representativ. Likaså angav Kumho att kommissionen inte kan bortse från slutsatsen att det inte förekom något prisunderskridande inom nivå 2 genom att göra gällande att Hankook var ett specifikt märke samtidigt som den inkluderar företaget i urvalet och vägrar att lägga till andra exporterande producenter.

(450) När det gäller Hankooks påstående noterade kommissionen att ingen av parterna ifrågasatte fastställandena av skillnaden rörande pris/lönsamhet mellan originalutrustnings- och ersättningssegmentet såsom anges i skälen 420 och 421. Kommissionen ansåg att den borde göra produktjämförelsen på en så detaljerad nivå som möjligt (förutsatt att uppgifterna är tillgängliga och verifierade). Att Hankooks försäljning enligt uppgift inte följde detta mönster kunde förklaras genom diverse ytterligare affärsbeslut, såsom försäljningsvolymen, tidpunkten för försäljningen och förseningar i leveranserna, och undergräver därför inte motiveringen för särskiljandet. Det faktum att prisunderskridandemarginalen skulle ha varit högre eller lägre är inte heller en avgörande faktor för fastställandet av den nivå på vilken produkterna ska jämföras. Skillnaden mellan de två scenarier för beräkning av skademarginalen som presenterades av Hankook (med och utan hänvisning till originalutrustnings- eller ersättningsmarknaden i jämförelsen) förefaller vara vinklad, eftersom den inte förlitar sig på hela uppsättningen kostnads-/försäljningssiffror för de unionsproducenter som ingick i urvalet, utan endast på de uppgifter som lämnats till Hankook Group. I vilket fall som helst uppgår den skillnad som Hankook Group beräknade till omkring 10 %, vilket visar att ett sådant särskiljande var motiverat. När det gäller beräkningarna rörande

dumpningen beräknas det konstruerade normalvärdet på grundval av referensvärden för produktionsfaktorer som inte har någon originalutrustnings- eller ersättningsdimension, dvs. arbetskraftskostnader, energikostnader och råvarupriser, som inte varierar beroende på om det producerade däcket kommer att säljas till en fordonstillverkare eller på eftermarknaden. De tillgängliga uppgifterna om försäljnings- och administrationskostnader samt andra allmänna kostnader och vinst i det representativa landet medgav inte heller något sådant särskiljande. Normalvärdet och de därav följande dumpningsmarginalerna kunde därför inte differentieras efter slutanvändningskanal. Skadeanalysen bygger däremot på faktiska transaktionsuppgifter i vilka ingår försäljningskanalen. Analysen rörande originalutrustnings- och ersättningsprodukter var därför motiverad och rent faktiskt nödvändig för en objektiv undersökning. Detta påstående avvisades därför.

(451) Rörande klagandens påstående ansåg kommissionen att den genomsnittliga vägda prisunderskridandemarginalen, som kombinerade (överensstämmande) däck inom nivå 3 och nivå 2, avspeglade prisunderskridandet i tillräcklig utsträckning. Att bortse från produkttyperna och inkludera modeller inom nivå 1 som inte exporterades av de kinesiska exportörer som ingick i urvalet skulle undergräva den jämförbarhetsnivå som säkerställdes genom differentieringen enligt produktkontrollnumret och skulle därför inte vara mer informativt. Denna begäran avvisades därför.

(452) Med avseende på det påstående som framfördes av Giti Group betonade kommissionen att Hankook ingick i urvalet för att säkerställa representativiteten i fråga om försäljningsvolym och nivårepresentation, oavsett om företaget i slutänden klassificerades som nivå 1 eller nivå 2. En klassificering som nivå 2 ansågs till slut lämpligare på grundval av en kombination av olika skäl, såsom förklaras i skäl 94 ovan. Samtidigt visade den bevisning som samlats in under undersökningen (se beskrivningen i skäl 446) också tydligt (utan att någon av parterna ifrågasatte detta) att Hankook i stor utsträckning betraktas som ett däck i högsta nivå 2-klass och som ett varumärke som är statt i övergång från nivå 2 till nivå 1. Detta betonas också av den betydande prisskillnaden mellan Hankooks priser och genomsnittet för de övriga kinesiska exporterande producenterna, däribland flera andra nivå 2-producenter, såsom anges i skäl 446 ovan. På grundval av ovanstående bibehölls de begränsningar som uttrycktes i tolkningen av slutsatsen att det inte förekom något prisunderskridande inom nivå 2 baserat på Hankooks uppgifter och i extrapoleringen av denna slutsats till de övriga kinesiska exporterande producenterna, inklusive de inom nivå 2, och påståendena från Giti Group och Kumho avvisades således.

(453) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter identifierade företaget T ett skrivfel i beräkningen av försäljnings- och administrationskostnaderna samt de andra allmänna kostnaderna, och begärde att kommissionen skulle justera beräkningen av dessa kostnader. Företag G identifierade ett skrivfel i konsolideringen av uppgifterna rörande produktionskostnaderna och begärde att kommissionen skulle justera dessa kostnader.

(454) Kommissionen analyserade dessa påståenden och konstaterade att de var motiverade. Beräkningarna av prisunderskridandet och målprisunderskridandet anpassades i enlighet med detta. Eftersom dessa korrigeringar avsåg företagsspecifika känsliga uppgifter lämnades dessa ut på nytt enbart till de berörda företagen.

(455) De nya prisunderskridandemarginalerna, inklusive ändringarna av de vägda genomsnittliga priserna per produkttyp på cif-nivå för importen från de samarbetsvilliga kinesiska exportörer som ingick i urvalet, såsom beskrivs i skäl 392, varierade mellan 10,2 % och 39,2 % för nivå 3 med en genomsnittlig prisunderskridandemarginal på 34,7 %. Inom nivå 2-segmentet konstaterades inget prisunderskridande för de kinesiska exporterande producenter som ingick i urvalet. Den genomsnittliga vägda prisunderskridandemarginalen (i nivåerna 2 och 3 tillsammans) uppgick till 19 %.

(456) I sina synpunkter som lämnades in efter utgången av tidsfristen för synpunkter på produkten, och efter kontrollen av de unionsproducenter som ingick i urvalet, uppgav CRIA att produktkontrollnumret i sin nuvarande form inte kan identifiera reservdäck för tillfälligt bruk och släpvagnsdäck, även om dessa två typer av däck är betydligt billigare än standarddäck med motsvarande parametrar. CRIA hävdade därför att produktkontrollnumret inte säkerställde en rättvis jämförelse mellan priserna på importen från Kina till EU och unionsindustrins inhemska försäljningspriser när det gäller dessa särskilda produkttyper, vilket gör att skadebedömningen blir felaktig.

(457) Undersökningen visade att de kinesiska exporterande producenter som ingick i urvalet inte exporterade några släpvagnsdäck under undersökningsperioden. Reservdäck för tillfälligt bruk exporterades av en av de exporterande producenter som ingick i urvalet, och utgjorde mindre än 1 % av exportförsäljningen i urvalet. Den exporterande producenten inkom inte med några synpunkter i detta avseende och begärde inte heller någon justering för denna typ av däck. Med tanke på den begränsade volymen av dessa däck ansåg kommissionen att deras inverkan i vilket fall som helst inte kunde ändra det övergripande resultatet av produktjämförelsen.

(458) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter kommenterade CRIA skäl 457 ovan och uppgav att ”behovet av en segmenterad analys härrör från avsaknaden av utbytbarhet och inte från exportvolymerna”. CRIA hävdade vidare att eftersom ingen av de exporterande producenter som ingick i urvalet sålde släpvagnsdäck, gjorde kommissionen ett menligt fastställande som inte stöddes av någon faktisk bevisning när den i skäl 77 uppgav att unionsindustrin tappade mark avseende dessa särskilda produkttyper på grund av det starka tryck som utövades av import från Kina med orimligt låga priser.

(459) Synpunkter på den segmenterade analysen behandlas i detalj i avsnitt 4.7 nedan. Syftet med förklaringen i skäl 457 var att understryka att den prisjämförelse som gjordes på grundval av produktkontrollnumret inte påverkades i någon större utsträckning av det faktum att produktkontrollnumret inte gjorde någon åtskillnad mellan släpvagnsdäck och däck för tillfälligt bruk som påstods vara billigare. Dessutom gjordes fastställandet av dumpning på grundval av de verifierade uppgifterna från den exporterande producent som ingick i urvalet för hela produktdefinitionen och stöddes som sådant därför av faktisk bevisning. Det faktum att de exporterande producenter som ingick i urvalet inte exporterade denna typ av däck innebär inte heller att andra exporterande producenter inte exporterade dem till unionen eller att de inte gav upphov till någon negativ inverkan på unionsindustrins resultat. Dessa påståenden avvisades därför.

(460) Kommissionen drog därför slutsatsen att priserna på importen från Kina underskred unionsindustrins priser med betydande marginaler på aggregerad nivå (nivå 2 och nivå 3) och separat inom nivå 3.

(461) Dessutom visade jämförelsen mellan de kinesiska importpriserna och unionsindustrins försäljningspriser och tillverkningskostnader på ett ihållande förhindrande av prishöjningar som orsakades av dumpad import från Kina. Under hela skadeundersökningsperioden låg de genomsnittliga kinesiska importpriserna till unionen konstant under unionsindustrins försäljningspriser, både på aggregerad genomsnittlig nivå och på nivå 3 för sig (se tabellerna 10 och 11 nedan). Framför allt låg de kinesiska importpriserna även under unionsindustrins genomsnittliga produktionskostnad per enhet. Under 2023 och under undersökningsperioden sjönk de kinesiska importpriserna till och med under unionsindustrins produktionskostnad per enhet för nivå 3, som är det lägsta kostnadssegmentet och den huvudsakliga nivån för importen från Kina (tabell 11). Såsom förklaras i avsnitt 4.6.3.1 ökade unionsindustrins enhetskostnader snabbare under hela perioden än dess försäljningspriser inom varje nivå. Detta visar att industrin inte till fullo kunde föra över de stigande kostnaderna på grund av det fortsatta pristrycket från de ökande volymerna av lågprisimport från Kina.

(462) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter hävdade CRIA att unionsindustrins försäljningspriser låg kvar över deras produktionskostnader under skadeundersökningsperioden, vilket visade att det inte förekom någon prisnedgång eller något förhindrande av prishöjningar som kunde vålla skada. Kumho tillade att det faktum att unionsindustrin kunde höja sina priser visade att det inte förekom något förhindrande av prishöjningar.

(463) I detta avseende noterade kommissionen att förhindrandet av prishöjningar inte kräver att industrin går med förlust och utesluter inte heller förekomsten av prisökningar. Den rättsliga standarden enligt artikel 3.3 i grundförordningen är helt enkelt huruvida den berörda importen förhindrar ”prisökningar som annars skulle ha ägt rum”, vilket är precis vad som hände i detta fall, såsom framgår av tabell 8, som visar att unionsindustrin inte kunde anpassa sitt försäljningspris till produktionskostnaden, där den senare steg i snabbare takt. CRIA:s och Kumhos påståenden avvisades därför.

4.6 **Unionsindustrins ekonomiska situation**

4.6.1 *Allmänna anmärkningar*

(464) I enlighet med artikel 3.5 i grundförordningen omfattade granskningen av den dumpade importens inverkan på unionsindustrin en bedömning av alla ekonomiska indikatorer som var av betydelse för unionsindustrins tillstånd under skadeundersökningsperioden.

(465) Såsom anges i skäl 16 tillämpades ett stickprovsförfarande för fastställandet av den skada som unionsindustrin eventuellt lidit.

(466) Vid fastställandet av skadan skilde kommissionen mellan makroekonomiska och mikroekonomiska skadeindikatorer. Kommissionen utvärderade de makroekonomiska indikatorerna på grundval av uppgifterna i klagomålet, svaren i det makroekonomiska frågeformulär som lämnades in av Tyres Europe, och statistiken från Eurostat. Uppgifterna från Tyres Europe gällde över tio grupper av unionsproducenter som svarar för mer än 90 % av den totala tillverkningen i unionen. Kommissionen utvärderade de mikroekonomiska indikatorerna på grundval av de uppgifter som unionsproducenterna i urvalet lämnat som svar på frågeformuläret. Båda uppsättningarna av uppgifter ansågs vara representativa för unionsindustrins ekonomiska situation.

(467) De makroekonomiska indikatorerna är följande: produktion, produktionskapacitet, kapacitetsutnyttjande, försäljningsvolym, marknadsandel, tillväxt, sysselsättning, produktivitet, dumpningsmarginalernas storlek och återhämtning från tidigare dumpning.

(468) De mikroekonomiska indikatorerna är följande: genomsnittspriser per enhet, kostnad per enhet, arbetskraftskostnader, lager, lönsamhet, kassaflöde, investeringar, räntabilitet och kapitalanskaffningsförmåga.

(469) Såsom redan nämnts i skälen 425 och 426 ansåg kommissionen att däck enligt definitionen i avsnitt 2.1, trots uppdelningen av unionsmarknaden i nivåer, har samma grundläggande fysiska, kemiska och tekniska egenskaper och samma grundläggande användning. Följaktligen fastställdes skadan på nivån för den undersökta produkten (alla nivåer tillsammans). I synnerhet ansåg WTO:s överprövningsorgan att ”när de undersökande myndigheterna granskar en viss del av den inhemska industrin, bör de i princip, på motsvarande sätt, granska alla andra delar av den industrin, liksom industrin i sin helhet” ([177]). Med tanke på marknadens uppdelning i segment kompletterades dock den aggregerade analysen med en nivåanalys där så var möjligt.

4.6.2 *Makroekonomiska indikatorer*

(470) Makroekonomiska indikatorer fastställdes med hjälp av det kontrollerade svaret från Tyres Europe på frågeformuläret, där man kombinerade uppgifter från Europool med ytterligare uppgifter från unionsproducenter som svarar för en stor majoritet av tillverkningen i unionen (över 80 % av unionsproduktionen).

4.6.2.1 Produktion, produktionskapacitet och kapacitetsutnyttjande

(471) Tillverkningen i unionen fastställdes genom att man lade till försäljningen i unionen (såsom den rapporterades av Tyres Europe) och exportförsäljningen baserad på Eurostat, justerad med den lagervariation som rapporterats av de unionsproducenter som svarar för en stor majoritet av tillverkningen i unionen. Lagerjusteringen var lägre än 1 % av den totala produktionsnivån under skadeundersökningsperioden.

(472) Kapacitetsutnyttjandet baserades på uppgifter från unionsproducenter som står för en stor majoritet av unionens tillverkning, och produktionskapaciteten uppskattades på grundval av produktionen dividerad med kapacitetsutnyttjandet.

(473) Unionens uppskattade totala produktion, produktionskapacitet och kapacitetsutnyttjande utvecklades på följande sätt under skadeundersökningsperioden:

Tabell 5

Produktion, produktionskapacitet och kapacitetsutnyttjande

	2021	2022	2023	Undersökningsperiod (2024)
Produktionskapacitet (enheter)	272 217 031	264 910 073	252 553 303	251 768 971
Index	*100*	*97*	*93*	*92*

([177]) WT/DS184/AB/R, 22 augusti 2001, Förenta staterna – ”Anti-dumping Measures on Certain Hot-Rolled Steel Products from Japan”, punkt 204.

	2021	2022	2023	Undersökningsperiod (2024)
Produktionskapacitet (enheter)	315 079 224	308 084 155	305 842 283	302 027 262
Index	*100*	*98*	*97*	*96*
Kapacitetsutnyttjande (%)	86	86	83	83
Index	*100*	*100*	*97*	*97*

Källa: Tyres Europe – kontrollerat svar på det makroekonomiska frågeformuläret, Eurostat Comext.

