A BIZOTTSÁG (EU) 2025/58 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE

(2025. január 15.)

a Kínai Népköztársaságból származó egyes, 121 feletti terhelési indexű, autóbuszhoz vagy tehergépjárműhöz való új vagy újrafutózott gumi légabroncsok behozatalára vonatkozó végleges dömpingellenes vámnak az (EU) 2016/1036 európai parlamenti és tanácsi rendelet 11. cikkének (2) bekezdése szerinti hatályvesztési felülvizsgálatot követő kivetéséről

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel az Európai Unióban tagsággal nem rendelkező országokból érkező dömpingelt behozatallal szembeni védelemről szóló, 2016. június 8-i (EU) 2016/1036 európai parlamenti és tanácsi rendeletre ([1]) és különösen annak 11. cikke (2) bekezdésére,

mivel:

1. ELJÁRÁS

1.1. Korábbi vizsgálatok és hatályban lévő intézkedések

(1) Az Európai Bizottság (a továbbiakban: Bizottság) 2018. május 4-én elfogadta az (EU) 2018/683 bizottsági rendeletet ([2]), amellyel ideiglenes dömpingellenes vámot vetett ki a Kínai Népköztársaságból (a továbbiakban: Kína) származó egyes, 121 feletti terhelési indexű, autóbuszhoz vagy tehergépjárműhöz való új vagy újrafutózott gumi légabroncsok (a továbbiakban: abroncs, érintett termék) behozatalára.

(2) A Bizottság 2018. október 18-án elfogadta a Kínai Népköztársaságból származó egyes, 121 feletti terhelési indexű, autóbuszhoz vagy tehergépjárműhöz való új vagy újrafutózott gumi légabroncsok behozatalára vonatkozó végleges dömpingellenes vám kivetéséről és a kivetett ideiglenes vám végleges beszedéséről szóló (EU) 2018/1579 végrehajtási rendeletet ([3]) (a továbbiakban: az eredeti dömpingellenes rendelet).

(3) A Bizottság 2018. november 9-én elfogadta a Kínai Népköztársaságból származó egyes, 121 feletti terhelési indexű, autóbuszhoz vagy tehergépjárműhöz való új vagy újrafutózott gumi légabroncsok behozatalára vonatkozó végleges kiegyenlítő vám kivetéséről, továbbá a Kínai Népköztársaságból származó egyes, 121 feletti terhelési indexű, autóbuszhoz vagy tehergépjárműhöz való új vagy újrafutózott gumi légabroncsok behozatalára vonatkozó végleges dömpingellenes vám kivetéséről és a kivetett ideiglenes vám végleges beszedéséről, valamint az (EU) 2018/163 végrehajtási rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló (EU) 2018/1579 bizottsági végrehajtási rendelet módosításáról szóló (EU) 2018/1690 bizottsági végrehajtási rendeletet ([4]) (a továbbiakban: az eredeti szubvencióellenes rendelet).

([1]) HL L 176., 2016.6.30., 21. o.

([2]) A Bizottság (EU) 2018/683 rendelete (2018. május 4.) a Kínai Népköztársaságból származó egyes, 121 feletti terhelési indexű, autóbuszhoz vagy tehergépjárműhöz való új vagy újrafutózott gumi légabroncsok behozatalára vonatkozó ideiglenes dömpingellenes vám kivetéséről, valamint az (EU) 2018/163 végrehajtási rendelet módosításáról (HL L 116., 2018.5.7., 8. o).

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

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

(4) A Kínai Gumiipari Szövetség (China Rubber Industry Association, a továbbiakban: CRIA) és a Kínai Fém-, Ásványianyag- és Vegyianyag-importőrök és -exportőrök Kereskedelmi Kamarája (China Chamber of Commerce of Metals, Minerals & Chemicals Importers & Exporters, a továbbiakban: CCCMC) által benyújtott kifogást követően az Európai Unió Törvényszéke 2022. május 4-én a T-30/19. és T-72/19. sz. egyesített ügyekben hozott ítéletében ([5]) (a továbbiakban: a Törvényszék ítélete) több exportáló gyártó tekintetében megsemmisítette az eredeti dömpingellenes rendeletet és az eredeti szubvencióellenes rendeletet.

(5) A Bíróság ítéletét követően a Bizottság újból megindította a vizsgálatokat, és 2023. április 4-én az (EU) 2023/737 bizottsági végrehajtási rendelettel ([6]) (a továbbiakban: második dömpingellenes rendelet) újból végleges dömpingellenes vámot, az (EU) 2023/738 bizottsági végrehajtási rendelettel ([7]) (a továbbiakban: második szubvencióellenes rendelet) pedig újból végleges kiegyenlítő vámot vetett ki.

(6) 2024. szeptember 6-án a Bizottság megszüntette a Kínai Népköztársaságból származó egyes, 121 feletti terhelési indexű, autóbuszhoz vagy tehergépjárműhöz való új vagy újrafutózott gumi légabroncsok behozatalára vonatkozó dömpingellenes és kiegyenlítő intézkedések két részleges időközi felülvizsgálatát ([8]) ([9]).

(7) A jelenleg hatályos dömpingellenes vámokat euróban állapították meg, és tételenként 0 és 35,74 EUR között mozognak.

1.2. **Hatályvesztési felülvizsgálati kérelem**

(8) A közelgő hatályvesztésről szóló értesítés ([10]) közzétételét követően az Európai Bizottsághoz (a továbbiakban: a Bizottság) az (EU) 2016/1036 rendelet (a továbbiakban: az alaprendelet) 11. cikkének (2) bekezdése alapján felülvizsgálati kérelem érkezett.

(9) A felülvizsgálat iránti kérelmet 2023. július 19-én a tisztességtelen abroncsbehozatal elleni koalíció (a továbbiakban: kérelmező) nyújtotta be az alaprendelet 5. cikkének (4) bekezdése értelmében az egyes, 121 feletti terhelési indexű, autóbuszhoz vagy tehergépjárműhöz való új vagy újrafutózott gumi légabroncsokat gyártó uniós gazdasági ágazat nevében. A felülvizsgálati kérelem azon az indokláson alapult, hogy az intézkedések hatályvesztése valószínűsíthetően a dömping folytatódásával vagy megismétlődésével és az uniós gazdasági ágazatot ért kár folytatódásával vagy megismétlődésével járna.

1.3. **A hatályvesztési felülvizsgálat megindítása**

(10) Miután az alaprendelet 15. cikkének (1) bekezdésével létrehozott bizottsággal folytatott konzultációt követően megállapítást nyert, hogy elegendő bizonyíték áll rendelkezésre a hatályvesztési felülvizsgálat megindításához, 2023. október 20-án a Bizottság a Kínai Népköztársaságból (a továbbiakban: az érintett ország) származó egyes, 121 feletti terhelési indexű, autóbuszhoz vagy tehergépjárműhöz való új vagy újrafutózott gumi légabroncsok Unióba érkező behozatalára vonatkozóan az alaprendelet 11. cikkének (2) bekezdése alapján hatályvesztési felülvizsgálatot indított. Az eljárás megindításáról a Bizottság értesítést (a továbbiakban: az eljárás megindításáról szóló értesítés) tett közzé az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* ([11]) .

([5]) A Törvényszék (kibővített tizedik tanács) 2022. május 4-i ítélete, China Rubber Industry Association (CRIA) és China Chamber of Commerce of Metals, Minerals & Chemicals Importers & Exporters (CCCMC) kontra Európai Bizottság, T-30/19 és T-72/19, ECLI:EU:T:2022:226.

([6]) A Bizottság (EU) 2023/737 végrehajtási rendelete (2023. április 4.) a Kínai Népköztársaságból származó egyes 121 feletti terhelési indexű, autóbuszhoz vagy tehergépjárműhöz való új vagy újrafutózott gumi légabroncsok behozatalára vonatkozó végleges dömpingellenes vámnak a Törvényszék által a T-30/19. és T-72/19. sz. egyesített ügyekben hozott ítélet nyomán történő újbóli kivetéséről (HL L 96., 2023.4.5., 9. o.).

([7]) A Bizottság (EU) 2023/738 végrehajtási rendelete (2023. április 4.) a Kínai Népköztársaságból származó egyes 121 feletti terhelési indexű, autóbuszhoz vagy tehergépjárműhöz való új vagy újrafutózott gumi légabroncsok behozatalára vonatkozó végleges kiegyenlítő vámnak a Törvényszék által a T-30/19. és T-72/19. sz. egyesített ügyekben hozott ítélet nyomán történő újbóli kivetéséről (HL L 96., 2023.4.5., 45. o.).

([8]) A Bizottság (EU) 2024/2217 végrehajtási rendelete (2024. szeptember 6.) a Kínai Népköztársaságból származó egyes, 121 feletti terhelési indexű, autóbuszhoz vagy tehergépjárműhöz való új vagy újrafutózott gumi légabroncsok behozatalára vonatkozó szubvencióellenes intézkedések részleges időközi felülvizsgálatának megszüntetéséről.

([9]) A Bizottság (EU) 2024/2219 végrehajtási rendelete (2024. szeptember 6.) a Kínai Népköztársaságból származó egyes, 121 feletti terhelési indexű, autóbuszhoz vagy tehergépjárműhöz való új vagy újrafutózott gumi légabroncsok behozatalára vonatkozó dömpingellenes intézkedések részleges időközi felülvizsgálatának megszüntetéséről.

([10]) HL C 29., 2023.1.26., 45. o.

([11]) Értesítés a Kínai Népköztársaságból származó egyes, 121 feletti terhelési indexű, autóbuszhoz vagy tehergépjárműhöz való új vagy újrafutózott gumi légabroncsok behozatalára vonatkozó szubvencióellenes intézkedések hatályvesztési felülvizsgálatának megindításáról (HL C 379., 2023.10.20.).

1.4. **Felülvizsgálati időszak és figyelembe vett időszak**

(11) A dömping folytatódására vagy megismétlődésére vonatkozó vizsgálat a 2022. július 1-jétől 2023. június 30-ig tartó időszakra (a továbbiakban: felülvizsgálati időszak) terjedt ki. A kár folytatódásának vagy megismétlődésének valószínűségére vonatkozó értékelés szempontjából releváns tendenciák vizsgálata a 2020. január 1-jétől a felülvizsgálati időszak végéig tartó időszakra (a továbbiakban: figyelembe vett időszak) terjedt ki.

1.5. **Érdekelt felek**

(12) A Bizottság az eljárás megindításáról szóló értesítésben felkérte az érdekelt feleket, hogy a vizsgálatban való részvétel érdekében vegyék fel vele a kapcsolatot. A Bizottság emellett külön tájékoztatta a kérelmezőt, a Kínai Népköztársaság ismert gyártóit, a Kínai Népköztársaság hatóságait, az ismert importőröket, valamint az érintettként ismert szervezeteket a hatályvesztési felülvizsgálat megindításáról, és felkérte őket a részvételre.

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

1.6. **Mintavétel**

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

Mintavétel az uniós gyártók körében

(15) A Bizottság az eljárás megindításáról szóló értesítésben jelezte, hogy ideiglenesen kiválasztott egy uniós gyártókból álló mintát. A Bizottság a mintát a következők alapján választotta ki:

— a hasonló termék felülvizsgálati időszak alatti termelési és értékesítési volumenének a nagysága szempontjából vett általános reprezentativitás,

— a hasonló termék felülvizsgálati időszak alatti termelési és értékesítési volumenének a nagysága szempontjából vett, termékkategóriák ([12]) szerinti reprezentativitás,

— az uniós gyártók földrajzi eloszlása, valamint a kategóriák szerinti (nevezetesen kkv-k és nagyvállalatok közötti) reprezentativitása.

(16) A minta hat uniós gyártóból állt. A mintában szereplő uniós gyártók a hasonló termék Unión belüli becsült teljes termelési és értékesítési volumenének több mint 25 %-át képviselték.

(17) Az alaprendelet 17. cikknek (2) bekezdésével összhangban a Bizottság felkérte az érdekelt feleket, hogy tegyék meg észrevételeiket az ideiglenes mintával kapcsolatban. Észrevétel nem érkezett. A minta reprezentatív az uniós gazdasági ágazatra nézve.