(474) Unionens produktion minskade gradvis varje år under skadeundersökningsperioden. På en växande marknad (tabell 2 ovan) minskade unionens produktion med totalt 8 %, dvs. med omkring 20 miljoner däck.

(475) Produktionskapaciteten minskade också under skadeundersökningsperioden, om än något mer gradvis. Totalt sett minskade produktionskapaciteten med omkring 13 miljoner däck under skadeundersökningsperioden, vilket motsvarar en minskning med 4 %.

(476) Kapacitetsutnyttjandet minskade följaktligen med 3 procentenheter, från 86 % under den första hälften av skadeundersökningsperioden till 83 % under den andra hälften. Detta avspeglar unionsindustrins ansträngningar för att bibehålla ett godtagbart kapacitetsutnyttjande totalt sett genom att justera produktionskapaciteten och produktionsresultatet som svar på den minskade försäljningen (tabell 6 nedan).

4.6.2.2 Försäljningsvolym och marknadsandel

(477) Unionens försäljning fastställdes genom att unionens import (tabell 3 ovan) uteslöts från förbrukningen i unionen (tabell 2 ovan). Unionsindustrins försäljningsvolym och marknadsandel utvecklades på följande sätt under skadeundersökningsperioden:

Tabell 6

Försäljningsvolym och marknadsandel

	2021	2022	2023	Undersökningsperiod (2024)
Sammanlagd försäljningsvolym på unionsmarknaden (enheter)	185 445 689	180 034 202	176 741 595	178 640 551
Index	*100*	*97*	*95*	*96*
Marknadsandel (%)	60	57	57	53
Index	*100*	*95*	*95*	*88*

Källa: Tyres Europe – kontrollerat svar på det makroekonomiska frågeformuläret, Eurostat Comext.

(478) Unionsindustrins försäljningsvolym minskade under hela skadeundersökningsperioden; den erfor en liten ökning under undersökningsperioden, men låg trots det kvar under 2021 års nivåer. Totalt sett minskade försäljningsvolymen med omkring 7 miljoner däck, vilket motsvarar en minskning med 4 %, till skillnad från utvecklingen av förbrukningen i unionen, som ökade med 8 % under skadeundersökningsperioden (tabell 2 ovan).

(479) Med tanke på unionsmarknadens tillväxt ledde denna minskning av försäljningsvolymen till en märkbar förlust av marknadsandelar för unionsindustrin, från 60 % under 2021 till 53 % under 2024, vilket motsvarar en minskning med 12 %.

4.6.2.3 Tillväxt

(480) Även om förbrukningen i unionen ökade med omkring 25 miljoner däck under skadeundersökningsperioden kunde unionsindustrin inte dra nytta av denna positiva utveckling. I stället minskade dess försäljningsvolym med omkring 7 miljoner däck, och den förlorade 7 procentenheter av marknadsandelen. Samtidigt ökade den kinesiska importvolymen till unionen oavbrutet med omkring 35 miljoner däck och tog över unionsindustrins förlorade marknadsandelar (tabellerna 2 och 3 ovan).

4.6.2.4 Sysselsättning och produktivitet

(481) Sysselsättning och produktivitet utvecklades på följande sätt under skadeundersökningsperioden:

Tabell 7

Sysselsättning och produktivitet

	2021	2022	2023	Undersökningsperiod (2024)
Antal anställda (heltidsekvivalenter)	84 714	83 705	81 903	80 194
Index	*100*	*99*	*97*	*95*
Produktivitet (enheter)	3 213	3 165	3 084	3 139
Index	*100*	*99*	*96*	*98*

Källa: Tyres Europe – kontrollerat svar på det makroekonomiska frågeformuläret.

(482) Sysselsättningen minskade med 5 % under skadeundersökningsperioden till följd av produktionsutvecklingen. Denna minskning motsvarar en förlust på omkring 4 500 heltidsekvivalenter i unionen.

(483) Produktiviteten minskade gradvis från 2021 till 2023 med en svag ökning under undersökningsperioden. Den minskade med 2 % totalt under skadeundersökningsperioden.

4.6.2.5 Dumpningsmarginalernas storlek och återhämtning från tidigare dumpning

(484) Alla dumpningsmarginaler låg väsentligt över miniminivån. Inverkan av de faktiska dumpningsmarginalernas storlek på unionsindustrin var betydande, med tanke på volymen av och priserna på importen från det berörda landet.

(485) Detta är den första antidumpningsundersökningen avseende den berörda produkten. Därför fanns inga uppgifter tillgängliga för att bedöma inverkan av eventuell tidigare dumpning.

4.6.3 *Mikroekonomiska indikatorer*

4.6.3.1 Priser och faktorer som påverkar priserna

(486) Det vägda genomsnittliga försäljningspriset per enhet som unionsproducenterna i urvalet tog ut av icke-närstående kunder i unionen utvecklades på följande sätt under skadeundersökningsperioden:

Tabell 8

Försäljningspriser i unionen och produktionskostnad

	2021	2022	2023	Undersökningsperiod (2024)
Genomsnittligt försäljningspris per enhet i unionen (euro/däck)	54,1	62,0	64,9	62,4

	2021	2022	2023	Undersökningsperiod (2024)
Index	*100*	*115*	*120*	*115*
Produktionskostnad per enhet (euro/däck)	46,1	54,1	57,8	57,5
Index	*100*	*117*	*125*	*125*

Källa: Kontrollerade svar på frågeformuläret från unionsproducenterna i urvalet.

(487) Unionsproducenternas genomsnittliga försäljningspris per enhet ökade först med 15 % under 2022 och med 20 % under 2023 från början av skadeundersökningsperioden. Det genomsnittliga priset under undersökningsperioden sjönk tillbaka till 2022 års prisnivå men låg kvar över 2021 års nivåer med en total ökning på 15 %, vilket motsvarar en ökning på nästan 8 euro/däck.

(488) Såsom framgår av tabell 4 låg de genomsnittliga priserna på importen från Kina till unionen, som huvudsakligen gällde däck inom nivå 3, konsekvent under unionsindustrins priser under hela denna period.

(489) Unionens produktionskostnad ökade mer än försäljningspriserna, med 25 % (i genomsnitt med 11 euro/däck) under skadeundersökningsperioden. Den betydande kostnadsökningen beror främst på ökningen av energi- och arbetskraftskostnaderna samt av vissa av råvarupriserna. Med tanke på den minskade produktionskvantiteten ökade även de fasta kostnaderna, såsom avskrivningar och produktionsomkostnader per enhet.

(490) Såsom framgår av trenderna ovan översteg ökningen av produktionskostnaden ökningen av försäljningspriserna, vilket innebär att unionsindustrin hindrades från att höja sina priser och inte till fullo kunde föra över ökningen av sina kostnader på försäljningspriserna.

(491) En separat analys per nivå genomfördes enligt sammanfattningen nedan.

Tabell 9

Försäljningspriser i unionen och produktionskostnad – nivå 1

	2021	2022	2023	Undersökningsperiod (2024)
Genomsnittligt försäljningspris per enhet i unionen (euro/däck)	65,8	73,5	74,4	71,5
Index	*100*	*112*	*113*	*109*
Produktionskostnad per enhet (euro/däck)	55,8	63,8	65,5	65,9
Index	*100*	*114*	*117*	*118*

Källa: Kontrollerade svar på frågeformuläret från unionsproducenterna i urvalet.

Tabell 10

Försäljningspriser i unionen och produktionskostnad – nivå 2

	2021	2022	2023	Undersökningsperiod (2024)
Genomsnittligt försäljningspris per enhet i unionen (euro/däck)	37,9	44,5	47,5	45,3

	2021	2022	2023	Undersökningsperiod (2024)
Index	*100*	*117*	*125*	*120*
Produktionskostnad per enhet (euro/däck)	31,3	36,8	41,2	39,4
Index	*100*	*118*	*132*	*126*

Källa: Kontrollerade svar på frågeformuläret från unionsproducenterna i urvalet.

Tabell 11

Försäljningspriser i unionen och produktionskostnad – nivå 3

	2021	2022	2023	Undersökningsperiod (2024)
Genomsnittligt försäljningspris per enhet i unionen (euro/däck)	29,1	35,0	37,1	36,1
Index	*100*	*120*	*127*	*124*
Produktionskostnad per enhet (euro/däck)	26,4	33,1	37,8	35,4
Index	*100*	*126*	*144*	*134*

Källa: Kontrollerade svar på frågeformuläret från unionsproducenterna i urvalet.

(492) Som framgår av tabellerna ovan kan liknande trender observeras på varje nivå var för sig, liksom på aggregerad nivå.

(493) Försäljningspriserna per enhet ökade på varje nivå mellan 2021 och 2023 och minskade sedan något under undersökningsperioden. Totalt sett steg priserna med 9 %, 20 % och 24 % inom nivå 1, 2 respektive 3. Som en jämförelse var priserna för importen från Kina till unionen konstant lägre än unionsindustrins priser för alla nivåer, vilket redan har förklarats i skäl 461.

(494) Unionsindustrins produktionskostnad per enhet följde en liknande utveckling som försäljningspriserna för nivå 2 och 3, dvs. den ökade mellan 2021 och 2023 och minskade sedan något under undersökningsperioden. Under alla år av skadeundersökningsperioden och för alla nivåer överskred ökningstakten för enhetskostnaden försäljningspriset per enhet, vilket bekräftar den trend som observeras på aggregerad nivå.

4.6.3.2 Arbetskraftskostnader

(495) De genomsnittliga arbetskraftskostnaderna för unionsproducenterna i urvalet utvecklades på följande sätt under skadeundersökningsperioden:

Tabell 12

Genomsnittlig arbetskraftskostnad per anställd

	2021	2022	2023	Undersökningsperiod (2024)
Genomsnittlig arbetskraftskostnad per anställd (euro)	53 697	54 345	56 634	60 521
Index	*100*	*101*	*105*	*113*

Källa: Kontrollerade svar på frågeformuläret från unionsproducenterna i urvalet.

(496) De genomsnittliga arbetskraftskostnaderna ökade gradvis från år till år under skadeundersökningsperioden. Den totala ökningen uppgick till 13 %, vilket främst beror på inflationsutvecklingen i unionen. Dessutom återspeglar ökningen under 2024 också de extra arbetskraftskostnaderna i samband med de uppsägningar som gjordes under denna period.

4.6.3.3 Lagerhållning (lager)

(497) Lagernivåerna för unionsproducenterna i urvalet utvecklades på följande sätt under skadeundersökningsperioden:

Tabell 13

Lager

	2021	2022	2023	Undersökningsperiod (2024)
Utgående lager (enheter)	5 881 772	6 385 905	5 698 728	6 096 676
Index	*100*	*109*	*97*	*104*
Utgående lager som andel av produktionen (%)	14,7	16,1	15,7	16,7

Källa: Kontrollerade svar på frågeformuläret från unionsproducenterna i urvalet.

(498) Lagernivåerna uppvisade vissa smärre fluktuationer under skadeundersökningsperioden, men förblev relativt stabila när det gäller deras procentandel av tillverkningen, som låg på mellan 14 % och 17 %. Nivån på och variationen i lagerhållningen kan betraktas som normal för däckindustrin. Totalt sett ökade de utgående lagren med 4 % under skadeundersökningsperioden.

4.6.3.4 Lönsamhet, kassaflöde, investeringar, räntabilitet och kapitalanskaffningsförmåga

(499) Lönsamhet, kassaflöde, investeringar och räntabilitet för unionsproducenterna i urvalet utvecklades på följande sätt under skadeundersökningsperioden:

Tabell 14

Lönsamhet, kassaflöde, investeringar och räntabilitet

	2021	2022	2023	Undersökningsperiod (2024)
Lönsamhet vid försäljning i unionen till icke-närstående kunder (i procent av omsättningen)	14,8	12,8	11,0	8,0
Index	*100*	*86*	*74*	*54*
Kassaflöde (euro)	455 834 373	382 313 353	580 698 485	715 878 931
Index	*100*	*84*	*127*	*157*
Investeringar (euro)	86 997 702	135 635 952	146 344 830	225 146 035
Index	*100*	*156*	*168*	*259*

	2021	2022	2023	Undersökningsperiod (2024)
Räntabilitet (%)	64,6	67,4	83,7	82,2
Index	*100*	*104*	*130*	*127*

Källa: Kontrollerade svar på frågeformuläret från unionsproducenterna i urvalet.

(500) Kommissionen fastställde lönsamheten för de unionsproducenter som ingick i urvalet genom att uttrycka nettovinsten före skatt för försäljningen av den likadana produkten till icke-närstående kunder i unionen i procent av omsättningen för den försäljningen.

(501) Lönsamheten (alla nivåer tillsammans) uppvisade en tydligt nedåtgående trend under skadeundersökningsperioden. Totalt sett minskade lönsamheten från 14,8 % under 2021 till 8 % under undersökningsperioden, vilket innebär en minskning med 6,8 procentenheter eller med 46 %, vilket är betydande.

(502) Nettokassaflödet är ett mått på unionsproducenternas förmåga att självfinansiera sin verksamhet. Nettokassaflödet utvecklades i positiv riktning, med en minskning under 2022 och därefter en ökning fram till slutet av skadeundersökningsperioden. Totalt sett förbättrades kassaflödet med 57 %.

(503) Investeringarna ökade betydligt under skadeundersökningsperioden, totalt sett med 159 %, där den största årliga ökningen på 54 % inföll från 2023 till 2024 i slutet av skadeundersökningsperioden. I absoluta tal uppgick investeringarna till 225 miljoner euro under 2024, vilket kan anses vara ett viktigt belopp som motsvarar en fjärdedel av de anläggningstillgångar som används vid tillverkningen av däck. Samtidigt som unionsindustrin minskade sin kapacitet investerade den också i en modernisering av sin produktionsutrustning för att säkerställa dess hållbarhet.

(504) CRIA hävdade att stora investeringar är ett bevis på att det inte har förekommit någon skada, vilket är en slutsats som kommissionen tidigare har dragit i andra undersökningar ([178]).

(505) För det första är det viktigt att betona att i de ärenden som CRIA åberopade drogs slutsatsen att det inte förekom någon skada på grundval av en kombination av flera olika skadeindikatorer, inte bara investeringarna. Dessutom måste den höga investeringsnivå som unionsindustrin uppvisade under skadeundersökningsperioden, särskilt under 2024, ses mot bakgrund av den ökade konkurrensen från dumpad import från Kina som ledde till nyligen genomförda och kommande nedläggningar samt en nödvändig anpassning och modernisering av de återstående produktionsanläggningarna för tillverkning av premiumkvalitetsprodukter med större fälgdiameter för att säkra unionsindustrins ledarskap och lönsamhet åtminstone inom de högre segmenten (i synnerhet nivå 1). Mot bakgrund av den minskade kapaciteten och för att säkerställa sin hållbarhet hade unionsindustrin inget annat val än att fortsätta investera i ny teknik och ersätta utrustning för att flytta inriktningen till produkter där man inte utsattes för lika mycket illojal konkurrens.

(506) Moderniseringen av produktionsanläggningarna har tagits upp i många inlagor av berörda parter, särskilt Deldo och Interpneu. Deldo och Interpneu hävdade i sin inlaga att skadan i själva verket berodde på höga investeringskostnader som påverkades av unionsindustrins strävan efter större effektivitet och konkurrenskraft, i stället för på importen från Kina. Dessa parter underbyggde dock inte sitt påstående om vilken inverkan de höga investeringskostnaderna har på den skada som unionsindustrin lidit. Påståendet att skadan berodde på höga investeringskostnader avvisas därför.

([178]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2023/1159 av den 13 juni 2023 om införande av en slutgiltig antidumpningstull på import av okouméplywood med ursprung i Folkrepubliken Kina efter en översyn vid giltighetstidens utgång enligt artikel 11.2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/1036 (EUT L 153, 14.6.2023, s. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1159/oj), skälen 173 och 178, och kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/931 av den 28 juni 2018 om införande av en slutgiltig antidumpningstull på import av oxalsyra med ursprung i Republiken Indien och Folkrepubliken Kina efter en översyn vid giltighetstidens utgång enligt artikel 11.2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/1036 (EUT L 165, 2.7.2018, s. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2018/931/oj), skälen 121 och 129.

(507) Räntabiliteten är vinsten i procent av investeringarnas bokförda nettovärde (dvs. de totala anläggningstillgångar som används vid tillverkningen). Denna ekonomiska indikator utvecklades också positivt med en gradvis ökning på årsbasis under skadeundersökningsperioden och en sammanlagd tillväxt på 27 %.

(508) En individuell analys av lönsamheten per nivå genomfördes också. Eftersom alla nivåer kan tillverkas på samma produktionslinjer och maskinerna inte är öronmärkta för vissa nivåer, kunde unionsindustrin inte tillhandahålla någon meningsfull uppdelning i nivåer för de andra ekonomiska indikatorer som analyseras i detta avsnitt.

Tabell 15

Lönsamhet – nivå 1, nivå 2 och nivå 3

	2021	2022	2023	Undersökningsperiod (2024)
Lönsamhet vid försäljning i unionen till icke-närstående kunder (i procent av omsättningen) – nivå 1	15,1	13,2	12,0	7,9
Index	*100*	*87*	*79*	*52*
Lönsamhet vid försäljning i unionen till icke-närstående kunder (i procent av omsättningen) – nivå 2	17,6	17,3	13,4	13,0
Index	*100*	*98*	*76*	*74*
Lönsamhet vid försäljning i unionen till icke-närstående kunder (i procent av omsättningen) – nivå 3	9,4	5,7	– 2,0	2,1
Index	*100*	*60*	*– 21*	*22*

Källa: Kontrollerade svar på frågeformuläret från unionsproducenterna i urvalet.

(509) Såsom framgår av tabell 15 ovan minskade lönsamheten på varje nivå under skadeundersökningsperioden, vilket bekräftar den utveckling som observerats på den aggregerade produktnivån (tabell 14 ovan).

(510) I premiumsegmentet (nivå 1) minskade lönsamheten kontinuerligt under hela skadeundersökningsperioden och föll från 15,1 % under 2021 till 7,9 % under undersökningsperioden. Med andra ord nästan halverades lönsamheten (minskning med 48 %).

(511) Nivå 2-segmentet uppvisade en måttligare minskning på 26 % totalt sett, från sunda 17,6 % under 2021 till 13 % under undersökningsperioden.

(512) Föga förvånande försämrades lönsamheten tydligast i budgetsegmentet (nivå 3), dit merparten av volymen av den dumpade importen från Kina går. Rent faktiskt lyckades unionsindustrin inte uppnå lönsamma vinstnivåer i detta segment med undantag för 2021. Konkret minskade lönsamheten från 9,4 % till 5,7 % under 2022 och blev till och med negativ under 2023 (–2 %). Under undersökningsperioden återhämtade sig lönsamheten något till 2,1 %, men låg fortfarande betydligt under 2021 års nivå.

4.7 **Slutsats om skada**

(513) Såsom framgår av tabell 3 ökade importen från Kina till unionen med 62 % under skadeundersökningsperioden, eller med omkring 35 miljoner däck. Under samma period ökade priset på importen från Kina till unionen med 12 % (tabell 4 ovan), vilket är en blygsam ökning jämfört med prisutvecklingen på unionsmarknaden, närmare bestämt priserna på importen från andra tredjeländer (+26 % såsom visas i tabell 17), samt jämfört med unionsindustrins redan mycket högre priser (+15 % såsom framgår av tabell 8 nedan).

(514) Unionsindustrin kunde inte dra nytta av den ökande förbrukningen i unionen och förlorade både tillverknings- och försäljningsvolymer på 20 miljoner respektive 7 miljoner däck. Unionsindustrin förlorade 7 procentenheter av sin marknadsandel, som minskade från 60 % till 53 %. Unionsindustrins kapacitet minskade med 4 % och kapacitetsutnyttjandet minskade från 86 % till 83 %. Sysselsättningen minskade gradvis under skadeundersökningsperioden och med 5 % totalt sett, vilket motsvarar en förlust på omkring 4 500 heltidsekvivalenter. Produktiviteten minskade också med 2 %.

(515) Under skadeundersökningsperioden ökade unionsindustrins genomsnittliga produktionskostnad per enhet (alla nivåer sammantaget) med 25 %, vilket motsvarar omkring 11 euro/däck, medan dess genomsnittliga försäljningspriser i unionen ökade med enbart 15 %, dvs. mindre än 8 euro/däck. Med andra ord kunde unionsindustrin inte föra över sina kostnadsökningar på kunderna. Samma tendenser observerades också på en mer detaljerad nivå (nivåerna 1, 2 och 3). Följaktligen minskade unionsindustrins lönsamhet både på aggregerad nivå (–46 %) och på varje nivå för sig (–48 %, –26 % och –78 % på nivå 1, 2 respektive 3).

(516) Även om ett fåtal skadeindikatorer har uppvisat en stabil eller ökande trend, dvs. kassaflöde, investeringar och räntabilitet (se tabell 14 ovan), är dessa indikatorer inte avgörande för industrins tillstånd totalt sett. Ökningen av investeringarna i det aktuella fallet utgör nämligen ett strategiskt svar på ogynnsamma förhållanden i form av en snabb omorganisation och omställning, snarare än bevis på en sund industri som befinner sig i en expansionsfas, såsom förklaras i skäl 503. På samma sätt avspeglar inte den förbättrade avkastningen på investeringarna industrins operativa styrka. Den avspeglar en strukturell reträtt från segmenten inom de lägre nivåerna, där industrin inte längre kan konkurrera prismässigt, till produkter inom nivå 1 där priskonkurrensen är mindre hård. Avkastningen förbättras helt enkelt på grund av att nivå 1-produkter har högre priser och därmed högre marginaler, inte på grund av att industrins underliggande resultat har förbättrats. Dessutom kan kassaflödet vara ett resultat av bokföringspraxis (t.ex. uppskjutet underhåll, icke-kontanta avskrivningar) snarare än en avspegling av den omedelbara konkurrensrelaterade utvecklingen på marknaden. Dessa indikatorer kan därför tillfälligtvis förbli stabila även under omständigheter där centrala operativa indikatorer, såsom försäljningsvolym, pris och lönsamhet, redan håller på att försämras till följd av skadevållande dumpning.

(517) Sammanfattningsvis uppvisade de flesta skadeindikatorer, såsom produktion, kapacitet, kapacitetsutnyttjande, försäljningsvolym, marknadsandel, sysselsättning, lönsamhet och produktivitet, en klart negativ utveckling under skadeundersökningsperioden. Den negativa utvecklingen bekräftades av nivåanalysen, nämligen av kostnad, pris och lönsamhet per nivå, som visade på en kostnadsökning som översteg försäljningspriset, vilket innebär en minskning av lönsamheten inom varje nivå, där nivå 3 blev ekonomiskt olönsam för unionsindustrin när den stod inför ökade importvolymer från Kina. I den övergripande skadebilden överträffar denna negativa utveckling, när den bedöms utifrån ett helhetsperspektiv, de begränsat positiva signalerna (för kassaflöde och räntabilitet), och stöder en slutsats om förekomsten av väsentlig skada.

(518) Flera parter, Deldo och Interpneu, Giti Group och CRIA, hävdade att unionsindustrin inte led någon skada, särskilt inte när det gäller segmenten inom nivå 1 och nivå 2. Deldo och Interpneu hävdade närmare bestämt att unionsindustrin inte led någon väsentlig skada, och hänvisade till de goda finansiella resultaten i de offentligt tillgängliga årsredovisningarna för 2024 för några av de största grupperna av unionsproducenter. Dessa parter hävdade också att ingen ordentlig skadeanalys kunde göras om man inte kände till fördelningen av försäljningsvolym per nivå.

(519) Kommissionen noterade att de offentligt tillgängliga årsredovisningarna för vissa grupper av unionsproducenter inte enbart avsåg den undersökta produkten eller försäljningen på unionsmarknaden, och att de därför inte motbevisar undersökningsresultaten avseende skada.

(520) När det gäller begäran om skadeanalys med information om försäljningsvolymen per nivå lade kommissionen till denna information i tabell 16 nedan, där en sammanfattning tillhandahålls baserad på de kontrollerade uppgifterna från unionsproducenterna som ingick i urvalet. Analysen av unionsindustrins nedåtgående försäljningsutveckling inom nivå 2 och nivå 3 är en tydlig indikator på konkurrenstrycket från den dumpade importen från Kina.

Tabell 16

Nivåfördelning av unionsindustrins försäljningsvolym (%)

	2021	2022	2023	Undersökningsperiod (2024)
Nivå 1	64	66	71	70
Nivå 2	18	16	15	16
Nivå 3	18	18	14	14
Totalt	100	100	100	100

Källa: Kontrollerade svar på frågeformuläret från unionsproducenterna i urvalet.

(521) Såsom förklaras i skäl 469 ledde undersökningen dessutom till slutsatsen att det är lämpligt att genomföra en undersökning och skadebedömning av hela produktdefinitionen (alla nivåer tillsammans) och komplettera den, där så är möjligt, med en mer detaljerad nivåanalys. Såsom framgår av tabellerna 9, 10, 11 och 15 bekräftade uppgifterna på enskilda nivåer, med en fördelning av försäljningsvolymen enligt tabell 16, den skada som konstaterats på aggregerad nivå. Såsom nämns i skälen 425 och 426 konstaterade kommissionen att det förekom konkurrens mellan olika nivåer. Till följd av detta pressar lågprisimporten från Kina, som främst går till nivå 3, in unionsindustrin i de övre segmenten, men med tanke på pristrycket upplevde även dessa segment en nedgång med avseende på volymer och lönsamhet. Logiken bakom detta pristryck är att ju mer prisskillnaden ökar mellan nivå 3 och de övre segmenten, desto fler köpare skulle byta till de lägre segmenten, även om prisskillnaden mellan olika nivåer i viss utsträckning skulle vara motiverad av de högre kvalitets- och prestandastandarderna i de övre nivåerna. Den dumpade importen från Kina skadar därför inte bara det segment i vilket den direkt konkurrerar, utan den snedvrider inköpsbeteendet på marknaden som helhet och pressar ned efterfrågan och priserna på unionsproducerade däck på varje nivå. Detta stämmer i ännu högre grad när man betänker att produkterna inom nivå 2 eller 3 har liknande prestanda som produkterna inom högre nivåer när det gäller vissa tekniska parametrar. Påståendena om att unionsindustrin inte har lidit någon skada avvisades därför.

(522) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter höll Giti Group med om att unionsindustrin led väsentlig skada till följd av importen från Kina främst inom nivå 3, men hävdade att denna skada var begränsad till nivå 3 (dvs. 14 % av unionsindustrins försäljning) och inte kunde extrapoleras till resten av unionens försäljning, dvs. till nivå 1 och 2, utan en fullständigt segmenterad skadeanalys. Giti Group hänvisade till överprövningsorganets slutsatser i *China – HP-SSST (Japan)* ([179]) utan att lämna ytterligare uppgifter i sina öppna synpunkter. Enligt Giti Group kunde ingen skada konstateras när man tittar på nivå 1 och nivå 2 separat. I detta avseende hävdade Giti Group att lönsamhetsminskningen inom nivå 1 står i strid med utvecklingen av räntabiliteten och investeringarna under samma period, och att den i vilket fall som helst inte kunde bero på importen från Kina (som främst avser nivå 3) mot bakgrund av den begränsade direkta konkurrensen mellan nivå 3 och nivå 1. I stället hävdade Giti Group att lönsamheten för nivå 1 minskade på grund av förlusten av exportvolymer och den därav följande kostnadsökningen per enhet. För nivå 2 ansåg Giti Group att kommissionen inte hade analyserat i vilken utsträckning vinstminskningen kunde ha orsakats av en övergång till försäljning av originalutrustning. Giti Group hävdade dessutom att kommissionen, med tanke på att inget prisunderskridande konstaterades inom nivå 2, genom att extrapolera sina slutsatser om prisunderskridandet från 14 % av försäljningen till den övriga försäljningen, bröt mot sina skyldigheter enligt artikel 3.2 och 3.3 i grundförordningen, dvs. att fastställa priseffekter på grundval av en objektiv undersökning och faktisk bevisning. Till följd av detta hävdade Giti Group att åtgärder (i förekommande fall) endast kunde införas på importen från Kina inom nivå 3.

([179]) Överprövningsorganets rapporter, *China – Measures Imposing Anti-dumping Duties on High Performance Stainless Steel Seamless Tubes ('HP-SSST') from Japan | China – Measures Imposing Anti-dumping Duties on High Performance Stainless Steel Seamless Tubes ('HP-SSST') from the European Union*, WT/DS454/AB/R och TW/DS460/AG/R samt tillägg 1, punkt 5.204, som i sin tur hänvisar till överprövningsorganets rapport, *United States – Anti-Dumping Measures on Certain Hot-Rolled Steel Products from Japan*, WT/DS184/AB/R, punkt 195.

(523) På liknande sätt hävdade Kumho att en segmenterad marknad krävde en segmenterad skadebedömning, och att skadan var begränsad till nivå 3 och inte kunde extrapoleras till hela unionsindustrin, vars försäljning till 86 % låg inom nivåerna 1 och 2. Kumho ansåg att nivåerna 1 och 2 inte visade några tecken på skada, eftersom det i dessa två nivåer inte hade konstaterats något prisunderskridande och unionsindustrin förblev lönsam. Kumho tillade också att den genomsnittliga prisunderskridandemarginalen för nivå 2 och nivå 3 var metodiskt undermålig, eftersom den inte jämförde samma med samma. Slutligen tillade Kumho också att unionsindustrins marknadsandel låg kvar på över 50 % under skadeundersökningsperioden och endast minskade i begränsad utsträckning. Kumho åberopade en domstolsförhandling ([180]) där domstolen under liknande omständigheter ogiltigförklarade en förordning om införande av slutgiltiga antidumpningstullar på grund av att kommissionen hade gjort ett uppenbart fel när den drog slutsatsen att unionsindustrin hade lidit väsentlig skada.

(524) CRIA tillade också att kommissionen måste genomföra en fullständigt segmenterad skade- och orsaksanalys samtidigt som den även undersöker unionsindustrin som helhet. CRIA hävdade att minskningen av marknadsandelen behövde ses mot bakgrund av den ökande förbrukningen i unionen, som till stor del är koncentrerad till nivå 3, medan försäljningen i nivåerna 1 och 2 förblev stabil. CRIA hävdade att även om lönsamheten minskade förblev den positiv, och att den mot bakgrund av de ökade investeringarna inte utgjorde väsentlig skada. Slutligen insisterade CRIA också på behovet av en ytterligare segmenterad analys av nischdäcken på grund av deras bristande utbytbarhet, och hänvisade till de uppgifter som lämnats av Shandong Linglong, en exporterande producent som ingick i den parallella pågående subventionsundersökning ([181]) som låg till grund för utförandet av denna analys.