Mintavétel az importőrök körében

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

(19) Egy független importőr jelentkezett a Bizottságnál, de nem nyújtotta be a kért információkat, és nem járult hozzá a mintába való felvételhez. Nem jelentkezett más független importőr.

([12]) A termékkategóriák közötti szegmentációt a 2.4. szakasz ismerteti.

Mintavétel a Kínai Népköztársaságban működő exportáló gyártók körében

(20) Annak érdekében, hogy eldönthesse, szükséges-e a mintavétel, és ha igen, kiválaszthassa a mintát, a Bizottság felkérte a Kínai Népköztársaságban működő összes exportáló gyártót az eljárás megindításáról szóló értesítésben meghatározott információk benyújtására. Emellett a Bizottság felkérte a Kínai Népköztársaság képviseletét és az exportáló gyártók szövetségeit, hogy nevezzék meg azokat az esetleges további exportáló gyártókat, amelyek érdeklődést tanúsíthatnak a vizsgálatban való részvétel iránt, illetőleg vegyék fel velük a kapcsolatot.

(21) Az érintett országban működő exportáló gyártók vagy gyártói csoportok közül három nyújtotta be a kért információkat, és egyezett bele a mintába való felvételébe. Az exportáló gyártók két csoportja a 2022 júliusa és 2023 júniusa közötti időszakban az Európai Unióba exportált bejelentett mennyiség mintegy 50 %-át fedte le, míg a harmadik exportáló gyártó exportvolumenéről azt állapították meg, hogy nem volt jelentős. Az alaprendelet 17. cikkének (1) bekezdésével összhangban a Bizottság egy olyan, két exportáló gyártói csoportból álló mintát választott ki az Unióba irányuló export legnagyobb reprezentatív mennyisége alapján, amelyet a rendelkezésre álló időn belül még megfelelő alapossággal meg lehetett vizsgálni. A Bizottság az alaprendelet 17. cikkének (2) cikkével összhangban a minta kiválasztásáról egyeztetett valamennyi ismert érintett exportáló gyártóval és az érintett ország hatóságaival. Észrevétel nem érkezett.

(22) Az eredeti vizsgálatban 49 exportáló gyártó egyezett bele abba, hogy felvegyék a mintába. Ebben a felülvizsgálatban, miközben több mint 140 exportáló gyártó szerepelt a panaszban, csak 3 exportáló gyártó vagy exportáló gyártói csoport adott választ a mintavételi kérdőívre.

(23) Az együttműködő exportáló gyártók az abroncsok Kínából az Európai Unióba érkező behozatala teljes volumenének körülbelül 50 %-át adták, az abroncsok teljes kínai gyártásának pedig kevesebb mint 2 %-át képviselték. Mivel a Kínából érkező behozatal uniós piaci részesedése a felülvizsgálati időszak alatt körülbelül 5,4 % volt, a Bizottság úgy ítélte meg, hogy e behozatal fele alapján elegendő információ nyerhető az exportár és a dömping felülvizsgálati időszak alatti folytatódásának vagy megismétlődésének értékeléséhez, és az reprezentatívnak tekinthető a Kínából érkező teljes behozatal tekintetében.

1.7. **Kitöltött kérdőívek és ellenőrző látogatások**

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

(25) A Bizottság kérdőíveket küldött a mintában szereplő két exportőri csoportnak és a mintában szereplő hat uniós gyártónak. A Bizottság ugyanezt a kérdőívet az eljárás megindításának napján hozzáférhetővé tette az interneten ([13]) is. Emellett a Bizottság kérdőívet küldött a kérelmezőnek.

(26) A kérdőívet a mintában szereplő két kínai exportáló gyártói csoport és hat uniós gyártó küldte vissza kitöltve. Az egyik uniós gyártó, a Recauchutagem São Mamede, Lda (a továbbiakban: RSM) válasza hiányos volt, és a Bizottság felkérte a gyártót, hogy egészítse ki válaszát. További válasz nem érkezett, és a Bizottság tájékoztatta az RSM-et arról, hogy alkalmazni kívánja az alaprendelet 18. cikkét, és a rendelkezésre álló tényeket kívánja felhasználni. További észrevételek nem érkeztek ettől az uniós gyártótól.

(27) Következésképpen a Bizottság a fennmaradó öt uniós gyártó által szolgáltatott adatokat használta fel. Az RSM-től való adatszerzés elmaradása csak elhanyagolható hatással volt a minta reprezentativitására. A fennmaradó öt uniós gyártó továbbra is a hasonló termék Unión belüli becsült teljes termelési és értékesítési volumenének több mint 25 %-át képviselte. Ezt az öt uniós gyártóból álló fennmaradó mintát ezért az uniós gazdasági ágazat szempontjából reprezentatívnak tekintették.

(28) A kínai kormánytól nem érkezett válasz a kérdőívre.

([13]) https://tron.trade.ec.europa.eu/investigations/case-view?caseId=2687.

(29) A Bizottság minden olyan információt megkísérelt beszerezni és ellenőrzött, amelyet szükségesnek ítélt ahhoz, hogy megállapítsa a dömping és a kár folytatódásának vagy megismétlődésének valószínűségét, valamint meghatározza az uniós érdeket. Az alaprendelet 16. cikke szerinti ellenőrző látogatásokra a következő vállalatok telephelyén került sor:

uniós gyártók:

— Lapin Kumi Oy, Finnország,

— Rula-BRW GmbH, Németország,

— Marangoni S.P.A, Olaszország,

— két, adatainak bizalmas kezelését kérő uniós gyártó,

a Kínai Népköztársaságban működő exportáló gyártók

— Giti Tire (China) Investment Co., Sanghaj, Giti Tire (Anhui) Co., Ltd, (Hefei), Giti Tire (Hualin) Co., Ltd (Hualin),

— Shanghai Hankook Tire Sales Co., Ltd (Shanghai), Chongqing Hankook Tire Co., (Chongqing) Ltd, Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd (Jiangsu).

1.8. **Az eljárás további menete**

(30) A Bizottság 2024. november 11-én tájékoztatást adott azokról a lényeges tényekről és szempontokról, amelyek alapján fenn kívánja tartani a hatályban levő dömpingellenes vámokat. A felek lehetőséget kaptak arra, hogy egy meghatározott határidőn belül észrevételeket tegyenek az érdekelt felek tájékoztatásával kapcsolatban.

(31) A Bizottság megfontolta és indokolt esetben figyelembe vette az érdekelt felek által benyújtott észrevételeket. Minden olyan fél számára biztosított meghallgatást, amely azt kérelmezte. A Giti kérésére meghallgatásra került sor.

2. **A FELÜLVIZSGÁLAT TÁRGYÁT KÉPEZŐ TERMÉK, AZ ÉRINTETT TERMÉK ÉS A HASONLÓ TERMÉK**

2.1. **A felülvizsgálat tárgyát képező termék**

(32) A felülvizsgálat tárgyát képező termék: a jelenleg a 4011 20 90 és ex 4012 12 00 (TARIC-kód: 4012 12 00 10) KN-kódok alá tartozó egyes, 121 feletti terhelési indexű, autóbuszhoz vagy tehergépjárműhöz való új vagy újrafutózott gumi légabroncsok. A KN- és TARIC-kódok csak tájékoztató jellegűek, és nem érintik a tarifális besorolás későbbi változását (a továbbiakban: a felülvizsgálat tárgyát képező termék).

(33) A felülvizsgálat tárgyát képező termék az új és az újrafutózott autóbusz- és tehergépjármű-légabroncsokat egyaránt magában foglalja, amelyek azonos alapvető fizikai, kémiai és műszaki tulajdonságokkal rendelkeznek. Az érintett termék két típusa ugyanazokból az inputokból készül (bár az alkalmazott technológia eltérő lehet), és azonos a felépítésük. A nyersanyagok és a felépítés tekintetében fennálló különbségek eltérő üzemi jellemzőket kölcsönöznek a termékeknek.

2.2. **Gyártási folyamat**

2.2.1. *Új abroncsok*

(34) Az új tehergépjármű- és autóbuszabroncsok gyártása a következő lépésekből áll: 1. a gumikeverék összetevőinek előkészítése és keverése, 2. a nyersköpeny alkatrészeinek gyártása, 3. a nyersköpeny felépítése, 4. vulkanizálás, és 5. a végtermék ellenőrzése. Minden tehergépjármű- és autóbuszabroncs ugyanazokból az alapvető nyersanyagokból készül: természetes kaucsukból, szintetikus gumiból, acélból, koromból, más vegyi anyagokból és olajokból, valamint szövetből, és ugyanazokból az alkatrészekből áll: övzónából, oldalfalból, belső rétegből, peremhuzalokból, acélhevederekből és a szövetváz kordjaiból, annak ellenére is, hogy a termék különböző gyártóinál megfigyelhetők bizonyos eltérések.

(35) Megállapítást nyert továbbá, hogy az új tehergépjármű- és autóbusz-abroncsok gyártása eltérő műszaki megoldások alkalmazásával történik, ami azonban nem érinti az egymással való helyettesíthetőségükre vonatkozó általános ténymegállapítást.

2.2.2. *Újrafutózott abroncsok*

(36) Az újrafutózás lényegében az elhasznált abroncsok felújításával járó újrafeldolgozási folyamat, amelynek keretében a régi abroncson kicserélik a futófelületet. Az újrafutózásban a legfontosabb szerepet az újrafutózandó abroncs játssza, ezért az újrafutózó vállalat tevékenységének alapvető eleme az újrafutózásra alkalmas abroncsok kiválasztása és beszerzése. A gyártási folyamat legfontosabb alapanyaga tehát az újrafutózandó abroncs, amely – minőségétől függően – igazi „félkész" termék vagy hulladék lehet.

(37) A gyártás ez esetben is eltérő műszaki megoldások alkalmazásával történhet, ami azonban ez esetben sem érinti a Bizottságnak az egymással való helyettesíthetőségre vonatkozó általános ténymegállapítását.

2.3. **Az abroncsok felhasználása és típusai**

(38) A tehergépjármű- és az autóbuszabroncsok számos különböző típusban és méretben készülnek, és méretüktől és terhelési indexüktől függően számos különböző haszongépjárművön kerülnek felhasználásra a helyi árukiszállításra használt és a helyi vagy regionális személyszállításban igénybe vett autóbuszoktól a nagy távolságú fuvarozást végző tehergépjárművekig és autóbuszokig. Ezek az abroncsok nem alkalmasak a személygépkocsikon és a könnyű haszongépjárműveken, sem pedig a terepjáró járműveken, például mezőgazdasági traktorokon való felhasználásra.

(39) A tehergépjárművek és az autóbuszok abroncsait kétféle kivitelben és négy típusban árusítják: Az abroncsok hagyományosan tömlős kivitelűek: ez esetben az abroncsban saját szeleppel felszerelt belső tömlő található. A tömlő nélküli kivitelű abroncsok esetében az abroncs léghatlanul egybe van építve a peremmel, és a szelep közvetlenül a peremre van szerelve. Az Unióban értékesített tehergépjármű- és autóbuszabroncsok túlnyomó többsége tömlő nélküli kivitelű. A tehergépjárművek és az autóbuszok abroncsainak négy típusa a következő: kormányzott, húzó-, pótkocsi- és vegyes felhasználású abroncs. A jármű első tengelyére szánt kormányzott abroncsok segítik a kormányozhatóságot, de a tehergépjármű vagy autóbusz használatától függően a jármű bármely tengelyére felszerelhetők. A húzóabroncsok a hajtott tengelyekre vannak tervezve, és jobb vonóhatást biztosítanak. A pótkocsiabroncsok pótkocsikon való használatra vannak tervezve, míg a vegyes felhasználású abroncsok a jármű igénybevételétől függően rendeltetésszerűen használhatók a jármű valamennyi tengelyén.

(40) Az uniós piacon az új és az újrafutózott abroncsokra azonos biztonsági követelmények vonatkoznak, amelyeket a 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ([14]) határoz meg.