(525) Mot bakgrund av produktens utbytbarhet samt konkurrensförhållandet mellan nivåerna och de olika produkttyperna (inklusive nischdäck), såsom diskuteras i avsnitt 4.3, ansåg kommissionen att villkoren för en fullständigt segmenterad skade- och orsaksanalys inte var uppfyllda. När det gäller den påstådda bristen på väsentlig skada i nivåerna 1 och 2 påminde kommissionen om att analysen av prisunderskridandet och de andra skadeindikatorerna inte bör göras separat, och att faktorer såsom förhindrandet av prishöjningar och utvecklingen av lönsamheten för nivåerna 1 och 2 tydligt pekar på väsentlig skada i samband med en ökad import från Kina som direkt eller indirekt påverkar alla nivåer (konkurrens mellan nivåerna). Dessutom kunde Giti Groups argument om att jämföra utvecklingen av räntabiliteten och investeringarna med unionsindustrins resultat inom nivå 1 inte godtas, eftersom detta tillvägagångssätt skulle förlita sig på information rörande olika datauppsättningar (alla nivåer jämfört med enbart nivå 1). Påståendet att försämringen av resultatet inom nivå 1 var kopplad till ett försämrat exportresultat måste också avvisas. Exportvolymen minskade visserligen, men kommissionen noterade att exportpriserna ökade betydligt under skadeundersökningsperioden (+39 %, såsom framgår av tabell 18). Denna ökning var mycket större än den som observerades på unionsmarknaden under samma period (+15 %, såsom visas i tabell 8). Kommissionen drog därför slutsatsen att den minskade exportvolymen till stor del kompenserades av en höjning av priserna och att den inte hade något samband med utvecklingen av resultaten inom nivå 1. I vilket fall som helst gäller exportresultatet alla nivåer, medan Giti Group endast hänvisade till resultaten inom nivå 1. Det spekulativa påståendet om en övergång till försäljning av originalutrustning avvisades i avsaknad av stödjande bevisning.

(526) Likaså tog dessa parters argument, dvs. att den skada som unionsindustrin lidit inom nivå 3 inte kunde extrapoleras till återstoden av dess försäljning på grund av bristen på prisunderskridande inom nivåerna 2 och 1, inte hänsyn till att prishöjningar förhindrades inom alla nivåer. I artikel 3.3 i grundförordningen erkänns förhindrande av prishöjningar i lika hög grad som en giltig indikation på den dumpade exportens inverkan på priserna, vilken noterades inom alla nivåer, såsom framgår av avsnitten 4.6.3.1 och skäl 521 ovan. Som svar på påståendet om den aggregerade prisunderskridandemarginalens giltighet noterade kommissionen att den fortfarande säkerställde produktöverensstämmelsen och tillhandahölls som en ytterligare indikation och inte som en ersättning för prisjämförelsen på varje enskild nivå. När det gäller lönsamhetsnivån och marknadsandelen noterade kommissionen att för dessa indikatorer måste man titta på deras utveckling i stället för deras absoluta nivå om man vill få en indikation på det ekonomiska resultatet. Utvecklingen visade på en tydlig försämring (med avseende på

([180]) Domstolens dom av den 4 februari 2021, eurocylinder systems, C-324/19, ECLI:EU:C:2021:94, punkterna 49 och 50.

([181]) Tillkännagivande om inledande av ett antisubventionsförfarande beträffande import av nya däck av gummi, av sådana slag som används på personbilar, bussar eller lastbilar med ett belastningsindex av högst 121 med ursprung i Folkrepubliken Kina (EUT C, C/2025/5924, 6.11.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2025/5924/oj).

lönsamheten för alla nivåer) och ansågs därmed kunna påvisa skada. Under alla omständigheter ansåg kommissionen att den genomsnittliga lönsamhet på 8 % som uppnåtts under undersökningsperioden inte var tillräcklig för en kapitalintensiv industri som däck och låg under det fastställda vinstmålet. När det gäller marknadsandelen, såsom anges i tabell 6 ovan, är en förlust på 10 procentenheter ytterligare ett tecken på väsentlig skada. CRIA:s påstående att ökningen av förbrukningen i unionen var begränsad till nivå 3 var dessutom inte underbyggt och bekräftades i vilket fall som helst inte av undersökningen, som visade att unionsindustrin kunde öka (om än i begränsad utsträckning) sin försäljningsvolym inom de högre nivåerna (se tabell 16 ovan). Påståendena från Giti Group, Kumho och CRIA avvisades därför.

(527) Mot denna bakgrund drog kommissionen slutsatsen att unionsindustrin lidit väsentlig skada i den mening som avses i artikel 3.5 i grundförordningen.

5. **ORSAKSSAMBAND**

(528) I enlighet med artikel 3.6 i grundförordningen undersökte kommissionen huruvida den dumpade importen från det berörda landet vållat unionsindustrin väsentlig skada. I enlighet med artikel 3.7 i grundförordningen undersökte kommissionen även huruvida andra kända faktorer samtidigt kunde ha vållat unionsindustrin skada. Kommissionen säkerställde att all eventuell skada som vållats på grund av andra faktorer än den dumpade importen från det berörda landet inte tillskrevs den dumpade importen. Det rörde sig om följande faktorer: unionsindustrins exportresultat, import till unionen från andra tredjeländer, unionsindustrins höga nivåer av egenimport från Kina och de ökade produktionskostnaderna.

5.1 **Verkningar av den dumpade importen**

(529) Såsom förklaras i avsnitt 4.6.2 visade analysen av skadeindikatorer att unionsindustrin på en växande unionsmarknad tappade försäljning och förlorade marknadsandelar och produktionsvolymer, medan importen från Kina till unionen ökade med över 35 miljoner enheter under samma period. Följaktligen lyckades de kinesiska exporterande producenterna öka sin marknadsandel från 18 % till 28 %, främst på bekostnad av unionsindustrin, vars marknadsandel minskade från 60 % till 53 %.

(530) Priserna på den dumpade importen från Kina underskred unionsindustrins priser betydligt under undersökningsperioden. Såsom framgår av skäl 445 uppgick den genomsnittliga prisunderskridandemarginalen (med en jämförelse som säkerställde överensstämmelsen på de olika nivåerna för vilken information begärdes på försäljningstransaktionsnivå) till 19 %. I nivå 3 var det genomsnittliga prisunderskridandet ännu högre och uppgick till 34,7 %. Såsom redan förklarats i skäl 461 hindrades unionsindustrin kontinuerligt och i allt större utsträckning från att höja sina priser. Under skadeundersökningsperioden låg de genomsnittliga priserna på importen från Kina till unionen konstant under unionsindustrins priser, inte bara på den övergripande produktnivån utan även på nivåerna 3 och 2 var för sig. Genom att konsekvent vara billigare än unionsindustrins försäljningspriser förhindrade importen från Kina kontinuerligt prishöjningar, och hindrade därmed unionsindustrin från att höja sina priser i linje med de ökade produktionskostnaderna. Till följd av detta visade unionsindustrins totala lönsamhet för hela produktdefinitionen på en tydligt nedåtgående utveckling, vilket bekräftas av en analys på de enskilda nivåerna (tabellerna 14 och 15).

(531) Sammanfattningsvis visade analysen av skadeindikatorerna tydligt att unionsindustrins ekonomiska situation hade försämrats, och att detta sammanföll med den betydande ökningen av volymen av import från Kina till mycket låga priser. De kinesiska exporterande producenternas priser underskred unionsindustrins priser och har förhindrat unionsindustrins prishöjningar, så att man därigenom har vunnit marknadsandelar.

(532) CRIA, Deldo, Giti Group och Interpneu hävdade att även om unionsindustrin drabbades av skada kan detta inte tillskrivas importen från Kina, eftersom importen nästan uteslutande koncentrerades till nivå 3 vilken spelar en marginell roll för resultaten för unionsindustrin, som har flyttat sin inriktning till högre och mer lönsamma nivåer. CRIA och Giti Group uppmanade därför kommissionen att genomföra en analys av orsakssambandet per nivå.

(533) Som svar på dessa påståenden konstaterade kommissionen, såsom redan förklarats i skälen 425 och 426, att dumpade däck från lägre nivåer utövar ett pristryck nedåt på däck från de högre nivåerna och därmed undergräver lönsamheten. Påståendet att nivå 3 endast spelar en marginell roll bortser dessutom från däcktillverkningens integrerade karaktär. Däck avsedda för olika nivåer tillverkas vanligtvis med samma utrustning, vilket innebär att en minskning av produktionsvolymen på en nivå samtidigt påverkar de andra nivåerna, eftersom denna minskning oundvikligen påverkar kapacitetsutnyttjandet, kostnadsabsorptionen och den totala effektiviteten på samtliga nivåer. Detta ömsesidiga beroende innebär att pristryck inom ett segment inte kan isoleras utan konsekvenser för industrin som helhet. Följaktligen genomfördes skadebedömningen på hela produktdefinitionen, med ytterligare analys av vissa skadeindikatorer på varje enskild nivå. Denna analys bekräftade även den skada som lidits inom de högre nivåerna (nivå 2 och nivå 1).

(534) Såsom förklaras i skälen 425 och 426 ansåg kommissionen dessutom att det förekom konkurrens mellan olika nivåer, vilket innebar att däck från olika nivåer konkurrerade med varandra och att den dumpade importen från Kina i nivå 3 följaktligen utövade ett pristryck nedåt, inte bara inom nivå 3 utan även på högre nivåer. En separat analys av orsakssambandet på varje enskild nivå var därför inte motiverad. Dessa påståenden avvisades därför.

(535) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter hävdade CRIA, Giti Group, Kumho och Shandong Yongsheng att det på grund av den begränsade utbytbarheten och konkurrensöverlappningen mellan nivå 1 och nivå 3 inte fanns något orsakssamband mellan importen från Kina, som huvudsakligen påverkade nivå 3, och den skada som lidits av unionsindustrin, som koncentrerade sin ekonomiska verksamhet till nivåerna 1 och 2. I detta avseende betonade CRIA att den marginella överlappningen med nivå 3 var helt otillräcklig för att den skulle utöva ett konkurrenstryck på nivå 2, och än mindre på nivå 1. Giti Group tillade också att eftersom prisanalysen inte uppfyllde kraven i artiklarna 3.2 och 3.3 i grundförordningen, dvs. att den skulle fastställas på grundval av en objektiv undersökning och faktisk bevisning såsom förklaras i skäl 522 ovan, undergrävdes även hela analysen av orsakssambandet. Shandong Yongsheng hävdade också att det faktum att unionsindustrin fortfarande kunde höja sina priser och förblev lönsam också visade på dess hälsosamma status, och att priseffekten av importen från Kina därför uppenbart överskattades.

(536) Påståendena rörande aspekter av utbytbarhet, konkurrens mellan olika nivåer och prisanalys har redan motbevisats i detalj av kommissionen i avsnitten 4.3 och 4.7 ovan, och de argument som ifrågasätter orsakssambandet mellan den dumpade importen från Kina och den skada som unionsindustrin lidit på grund av denna avvisades därför. Kommissionen vidhöll därför slutsatsen om orsakssambandet mellan den dumpade importen från Kina och den skada som unionsindustrin lidit.

5.2 **Verkningar av andra faktorer**

5.2.1 *Import från tredjeländer*

(537) Importvolymen från övriga tredjeländer utvecklades på följande sätt under skadeundersökningsperioden:

Tabell 17

Import från andra tredjeländer (däck, enheter)

Land		2021	2022	2023	Undersökningsperiod (2024)
Sydkorea	Volym (enheter)	13 763 494	16 571 153	14 635 104	19 365 770
	Index	*100*	*120*	*106*	*141*
	Marknadsandel (%)	4	5	5	6
	Genomsnittligt pris	45,9	53,5	55,7	57,0
	Index	*100*	*117*	*121*	*124*

Land		2021	2022	2023	Undersökningsperiod (2024)
Turkiet	Volym (enheter)	11 677 022	12 866 097	11 644 406	11 475 348
	Index	*100*	*110*	*100*	*98*
	Marknadsandel (%)	4	4	4	3
	Genomsnittligt pris	40,74	47,05	53,84	52,13
	Index	*100*	*116*	*132*	*128*
Serbien	Volym (enheter)	8 129 672	8 656 664	8 295 019	9 956 224
	Index	*100*	*106*	*102*	*122*
	Marknadsandel (%)	3	3	3	3
	Genomsnittligt pris	32,10	40,06	43,31	42,66
	Index	*100*	*125*	*135*	*133*
Övriga världen utom Kina	Kvantitet (enheter)	34 865 261	31 413 055	21 839 531	23 506 414
	Index	*100*	*90*	*63*	*67*
	Marknadsandel (%)	11	10	7	7
	Genomsnittligt pris	47,62	54,52	62,12	61,46
	Index	*100*	*115*	*130*	*129*
Totalt för alla tredjeländer utom Kina	Kvantitet (enheter)	68 435 449	69 506 969	56 414 060	64 303 756
	Index	*100*	*102*	*82*	*94*
	Marknadsandel (%)	22	22	18	19
	Genomsnittligt pris	44,25	51,09	55,98	55,54
	Index	*100*	*115*	*127*	*126*

Källa: Eurostat.

(538) Under skadeundersökningsperioden överskred importvolymen från Kina med stor marginal volymen från något annat exportland. Från och med 2023 var importen enbart från Kina faktiskt högre än importen från alla övriga länder tillsammans.

(539) Den totala importvolymen från alla övriga länder utom Kina minskade med omkring 4 miljoner enheter under skadeundersökningsperioden, och dess marknadsandel minskade från 22 % till 19 % under skadeundersökningsperioden. Kommissionen har inga uppgifter om nivåfördelningen för andra tredjeländers import till unionen, men i vilket fall som helst låg den genomsnittliga prisnivån för importen från tredjeländer långt över unionsindustrins genomsnittliga priser på nivå 3 och nivå 2 under hela skadeundersökningsperioden. I motsats till den kinesiska prisutvecklingen låg prisökningen på exporten från tredjeländer i stort sett i linje med unionsindustrins kostnadsökningar, och det är därför osannolikt att denna skulle utöva ett nedåtgående pristryck på unionsindustrins priser.

(540) På grundval av ovanstående uppgifter drog kommissionen slutsatsen att importen från andra tredjeländer än Kina inte vållade unionsindustrin någon skada, varken i fråga om volym eller priser.

5.3 Unionsindustrins exportresultat

(541) Exportvolymen och det genomsnittliga exportpriset för unionsproducenterna utvecklades på följande sätt under skadeundersökningsperioden:

Tabell 18

Unionsproducenternas exportresultat (däck, enheter)

	2021	2022	2023	Undersökningsperiod (2024)
Exportvolym (enheter)	84 931 094	83 323 695	77 955 961	74 399 154
Index	*100*	*98*	*92*	*88*
Genomsnittligt pris (euro/enhet)	56,9	69,2	75,4	78,8
Index	*100*	*122*	*133*	*139*

Källa: Eurostat och kontrollerat svar på frågeformuläret från de unionsproducenter som ingick i urvalet.

(542) Enligt Eurostat minskade exportvolymerna under skadeundersökningsperioden med 12 %, dvs. med omkring 10 miljoner enheter. Denna minskning bör ses mot bakgrund av den totala minskningen av unionsindustrins tillverkning, som var dubbelt så stor, dvs. 20 miljoner däck. Det genomsnittliga exportpriset ökade dock stadigt i linje med utvecklingen av produktionskostnaden, och proportionellt sett mer än unionsindustrins försäljningspris i unionen. Mot bakgrund av denna prisutveckling drog kommissionen slutsatsen att exportverksamheten inte kunde försvaga orsakssambandet mellan den dumpade importen och den konstaterade skadan.

5.4 Ökad produktionskostnad

(543) CRIA, Deldo, Giti Group, Guangzhou Jiachi Tire Co Ltd (*Jiachi*) och Interpneu hävdade att den eventuella försämringen av unionsindustrins ekonomiska situation berodde på den allmänna ökningen av produktionskostnaden i unionen, särskilt energi- och arbetskraftskostnaderna samt vissa råvarupriser, såsom syntetiskt gummi och kimrök, för vilka unionsproducenterna var tvungna att hitta alternativ till ryska leverantörer.

(544) Såsom redan nämnts i avsnitt 4.6.3.1 och tabell 11 ökade produktionskostnaden per enhet under skadeundersökningsperioden. Framför allt visade undersökningen också att unionsindustrin, på grund av det aggressiva förhindrandet av prishöjningar som den dumpade lågprisimporten från Kina innebar, inte kunde höja sina försäljningspriser i linje med denna kostnadsutveckling. I detta avseende är det också mycket talande att prisökningstakten för importen från Kina, såsom framgår av tabell 4 och förklaras i skäl 443, fortsatt var lägre än prisökningstakten för alla andra tredjeländer, både var för sig och sammantaget (tabell 17). Detta aggressiva

prisbeteende var den främsta orsaken till unionsindustrins oförmåga att anpassa sina priser till kostnadsökningarna, vilket i sin tur har lett till en minskad lönsamhet. Kostnadsökningarna, såsom nämns i skäl 489, berodde delvis på de högre fasta kostnader, såsom avskrivningar och allmänna omkostnader per enhet, som följer av den minskade produktionen. Till stor del var denna minskade produktionsvolym i sin tur en konsekvens av förekomsten av den dumpade importen. Under normala marknadsförhållanden kan de ekonomiska aktörerna vanligtvis föra över sina kostnadsökningar utan att tvingas bära hela effekten av de högre fasta kostnaderna, särskilt avseende de kostnadselement som inte är industrispecifika (energi och arbetskraft) och som även påverkar andra industrier/sektorer.

(545) På grundval av ovanstående drog kommissionen därför slutsatsen att även om de ökade produktionskostnaderna kan ha bidragit till unionsindustrins ekonomiska svårigheter, försvagade den inte orsakssambandet mellan den dumpade importen från Kina och den skada som lidits.

(546) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter upprepade CRIA, Kumho och Shandong Yongsheng sitt påstående att ökade energikostnader och inflation var de främsta orsakerna till skadan. I detta avseende hävdade Kumho att kommissionen i sin kostnadsanalys inte tog upp effekterna av energikrisen och den europeiska energi- och hållbarhetspolitiken. Enligt Kumho kunde kommissionen inte heller styrka sina slutsatser att unionsindustrin inte kunde föra över kostnadsökningarna på sina kunder på grund av prisbeteendet hos importen från Kina. Med tanke på att lönsamhetsminskningen låg i linje med kostnadsökningen drog Kumho i stället slutsatsen att den skada som avspeglades i lönsamhetsminskningen berodde på kostnadsökningarna. Shandong Yongsheng hävdade också att det måste erkännas att ökade produktionskostnader skadade unionsindustrin.

(547) Kommissionen ansåg att dessa argument antingen var ogrundade eller inte faktamässigt bestred analysen och slutsatserna i skälen 544 och 545 ovan. I synnerhet har kommissionen redan bekräftat att den har analyserat effekterna av ökningarna av produktionskostnaderna, vilka även omfattade de ökade energikostnaderna. Att den minskade lönsamheten sammanföll med en kostnadsökning innebär inte i sig att den berodde på denna kostnadsökning, eller att en eller flera kostnadsökningar är den enda orsaken till skadan. Denna analys är endast av betydelse om den övervägs tillsammans med prisutvecklingen, som tydligt visar att nivån på ökningarna av försäljningspriserna under samma period och på alla nivåer konsekvent låg under nivån på kostnadsökningarna, vilket rent faktiskt utgör själva definitionen av förhindrande av prishöjningar. I detta avseende noterade kommissionen att unionsindustrins ökade försäljningspris var ännu blygsammare mot bakgrund av det inflationstryck som CRIA hänvisade till, något som ytterligare stärkte argumentet att unionsindustrin inte var verksam under normala marknadsförhållanden utan i stället förhindrades att höja sina priser. Prisutvecklingen på exportmarknaderna, som redovisas i tabell 18, stöder också detta resonemang. På grundval av detta avvisades deras påståenden.

5.5 Självförvållad skada: investeringar och egenimport från Kina

(548) Flera parter hävdade att den eventuella skada som unionsindustrin lidit beror på dess egna affärsbeslut, särskilt de höga investeringskostnaderna och unionsindustrins höga volym av egenimport från Kina.

(549) CRIA, Deldo, Giti Group och Interpneu hävdade att unionsindustrins eventuella minskade vinst berodde på de höga investeringskostnaderna för att förbättra produktionen och automatisera olika anläggningar med inriktning på produkter inom nivå 1. Berörda parter hänvisade till olika nyhetsartiklar och tillkännagivanden från större unionsproducenter om deras genomförda eller planerade investeringsverksamhet.

(550) Deldo och Interpneu hävdade också att unionsindustrin bidrog till sin egen skada genom att öka importen av den berörda produkten från Kina under skadeundersökningsperioden med hänvisning till bilaga 10 i klagomålet, vilket tyder på en ökning med 237 % under skadeundersökningsperioden.

(551) Såsom redan förklarats i avsnitt 4.6.3.4 ovan är den höga investeringsnivån enligt kommissionens uppfattning mer en konsekvens av, snarare än en orsak till, skadan. Som de berörda parterna med rätta påpekade var dessa investeringar nödvändiga för att anpassa sig till en förändrad marknadssituation, nämligen de ökande volymerna av dumpad import från Kina. Unionsindustrin hade inget annat alternativ än att öka investeringarna i syfte att förbättra produktionseffektiviteten och anpassa produktportföljen och anläggningarna till ett högre segment, vilket dock redan påverkades negativt av den orättvisa importen från Kina. Dessutom konstaterades att dessa påståenden var spekulativa och ogrundade. De berörda parterna har inte visat att någon investering gjorts som inte är ekonomiskt motiverad. Påståendet avvisades därför.

(552) När det gäller påståendet om unionsindustrins ökade import av den berörda produkten från Kina ansåg kommissionen att ökningstakten inte kunde ha haft någon betydande inverkan med tanke på den totala låga volymen (under 1 % av den totala volymen import från Kina till unionen under undersökningsperioden). Kommissionen drog därför slutsatsen att det inte fanns något i ärendehandlingarna som tydde på att unionsindustrins importvolym och/eller utveckling rörande importen från Kina skulle vålla unionsindustrin någon skada, än mindre bryta det orsakssamband som fastställts mellan den dumpade importen från Kina och den skada som unionsindustrin lidit.

(553) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter upprepade CRIA påståendet om att stora investeringar var den främsta orsaken till den minskade lönsamheten. Enligt CRIA kunde dessa investeringar, mot bakgrund av tidpunkten för dessa investeringar (den största betydande ökningen av investeringarna ägde rum redan under 2022, när lönsamheten fortfarande uppgick till 12,8 %) inte tolkas som en reaktiv åtgärd mot importen från Kina. CRIA tillade att investeringarna i stället berodde på de stränga miljökraven i unionen. Shandong Yongsheng instämde i att de alltför stora investeringarna måste utgöra förklaringen till den minskade lönsamheten inom nivå 1 via den ökade avskrivningskostnaden snarare än nivå 3-importen från Kina. Kumho och CRIA hävdade båda att skadan orsakades av stora investeringar, vilka berodde på unionsindustrins strategiska affärsbeslut att prioritera de högre vinstsegmenten (t.ex. nivåerna 1 och 2), och både företaget och intresseorganisationen ifrågasatte därför kommissionens bedömning att inriktningen på de högre nivåerna var en följd av importen från Kina och hävdade att den i stället var ett avsiktligt och ekonomiskt välmotiverat kommersiellt beslut. Denna åsikt delades också av koalitionen av importörer.

(554) CRIA hävdade också att kommissionen hade underlåtit att bedöma dess tidigare uppfattning, dvs. att skadan i själva verket berodde på den dåliga kvaliteten på unionsindustrins nivå 3-däck. Som stöd för detta tillhandahöll CRIA en förteckning över testresultat som visade att ett antal unionsvarumärken inte klarade olika säkerhetstester.

(555) När det gäller påståendena om investeringar förklarade kommissionen redan i skälen 505 och 516 ovan att dessa gjordes i samband med nedläggningar av anläggningar och nödvändiga omorganisationer samt omställningar av produktionen, och att ingenting i tidsplanen eller ökningstakten för dessa står i strid med detta fastställande, som i motsats till vad CRIA påstår i alla händelser nådde de högsta nivåerna under undersökningsperioden. Undersökningen visade dessutom att investeringarna på miljöområdet, tvärtemot vad CRIA påstod, uppgick till mindre än 6 % under hela skadeundersökningsperioden hos de unionsproducenter som ingick i urvalet och för vilka sådana uppgifter fanns tillgängliga. När det gäller påståendena om att unionsindustrin frivilligt drog sig ur nivå 3 noterade kommissionen att dessa påståenden, förutom att vara ogrundade, förefaller förneka det främsta underliggande skälet till denna förändring, dvs. de ohållbara marknadsvillkor som skapats av den dumpade importen från Kina. Detta trots att samma parter i samma inlagor medgav att importen från Kina inom nivå 3 vållade unionsindustrin skada.

(556) När det gäller påståendet om den dåliga kvaliteten på unionsindustrins nivå 3-däck omfattar de underkända resultaten av de provningar som lades fram av CRIA i lika hög grad nivå 3- och nivå 2-märken, vilket ytterligare bekräftar två mycket viktiga fastställanden: för det första att kvalitetsaspekterna (som avspeglas i provningsresultaten) överlappar däcken inom nivå 3 och nivå 2, och för det andra att både nivå 3- och nivå 2-däck därmed utmanas av högpresterande kinesiska alternativ. Påståendena från CRIA, Kumho och Shandong Yongsheng avvisades därför.

5.6 **Slutsats om orsakssamband**

(557) Ett verkligt och betydande orsakssamband har fastställts mellan den skada som unionsindustrin lidit och den kraftiga ökningen av dumpad import från Kina.

(558) Det kombinerade volym- och pristryck som unionsindustrin utsatts för genom den ökande volymen av lågprisimport från Kina under skadeundersökningsperioden gjorde det inte möjligt för unionsindustrin att dra nytta av den ökade förbrukningen i unionen. Till följd av detta vann de kinesiska exporterande producenterna marknadsandelar på unionsindustrins bekostnad. På grund av förhindrandet av prishöjningar kunde unionsindustrin inte heller höja sina priser i linje med ökningen av produktionskostnaderna.

(559) Bedömningen av prisunderskridandet på varje enskild nivå bekräftade också ovanstående analys. Det genomsnittliga priset på importen från Kina förblev lägre än unionsindustrins genomsnittliga försäljningspris inom alla nivåer, även inom nivå 3, vilket bekräftar det nedåtgående trycket på unionsindustrin.

(560) Kommissionen särskilde och avgränsade verkningarna av alla kända faktorer av betydelse för unionsindustrins situation från den dumpade importens skadevållande verkningar. Inverkan av övriga identifierade faktorer, dvs. import från andra tredjeländer, unionsindustrins exportresultat, utveckling av produktionskostnader och investeringar samt egenimport, på unionsindustrins negativa utveckling, såsom produktionsbortfall, lägre försäljningsvolym, förlorade marknadsandelar och minskad lönsamhet, konstaterades vara försumbar eller obefintlig.

(561) På grundval av ovanstående drog kommissionen slutsatsen att den dumpade importen från Kina vållade unionsindustrin väsentlig skada och att de andra faktorerna, var för sig eller tillsammans, inte mildrade orsakssambandet mellan den dumpade importen och den väsentliga skadan.

6. ÅTGÄRDERNAS NIVÅ

(562) I syfte att fastställa åtgärdernas nivå undersökte kommissionen om en tull som är lägre än dumpningsmarginalen skulle vara tillräcklig för att undanröja den skada som unionsindustrin vållats genom den dumpade importen.

6.1 Skademarginal

(563) Skadan skulle undanröjas om unionsindustrin kunde uppnå ett vinstmål genom att sälja till ett sådant målpris som avses i artikel 7.2c och 7.2d i grundförordningen.

(564) I enlighet med artikel 7.2c i grundförordningen beaktade kommissionen följande faktorer för att fastställa vinstmålet: lönsamhetsnivån före ökningen av importen från det berörda landet, den lönsamhetsnivå som krävs för att täcka de totala kostnaderna och investeringarna samt FoU och innovation, och den lönsamhetsnivå som kan förväntas under normala konkurrensförhållanden. Denna vinstmarginal bör inte vara lägre än 6 %.

(565) Som ett första steg fastställde kommissionen en grundläggande vinst som skulle täcka samtliga kostnader under normala konkurrensförhållanden. I avsaknad av andra tillgängliga uppgifter fastställde kommissionen vinstmålet till unionsindustrins vinstmarginal för försäljning av den likadana produkten på unionsmarknaden under 2021, det första året av undersökningsperioden. Även om import från Kina redan förekom på unionsmarknaden under detta år var dess marknadsandel (18 %) den lägsta under skadeundersökningsperioden, och dess genomsnittliga försäljningspris (27 euro/däck) låg i ett liknande intervall som unionsindustrins (i nivå 3-segmentet, 29 euro/däck). Under det året fastställdes vinstmarginalen till i genomsnitt 14,8 %, och till 15,1 %, 17,6 % och 9,4 % för nivå 1, 2 respektive 3.

(566) Giti Group hävdade att 2021 inte var ett lämpligt år för vinstmålet mot bakgrund av de artificiellt höga vinstnivåer som uppnåddes på grund av nedstängningarna i Kina och störningarna i sjöfartshandeln. Som stöd för sitt påstående hänvisade Giti Group till olika antidumpningsundersökningar där kommissionen avvisade användningen av 2021 års vinstnivåer på grundval av dessa överväganden, såsom kryssfaner (plywood) av barrträ och stearinljus ([182]).

([182]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2025/2219 av den 3 november 2025 om införande av provisoriska antidumpningstullar på import av kryssfaner (plywood) av barrträ med ursprung i Förbundsrepubliken Brasilien (EUT L, 2025/2219, 4.11.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/2219/oj), skäl 194, och kommissionens genomförandeförordning (EU) 2025/1732 av den 13 augusti 2025 om införande av en preliminär antidumpningstull på import av stearinljus, paraffinljus, vaxljus o.d. med ursprung i Folkrepubliken Kina (EUT L, 2025/1732, 14.8.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/1732/oj), skäl 321.

(567) Kommissionen påminde om att valet av lämpligt vinstmål var ett resultat av en analys från fall till fall och att det var beroende av branschspecifika parametrar. Med andra ord utesluter de slutsatser som dragits om lämpliga år för vinstmålet i en undersökning inte ett visst år som det lämpligaste valet i en annan. Framför allt tillhandahöll inte parten, bortsett från ett allmänt uttalande och en hänvisning till andra ärenden, någon bevisning eller konkret statistik rörande marknadssituationen i unionen med avseende på den undersökta produkten för att styrka sitt påstående om att 2021 inte var ett lämpligt år för fastställandet av vinstmålet. När det gäller importen av den berörda produkten från Kina finns det inga tecken på vare sig en minskning eller ökning av volymen eller prisnivån under 2021 jämfört med åren före skadeundersökningsperioden, dvs. 2019 eller 2020, som skulle tyda på förekomsten av exceptionella marknadsvillkor till förmån för unionsindustrin under 2021. De kinesiska importvolymerna låg på omkring 57 miljoner däck under 2019 (samma volym som 2021) och 55 miljoner under 2020. Prisnivån var 24,9 euro/däck och 23,8 euro/däck under 2019 respektive 2020. Detta påstående avvisades därför.