2.4. **Az uniós abroncspiac hármas tagozódása**

(41) A Bizottság által összegyűjtött és a Bizottságnak megküldött információk arra engednek következtetni, hogy az autóbusz- és tehergépjármű-abroncsok uniós piaca három termékkategória köré szerveződik, és ennek megfelelően három szegmensre tagolódik. Bár az egyes termékkategóriák között nincs egyértelmű határvonal, az érdekelt felek általában véve egyetértenek a Bizottság ténymegállapításai szerinti következő felosztásban.

(42) Az 1. termékkategória az új prémium abroncsokat, a legnagyobb gyártók vezérmárkáit tartalmazza. Ebben a kategóriában nagyon fontos az abroncs márkájának ismertsége, és a jobb elvárt műszaki jellemzők és a marketingre költött jelentős összegek miatt jellemzőek a magas árak. A tehergépjármű- és az autóbuszgyártók által eredeti alkatrészként felhasznált abroncsok („OE1 abroncsok") elsősorban ebből a kategóriából kerülnek ki. Az 1. termékkategóriába tartozó abroncsok minősége nagy fokú újrafutózhatóságot biztosít, így az abroncsok „többéltűek" lesznek, azaz tovább nő az eredeti termékkel megtehető, egyébként is nagy kilométerszám (a szokásos használat mellett akár három újrafutózásra is van lehetőség). Az 1. termékkategóriába tartozó abroncsokhoz emellett magasabb szintű biztonság és gyakran jó értékesítés utáni szolgáltatások is társulnak.

(43) A 2. termékkategória a prémium abroncsokon kívüli – új vagy újrafutózott – abroncsok többségét tartalmazza, amelyek ára az 1. kategóriába tartozó abroncsok árának körülbelül 65–80 %-a. A pótkocsigyártók által eredeti alkatrészként felhasznált abroncsok („OE2 abroncsok") részben ebből a kategóriából kerülnek ki. Ebben a kategóriában is fontos a márkaismertség; a vásárlók általában jól ismerik a márkákat, és kötni tudják őket az abroncsgyártókhoz. Ezek a termékek általában legalább egyszer újrafutózhatók, és bár kisebb mértékben, mint az 1. termékkategóriába tartozó abroncsok, de magas kilométerszám érhető el velük.

([14]) Az Európai Parlament és a Tanács 2007/46/EK irányelve (2007. szeptember 5.) a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról (HL L 263., 2007.10.9., 1. o.).

(44) A 3. termékkategória olyan, csupán rendkívül korlátozottan vagy egyáltalán nem újrafutózható abroncsokat tartalmaz, amelyek használatával alacsonyabb kilométerszám érhető el. Áruk általában az 1. termékkategóriába tartozó abroncsok árának és megtehető kilométerszámának 65 %-át sem éri el. Ebben a kategóriában a márkaismertség gyakorlatilag nem létezik, és a vásárló beszerzési döntéseiben az ár a meghatározó tényező. Ezekhez a termékekhez általában nem tartoznak értékesítés utáni szolgáltatások.

(45) Az újrafutózott abroncsok vagy a 2., vagy a 3. termékkategóriába tartoznak. Miközben a kínai abroncsok egy része újrafutózható, Kínában alig végeznek újrafutózást. Az újrafutózás azonban meglehetősen széles körben elterjedt tevékenység az Unióban és más piacokon, például Brazíliában. Az újrafutózási tevékenységet az Unióban a következő típusú vállalatok végzik:

— az új abroncs gyártójának nevével, márkanevével vagy megbízásából működő integrált újrafutózó vállalatok. Ezekre ügyfeleik az új abroncs márkanevének meghosszabbításaként tekintenek. Ez a 2. kategóriába tartozó abroncsoknak felel meg,

— független újrafutózó vállalatok, amelyek tevékenysége általában jóval kisebb kiterjedésű piacokat fed le, illetve volumeneket tesz ki. Az abroncsokat saját nevük vagy márkanevük alatt értékesítik, és saját szakismereteikre támaszkodnak. Többségük kkv (több mint 400 vállalatról van szó az Unióban). Ez a 3. kategóriába tartozó abroncsoknak felel meg.

(46) A Bizottság az új és az újrafutózott abroncsoknak ugyanazt a márkánkénti feltérképezését alkalmazta, mint az eredeti vizsgálatban. Ezt az információt a panaszos is benyújtotta, és az eljárás megindításának napján valamennyi érdekelt fél rendelkezésére bocsátották.

2.5. **Az érintett termék**

(47) Az e vizsgálatban érintett termék a Kínai Népköztársaságból származó, a felülvizsgálat tárgyát képező termék (a továbbiakban: érintett termék).

2.6. **A hasonló termék**

(48) Amint az eredeti vizsgálat során megállapítást nyert, és ez a hatályvesztési felülvizsgálat is megerősítette, a következő termékek ugyanazokkal az alapvető fizikai, kémiai és műszaki tulajdonságokkal rendelkeznek, és alapvető felhasználási területeik is megegyeznek:

— az Unióba exportált érintett termék,

— az érintett ország belföldi piacán előállított és értékesített, felülvizsgálat tárgyát képező termék,

— az exportáló gyártók által gyártott és külföldön értékesített, felülvizsgálat tárgyát képező termék, valamint

— az uniós gazdasági ágazat által az Unióban gyártott és értékesített, a felülvizsgálat tárgyát képező termék.

(49) A Bizottság ezért ezeket a termékeket az alaprendelet 1. cikkének (4) bekezdése értelmében vett hasonló termékeknek tekinti.

3. **DÖMPING**

3.1. **Előzetes megjegyzések**

(50) A felülvizsgálat tárgyát képező termék Kínai Népköztársaságából érkező behozatala a felülvizsgálati időszak alatt folytatódott, noha csekélyebb mértékben, mint az eredeti vizsgálat vizsgálati időszaka alatt (tehát 2016. július 1. és 2017. június 30. között). Az Eurostat szerint a Kínai Népköztársaságból érkező egyes, 121 feletti terhelési indexű, autóbuszhoz vagy tehergépjárműhöz való új vagy újrafutózott gumi légabroncsok behozatala a felülvizsgálati időszakban az uniós piac mintegy 5,4 %-át tette ki, szemben az eredeti vizsgálat alatti 21,3 %-os piaci részesedéssel. Ezek a számok abszolút értékben értendők.

(51) Amint arról a (22) preambulumbekezdés említést tesz, a Kínában működő exportáló gyártók három csoportja működött együtt a vizsgálatban, amelyek a Kínából az Európai Unióba irányuló abroncsbehozatal teljes volumenének mintegy 50 %-áért feleltek.

3.2. Az alaprendelet 2. cikkének (6a) bekezdése szerinti eljárás a rendes érték megállapításához a felülvizsgálat tárgyát képező termék Kínából származó behozatalával összefüggésben.

(52) Mivel a vizsgálat megindításakor elegendő arra utaló bizonyíték állt rendelkezésre, hogy Kínában az alaprendelet 2. cikke (6a) bekezdésének b) pontja értelmében jelentős torzulások állnak fenn, a Bizottság a vizsgálatot az alaprendelet 2. cikkének (6a) bekezdése alapján indította meg.

(53) Ebből következően a Bizottság az alaprendelet 2. cikke (6a) bekezdésének lehetséges alkalmazásához szükséges adatok összegyűjtése érdekében az eljárás megindításáról szóló értesítésben felkérte a Kínában működő összes exportáló gyártót arra, hogy bocsássanak rendelkezésre információkat az abroncsok előállítása során felhasznált inputokra vonatkozóan. A kért információkat az exportáló gyártók mintában szereplő két csoportja küldte meg.

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

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

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

(57) A Bizottság 2024. január 23-án egy feljegyzés (a továbbiakban: első feljegyzés) útján tájékoztatta az érdekelt feleket azokról a releváns forrásokról, amelyeket a rendes érték meghatározásához fel kívánt használni. A feljegyzésben a Bizottság teljeskörűen – többek között a nyersanyagokra, a munkaerőre és az energiára is kiterjedően – felsorolta a felülvizsgálat tárgyát képező termék előállításához felhasznált termelési tényezőket. Emellett a torzulásmentes árak, illetve referenciaértékek megválasztásának kritériumai alapján a Bizottság megjelölte a lehetséges reprezentatív országokat, nevezetesen Brazíliát, Dél-Afrikát, Indonéziát, Malajziát, Thaiföldet és Törökországot

(58) A Bizottság az első feljegyzéssel kapcsolatban észrevételeket kapott a kérelmezőtől, a Gititől és a Hankooktól.

(59) A Bizottság 2024. július 16-án, a beérkezett észrevételek és a Hankook által szolgáltatott kiegészítő információk elemzését követően egy második feljegyzés (a továbbiakban: második feljegyzés) útján tájékoztatta az érdekelt feleket azokról a releváns forrásokról, amelyeket a rendes érték meghatározásához kíván felhasználni úgy, hogy Törökországot tekinti reprezentatív országnak.

(60) Emellett a Bizottság tájékoztatta az érdekelt feleket arról, hogy az értékesítési, általános és igazgatási költségek (a továbbiakban: SGA-költségek), valamint a nyereség megállapításához a Brisa Bridgestone és a Goodyear Lastikleri Turk elnevezésű, a reprezentatív országban működő gyártóra vonatkozóan rendelkezésre álló információkat kívánja felhasználni.

(61) A Bizottság a második feljegyzéssel kapcsolatban észrevételeket kapott a kérelmezőtől, a Gititől és a Hankooktól. Minden észrevétellel a 3.3. szakasz foglalkozik részletesen.

(62) A Bizottság ezért arra a következtetésre jutott, hogy a rendes értéket az alaprendelet 2. cikkének (6a) bekezdésében meghatározott módszerrel kell kiszámítani, és a Kínában érvényes költségeket és árakat el kell utasítani.

3.3. **Rendes érték**

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

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

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

3.3.1. *A jelentős torzulások fennállása*

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

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

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

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

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

— *a bérköltségek torzult volta,*

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

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

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

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

(70) E rendelkezés alapján a Bizottság országjelentést állított össze Kínáról (a továbbiakban: *jelentés*) ([15]), amelyek bizonyítékokat tartalmaz arra vonatkozóan, hogy a kormányzat számos szinten jelentős mértékben beavatkozik a gazdaság működésébe, és ezzel torzulásokat idéz elő különösen több fontos termelési tényező (például a földterület, az energia, a tőke, a nyersanyagok és a munkaerő) esetében, illetve a kiválasztott ágazatokban (például a vegyiparban, …). Az érdekelt felek az eljárás megindításakor felkérést kaptak arra, hogy cáfolják, észrevételezzék vagy egészítsék ki a vizsgálat iratai között található bizonyítékokat. A Bizottság a Kínáról szóló jelentést a vizsgálat megindításakor elhelyezte a vizsgálat iratai között. Emellett a kérelem is tartalmazott néhány olyan releváns bizonyítékot, amely kiegészíti a jelentésben foglaltakat.

(71) A kérelmező a jelentésben foglalt bizonyítékokra támaszkodva azzal érvelt, hogy mind magát a kínai abroncságazatot, mind az abroncsgyártás szempontjából kritikus más upstream ágazatokat (például a gumi-, az energia- és az acélágazatot, valamint a downstream gépjárműipart) súlyosan érinti a kínai kormány mindenre kiterjedő jelenléte, ami jelentős mértékben torzult árakat és költségeket eredményez. A kérelmező a KKP-nak a gazdaságban tapasztalható jelenlétét és befolyását a következőkre támaszkodva hangsúlyozza: a Kínai Kommunista Párt (KKP) Központi Bizottságának a párt és az állami intézmények reformjának elmélyítéséről szóló 2018. évi határozata, a kínai elnöknek a Kommunista Párt 20. országos kongresszusán elhangzott beszéde, a KKP Központi Bizottsága által 2020-ban közzétett rendelet, amely egyértelműen kijelenti, hogy a magánvállalatokban fokozni kívánják az állami jelenlétet, valamint szorgalmazza a magánvállalatok igazgatóinak politikai és ideológiai oktatását. A kérelmező előadta, hogy a kínai kormány beavatkozásának számos formája van, amelyek lényegében három kategóriába sorolhatók: az adminisztratív, a pénzügyi és a szabályozási kategóriába.

(72) A kérelmező rámutatott, hogy a terveket különböző kormányzati szinteken – az állam, a tartományok, a települések szintjén – bocsátják ki, és ágazati tervek kapcsolódnak hozzájuk. Ezek a tervek jogilag kötelező erejűek, végrehajtásukról minden szinten gondoskodni kell, aminek következtében nagyon is közvetlen következményekkel járnak a finanszírozási eszközökhöz való hozzáférés, az adórendszerek vagy a vállalatok döntései tekintetében. A kérelmező konkrétan a 2021–2025-ös időszakra alkalmazandó tizennegyedik ötéves tervre hivatkozott, amelynek alapján úgy ítélte meg, hogy az állam aktív gazdasági szerepe egyértelműen megnyilvánul például abban, hogy a terv meghatározza az állam által a kínai gazdaság teljes szegmenseinek „előmozdításában", „megerősítésében" vagy „építésében" játszott szerepét. A kérelmező megállapítja, hogy az ötéves tervek célja továbbá, hogy szorosabb kapcsolatot építsenek ki a kínai kormány és az állami tulajdonú vállalatok között, és hogy tovább erősítsék az állami tulajdonban lévő eszközök felügyeleti rendszerét. Ez különböző formákat ölthet, beleértve az állami tulajdonban lévő eszközök veszteségeinek hatékony megelőzését is.

(73) A kérelmező hangsúlyozza, hogy a kínai pénzügyi rendszert az állami tulajdonú bankok jelenléte uralja, amelyeknek igazodniuk kell a kormány politikáihoz, ahelyett, hogy piaci elvek szerint működnének. Azt is kijelentette, hogy a kínai kormány általi szabályozási beavatkozásra főként közbeszerzési szabályozás és beruházási szabályok révén kerül sor.

(74) A kérelmező hivatkozott továbbá a kínai acélágazatot és petrolkémiai ágazatot érintő több közelmúltbeli vizsgálat megállapításaira, amelyek megerősítették, hogy jelentős torzulások állnak fenn az érintett termék gyártása során felhasznált kulcsfontosságú inputok tekintetében; ilyen vizsgálat volt nevezetesen a rozsdamentes acélból készült hidegen síkhengerelt termékekre ([16]), az elektrolitikus úton króm-oxiddal bevont acéltermékekre ([17]), a hengerhuzalra ([18]), az egyes grafitelektróda-rendszerekre ([19]), a szilíciumra ([20]) és a nagy szakítószilárdságú poliészter fonalakra vonatkozó vizsgálat ([21]).

([15]) Bizottsági szolgálati munkadokumentum piacvédelmi vizsgálatokhoz a Kínai Népköztársaság gazdaságának jelentős torzulásairól, 2017. december 20., SWD(2017) 483 final/2.

([16]) A Bizottság (EU) 2022/433 végrehajtási rendelete (2022. március 15.) az Indiából és az Indonéziából származó, rozsdamentes acélból készült hidegen síkhengerelt termékek behozatalára vonatkozó végleges kiegyenlítő vám kivetéséről, valamint az Indiából és az Indonéziából származó, rozsdamentes acélból készült hidegen síkhengerelt termékek behozatalára vonatkozó végleges dömpingellenes vám kivetéséről és a kivetett ideiglenes vám végleges beszedéséről szóló (EU) 2021/2012 végrehajtási rendelet módosításáról (HL L 88., 2022.3.16., 24. o.).

([17]) A Bizottság (EU) 2022/802 végrehajtási rendelete (2022. május 20.) a Kínai Népköztársaságból és Brazíliából származó, elektrolitikus úton króm-oxiddal bevont acéltermékek behozatalára vonatkozó ideiglenes dömpingellenes vám kivetéséről (HL L 143., 2022.5.23., 11. o.).

([18]) A Bizottság (EU) 2021/1805 végrehajtási rendelete (2021. október 12.) a Kínai Népköztársaságból származó hengerhuzal behozatalára vonatkozó végleges dömpingellenes vámnak az (EU) 2016/1036 európai parlamenti és tanácsi rendelet 11. cikkének (2) bekezdése szerinti hatályvesztési felülvizsgálatot követő kivetéséről (HL L 364., 2021.10.13., 14. o.).

([19]) A Bizottság (EU) 2022/558 2022. április 6-i végrehajtási rendelete a Kínai Népköztársaságból származó egyes grafitelektróda-rendszerek behozatalára vonatkozó végleges dömpingellenes vám kivetéséről és az ezekre kivetett ideiglenes vám végleges beszedéséről (HL L 108., 2022.4.7., 20. o.).

([20]) A Bizottság (EU) 2022/1394 végrehajtási rendelete (2022. augusztus 11.) a Kínai Népköztársaságból származó szilícium behozatalára vonatkozó, a Koreai Köztársaságban és Tajvanon feladott, akár a Koreai Köztársaságból vagy Tajvanról származóként, akár nem ilyenként bejelentett szilícium behozatalára is kiterjesztett végleges dömpingellenes vámnak az (EU) 2016/1036 európai parlamenti és tanácsi rendelet 11. cikkének (2) bekezdése szerinti hatályvesztési felülvizsgálatot követő kivetéséről (HL L 211., 2022.8.12., 86. o.).

([21]) A Bizottság (EU) 2023/934 végrehajtási rendelete (2023. május 11.) a Kínai Népköztársaságból származó nagy szakítószilárdságú poliészter fonalak behozatalára vonatkozó végleges dömpingellenes vámnak az (EU) 2016/1036 európai parlamenti és tanácsi rendelet 11. cikkének (2) bekezdése szerinti hatályvesztési felülvizsgálatot, valamint 11. cikkének (3) bekezdése szerinti részleges időközi felülvizsgálatot követő kivetéséről (HL L 127., 2023.5.12., 1. o.).

(75) Ezenkívül a kérelem a következő, jelentős torzulásokat eredményező elemekre mutatott rá.

(76) Először: az abroncságazatot jelentős mértékben olyan vállalkozások szolgálják ki, amelyek állami hatóságok tulajdonában vannak, illetve azok ellenőrzése, szakpolitikai felügyelete vagy irányítása alatt állnak.

(77) A kérelmező előadta továbbá, hogy az érintett termékkel foglalkozó upstream ágazatban, köztük a következő vállalatokban és vállalatcsoportokban továbbra is jelentős mértékű a kínai kormány tulajdoni hányada:

— a China Petroleum & Chemical Corporation (a továbbiakban: Sinopec),a legfontosabb kínai szintetikusgumi-gyártók egyike,

— a Petro China, a legfontosabb kínai szintetikusgumi-gyártók egyike,

— a Suzhou Baohua Carbon Black Co., Ltd, az SOE Baowu csoport tagja, amely a korom előállításához kapcsolódó ágazatban tevékenykedik,

— a Jiangxi Heimao Carbon Black Co., Ltd, amely a korom előállításához kapcsolódó ágazatban tevékenykedik,

— a Shaanxi Provincial Natural Gas Co., Ltd., amely a korom előállításához kapcsolódó ágazatban tevékenykedik, a Shaanxi Gas Group Co., Ltd irányítása alá tartozik és amelynek tényleges tulajdonosa a shaanxi tartományi SASAC,

— a China Synthetic Gubber Corporation, amely a korom előállításához kapcsolódó ágazatban tevékenykedik,

— a Hainan Natural Rubber Industry Group Co., Ltd, Kína legnagyobb természeteskaucsuk-gyártója, amely 61 %-ban a hainani SASAC tulajdonában van,

— a Sinochem International petrolkémiai vállalat, amely a természeteskaucsuk-ágazatban tevékenykedő állami tulajdonú vállalat,

— a China Baowu Steel Group Co. Ltd (a továbbiakban: Baowu), amely az acélágazatban tevékenykedik,

— a Shanxi Taiyuan Iron & Steel Co. Ltd (TISCO), amely az acélágazatban tevékenykedik és amelynek többségi tulajdonosa a Baowu,

— az Anshan Iron & Steel Group Corporation (a továbbiakban: Ansteel csoport), amely az acélágazatban tevékenykedik,

— a HBIS csoport amely az acélágazatban tevékenykedik,

— a Shandong Steel csoport, amely az acélágazatban tevékenykedik,

— a Shandong Demian Group Co., Ltd, amely a textilágazatban tevékenykedik,

— a China Hi-Tech Group Corporation, amely a textilágazatban tevékenykedik, és a Sinomach állami tulajdonú vállalat tulajdonában van.

(78) A kérelmező előadta továbbá, hogy az érintett termékkel foglalkozó ágazatban, köztük a következő vállalatokban és vállalatcsoportokban továbbra is jelentős mértékű a kínai kormány tulajdoni hányada:

— az Aeolus Tyre Co. Ltd, amelynek többségi részvényese a China National Chemical Corporation (a továbbiakban: ChemChina), a SASAC-nak alárendelt állami tulajdonú vállalat,

— a Qingdao Doublestar, amelynek 41,71 %-a közvetlenül állami tulajdonú vállalatok tulajdonában van, tényleges irányítója pedig Qingdao Település Népi Kormányának SASAC-ja,

— a Shangai Huayi csoport tulajdonában lévő Shuangqian Tire Group Co., Ltd., a Shanghai Huayi Holding Group Co., Ltd., Ltd. Shanghai Guosheng (Group) Co., Ltd. és a Shanghai Guosheng Group Investment Co. alá tartozó állami tulajdonú vállalat, amelyek mindegyike a sanghaji SASAC ellenőrzése alatt álló állami tulajdonú vállalat,

— Guizhou Tyre Co., Ltd.

(79) A kérelmező előadta továbbá, hogy az érintett termékkel foglalkozó downstream ágazatban, köztük a következő vállalatokban és vállalatcsoportokban továbbra is jelentős mértékű a kínai kormány tulajdoni hányada:

— a China National Neavy Duty Truck Group Corp., Ltd Company, amely nehézteherjárműveket gyártó állami tulajdonú vállalat,

— a Faw Jiefang, amely 80 %-ban a SASAC tulajdonában van,

— a részben a SASAC és a sanchongi SASAC alá tartozó Jiangling Motors Corporation, Ltd,

— a BAIC Foton Motor Co., Ltd, amely a pekingi SASAC ellenőrzése alatt áll,

— a Dongfeng Motor Corporation állami tulajdonú vállalat.

(80) A kérelmező ezért megjegyezte, hogy a kínai kormány nem a piaci elvek alapján gyakorol irányítást és ellenőrzést a kínai abroncságazat vállalatai fölött, ami jelentős torzulásokhoz vezet.

(81) Másodszor: az abroncsokat előállító vállalatokban való állami jelenlét azt is lehetővé teszi a hatóságok számára, hogy beavatkozzanak az árakba és/vagy a költségekbe.

(82) A kérelem szerint a kínai gazdaság fölötti ellenőrzést úgy valósul meg, KKP-alapszervezeteket hoznak létre magán- és állami vállalatokban egyaránt, ami meghatározó szerepvállalást jelent a vállalat és a személyzet működésében. A kérelmező azt is hangsúlyozta, hogy az elmúlt években több olyan, az állami tulajdonú vállalatokra vagy magánvállalatokra vonatkozó rendelet elfogadására került sor, amelyek az erősebb és hatékonyabb végrehajtást hivatottak biztosítani. Ilyen például a Kínai Kommunista Párt által az állami tulajdonú vállalatok alulról szerveződő szervezeteinek munkájáról szóló 2020. évi rendelete, és különösen annak 11. cikke, amely jelentős végrehajtási hatásköröket ruház a KKP-alapszervezetekre a vállalatokon belül. Mindez megmutatkozik a társaságok – többek között az Aeolus – alapszabályában is. A kérelem azt is megemlítette, hogy hasonló követelményeket állapítottak meg a magánvállalatokra vonatkozóan. 2016 óta egyre nagyobb nyomás nehezedik a vállalatokra, hogy hangsúlyosabb szerepet biztosítsanak a KKP-nek a döntéshozatalban. Konkrétabban: a 2018. évi vállalatirányítási kódex már felszólította a tőzsdén jegyzett vállalkozásokat, hogy belső szabályzataikban adjanak szerepet a KKP számára. A kérelmező hivatkozott továbbá az az Összkínai Ipari és Kereskedelmi Szövetség alelnökére, Ye Qingra, aki kifejtette, hogy a „kínai típusú modern vállalkozási rendszer" fogalma magában foglalja a párt általi ellenőrzés három tengelyét, nevezetesen i. az emberierőforrás-mechanizmuson, ii. a felügyeleti és ellenőrzési munkán, valamint iii. a szakszervezetek útján gyakorolt ellenőrzést. A kérelmező is megjegyezte, hogy a KKP rutinszerűen alkalmazza a tisztséghalmozás gyakorlatát, ami azt jelenti, hogy ugyanazon személy különböző struktúrákban több szerepet is betölt.