(568) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter hävdade Hankook och Kumho att år 2021 inte avspeglade normala marknadsvillkor och att det vinstmål som användes för nivå 2 var orimligt högt. När det gäller år 2021 hävdade dessa parter att det var ett återställningsår med en kraftig återhämtning efter nedstängningarna och rörlighetsrestriktionerna på grund av covid-19-pandemin. Dessa parter tillade också att kommissionen själv i översynen vid giltighetstidens utgång av antidumpningsåtgärderna för importen av vissa däck, andra än massivdäck, som används för bussar och lastbilar ([183]) (*ärendet med buss- och lastbilsdäck*) konstaterade att unionsindustrins lönsamhet undantagsvis förbättrades under 2021. Dessa parter hävdade vidare att vinsten under 2021 kan ha varit överdriven, eftersom det året påverkades av en brist på halvledare som hade en negativ inverkan på försäljningen av originalutrustning, och detta kan i sin tur ha ökat andelen ersättningsförsäljning som i genomsnitt är mer lönsam. För att påvisa 2021 års exceptionella karaktär hänvisade dessa parter till Eurostats motsvarande Nace-klassificering ([184]), som rapporterade mycket mer blygsamma vinstmarginaler på mellan 8 % och 10 %. När det gäller nivån på det vinstmål som kommissionen använde hävdade dessa parter att kommissionen inte hade förklarat varför vinstnivån inom nivå 2 var högre än inom nivå 1, och att vinstmarginalen för nivå 2 i vilket fall som helst var orimligt hög mot bakgrund av de EBIT-marginaler som rapporterats i de offentligt tillgängliga räkenskaperna för Michelin och Pirelli, två ledande unionsproducenter av däck. Slutligen föreslog dessa parter att kommissionen, i avsaknad av ett prisunderskridande inom nivå 2 under undersökningsperioden, skulle använda den vinst som unionsindustrin uppnådde under den perioden, dvs. 13 %, som vinstmål för nivå 2.

(569) När det gäller år 2021 ansåg kommissionen att påståendet att detta år hade genererat en exceptionell eller extraordinär lönsamhet för unionsindustrin inte var underbyggt. Det är riktigt att år 2021 innebar en återhämtning från de rekordnedgångar som skedde under nedstängningarna och restriktionerna på grund av covid-19, men dessa parter lade inte fram några bevis som visade att detta år, bortsett från normaliseringen, faktiskt hade lett till ett exceptionellt överskott. I motsats till dessa parters uttalanden konstaterades det inte heller i ärendet med buss- och lastbilsdäck att år 2021 kännetecknades av några exceptionellt eller orimligt höga vinster, utan snarare av att vinsterna återhämtade sig från 2019 och var de högsta under skadeundersökningsperioden (2019–2023). Den angivna statistiken på grundval av Nace-sektorn ansågs inte utgöra en bättre uppskattning av ett vinstmål för just denna industri, eftersom den avsåg en mycket bredare sektor som även omfattade regummeringsföretag, som måste erkännas arbetar med betydligt lägre vinstmarginaler. Dessutom visade inte samma statistik på Nace-nivå på någon lönsamhetsminskning under 2020, vilket därmed motsäger dessa parters egna argument. Kommissionen ansåg också att påståendet om situationen på halvledarmarknaden och dess potentiella inverkan på däck var spekulativt och inte styrktes av bevisningen med avseende på de slutsatser som dragits. Under alla omständigheter innebar en brist på halvledare inte automatiskt att unionsindustrins vinster ökade. Det ska erkännas att samma brist kan ha orsakat betydande förluster/förseningar i originalutrustningskontrakten och därmed påverkat unionsindustrins övergripande resultat negativt. Med andra ord fanns det inget i ärendehandlingarna som tydde på att denna händelse hade en positiv inverkan på unionsindustrins genomsnittliga lönsamhet. När det gäller påståendena om vinstmålets nivå, och då i synnerhet inom nivå 2, noterade kommissionen att detta grundades på verifierade uppgifter från de unionsproducenter som ingick i urvalet och därför inte stod i strid med de aggregerade vinstresultat som offentliggjordes i vissa unionsproducenters årsredovisningar, vilka förmodligen omfattade en betydligt bredare produktdefinition och regional distribution. För fullständighetens skull noterade kommissionen dessutom att 2021 års vinst i de finansiella resultat som dessa parter hänvisade till presenterades i ordalag såsom ”återgång till det normala” när det gäller Pirelli och ”tillbaka i linje med 2019” av Michelin, vilket ytterligare står i strid med påståendet att 2021 var ett extraordinärt år för denna industri. När det gäller det faktum att vinstnivån inom nivå 2 var högre än vinstnivån inom nivå 1 noterade kommissionen för det första, såsom parterna själva

([183]) Genomförandeförordning (EU) 2025/58 skälen 357 och 358.
([184]) Tillverkning av däck och slangar, regummering.

medgav, att detta kunde ha flera giltiga ekonomiska orsaker (inklusive produktmixen och försäljningen av originalutrustning jämfört med ersättningsförsäljningen), och för det andra att detta inte hade någon betydelse för undersökningen, eftersom vinstnivån inom nivå 1 inte ens användes vid skadeberäkningarna på grund av frånvaron av importvaror på denna nivå bland de exporterande producenterna i urvalet. Påståendet att vinstmarginalen inom nivå 2 var för hög var inte underbyggt. På grundval av ovanstående avvisades dessa påståenden om vinstmålet.

(570) En av de unionsproducenter som ingick i urvalet visade att dess investeringsnivå, FoU och innovation under skadeundersökningsperioden skulle ha varit högre under normala konkurrensförhållanden. Kommissionen kontrollerade dessa uppgifter och konstaterade att påståendet var välgrundat. För att återspegla detta i vinstmålet beräknade kommissionen skillnaden mellan utgifter för investeringar, FoU och innovation under normala konkurrensvillkor, enligt uppgifter från unionsindustrin som kontrollerats av kommissionen, och de utgifter för investeringar, FoU och innovation som faktiskt hade uppstått under skadeundersökningsperioden. På grundval av detta ökades vinstmarginalen med [1 %–2 %] för den producenten.

(571) Det vinstmål som fastställdes i denna undersökning och i enlighet med artikel 7.2c i grundförordningen varierade således mellan 9,4 % och [18,6 %–19,6 %].

(572) På grundval av detta beräknade kommissionen ett icke-skadevållande pris för den likadana produkten för unionsindustrin genom att lägga till de ovannämnda nivåspecifika vinstmarginalerna på produktionskostnaden ([185]) för unionsproducenterna i urvalet under undersökningsperioden.

(573) I enlighet med artikel 7.2d i grundförordningen bedömde kommissionen, som ett sista steg, de framtida kostnader för unionsindustrin som följer av de multilaterala miljöavtal och tillhörande protokoll som unionen är part i, samt av de ILO-konventioner som förtecknas i bilaga Ia, under den period då åtgärden tillämpas i enlighet med artikel 11.2. En av de unionsproducenter som ingick i urvalet lämnade kontrollerbara uppgifter på grundval av företagets bokföring och prognoser, på grundval av vilka ytterligare en efterlevnadskostnad kopplad till inköp av utsläppsrätter för koldioxid [under 0,5 euro/däck] lades till målpriset, såsom fastställs i skäl 572, i enlighet med artikel 7.2d i grundförordningen.

(574) Kommissionen fastställde därefter skademarginalen på grundval av en jämförelse mellan det vägda genomsnittliga importpriset för de samarbetsvilliga exporterande producenter i det berörda landet som ingick i urvalet, vilket fastställts för beräkningarna av prisunderskridandet, och det vägda genomsnittliga icke-skadevållande priset för den likadana produkt som de unionsproducenter som ingick i urvalet sålde på unionens marknad under undersökningsperioden. Den skillnad som jämförelsen resulterade i uttrycktes som andel av det vägda genomsnittliga importvärdet cif.

(575) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter begärde klaganden att den fullständiga produktionskostnaden skulle användas för att beräkna målpriset, inklusive de fullständiga försäljnings- och administrationskostnader och de andra allmänna kostnader (exklusive transport) som uppstått på nivån för närstående försäljningsenheter för försäljningen på unionsmarknaden. Enligt klaganden var detta motiverat eftersom målpriset syftar till att fastställa det pris där skadan upphör att åsamkas, vilket som sådant därför bör täcka alla kostnader förknippade med produktionen och försäljningen av den likadana produkten. Att underlåta att göra detta skulle underskatta målpriset och därmed den skademarginal på vars nivå tullarna fastställdes för Hankook. Klaganden tillade att kommissionen som ett alternativ borde justera nivån på vinstmålet från 2021 i enlighet med de minskade kostnader som inkluderades i målpriset, vilket innebär att samma vinstbelopp skulle motsvara en högre marginal. Slutligen hävdade klaganden också att skadeberäkningen måste ändras i den mån som det faktiska försäljningspriset för vissa transaktioner var högre än målpriset.

([185]) Inklusive försäljnings- och administrationskostnader samt andra allmänna kostnader vid produktionsanläggningen och/eller dess huvudkontor, beroende på var de uppstod.

(576) Shandong Yongsheng begärde att kommissionen på nytt skulle verifiera sin skadeberäkning, eftersom en baklängeskonstruerad produktionskostnad baserad på de offentliggjorda beräkningarna och de genomsnittliga försäljningspriserna samt vinstmålet för nivå 3 visade på ett resultat som inte var konsekvent med kommissionens fastställande. Dessutom begärde Shandong Yongsheng och CRIA att kommissionen skulle ta bort produktkontrollnummer med icke-representativa eller negativa kvantiteter från skadeberäkningen. Shandong Yongsheng påpekade också att överensstämmelsen mellan dess försäljning och unionsindustrins försäljning var mycket låg (endast 157 produktkontrollnummer av de 500 produktkontrollnummer som såldes av Shandong Yongsheng), och uppmanade kommissionen att utöka överensstämmelsen genom att använda närmast jämförbara produktkontrollnummer för att uppnå ett rättvisare resultat. Dessa påståenden upprepades av Shandong Yongsheng efter det ytterligare slutliga utlämnandet av uppgifter.

(577) När det gäller inkluderingen av de totala försäljnings- och administrationskostnaderna samt de andra allmänna kostnaderna (exklusive transport) på nivån för närstående försäljningsenheter för försäljningen på unionsmarknaden noterade kommissionen att när artikel 2.9 i grundförordningen tillämpas analogt i syfte att fastställa exportpriset, konstrueras detta pris vid unionens gräns genom att man tar importpriset cif, lägger till tullar och kostnader efter import samt drar av den närstående importörens försäljnings- och administrationskostnader samt andra allmänna kostnader och en teoretisk vinst. Det därav följande konstruerade exportpriset placeras därför vid unionens gräns, en nivå som funktionellt motsvarar priset fritt fabrik för en unionsproducent som säljer direkt till sin första oberoende kund. Eftersom båda delarna i jämförelsen måste placeras i ett likvärdigt handelsled måste unionsindustrins målpris likaså fastställas på nivån fritt fabrik och, såsom förklaras i skäl 572 ovan, redan inkludera försäljnings- och administrationskostnaderna och de andra allmänna kostnaderna vid produktionsanläggningen och/eller dess huvudkontor. Det fanns därför ingen grund för ett tillägg av försäljnings- och administrationskostnader och andra allmänna kostnader för närstående handlare på unionsindustrins sida när detta målpris fastställdes, eftersom detta skulle ha flyttat unionsindustrins referenspris till ett handelsled nedströms från unionens gräns och därmed skapat en asymmetri med det konstruerade exportpriset. Argumentet avvisades därför.

(578) När det gäller förslaget att justera vinstmålet noterade kommissionen att vinstmålet är en teoretisk marginal som är representativ för industrin som helhet och som stöds av den bevisning som framkom vid undersökningen. Det anses vara vägledande för hela unionsindustrin. På liknande sätt är målpriset en konstruktion på branschnivå med syfte att skydda unionsindustrin som helhet. Kommissionen ansåg därför att det inte var motiverat att justera detta hypotetiska pris uppåt så att det stämde överens med de faktiska priserna för enskilda producenter i urvalet, som under ett visst år och för vissa transaktioner kan ha uppnått priser över ett sådant branschgenomsnitt (av skäl såsom en unik produktmix, exceptionella avtalsvillkor eller särskilda marknadsvillkor).

(579) När det gäller Shandong Yongshengs påstående om beräkningarna bekräftade kommissionen att dessa hade verifierats på nytt och validerats. När det gäller produktkontrollnumren med icke-representativa kvantiteter noterade kommissionen att de avspeglade unionsindustrins verkliga försäljningstransaktioner under undersökningsperioden och låg inom prisintervallet för liknande produktkontrollnummer. På liknande sätt ansågs även negativa kvantiteter (eventuella kreditnotor eller returer) vara giltiga transaktioner, och nettoredovisades på produktkontrollnummer-, företags- eller unionsindustrinivå. Slutligen noterade kommissionen också att andelen överensstämmande produktkontrollnummer uppgick till omkring 70 % av Shandong Yongshengs försäljningsvolym och värde och därför ansågs vara tillräckligt hög. På grundval av ovanstående avvisades Shandong Yongshengs och CRIA:s påståenden.

(580) Nivån för undanröjande av skada för ”övriga samarbetsvilliga företag” och för ”all övrig import med ursprung i det berörda landet” definieras på samma sätt som dumpningsmarginalen för dessa företag och denna import (se skälen 400 och 401).

(581) Såsom beskrivs i skälen 391–392 och 453–455 korrigerades de kinesiska exporterande producenternas cif-pris och uppgifterna för företag T och företag G, varigenom skademarginalerna ändrades för Hankook Group, Shandong Yongsheng, ”övriga samarbetsvilliga företag” och för ”all övrig import med ursprung i det berörda landet”, såsom framgår av tabellen nedan:

Företag	Slutgiltig dumpningsmarginal (%)	Slutgiltig målprisunderskridandemarginal (%)
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
Övriga samarbetsvilliga företag	24,4	40,0
All övrig import med ursprung i det berörda landet	45,3	92,5

(582) I det aktuella ärendet hävdade klagandena att det fanns råvarurelaterade snedvridningar i den mening som avses i artikel 7.2a i grundförordningen. För att bedöma den lämpliga nivån för åtgärderna fastställde kommissionen därför först storleken på den tull som krävs för att undanröja den skada som unionsindustrin lidit om man bortser från snedvridningar enligt artikel 7.2a i grundförordningen. Därefter undersökte kommissionen om dumpningsmarginalen för de exporterande producenterna i urvalet skulle bli högre än deras skademarginal.

6.2 **Granskning av vilken marginal som behövs för att undanröja skadan för unionsindustrin**

(583) Efter att ha konstaterat att målprisunderskridandet för Shandong Yongsheng var högre än dumpningen blev analysen av råvarurelaterade snedvridningar irrelevant, eftersom den antidumpningstull som ska påföras inte kan vara högre än den dumpningsmarginal som har fastställts för denna exporterande producent.

(584) Eftersom dumpningsmarginalen var högre än målprisunderskridandemarginalen när det gäller Hankook Group undersökte kommissionen huruvida det förekom råvarurelaterade snedvridningar med avseende på den berörda produkten, enligt artikel 7.2a i grundförordningen.