(83) A kérelmező arra a következtetésre jutott, hogy a nem piaci megfontolások közvetlenül befolyásolják a kínai vállalatok azon képességét, hogy szabadon határozzák meg áraikat (ami a költségekre is hatással van), mivel elkötelezettséget tanúsítanak az állam és a Párt iránt, és ebből következően kötelesek előmozdítani az állam és a Párt politikai céljainak megvalósulását.

(84) A kérelem kitér arra is, hogy a KKP különösen kiterjedt befolyással van a vállalat személyzetére, például a kulcsfontosságú vezetők kinevezésére. A kérelem azt is megállapítja, hogy jelentős összefonódás van a KKP és a kínai vállalkozások között, és hogy az állami tulajdonú vállalatok kulcsfontosságú vezetői pozícióit és a humánerőforrásokhoz kapcsolódó pozícióit KKP-tagoknak kell betölteniük. A magánvállalatok számára pedig tanácsos olyan felügyeleti mechanizmust kialakítani, amelyet a fegyelmi jogkörrel rendelkező KKP-alapszervezet vezet.

(85) A kérelmező ezért arra a következtetésre jutott, hogy a KKP és a kínai kormány – azáltal, hogy mind az állami, mind a magánvállalatok különböző vezetői szintjein jelen van – képes jelentős és közvetlen döntéseket hozni a vállalatok üzleti életében, a szabad piac elveitől függetlenül és az állami vagy pártszinten meghatározott politikai és ipari célokkal összhangban. Ez azt eredményezi, hogy bizonyos nem piaci erők jelentősen befolyásolják a költségeket és az árakat.

(86) A kérelmező azzal érvelt, hogy a Nemzeti Fejlesztési és Reformbizottság közvetlen ellenőrzést gyakorol a vállalkozások fejlődése felett, különösen mivel a hatáskörébe tartozik a stratégiai fejlesztési tervek kidolgozása. A gazdaság tervezése közvetlenül érinti azokat a vállalatokat, amelyeknek végre kell hajtaniuk a különböző tervekben meghatározott kötelező erejű iránymutatásokat. Következésképpen a Nemzeti Fejlesztési és Reformbizottság nemcsak a vállalatok irányításáért felelős, hanem azok vezetői döntéseit is egyértelműen befolyásolja. E különböző tervek magukban foglalják a KKP ideológiájának tiszteletben tartását, ami azt jelenti, hogy a kínai vállalatoknak követniük kell azt. Ezeket az elveket a KKP a vállalatokon belüli alapszervezetei révén érvényesíti.

(87) A kérelmező előadta továbbá, hogy az állam az ágazati szövetségeken keresztül is jelen van az abroncságazatban. E tekintetben a Kínai Gumiipari Szövetség (China Rubber Industry Association, a továbbiakban: CRIA) a teljes kínai gumiiparért – többek között annak downstream termékeiért, például az abroncsokért – felelős nemzeti szövetség. Mivel a CRIA az Államtanács SASAC-jának felügyelete alatt működik, és működésében érvényesíti a KKP elveit, a KKP az abroncsgyártókkal kapcsolatban álló iparági szövetségén keresztül közvetlenül befolyásolja az abroncságazatot. A CRIA mellett a kérelem megemlíti a befolyást, amelyet az állam CCCMC-n és a CAAM-on keresztül gyakorol, melyek lehetővé teszik az állam és a Párt számára azt, hogy ellenőrzést gyakoroljanak a teljes abroncsgyártási lánc fölött, továbbá hogy az árak és a költségek a szabad piac elveitől függetlenül alakuljanak.

(88) A kérelem azt is megállapítja, hogy a KKP rendszeresen nevez ki párttagokat az abroncságazatban működő vállalatok kulcsfontosságú vezetőinek. Konkrétabban: a kérelem az állami tulajdonú vállalatok és különösen az Aeolus ügyére hivatkozik, de látszólag nem állami tulajdonú vállalatokat is megemlít (ilyen például a Prinx Changshan, a Zhongce Rubber Group Co., Ltd és a Sailun Group Co.), ahol szintén vannak KKP-tagok az igazgatótanácsi vagy felügyelőbizottsági tagok sorában.

(89) Harmadszor: a kínai kormány a belföldi beszállítókat előnyben részesítő vagy a szabadpiaci erőviszonyokat más módon befolyásoló közpolitikákat, vagy intézkedéseket valósít meg.

(90) A kérelmező különösen azt említette meg, hogy az abroncságazat a petrolkémiai termékekre és a gumira fordított pénzügyi forrásokkal előnyt biztosító szakpolitikák, valamint a fontos költségösszetevők (például az acél, az energia vagy a textil) kapcsán előnyt biztosító szakpolitikák hatálya alá tartozik. A kérelmező e tekintetben arra hivatkozik, hogy a természetes kaucsuk gyártása és értékesítése a CRIA iránymutatásai alapján történik. Megemlíti továbbá a yunnani kormánynak a mezőgazdaság korszerűsítésére irányuló hároméves cselekvési tervét, amely a természetes kaucsuk ágazatát „kulcsfontosságú iparágnak” minősíti, és fejlesztési területként hivatkozik rá. A szóban forgó terv célja, hogy „*kiterjessze az abroncsokhoz használt speciális gumi gyártását*”. Sanmen megye 2035-ig elérendő hosszú távú céljai is a gumiiparra fókuszálnak, többek között egy nemzeti gumiellenőrző és -tesztelő központ létrehozására.

(91) Az acélt illetően a kérelmező megjegyzi, hogy a tizennegyedik ötéves terv az acélipar előmozdításával és korszerűsítésével is foglalkozik, és utal arra, hogy 2022 elején kiadták a tizennegyedik ötéves tervet és a nyersanyagipar fejlesztésére vonatkozó tizennegyedik ötéves tervet végrehajtani hivatott, A vas- és acélipar magas színvonalú fejlesztésének előmozdítására vonatkozó iránymutatások című dokumentumot. Az acélpiac fölötti ellenőrzés a Kínai Vas- és Acélipari Szövetségen (China Iron and Steel Association, a továbbiakban: CISA) keresztül valósul meg, amelynek felügyeletét a pártépítő szervezet – az Államtanács SASAC-jának Pártbizottsága – gyakorolja.

(92) Az energia- és a textilipar tekintetében a kérelmező a kínai termékekre vonatkozó közelmúltbeli bizottsági és egyesült államokbeli dömpingellenes vizsgálatra hivatkozott, amely a villamos energia esetében ármeghatározás meglétét mutatja: a tartományi Nemzeti Fejlesztési és Reformbizottság határozza meg a villamosenergia-árat. A textilipart a tizennegyedik ötéves terv említi meg név szerint. Emiatt az Ipari és Információtechnológiai Minisztériuma közleményt tett közzé a 2022. évi textil- és ruhaipari tevékenységek elindításáról, melyek célja „az ellátás optimalizálása és a korszerűsítés előmozdítása”. E közlemény szerint a Kínai Nemzeti Textil és Ruhaipari Tanács (China National Textile and Apparel Council) felelős a feladatok megtervezéséért és végrehajtásáért, és „az Államtanácsnak az állami tulajdonú eszközök felügyeletével és kezelésével foglalkozó bizottsága üzleti irányítása, felügyelete és vezetése” alatt működik.

(93) Az abroncsokat a gumiipar részeként említi „A tizennegyedik ötéves terv időszaka során a petrolkémiai ipar és a vegyipar magas színvonalú fejlesztésének előmozdítására vonatkozó iránymutatások” című dokumentum, amely előírja, hogy „*a zöld termékek arányát növelni kell bizonyos ágazatokban, például az abroncságazatban*” és elő kell mozdítani a abroncstermékeket érintő digitális átalakulást. A CRIA iránymutatásai további részleteket tartalmaznak az abroncságazat kapcsán. A tizennegyedik ötéves terv második olyan fejlesztési területe, amely előnyös helyzetbe hozza az abroncsgyártókat, a kutatási és fejlesztési tevékenységek támogatása, különösen a fejlett abroncsfelszerelésekkel és kulcsfontosságú anyagokkal foglalkozó nemzeti műszaki kutatóközponton keresztül. A kérelmező hangsúlyozta továbbá, hogy az Ipari és Információtechnológiai Minisztérium a Sailun csoportot is kiválasztotta az ágazatban a „nemzeti intelligens gyártást demonstráló kísérleti vállalkozás” és a „nemzeti ipari internetes demonstrációs kísérleti vállalkozás” első csoportjába, valamint „a kulcsfontosságú iparágak jellegzetes ipari internetes platformja” első csoportjába.

(94) A kérelmező több tartományi szakpolitika mellett számos egyéb intézkedést is figyelembe vett, többek között a következőket:

— a tizenharmadik ötéves tervvel és a tizennegyedik ötéves tervvel összhangban nyújtott környezetvédelmi ösztönzők, amelyek megkövetelik, hogy a gazdasági fejlődésre a környezet tiszteletben tartása mellett kerüljön sor,

— az abroncságazat előnyös helyzete, amely más környezetvédelmi politikáknak köszönhető, többek között a Pénzügyminisztérium által a szén-dioxid-kibocsátás tetőzése és a karbonsemlegesség elérése érdekében végzett munkához nyújtott költségvetési támogatásnak, amelynek célja a kormányzati pénzügyi politikák végrehajtása,

— az Ipari és Információtechnológiai Minisztérium által kijelölt vállalatok, amelyeket a helyi intézmények az iparpolitikák végrehajtására érdekében és zöld átállás vezetésére szólítanak fel. Az abroncsokhoz kapcsolódó tevékenységet folytató vállalatok közül huszonkilenc ilyet jelöltek meg,

— a kínai zöldtermék-tanúsítás, amely segít további kormányzati pénzügyi támogatások megszerzésében és amelyet több abroncsgyártó is megkapott.

(95) A downstream ágazatokat illetően a kérelem a következőket említette:

— a tizennegyedik ötéves terv, amelynek célja a fogyasztási cikkek – köztük a gépjárművek – fogyasztásának előmozdítása, és amely a közlekedési ágazattal foglalkozik,

— az Államtanács Főhivatalának az „alternatív energiaforrásokkal működő autóiparra” irányuló terve, amely az „alternatív energiaforrásokkal működő gépjárműveket”, többek között az alternatív energiaforrásokkal működő tehergépjárműveket támogatja,

— már a tizenharmadik ötéves terven alapuló korábbi zöld fejlesztési terv is a zöld autóipar fejlesztésére irányult,

— a tizennegyedik ötéves terv korszerű logisztikai fejlesztési terve, amely előmozdítja a tehergépjármű-ipar fejlesztését, különös tekintettel az önvezető tehergépjárművekre.

(96) A pénzügyi intézkedéseket illetően a kérelmező különösen a következőket jegyezte meg:

— 2022-ben a Kínai Vámügyi Főigazgatóság együttműködött a CRIA-val az abroncságazatban működő exportáló vállalatok terheinek csökkentése érdekében.

— Shandong tartományban az állam 12 abroncsgyártó vállalatnak nyújtott támogatást műszaki átalakítási projektekhez. A legjelentősebb beruházásban a Shandong Linglong Tire Co. Ltd részesült, jóllehet a kedvezményezettek között más vállalatok is voltak, köztük a Triangle Tire Co. Ltd.

— A Shandong Yongfeng Tyres Co., Ltd. 2018-ban közzétette honlapján, hogy az abroncsgyártók számos állami támogatásban részesülnek, valamint kedvező szakpolitikák hatálya alá tartoznak. A helyi önkormányzatok reagáltak Hszi Csin-ping felhívására, miszerint a villamosenergia-fogyasztással, a finanszírozással, a díjakkal és az intézményi tranzakciókkal kapcsolatos terheket csökkentő szakpolitikák végrehajtásával csökkenteni kell a magánvállalkozások költségeit.

(97) A kérelemben továbbá szerepel az, hogy a széles körű pénzügyi támogatás formáját öltő intézkedések mellett a kínai kormány helyi szervezetein keresztül fúziókat és átszervezéseket szorgalmazva beavatkozott a vállalatok irányításába.

(98) Végezetül a kérelmező az abroncságazat javát szolgáló globális terjeszkedési politikákra hivatkozott, ideértve az értékesítési lehetőségeknek az „egy övezet, egy út kezdeményezés” keretében történő létrehozását, a közvetett fuvarozási exporttámogatást, valamint azt, hogy az „egy övezet, egy út kezdeményezés” széles körben vezet hátrányos megkülönböztetéshez, és lényegében álcázott eszköze annak, hogy a kínai vállalatok a többi részt vevő országok kárára finanszírozáshoz juthassanak.

(99) Negyedszer: a kínai gazdaság bármely más ágazatához hasonlóan az abroncságazatot is érintik a kínai csődeljárási, társasági jogi és tulajdonjogi szabályok diszkriminatív alkalmazásából vagy nem megfelelő végrehajtásából eredő torzulások.

— A kérelmező arra hivatkozott, hogy a csődtörvények kapcsán a jogérvényesítés hiánya oda vezet, hogy nagyszámú úgynevezett „zombivállalat” marad fenn, melyek a becslések szerint a gumiiparnak mintegy 6 %-át, a kőolaj-feldolgozó iparnak pedig 14 %-át teszi ki. A vállalatok mesterséges életben tartása azt jelenti, hogy a szóban forgó vállalatok hallgatólagosan állami garanciát kapnak, ami viszont torzítja a hitelekhez és a finanszírozáshoz való hozzáférés költségeit.

— Számos abroncsgyártó adójóváírásban részesült, ami megvédte őket a fizetésképtelenné válástól.

— Az acélágazatban az idők során számos iparpolitikát alkalmaztak.

— A kérelmező hivatkozott továbbá korábbi bizottsági vizsgálatokra is, amelyek megállapították, hogy a vállalkozásoknak nem kell ajánlattételi eljáráson részt venniük ahhoz, hogy földterületeket szerezzenek. A földhasználati jogokat általában a helyi hatóságok osztják újra ingyenesen vagy osztják ki kialkudott árakon a vállalatoknak. Az abroncsgyártók élvezik ennek a diszkriminatív földhasználatnak az előnyeit.

(100) Ötödször: a bérköltségek az abroncságazatban is torzultak.

(101) A kérelmező szerint bizonyíték van arra, hogy a szakszervezetben vezető pozíciókat töltenek be magasrangú párttagok az állami tulajdonú vállalatok esetében vagy igazgatók a nem állami tulajdonú vállalatok esetében, ami elméletileg gyengíti a szakszervezet azon képességét, hogy a munkavállalók érdekeit hatékonyan képviselje. A kérelmező megemlíti továbbá, hogy Kína még mindig nem ratifikálta a legfontosabb nemzetközi munkaügyi egyezményeket, és hivatkozik arra, hogy a bérek szabad megállapítását intézményi korlátok akadályozzák. Ezenkívül a kérelmező úgy véli, hogy a kínai munkaerőt érinti az úgynevezett háztartás-regisztrációs rendszer, és kijelenti, hogy a kényszermunka alkalmazása Xinyang régióban hozzájárul a bérek torzulásához, mivel ez valószínűsíthetően előnyt jelent a régióban működő létesítményekkel rendelkező abroncsgyártóknak – például az állami tulajdonú Double Coin (Xinjiang) Kunlun Engineering Tire Co., Ltd. vállalatnak –, közvetlenül és az upstream szereplőkön keresztül egyaránt.

(102) Hatodszor: az abroncsgyártók közpolitikai célokat megvalósító vagy az államtól más tekintetben nem függetlenül tevékenykedő intézmények által nyújtott finanszírozást vehetnek igénybe.

— A kérelmező hangsúlyozza, hogy a nemzeti politikákon alapuló kedvezményes hitelek léte egyértelműen kitűnik egyes vállalatok, például a Shangai Huayi csoport éves jelentéséből. A jelentés számviteli szakasza a „szakpolitikai alapú kedvezményes hiteltámogatások” helyzetétől függően különböző számviteli módszereket állapított meg. Ezenkívül a vállalat minden bizonnyal hasznot húzott az ilyen szakpolitikákból, tekintettel arra, hogy három legnagyobb hosszú lejáratú hitelét az Export-Import Bank of China banktól kapta. Megfigyelhető továbbá, hogy az állami támogatások között szerepel „a xinjiangi pénzügyi támogatások keretében nyújtott befektetetteszköz-kölcsönök”.

— Ezenkívül a Prinx Chengshan Holdings éves jelentése hasonló megállapításokat tartalmaz, különösen a Bank of China (Hong Kong) Limiteddel, a Bank of China (Thailand) Corporation Limiteddel és a Hongkonggal and Shanghai Banking Corporation Limiteddel (HSBC) kötött hitelmegállapodást, mely bankok közül az első kettő állami bank, a harmadik pedig az első olyan külföldi hitelező, amely saját KKP-bizottsággal rendelkezik a befektetési banki tevékenységet végző leányvállalatában.

— A kérelmező arra is rámutatott, hogy a kínai ügynökségek az abroncságazatban tevékenykedő vállalatokat részrehajlóan minősítik.

(103) A kérelmező előadta, hogy a fent említett torzulások rendszerszintűek, és kijelentette, hogy a kínai kormány az abroncsok ellátási láncának minden szintjén beavatkozik, megteremtve azt a helyzetet, amikor az inputot, az input inputját stb. valamilyen módon érintik a kormányzati torzulások.

(104) Következésképpen a kérelmező azzal érvelt, hogy az abroncságazatban az alaprendelet 2. cikkének (6a) bekezdése szerinti jelentős torzulások állnak fenn.

(105) A Bizottság megvizsgálta, hogy az alaprendelet 2. cikke (6a) bekezdésének b) pontja értelmében fennálló jelentős torzulások figyelembevételével helyénvaló-e vagy sem a Kínában érvényes belföldi árak és költségek alkalmazása. A Bizottság ezt a vizsgálatot az ügy irataiban hozzáférhető bizonyítékok alapján végezte el. Az ügyben rendelkezésre álló bizonyítékok magukban foglalták a jelentésben, valamint annak aktualizált változatában (a továbbiakban: aktualizált jelentés) ([22]) foglalt bizonyítékokat, amely nyilvánosan hozzáférhető forrásokra támaszkodott.

(106) Az elvégzett elemzés általában véve a kínai gazdaságba való jelentős mértékű kormányzati beavatkozással, valamint konkrétan az érintett gazdasági ágazat és az érintett termék piacának sajátos helyzetével foglalkozott. A Bizottság ezeket a bizonyítékokat kiegészítette a Kínában fennálló jelentős torzulások alátámasztása szempontjából releváns különböző kritériumokkal kapcsolatos saját kutatásával.

3.3.2. *A kínai belföldi árakat és költségeket befolyásoló jelentős torzulások*

(107) A kínai gazdasági rendszer a „szocialista piacgazdaság" koncepcióján alapul. Ez a kínai alkotmányban is rögzített koncepció határozza meg a kínai gazdaságirányítást. Alapelve, hogy „*a termelőeszközök állami tulajdonban, azaz a nép egészének tulajdonában és a dolgozók kollektív tulajdonában vannak*" ([23]).

(108) Az állami tulajdonon alapuló gazdaság a „*nemzetgazdaság első számú motorja*", és az államnak feladata a gazdaság „*konszolidációjának és növekedésének biztosítása*" ([24]). Következésképpen Kína általános gazdasági berendezkedése nemhogy lehetővé teszi, hanem kifejezetten megköveteli a gazdaságba való jelentős mértékű állami beavatkozást. Az az alapelv, hogy az állami tulajdon elsőbbséget élvez a magántulajdonnal szemben, a teljes jogrendszert áthatja, és minden fontosabb jogszabályban alapelvként kap hangsúlyt.

(109) Jó példa erre a kínai ingatlantörvény, amely a szocializmus kezdeti szakaszára hivatkozva az államot olyan alapvető gazdasági rendszer fenntartásával bízza meg, amelyben uralkodó szerepet játszik az állami tulajdon. A jogrendszer megtűr más tulajdoni formákat is, de azoknak az állami tulajdon mellett kell fejlődniük ([25]).

(110) A kínai jog szerint a szocialista piacgazdaság fejlesztése a KKP vezetésével történik. A kínai állam és a KKP struktúrái minden szinten (a jog, az intézmények és a személyek szintjén egyaránt) egymásba fonódnak, és olyan felépítményt alkotnak, amelyben a KKP és az állam szerepe nem választható szét.

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

(112) A módosítás a cikk korábbi első mondata mögé, amely szerint „[a] *Kínai Népköztársaság alaprendszere a szocialista rendszer*", beillesztett egy új második mondatot, amely szerint: „[a] *kínai típusú szocializmus meghatározó eleme a Kínai Kommunista Párt vezető szerepe*" ([26]). Ez jól szemlélteti, hogy a KKP milyen mértékben gyakorol megkérdőjelezhetetlen és egyre nagyobb mértékű ellenőrzést a kínai gazdasági rendszer felett.

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

(114) A kínai állam intervencionista gazdaságpolitikát követve valósítja meg céljait, amelyek egybeesnek a KKP politikai programjában foglaltakkal, nem pedig a szabadpiacon uralkodó gazdasági viszonyokat tükrözik ([27]). A kínai hatóságok által alkalmazott intervencionista gazdaságpolitikai eszközök sokrétűek, és az ipartervezésre, a pénzügyi rendszerre és a szabályozási környezet szintjére egyaránt kiterjednek.

([22]) Bizottsági szolgálati munkadokumentum piacvédelmi vizsgálatokhoz a Kínai Népköztársaság gazdaságának jelentős torzulásairól, 2024. április 10., SWD(2024) 91 final.
([23]) Aktualizált jelentés: 2. fejezet, 7. o.
([24]) Aktualizált jelentés: 2. fejezet, 7–8. o.
([25]) Aktualizált jelentés: 2. fejezet, 10., 18. o.
([26]) Megtekinthető a következő internetcímen: http://www.npc.gov.cn/zgrdw/englishnpc/Constitution/node_2825.htm (legutóbbi hozzáférés: 2024. április 8.).
([27]) Aktualizált jelentés: 2. fejezet, 29–30. o.

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

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

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

(118) A gazdasági szereplőknek – a magán- és az állami tulajdonban lévőknek egyaránt – lényegében a tervrendszer által megszabott realitáshoz kell igazítaniuk üzleti tevékenységüket. Nemcsak a tervek kötelező volta miatt, hanem azért is, mert az illetékes kínai hatóságok a kormányzat valamennyi szintjén a tervek szerint járnak el és hatáskörüket azoknak megfelelően gyakorolják, a gazdasági szereplők kénytelenek követni a tervekben meghatározott prioritásokat ([28]).

(119) Másodszor: a pénzügyi erőforrások elosztásának szintjén Kína pénzügyi rendszerét az állami tulajdonú kereskedelmi és fejlesztési bankok uralják. Ezeknek a bankoknak a hitelezési politikájuk kialakításakor és végrehajtásakor a kormányzat iparpolitikai célkitűzéseihez kell igazodniuk, ahelyett, hogy elsődlegesen az adott projekt gazdasági megalapozottságát értékelnék ([29]).

(120) Ugyanez mondható el a kínai pénzügyi rendszer többi eleméről, például a részvénypiacokról, a kötvénypiacokról, a magántőkepiacokról stb. is. A pénzügyi rendszer ezen szegmenseiben is megfigyelhető, hogy intézményi berendezkedésük és tevékenységük nem a pénzügyi piacok hatékony működését szolgálja, hanem az állam és a KKP számára biztosítja az ellenőrzés és a beavatkozás lehetőségét ([30]).