Råvarurelaterade snedvridningar

(585) Klaganden har tillhandahållit tillräcklig bevisning i klagomålet för att det föreligger råvarurelaterade snedvridningar i den mening som avses i artikel 7.2a i grundförordningen i Kina med avseende på den berörda produkten. Enligt bevisningen i klagomålet omfattades syntetgummi, kimrök och stålkord, som var och en står för mer än 17 % av produktionskostnaden för den undersökta produkten, av icke-återbetalningsbar exportmervärdesskatt i Kina.

(586) I likhet med vad som meddelades i tillkännagivandet om inledande, innehöll kommissionens undersökning en granskning av de påstådda snedvridningarna och andra eventuella snedvridningar i Kina som omfattas av artikel 7.2a i grundförordningen.

(587) Kommissionen identifierade först de huvudsakliga råvaror som används vid produktionen av den berörda produkten av var och en av de exporterande producenterna i urvalet. De huvudsakliga råvarorna ansågs vara de råvaror som sannolikt står för minst 17 % av produktionskostnaden för den berörda produkten.

(588) Undersökningen visade dock att inget av dessa material stod för 17 % eller mer av produktionskostnaderna för Hankook Group. Detta gjordes i enlighet med grundförordningen på grundval av de icke snedvridna råvarupriser som fastställs i avsnitt 3.2.5.1. Villkoret i artikel 7.2a i grundförordningen var därför inte uppfyllt, och slutgiltiga antidumpningsåtgärder fastställdes i enlighet med regeln om lägsta tull i artikel 7.2 i grundförordningen.

7. UNIONENS INTRESSE

(589) Då kommissionen beslutat att tillämpa artikel 7.2 i grundförordningen undersökte kommissionen huruvida den med säkerhet kunde fastslå att det inte skulle ligga i unionens intresse att vidta åtgärder i detta ärende, trots att skadevållande dumpning konstaterats föreligga, i enlighet med artikel 21 i grundförordningen. Unionens intresse fastställdes på grundval av en bedömning av alla de olika intressen som berördes, inbegripet unionsindustrins, importörernas, grossisternas, detaljisternas, användarnas och konsumenternas intressen.

7.1 Unionsindustrins intresse

(590) Unionsproducenter som svarar för en betydande majoritet av unionens produktionsvolym samarbetade i undersökningen.

(591) Undersökningen visade att unionsindustrin led väsentlig skada och att den inte kunde dra nytta av den inhemska tillväxtmarknaden, och inte heller till fullo kunde föra över kostnadsökningarna på sina kunder, samtidigt som dess vinstmarginaler hade minskat.

(592) Om åtgärder införs kommer unionsindustrin sannolikt att kunna återfå en del av de förlorade försäljningsvolymerna och marknadsandelarna. Dessutom skulle tullar, genom att undanröja det orättvisa pristryck som den dumpade importen från Kina utövar, göra det möjligt för unionsindustrin att höja sina försäljningspriser i linje med kostnadsutvecklingen och därigenom förbättra sin ekonomiska situation.

(593) I avsaknad av åtgärder och mot bakgrund av de kinesiska exporterande producenternas aggressiva prissättning, är sannolikheten stor att volymen av den dumpade importen kommer att öka och utöva ett ytterligare pristryck nedåt på unionsindustrin. Detta skulle leda till ytterligare minskning av både försäljningsvolymerna och lönsamheten.

(594) Mot bakgrund av vad som sagts ovan drog kommissionen slutsatsen att det är tydligt att det låg i unionsindustrins intresse att vidta åtgärder.

7.2 Icke-närstående importörers och användares intresse

(595) Fyra icke-närstående importörer besvarade stickprovsfrågeformuläret. De stod för [10–15 %] av den totala importen från Kina under undersökningsperioden. Som framgår av avsnitt 1.6 lämnade ingen av de importörer som ingår i urvalet in svar på frågeformuläret.

(596) Ingen av användarna eller användarorganisationen besvarade frågeformuläret eller lämnade skriftliga synpunkter på frågor som rör unionens intresse.

(597) I sin inlaga hävdade Deldo och Interpneu att två stora importörer motsatte sig införandet av åtgärder, och hävdade att tullar skulle leda till utbudsbrist, särskilt inom nivå 3. Enligt deras påstående skulle en sådan utbudsbrist skada företagen (dvs. bilproducenter eftersom det skulle öka bilpriserna ytterligare) samt konsumenterna, som till följd av detta skulle vänta med sina däckbyten, vilket skulle leda till trafiksäkerhets- och miljöproblem. De hävdade också att tullar skulle leda till ytterligare koncentration på en marknad som redan var föremål för undersökning för icke-konkurrenskraftigt beteende.

(598) Andra berörda parter, närmare bestämt CRIA och Hankook, upprepade vissa av dessa påståenden. I synnerhet hävdade de att tullar skulle minska marknadseffektiviteten och konkurrensen på marknaden samt leda till försörjningsbrister i budgetsegmentet, vilket skulle drabba mer priskänsliga kunder på ett oproportionerligt sätt.

(599) Dessutom hävdade flera parter att införandet av åtgärder för vissa specifika produkttyper inte låg i unionens intresse, eftersom unionsindustrin inte tillverkade dem eller inte tillverkade dem i tillräckliga mängder. Detta gällde särskilt däck för tillfälligt bruk (4M Pro&Invest, CRIA, Hyundai och Hankook) och släpvagnsdäck (4M Pro&Invest, CRIA och Otto Just), whitewall-däck (Vannetukku) och flera ytterligare nischdäck såsom terrängdäck, diagonaldäck, däck för veteranbilar, särskilda märken för vintagefordon, däck för höghastighetssläpvagnar och tävlingar, samt semi-slickdäck som används vid drifting (B.I.S. Srl, Baltityre Group, Bronson Wheels AB, Edison, Gummistrada B.V, Maxxis Hellas, Pneurama Lda och VA-PA Toute Oy).

(600) Kommissionen ansåg att de flesta av dessa påståenden var ganska allmänna och ogrundade. Det fanns inget i ärendet som styrker påståendet att bilproducenterna, om de skulle fortsätta att importera sina däck från Kina, inte skulle kunna föra över den lilla prisökningen på sin slutprodukt (bilar) till sina kunder. På samma sätt är påståendena om fördröjda däckbyten på grund av höjda priser ytterst spekulativa och, med tanke på de stränga regelverkskraven och de kontroller som införts i detta avseende, overifierade. När det slutligen gäller påståendena om koncentrationen av marknaden noterade kommissionen att det finns minst tio kända unionsproducenter som för närvarande är verksamma på unionsmarknaden, och att parterna i vilket fall som helst inte kunde lägga fram någon bevisning för varför tullar skulle leda till ytterligare koncentration. På samma sätt har den pågående undersökning som parterna hänvisar till en annan räckvidd både med avseende på tidsramen och produktdefinitionen, och har i vilket fall som helst inte lett till några konkreta rön som underbygger påståendet att antidumpningstullar inte skulle ligga i unionens intresse.

(601) När det gäller påståendet om försörjningsbrister bekräftades dessa inte av undersökningen. För det första producerar unionsindustrin däck inom nivå 3 i betydande mängder och kan öka sin produktionsvolym. Även om unionsindustrin under de senaste åren har förlorat försäljningsvolym inom denna nivå på grund av den illojala konkurrens som de kinesiska exporterande producenternas ohållbart låga priser utgör, innebär detta inte att unionsindustrin, när priserna väl normaliseras, inte skulle kunna eller vara villig att öka sin produktion och försäljning av produkter inom nivå 3. Samma sak gäller för de mer specifika produkttyper som anges i skäl 599. Kommissionen konstaterade att de flesta av dessa särskilda däck, såsom däck för tillfälligt bruk, släpvagnsdäck, whitewall-däck, diagonaldäck och terränggående däck för yrkesmässigt bruk, faktiskt tillverkas av unionsindustrin. Det är möjligt att unionsindustrin när det gäller vissa produkttyper har trängts bort från marknaden på grund av lågprisimporten från Kina, men ingen av parterna kunde underbygga påståendet om att unionsindustrin, som består av över 70 anläggningar och över 20 forsknings- och utvecklingscentrum i Europa, inte skulle kunna tillverka något av dessa specialiserade däck. Dessutom finns det många alternativa försörjningskällor tillgängliga, vilket framgår av avsnitt 5.2.1 om import från tredjeländer.

(602) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter invände flera parter mot fastställandena rörande unionens intresse.

(603) Hyundai hävdade att unionsindustrin inte var intresserad av produktionen av reservdäck för tillfälligt bruk. Hyundai hävdade att även om detta segment var litet borde man inte bortse från det, särskilt inte mot bakgrund av den parallella antisubventionsundersökningen som skulle kunna höja tullnivån ytterligare, och efterlyste en balanserad bedömning. Enligt Hyundai var fastställandet att biltillverkarna kunde föra över de prisökningar som följde av tullarna inte godtagbart, eftersom det inte på ett tillfredsställande sätt beaktade unionsmedborgarnas intressen. Hyundai ansåg också att tillgången till alternativa försörjningskällor inte var relevant för unionens intresse, eftersom detta inte stödde unionsindustrin.

(604) Otto Just upprepade att tullar på släpvagnsdäck skulle leda till försörjningsbrister eftersom unionsindustrin inte producerade dessa däck i tillräckliga mängder eller enligt de specifikationer som krävdes.

(605) Koalitionen av importörer upprepade att unionsindustrin, enligt koalitionens omfattande kunskap om marknaden, inte var intresserad av nivå 3-segmentet utan avsiktligt drog sig tillbaka från det för att rikta in sig på mer lönsamma produkter. Denna berörda part hävdade också att det inte fanns några källor i jämförbar skala och med jämförbart pris för nivå 3-däck som alternativ till Kina. Enligt denna part skulle tullar därför direkt öka priserna, vilket skulle drabba de mest priskänsliga köparna hårdast. Även om tullar skulle kunna leda till en viss omläggning av handeln genom ökad försäljning till unionen från Thailand, Vietnam eller Kambodja skulle detta inte hjälpa unionsindustrin. Slutligen betonade koalitionen av importörer det breda stöd för deras synpunkter som uttrycktes i en gemensam skrivelse undertecknad av över 100 oberoende däckgrossister och däckdistributörer.

(606) Mileage Tyres, en importör, uttryckte liknande farhågor och hävdade att tullar, genom att höja priserna på budgetdäck och däck av medelhög kvalitet, direkt skulle påverka konsumenterna, särskilt hushåll med lägre inkomster. Dessa ytterligare kostnader kan fördröja däckbytena, vilket potentiellt kan ha konsekvenser för trafiksäkerheten. Enligt Mileage Tyres hade leverantörerna utanför Kina begränsad produktionskapacitet och arbetade med längre leveranstider och högre kostnader. Handlare, särskilt mindre verkstäder och detaljhandlare som redan arbetar med små marginaler, skulle drabbas i onödan av dessa åtgärder. Avslutningsvis tillade Mileage Tyres att tullar avsevärt skulle minska prisskillnaden mellan budgetdäck och däck av medelhög kvalitet, vilket skulle leda till minskade valmöjligheter för konsumenterna och en förändrad efterfrågan som skulle kunna orsaka försörjningsproblem.

(607) Kumho hävdade att kommissionens fastställande att tullar kommer att göra det möjligt för unionsindustrin att höja sina priser i linje med sina kostnader inte var underbyggt. Kumho ansåg också att kommissionen hade underlåtit att ta tillräcklig hänsyn till intressena hos konsumenter och fordonsindustrin, som drabbades av ekonomiska svårigheter bland annat på grund av kostnadsökningar, ett allt strängare EU-regelverk och minskad försäljning, inte minst på grund av konkurrensen från kinesiska tillverkare. Slutligen uppgav Kumho också att åtgärderna skulle begränsa konkurrensen och effektiviteten på unionsmarknaden.

(608) Eftersom prishöjningar förhindrades ansåg kommissionen att det var en berättigad förväntan att tullar skulle bidra till unionsindustrins förmåga att höja sina priser i linje med dess kostnader. Konsumenterna kan påverkas negativt av prisökningen. Bevarandet av unionsindustrins förmåga att erbjuda ett brett produktsortiment ligger dock i slutändan också i konsumenternas intresse. Detsamma gäller biltillverkarna. Trots de befogade problem som Kumho och Hyundai tog upp fanns det, i avsaknad av samarbete från någon användare och verifierade uppgifter, ingenting i ärendehandlingarna som låg till grund för slutsatsen att biltillverkarna verkligen inte skulle kunna föra över denna ökning av marginalkostnaderna. Syftet med åtgärderna är att återställa rättvisa villkor på unionsmarknaden, och påståendet att de skulle begränsa konkurrensen eller effektiviteten befanns vara helt ogrundat. Påståendena om försörjningsbrist för särskilda däck (släpvagnsdäck eller reservdäck för tillfälligt bruk), eller hela nivå 3-segmentet för den delen, på grund av ett avsiktligt beslut från unionsindustrins sida att dra sig ur tillverkningen av dessa produkter var inte heller underbyggda. Dessa påståenden förefaller dessutom helt blunda för det främsta bakomliggande skälet till unionsindustrins förflyttning till högre nivåer, dvs. de ohållbara marknadsvillkor som skapades av den dumpade importen från Kina inom nivå 3-segmentet. De påstådda begränsningarna för alternativa leveranser från tredjeländer var lika ogrundade. I detta avseende måste kommissionen understryka att den i en antidumpningsundersökning måste bedöma kvaliteten och underbyggandet av den bevisning som tillhandahållits, och upprepningar eller till och med ett omfattande stöd kan i sig inte anses utgöra bevis för ett påstående, i synnerhet inte när ingen representativ importör/användare besvarade frågeformuläret. Kommissionen drog därför slutsatsen att dess fastställanden inte väsentligen motbevisades av synpunkterna på det slutliga utlämnandet av uppgifter, och att dess bedömning, såsom förklaras i skälen 600 och 601, därför vidhölls.

7.3 **Slutsats om unionens intresse**

(609) Mot denna bakgrund slår kommissionen fast att det i detta skede av undersökningen inte finns några tvingande skäl att dra slutsatsen att det inte skulle ligga i unionens intresse att införa åtgärder mot import av däck till personbilar och lätta lastbilar med ursprung i Kina.

8. **SLUTGILTIGA ANTIDUMPNINGSÅTGÄRDER**

(610) På grundval av kommissionens slutsatser beträffande dumpning, skada, orsakssamband, åtgärdernas nivå och unionens intresse bör slutgiltiga antidumpningsåtgärder införas i syfte att förhindra att den dumpade importen vållar unionsindustrin ytterligare skada.

(611) Slutgiltiga antidumpningsåtgärder bör införas på import av däck till personbilar och lätta lastbilar med ursprung i Kina i enlighet med regeln om lägsta tull i artikel 7.2 i grundförordningen. Kommissionen jämförde skademarginalerna och dumpningsmarginalerna i avsnitt 6 ovan. Tullbeloppet fastställdes till en nivå som motsvarar den lägre av dumpnings- eller skademarginalen.

(612) På grundval av ovanstående bör följande slutgiltiga antidumpningstullsatser införas, uttryckta som andel av priset cif vid unionens gräns, före tull:

Företag	Slutgiltig antidumpningstull (%)
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
Övriga samarbetsvilliga företag	24,4
All övrig import med ursprung i det berörda landet	45,3

(613) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter hävdade Kumho att minimiimportpriser skulle vara den lämpligaste formen av åtgärder.