(121) Harmadszor: a szabályozási környezet szintjén az államnak a gazdaságba való beavatkozása sokféle formában jelenik meg. Például a közbeszerzési szabályokat rendszeresen használják fel a gazdasági hatékonyságtól eltérő szakpolitikai célok elérése érdekében, ami akadályozza ezen a területen a piacközpontú elvek érvényesülését. A vonatkozó jogszabály kifejezetten arról rendelkezik, hogy a közbeszerzések lebonyolításával az állami politikai intézkedések keretében kitűzött célok megvalósulását kell elősegíteni. Az viszont, hogy nincs meghatározva e célok mibenléte, széles mérlegelési jogkört biztosít a döntéshozó szervek számára ([31]).

(122) Ugyanígy a beruházások területén a kínai kormány jelentős mértékben ellenőrzi és befolyásolja mind az állami, mind a magánberuházások rendeltetését és méretét. A beruházások szűrése, valamint a beruházásokhoz kapcsolódó különféle ösztönzők, korlátozások és tilalmak fontos hatósági eszközei az iparpolitikai célok támogatásának, például a kulcságazatok feletti állami ellenőrzés fenntartásának vagy a belföldi ipar megerősítésének ([32]).

(123) Összefoglalva: a kínai gazdasági modell olyan alapelveken nyugszik, amelyek biztosítják és ösztönzik a sokrétű kormányzati beavatkozást. A jelentős mértékű kormányzati beavatkozás ellentétes a piaci erők szabad érvényesülésével, ennélfogva a piaci elveknek megfelelő hatékony erőforrás-elosztáshoz képest torzulásokat eredményez ([33]).

([28]) Aktualizált jelentés: 4. fejezet, 57., 92. o.
([29]) Aktualizált jelentés: 6. fejezet, 149–150. o.
([30]) Aktualizált jelentés: 6. fejezet, 153–171. o.
([31]) Aktualizált jelentés: 7. fejezet, 204–205. o.
([32]) Jelentés: 8. fejezet, 207–208. és 242–243. o.
([33]) Aktualizált jelentés: 2. fejezet, 19–24. o.; 4. fejezet, 69. és 99–100. o.; 5. fejezet, 130–131. o.

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

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

(125) Az érintett termék ágazatát főként állami tulajdonú vállalatok szolgálják ki, például: a China National Tyre & Rubber Co. Ltd (CNRC), amely a SINOCHEM (a SASAC ellenőrzése alatt álló állami tulajdonú vállalat) ([34]), az Aeolus Tyres, amely 57,5 %-ban a CNRC állami tulajdonú vállalat tulajdonában van ([35]), valamint a Shuangqian (Double Coin) Tire Group Co., Ltd, amely 58,57 %-ban állami tulajdonban van ([36]).

(126) Emellett az állam más vállalatokban is jelentős tulajdonnal rendelkezik, ilyen például a Qingdao Doublestar, amely 42,4 %-ban van állami tulajdonban ([37]), és a Guizhou Tyre Co., Ltd., ahol ez az arány 26,47 % ([38]).

(127) Általánossá vált azonban, hogy a KKP nemcsak az állami tulajdonú vállalatok, hanem a magánvállalatok ([39]) esetében is beavatkozik az operatív döntéshozatalba, és a KKP az ország gazdaságának szinte valamennyi területén vezető szerepet követel. Az állam által a KKP vállalatokon belüli alapszervezetein keresztül gyakorolt befolyás ténylegesen azt eredményezi, hogy a gazdasági szereplők a kormány ellenőrzése és szakpolitikai felügyelete alatt állnak, tekintve, hogy Kínában az állam és a pártszervezetek milyen szorosan összefonódtak egymással.

(128) Ezenkívül az érintett termék ágazatát számos kormányzati szakpolitika érinti, ilyen például az Ipari és Információtechnológiai Minisztériumnak „A tizennegyedik ötéves terv időszaka során a vegyipar és a petrolkémiai ipar magas színvonalú fejlesztésének előmozdítására vonatkozó iránymutatások" című dokumentuma, amelynek II.3. szakasza előírja „*a vegyipari termékek kínálatának minőségét javító intézkedések*" végrehajtását. *Összpontosítani kell a stratégiai fontosságú feltörekvő iparágakra* […], *és fel kell gyorsítani* […] *a nagy teljesítményű gumik és műanyagok* […] *fejlesztését* […]. *A zöld termékek arányát növelni kell bizonyos ágazatokban, például az abroncságazatban* […]. *A vállalkozásokat ösztönözni kell a termékminőség javítására, valamint márkák létrehozására és fejlesztésére.*" Ezen túlmenően a szóban forgó iránymutatás V. szakasza előírja, hogy be kell vezetni „*az ömlesztett termékekre, például a műtrágyákra és az abroncsokra alkalmazandó internetalapú iparilánc-monitoringot*" ([40]).

(129) Az abroncságazat tartományi szintű szakpolitikák hatálya alá is tartozik, ilyen például Shandong tartománynak a vegyipar fejlesztéséről szóló tizennegyedik ötéves terve, amely kifejezetten az „*abroncságazatra*" nézve írja elő a következőket: „*Szigorúan végre kell hajtani az iparpolitikákat és az ipari szabványokat, integrálni kell és vissza kell vonni azokat a vállalkozásokat, amelyek éves termelési kapacitása nem éri el az 1,2 millió kizárólag acélból készült radiális abroncsot (nem számolva bele a mérnöki abroncsokat, a légi járművek abroncsait és a nagy keresztmetszetű, tömlő nélküli abroncsokat), valamint nem éri el az 5 millió részben acélból készült radiális abroncsot (nem számolva bele kivéve a defekttűrő abroncsokat, a csúcskategóriás versenyabroncsokat és a rendkívül kis keresztmetszetű abroncsokat).* […] *A csúcskategóriás és szegmentált piacok pályáját követve csúcskategóriás termékeket kell fejleszteni, például a rendkívül kis keresztmetszetű, lapított keresztmetszetű, alacsony gördülési ellenállású, alacsony zajkibocsátású és defekttűrő abroncsokat, és ki kell bővíteni a K+F-tevékenységeket és a gyártást a nagy teljesítményű radiális abroncsok – többek között az intelligens abroncsok, a biztonsági abroncsok, az alacsony gördülési ellenállású abroncsok és a kiemelkedő mértékben kopásálló abroncsok – terén a termékek hozzáadott értékének és piaci részesedésének növelése érdekében. Meg kell erősíteni a Shandong-félszigeten és az Észak-Shandongban működő abroncságazati klasztereket, szorosabbra kell fűzni az ipari támogató létesítményekkel való kapcsolatokat, fejleszteni kell a nyugat-shandongi gumiadalék-ipari klasztert, valamint ki kell bővíteni a gumifeldolgozó-ipari klasztert Shandong keleti részén. Átfogóan fejleszteni kell a digitalizációt, fokozni kell a hálózatfejlesztést és az abroncságazat intelligens fejlesztését, elő kell mozdítani az abroncságazatban működő intelligens gyárak építését az egész tartományban, továbbá létre kell hozni egy abroncsgyártó iparági internetes felhőalapú platformot. Aktívan elő kell mozdítani a környezetbarát abroncsgyártási folyamatokat (például a vegyi gumifinomítási technológiát és a sugárzással történő elővulkanizációt), ösztönözni kell az abroncsok másodlagos felhasználását, elő kell mozdítani a hulladék abroncsok zöld pirolízisét és a hulladék abroncsokból a korom visszanyerésére szolgáló technológiát, és ösztönözni kell az ipar zöld és körforgásos szemléletű fejlődését.* […] *2025-re az abroncságazat termelési értéke eléri a 200 milliárd RMB-t; az abroncságazatban nyolc olyan vállalat működik majd, amelynek árbevétele meghaladja a 10 milliárd RMB összeget; e vállalatok közül kettő árbevétele a 20 milliárd RMB összeget is meghaladja, és egy-két vállalat pedig a világ tíz legnagyobb vállalata közé tartozik majd az abroncságazatban* ([41])."

([34]) https://www.sinochem.com/en/17197.html (hozzáférés: 2024. július 10.).
([35]) https://q.stock.sohu.com/newpdf/202457883741.pdf (hozzáférés: 2024. július 10.).
([36]) http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2024/2024-4/2024-04-30/10153300.PDF (hozzáférés: 2024. július 10.).
([37]) https://q.stock.sohu.com/newpdf/202457251875.pdf (hozzáférés: 2024. július 10.).
([38]) https://pdf.dfcfw.com/pdf/H2_AN202404151630237833_1.pdf?1713215477000.pdf (hozzáférés: 2024. július 10.).
([39]) A KKP alapszabályának 33. cikke, a kínai társasági törvény 19. cikke. Lásd: Aktualizált jelentés: 3. fejezet, 47–50. o.
([40]) https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-04/08/content_5683972.htm (hozzáférés: 2024. július 10.).
([41]) https://huanbao.bjx.com.cn/news/20211201/1191133.shtml (hozzáférés: 2024. július 10.).

(130) A kormányzati ellenőrzés és a szakpolitikai felügyelet az érintett ágazati szövetségek szintjén is megfigyelhető. ([42]).

(131) Például a Kínai Gumiipari Szövetség (China Rubber Industry Association, a továbbiakban: CRIA) – melynek a CNRC, az Aeolus Tyres, a Qingdao Doublestar, a Shuangqian (Double Coin) Tire Group Co., Ltd és a Guizhou Tyre Co., Ltd is tagja ([43]) – alapszabályának 3. cikkében kimondja, hogy a szervezet *„a Kínai Kommunista Párt általános vezetése szerint jár el. A Kínai Kommunista Párt alapszabályának rendelkezéseivel összhangban létrehozza a Kínai Kommunista Párt szervezeteit a párttevékenységek végzésének és a pártszervezetek tevékenységeihez szükséges feltételek biztosításának érdekében. A szövetség bejegyzéséért és irányításáért felelős hatóság a Polgári Ügyek Minisztériuma, a pártépítésért felelős hatóság pedig az Államtanácsnak az állami tulajdonú eszközök felügyeletével és kezelésével foglalkozó bizottsága. A szövetség elfogadja a nyilvántartásba vételért és irányításért felelős hatóság, a pártépítésért felelős hatóság, valamint az ipar igazgatásáért felelős illetékes szakhatóságok szakmai útmutatásait, felügyeletét és irányítását”* ([44]). A 36. cikk továbbá kimondja, hogy a szövetségért felelős személyeknek többek között a következő feltételeknek kell megfelelniük: *„Tartaniuk kell magukat a Kínai Kommunista Párt általi vezetéséhez, támogatniuk kell a kínai típusú szocializmust, határozottan végre kell hajtaniuk a párt irányvonalát, alapelveit és politikáit, valamint jó politikai tulajdonságokkal kell rendelkezniük* ([45])."

(132) Ezenkívül a CRIA-n belül 15 tagozat és szakmai bizottság működik, melyek közül az abroncságazathoz kapcsolódó tagozat a legnagyobb. A szövetségnek több mint 270 tagja van, főként abroncsgyártók, továbbá kutatóintézetek, gumiipari gépek gyártói, valamint nyersanyag- és segédanyag-gyártó és -forgalmazó vállalatok. A CRIA abroncságazati tagozata követi a Kínai Gumiipari Szövetség alapszabályának rendelkezéseit, feladatának a tagjai szolgálatát tekinti, összekötő szerepet tölt be a kormány és a vállalatok között, és különböző feladatokat lát el az Általános Szövetség vezetése alatt ([46]).

(133) A tagvállalatok által végzett abroncsgyártás a kínai belföldi abroncsgyártás mintegy 80 %-át teszi ki. A Szövetség 62 irányító egységgel rendelkezik; az elnöki egység a Zhongce Rubber Group Co., Ltd, az alelnöki egységek pedig a Sailun Group Co., Ltd, a Linglong Tire Co., Ltd, a SHUANGQIAN Tire Group Co., Ltd, a Triangle Tire Co., Ltd, a Michelin (China) Investment Co., Ltd és más jól ismert belföldi és külföldi abroncsgyártó vállalatok ([47]).