(614) Giti Group, Hankook, Kumho och koalitionen av importörer hävdade att åtgärderna borde utgöras av en fast tull. Dessa parter hävdade att värdetullar på en segmenterad marknad såsom däck inte var lämpliga eftersom de påverkade de dyrare produkterna mer, och därför sannolikt skulle bibehålla eller till och med stärka incitamentet att koncentrera försäljningen till det billigaste segmentet (nivå 3), som redan är det som är hårdast drabbat av importen från Kina. Dessa parter hävdade att fasta tullar också infördes i ärendet med buss- och lastbilsdäck baserat på samma överväganden. Giti Group betonade dessutom att åtgärdernas form var en integrerad del av deras positiva verkan. Med tanke på att pristrycket inte var lika stort på de olika nivåerna och att det var starkast inom nivå 3 var värdetullar som påverkade de högre nivåerna mer och nivå 3 minst därför inte lämpliga. Hankook, Kumho och koalitionen av importörer tillade vidare att den nuvarande inflationsutvecklingen och den sannolika ökningen av råvarukostnaderna redan höll på att pressa upp däckpriserna, som med värdetullar skulle drivas upp ytterligare på ett omotiverat sätt. Slutligen hävdade Giti Group, Hankook och Kumho också att fasta tullar mer sannolikt skulle skydda mot prisöverföring.

(615) Klaganden å andra sidan hävdade att den positiva verkan av tullarna skulle behöva bibehållas under hela deras varaktighet, och att fasta tullar sannolikt snabbt skulle urholkas på grund av den senaste tidens inflationsutveckling och prisökningar på råvaror, såsom illustreras i ärendet med kornorienterade elektroplåtar ([186]), där en undersökning avseende skyddsåtgärder inleddes efter att den positiva verkan av tullarna i form av ett minimiimportpris hade undergrävts. Klaganden uppmanade därför kommissionen att godta fasta tullar endast på villkor att a) dessa automatiskt skulle bytas ut mot värdetullar närhelst de blev lägre än dessa och b) tullarna fick omvandlas till värdetullar på begäran av unionsproducenter som svarar för mer än 25 % av unionens produktion.

(616) Kommissionen ansåg att minimiimportpriser under de nuvarande omständigheterna i ärendet, vilka inbegriper ett brett produktsortiment till varierande priser, skulle behöva skapas för många olika kategorier, vilket gör det opraktiskt att genomföra och verkställa en sådan åtgärd. Det faktum att en betydande andel av försäljningen genomfördes via närstående handlare skulle dessutom ytterligare komplicera den korrekta tillämpningen av en sådan åtgärd på grund av potentiell korsvis kompensation. Detta påstående avvisades därför.

(617) Även om fasta tullar kan ha en starkare korrigerande effekt på de däck som säljs till lägre priser, vilka utgör merparten av den nuvarande kinesiska nivå 3-exporten till unionen, noterade kommissionen att den konstaterade skadan inte var begränsad till nivå 3. Dessutom skulle fasta tullar ge en jämförelsevis begränsad skyddsnivå mot produkter med större fälgdiameter eller tyngre produkter (däck för lätta lastbilar) oberoende av deras nivåklassificering, utan någon verklig ekonomisk motivering. Trots likheterna med ärendet med buss- och lastbilsdäck

([186]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/1953 av den 29 oktober 2015 om införande av en slutgiltig antidumpningstull på import av vissa kornorienterade valsade platta produkter av kisellegerat elektrostål med ursprung i Amerikas förenta stater, Japan, Folkrepubliken Kina, Ryska federationen och Republiken Korea (EUT L 284, 30.10.2015, s. 109, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/1953/oj).

motiverades valet av fasta tullar i det ärendet i lika hög grad av de särskilda intressena hos regummeringsföretag, av vilka det inte finns några i det föreliggande ärendet. Kommissionen noterade också att vissa av de argument som har framförts till stöd för fasta tullar (en högre skyddande inverkan på nivå 3-däck) i själva verket ökar de farhågor som tagits upp inom ramen för unionens intresse av samma parter, dvs. den påstådda försörjningsbristen inom nivå 3 till följd av införandet av åtgärder, såsom beskrivs i skälen 605 och 606 ovan. Även om det är mindre sannolikt att fasta tullar skulle uppmuntra till överföringar utesluter de inte sådana i sig, samtidigt som det finns större risk att den positiva verkan av fasta tullar undergrävs på grund av inflationsutvecklingen och ökade produktionskostnader, vilket också framhölls av dessa parter. Klagandens förslag om fasta tullar som skulle kunna bytas ut eller omvandlas till värdetullar på vissa villkor ansågs opraktiskt. På grundval av ovanstående ansåg kommissionen därför att det inte fanns några tvingande skäl att ändra den föreslagna formen av tullarna.

(618) De individuella företagsspecifika antidumpningstullsatser som anges i denna förordning fastställdes på grundval av resultaten av denna undersökning. De avspeglar därför den situation som konstaterades föreligga för dessa företag enligt undersökningen. Dessa tullsatser är endast tillämpliga på import av den berörda produkten med ursprung i det berörda landet och som produceras av de angivna juridiska enheterna. Import av den berörda produkten som producerats av ett annat företag som inte uttryckligen nämns i denna förordnings normativa del, inbegripet enheter som är de uttryckligen nämnda företagen närstående, bör omfattas av den tullsats som är tillämplig på ”all övrig import med ursprung i det berörda landet”. De bör inte omfattas av någon av de individuella antidumpningstullsatserna.

(619) Ett företag får begära att dessa individuella antidumpningstullsatser ska tillämpas om det i ett senare skede ändrar namnet på enheten. Denna begäran måste ställas till kommissionen ([187]). Begäran ska innehålla all relevant information för att visa att förändringen inte påverkar företagets rätt att omfattas av den tullsats som är tillämpligt på det. Om ändringen av företagets namn inte påverkar dess rätt att omfattas av den tullsats som är tillämplig för företaget kommer en förordning om namnändringen att offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning*.

(620) För att minimera risken för kringgående på grund av skillnader i tullsatserna krävs särskilda åtgärder för att säkerställa att de individuella antidumpningstullarna tillämpas. Individuella antidumpningstullar är endast tillämpliga på villkor att en giltig faktura uppvisas för medlemsstaternas tullmyndigheter. Fakturan måste uppfylla kraven i artikel 1.3 i denna förordning. Till dess att en sådan faktura uppvisas bör importen omfattas av den antidumpningstull som är tillämplig på ”all övrig import med ursprung i det berörda landet”.

(621) Även om denna faktura är nödvändig för att tullmyndigheterna i medlemsstaterna ska kunna tillämpa de individuella antidumpningstullsatserna på import är den inte den enda omständighet som tullmyndigheterna ska beakta. Även om en faktura som uppfyller samtliga krav i artikel 1.3 i denna förordning uppvisas, måste medlemsstaternas tullmyndigheter utföra sina sedvanliga kontroller och får, liksom i alla andra fall, kräva ytterligare handlingar (transportdokument osv.) för att kontrollera att uppgifterna i deklarationen är riktiga och för att säkerställa att en påföljande tillämpning av en lägre tullsats är berättigad i enlighet med tullagstiftningen.

(622) Om exporten från något av de företag som omfattas av de lägre, individuella tullsatserna ökar väsentligt i volym efter införandet av de berörda åtgärderna, kan denna volymökning i sig anses utgöra en förändring i handelsmönstret som orsakats av införandet av åtgärder i den mening som avses i artikel 13.1 i grundförordningen. Under sådana omständigheter och förutsatt att villkoren är uppfyllda kan en undersökning om kringgående inledas. Vid en sådan undersökning kan man bland annat undersöka om det finns behov av att upphäva den eller de individuella tullsatserna och i stället införa en landsomfattande tull.

([187]) Europeiska kommissionen, Generaldirektoratet för handel och ekonomisk säkerhet, Direktorat G, Rue de la Loi/Wetstraat 170, 1040 Bryssel, BELGIEN. E-post: trade-defence-complaints@ec.europa.eu.

(623) För att säkerställa att antidumpningstullarna tillämpas korrekt bör antidumpningstullen på all övrig import med ursprung i Kina inte bara gälla de icke-samarbetsvilliga exporterande producenterna i denna undersökning, utan även de producenter som inte exporterade till unionen under undersökningsperioden.

(624) Exporterande producenter som inte exporterade den berörda produkten till unionen under undersökningsperioden bör kunna be kommissionen om att få omfattas av antidumpningstullsatsen för samarbetsvilliga företag som inte ingick i urvalet. Kommissionen bör bevilja en sådan begäran under förutsättning att tre villkor är uppfyllda. Den nya exporterande producenten bör kunna styrka följande: i) Företaget exporterade inte den berörda produkten till unionen under undersökningsperioden, ii) företaget är inte närstående någon exporterande producent som gjorde detta, och iii) företaget har exporterat den berörda produkten därefter eller har genom avtal gjort ett oåterkalleligt åtagande att göra detta i betydande kvantiteter.

9. **REGISTRERING**

(625) Såsom anges i skäl 3 beslutade kommissionen att importen av den berörda produkten skulle registreras. Registreringen infördes för att möjliggöra uttag av eventuell retroaktiv tull i enlighet med artikel 10.4 i grundförordningen.

(626) Eftersom inga provisoriska åtgärder infördes i detta förfarande var de villkor som anges i artikel 10.4 i grundförordningen för retroaktiv tillämpning av den slutgiltiga antidumpningstullen inte uppfyllda.

(627) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter efterlyste klaganden ett retroaktivt uttag av tullar, och hävdade då att dessa inte var beroende av tillämpningen av provisoriska åtgärder och att de fyra villkor som anges i artikel 10.4 a–d i grundförordningen var uppfyllda. Klaganden påstod att det inte fanns något tänkbart skäl till varför provisoriska åtgärder skulle vara en förutsättning för ett retroaktivt uttag av tullar, vars främsta syfte var att förhindra att åtgärdernas positiva verkan skulle undergrävas, och åberopade rättspraxis från tribunalen (T-749/16, Stemcor) ([188]) till stöd för denna uppfattning. Flera andra parter – närmare bestämt Hankook, Kumho, CRIA och Adine – hävdade å andra sidan att ett retroaktivt uttag av tullar var rättsligt omöjligt i avsaknad av provisoriska åtgärder, till vilka det tydligt hänvisas i artikel 10.4 i grundförordningen. Adine påstod också att utan provisoriska åtgärder och i avsaknad av den nödvändiga informationen när det gäller den potentiella budgeten och tidsramen för det retroaktiva uttaget fråntogs de ekonomiska aktörerna rätten att fatta balanserade och kvalificerade beslut. Slutligen hävdade Adine också att det villkor för retroaktivt uttag av tullar som anges i artikel 10.4 d i grundförordningen, dvs. en betydande ökning av importen, inte heller var uppfyllt.

(628) Kommissionen höll inte med om klagandens argument och ansåg att den rättspraxis som anförts inte stödde påståendet att införandet av provisoriska åtgärder inte var ett villkor för ett retroaktivt uttag av tullar, eftersom de provisoriska åtgärderna i det mål som behandlades av tribunalen, i motsats till i den aktuella undersökningen, rent faktiskt infördes och denna fråga inte behandlades av tribunalen. Det tillvägagångssätt som klaganden förespråkade skulle dessutom leda till längre perioder med ett retroaktivt uttag av tullar i fall utan provisoriska åtgärder jämfört med i fall med provisoriska åtgärder, utan att det tydligt angavs varför lagstiftaren skulle avse en sådan differentiering. Klagandens påstående avvisades därmed.

10. **SLUTBESTÄMMELSER**

(629) När ett belopp måste återbetalas till följd av en dom av Europeiska unionens domstol ska enligt artikel 109 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU, Euratom) 2024/2509 ([189]) den tillämpliga räntesatsen motsvara den räntesats som Europeiska centralbanken tillämpar på sina huvudsakliga refinansieringstransaktioner, som offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, C-serien, den första kalenderdagen i varje månad.

([188]) Tribunalens dom (andra avdelningen) av den 8 maj 2019, Stemcor London och Samac Steel Supplies/kommissionen, T-749/16, ECLI:EU:T:2019:310.

([189]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU, Euratom) 2024/2509 av den 23 september 2024 om finansiella regler för unionens allmänna budget (EUT L, 2024/2509, 26.9.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2509/oj).

(630) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från den kommitté som inrättats genom artikel 15.1 i förordning (EU) 2016/1036.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

1. En slutgiltig antidumpningstull införs härmed på import av nya däck, andra än massivdäck, av gummi av sådana slag som används på personbilar (inbegripet stationsvagnar och tävlingsbilar) och på bussar eller lastbilar med ett belastningsindex av högst 121, som för närvarande klassificeras enligt KN-nummer 4011 10 00 och 4011 20 10 och har sitt ursprung i Folkrepubliken Kina.

2. Följande slutgiltiga antidumpningstullsatser ska tillämpas på nettopriset fritt unionens gräns, före tull, för den produkt som beskrivs i punkt 1 och som produceras av nedanstående företag:

Ursprungsland	Företag	Slutgiltig antidumpningstull (%)	Taric-tilläggsnummer
Folkrepubliken Kina	Hankook Group: — Chongqing Hankook Tire Co., Ltd — Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd — Hankook Tire China Co., Ltd	4,3	88CO
Folkrepubliken Kina	Shandong Yongsheng Rubber Group Co., Ltd	45,3	88CP
Folkrepubliken Kina	Övriga samarbetsvilliga företag som förtecknas i bilagan	24,4	Se bilagan
Folkrepubliken Kina	All övrig import med ursprung i det berörda landet	45,3	8999

3. De individuella tullsatser som anges för de företag som nämns i punkt 2 ska tillämpas på villkor att det för medlemsstaternas tullmyndigheter uppvisas en giltig faktura innehållande en försäkran, som är daterad och undertecknad av en tjänsteman vid den enhet som utfärdat fakturan och av vilken ska framgå namn och befattning, och som ska ha följande lydelse: *"Jag intygar härmed att (använd volymenhet) av (den berörda produkten) som sålts på export till Europeiska unionen och som omfattas av denna faktura har producerats av (företagets namn och adress) (Taric-tilläggsnummer) i (det berörda landet). Jag försäkrar att uppgifterna i denna faktura är fullständiga och korrekta."* Till dess att en sådan faktura uppvisas ska den tullsats som gäller för all övrig import med ursprung i Folkrepubliken Kina tillämpas.

4. Om inget annat anges ska gällande bestämmelser om tullar tillämpas.

Artikel 2

Den bilaga som avses i artikel 1.2 får ändras för att lägga till nya exporterande producenter från Folkrepubliken Kina och göra dem till föremål för en lämplig vägd genomsnittlig antidumpningstullsats för samarbetsvilliga företag som inte ingick i urvalet. En ny exporterande producent ska tillhandahålla bevisning för att företaget a) inte exporterade de varor som beskrivs i artikel 1.1 under undersökningsperioden (1 januari 2024–31 december 2024), b) inte är närstående en exportör eller producent som omfattas av de åtgärder som införs genom denna förordning, och som skulle ha kunnat samarbeta i den ursprungliga undersökningen, och c) antingen faktiskt har exporterat den berörda produkten eller genom avtal har gjort ett oåterkalleligt åtagande att exportera en betydande kvantitet till unionen efter undersökningsperiodens slut.

Artikel 3

Denna förordning träder i kraft dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 6 juli 2026.

På kommissionens vägnar
Ursula VON DER LEYEN
Ordförande

BILAGA

Övriga samarbetsvilliga företag

Företagets namn	Taric-tilläggsnummer
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

Företagets namn	Taric-tilläggsnummer
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