(134) Maga a Szövetség is hangsúlyozza, hogy szakpolitikái hatással vannak a piacra: kijelenti nevezetesen azt, hogy „[2023-ban] *a főbb nyersanyagok árai az év első felében csökkenő tendenciát mutattak, majd a harmadik negyedévben tovább emelkedtek, ami az abroncságazatban áremelkedési hullámot váltott ki. Ennek ellenére az első tíz hónapban a korom, a gumiadalékok és az acélkord nyeresége még mindig jelentős csökkenést mutatott az előző évhez képest: a korom esetében 14,99 %, az adalékanyagok esetében 7,45 %, az abroncsköpenyekhez való anyagok esetében pedig 2,90 % volt a visszaesés mértéke*". A Szövetség kiemeli továbbá, hogy szakpolitikái kihatnak az abroncságazat exportteljesítményére: megemlíti, hogy *„a tengerentúli exportpiac különösen kedvező, mivel pótolja a belföldi fogyasztás terén mutatkozó hiányt, és fontos hajtóerőt jelent az értékesítés növekedésének támogatásában. A Kínai Gumiipari Szövetség statisztikái szerint januártól októberig az ágazat exportrátája (értékét tekintve) 37,5 % volt. Ebben az időszakban az abroncskivitel továbbra is magas növekedési tendenciát mutatott, és a kivitel mértéke (értékét tekintve) több egymást követő hónapban 50 % fölött maradt. […]. A Vámügyi Főigazgatóság statisztikai adatai szerint január és november között az ország esetében az új újrafutózott gumi légabroncsok kivitelének mértéke mintegy 564 millió volt, ami 11,4 %-os növekedést jelent; az exportvolumen körülbelül 7,86 millió tonna volt, ami 16,8 %-os növekedést jelent; az export kereskedelmi értéke 137,51 milliárd RMB volt, ami 20,3 %-os növekedésnek felel meg”* ([48]).

([42]) Aktualizált jelentés: 2. fejezet, 24–27. o.
([43]) https://www.cria.org.cn/c/member (hozzáférés: 2024. július 10.).
([44]) https://ccb.cria.org.cn/;https://tyre.cria.org.cn/c/id/1772857864279343106; https://www.cria.org.cn/c/id/1760859134713970690 (hozzáférés: 2024. szeptember 25.).
([45]) *Uo.*
([46]) https://tyre.cria.org.cn/c/id/1772857864279343106 (hozzáférés: 2024. szeptember 25.).
([47]) *Uo.*
([48]) https://www.ty-tyre.com/news/industry/2024/0124/739.html (hozzáférés: 2024. szeptember 25.).

(135) Az abroncságazatban tevékenykedő vállalatok kifejezetten megemlítik, hogy a KKP befolyással van a magatartásukra. Például a Qingdao Doublestar 2023. évi éves jelentésében úgy nyilatkozik, hogy „*2023-ban a vállalat továbbra is a pártépítést tekintette követendő iránynak, a magas színvonalú fejlesztést tűzte ki célul, aktívan végrehajtotta az ökológiát, a csúcstechnológiát, a lokalizációt és a digitalizációt érintő »négy új modernizáció« stratégiáját, az üzleti fejlesztés és az innovációs áttörés két fő vonulatára összpontosított*”, és hangsúlyozza „[a] *pártépítés terén játszott vezető szerepéhez köthető új eredményeket*: *Ragaszkodás a pártépítő tevékenységek terén játszott vezető szerephez; összpontosítás a fő felelősségi körökre és a fő üzleti tevékenységekre; Hszi Csin-ping új korunk kínai típusú szocializmusával kapcsolatos gondolataihoz kapcsolódóan az oktatás fejlesztése és elmélyítése; a politikai építkezés megerősítése; az alulról szerveződő pártépítési folyamat konszolidálása; az ágazati bizottságok szerepének teljes körű érvényesítése a munkacsoportokban és a párttagok frontvonalban betöltött szerepének teljes körű érvényesítése*” ([49]). Hasonlóképpen, a Shuangqian (Double Coin) Tire Group Co., Ltd. megemlíti, hogy „*a vállalat pártbizottságának és igazgatótanácsának határozott vezetése alatt minden káder és alkalmazott megerősítette bizalmát, szembenézett a kihívásokkal, leküzdötte az iparági ciklusban beálló visszaesés hatását, és stabil haladást ért el a vállalat termelésében és működésében, folyamatosan javította a vállalat alapvető versenyképességét, és felgyorsította a világszínvonalú vállalkozás kiépítésének ütemét*” ([50]). Végezetül: a Guizhou Tyre Co., Ltd úgy véli, hogy „*[á]llami tulajdonú holdingtársaságként a vállalat mindig tartja magát a Pártnak az állami tulajdonú vállalatok fölött gyakorolt megingathatatlan vezetéséhez*”. A szövetség alapszabálya megerősíti a Párt jogállását a vállalatirányítás terén, és a Párt általi vezetést a vállalatirányítás valamennyi aspektusába integrálja ([51]).

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

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

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

(138) A kínai társasági jog szerint minden vállalatnál KKP-szervezetet kell létrehozni (és ebben a KKP alapszabálya ([52]) szerint legalább három KKP-tagnak lennie kell), amely számára az adott vállalatnak kell biztosítania a szükséges működési feltételeket.

(139) Ezt a szabályt a jelek szerint korábban nem mindig tartották be, illetve érvényesítették szigorúan. Legkésőbb 2016-tól azonban a KKP erőteljesebben, mintegy politikai alapelvként érvényesíti azt az igényét, hogy az állami tulajdonú vállalatokban ellenőrzése alatt tartsa az üzleti döntéseket ([53]), többek között azzal, hogy nyomást gyakorol a magántulajdonú vállalatokra, hogy azok elsődlegesnek tekintsék a „patriotizmust”, és pártfegyelmet tanúsítsanak ([54]).

(140) Értesülések szerint már 2017-ben a mintegy 1,86 millió magántulajdonú vállalat 70 %-ában működött pártalapszervezet, a vállalatok pedig egyre inkább arra kényszerültek, hogy a KKP szervezeteinek engedjék át a végső üzleti döntéshozatal jogát ([55]). 2022-ben hasonló becslésekről számoltak be ([56]). Ezek a szabályok a kínai gazdaság teljes egészében, minden ágazatra kiterjedően érvényesülnek, így az érintett termék gyártóinak és az inputanyagok beszállítóinak esetében is.

([49]) https://q.stock.sohu.com/newpdf/202457251875.pdf, 14. oldal (hozzáférés: 2024. szeptember 25.).
([50]) http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2024/2024-4/2024-04-30/10153300.PDF, 9. oldal (hozzáférés: 2024. szeptember 25.).
([51]) https://pdf.dfcfw.com/pdf/H2_AN202404151630237833_1.pdf?1713215477000.pdf, 41. oldal (hozzáférés: 2024. szeptember 25.).
([52]) Aktualizált jelentés: 3. fejezet, 40. o.
([53]) Lásd például: Blanchette, J. - Xi's Gamble: *The Race to Consolidate Power and Stave off Disaster* [Xi játszmája: esély a hatalom konszolidálására és a katasztrófa elhárítására]; Foreign Affairs, 100. kötet, 4. szám, 2021. július/augusztus, 10–19. o.
([54]) Aktualizált jelentés: 3. fejezet, 41. o.
([55]) Megtekinthető a következő internetcímen: https://www.reuters.com/article/us-china-congress-companies-idUSKCN1B40JU (hozzáférés: 2024. szeptember 26.).
([56]) https://asia.nikkei.com/Business/Companies/China-s-companies-rewrite-rules-to-declare-Communist-Party-ties#:~:text=HONG%20KONG%20--%20China's%20Communist%20Party%20congress%20underlined%20fears%20that (hozzáférés: 2024. szeptember 26.).

(141) Ezenfelül 2020. szeptember 15-én „A KKP Központi Bizottsága Főhivatalának iránymutatása az Egységfront munkájának a magánszektorban, az új korszak jegyében történő fokozásához” címmel megjelent egy dokumentum (a továbbiakban: *az iránymutatás*) ([57]), amely tovább növelte a pártbizottságok magánvállalkozásokban játszott szerepét.

(142) Az iránymutatás II.4. szakasza kimondja: „[n]*övelnünk kell a párt azon általános képességét, hogy vezető szerepet töltsön be az Egységfront magánszektorbeli munkájában, és hatékonyan fokozza az e területen végzett munkát*”; a III.6. szakasz pedig a következőket jelenti ki: „[t]*ovább kell fokoznunk a pártépítést a magánvállalkozásokban, és lehetővé kell tennünk a pártsejtek számára, hogy hatékonyan lássák el erődként játszott szerepüket, és a párttagok számára, hogy élharcosokként és úttörőkként játsszák szerepüket*.” Az iránymutatás tehát hangsúlyozza, illetve fokozni kívánja a KKP szerepét a vállalatokban és egyéb magánszektorbeli gazdasági szereplőkben ([58]).

(143) A vizsgálat megerősítette, hogy az abroncságazatban is előfordulnak a vezetői pozíciók és a KKP-tagság/pártfunkciók közötti átfedések. Példaként említhető, hogy a China National Tyre & Rubber Co. Ltd, a Qingdao Doublestar, a Shuangqian (Double Coin) Tire Group Co., Ltd és a Guizhou Tyre Co., Ltd. több ügyvezetője és/vagy igazgatósági tagja KKP-tag és a pártbizottság titkárságában is tisztséget tölt be ([59]). Ugyanez a helyzet állt fenn az Aeolus igazgatótanácsának elnöke, vezérigazgatója és igazgatótanácsi tagjai esetében is: az egyik igazgatótanácsi tag egyben a China National Chemical Rubber Co., Ltd pénzügyi igazgatója is ([60]).

(144) Az államnak a pénzügyi piacokon, valamint a nyersanyagokat és más inputokat előállító gazdasági ágazatokban való jelenléte és az azok működésébe való beavatkozása további torzító hatást fejt ki a piacra ([61]). Az abroncságazatban és a más ágazatokban (így a pénzügyi és az inputokat előállító ágazatokban) működő vállalatokban való állami jelenlét lehetővé teszi a kínai kormány számára, hogy befolyást gyakoroljon az árakra és költségekre.

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

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

(146) Összességében a kínai tervrendszer hatására az erőforrások a kormányzat által stratégiaiként kijelölt vagy politikailag másként fontosnak tartott ágazatokba irányulnak, ahelyett, hogy elosztásukat a piaci erők határoznák meg ([62]).

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

(148) A nyersanyagipar fejlesztéséről szóló tizennegyedik ötéves terv ([63]) célja, hogy áttörést érjen el a kulcsfontosságú nyersanyagok kapcsán „[a]z *olyan kulcsfontosságú alkalmazási területeken, mint például […] a bionikus szintetikus gumi*” ([64]). Kifejezetten az abroncságazatra vonatkozó további rendelkezéseket tartalmaz az Ipari és Információtechnológiai Minisztériumnak „A tizennegyedik ötéves terv időszaka során a vegyipar és a petrolkémiai ipar magas színvonalú fejlesztésének előmozdítására vonatkozó iránymutatások” című dokumentuma és Shandong tartománynak a vegyipar fejlesztéséről szóló tizennegyedik ötéves terve, amint azt a (128) és (129) preambulumbekezdés is megemlíti.

([57]) A KKP Központi Bizottsága Főhivatalának iránymutatása az Egységfront munkájának az új korszakban a magánszektorban történő fokozásához: www.gov.cn/zhengce/2020-09/15/content_5543685.htm (hozzáférés: 2024. július 10.).
([58]) Financial Times (2020): Chinese Communist Party asserts greater control over private enterprise [A Kínai Kommunista Párt fokozottabb ellenőrzés alá vonja a magánvállalkozásokat]: https://on.ft.com/3mYxP4j (hozzáférés: 2024. július 10.).
([59]) https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2021-12/29/5665166/files/90c1c79a00b44c67b59c29392476c862.pdf (hozzáférés: 2024. július 10.).
([60]) https://www.cria.org.cn/c/member (hozzáférés: 2024. július 10.).
([61]) Aktualizált jelentés: 14. fejezet, 14.1–14.3. szakasz.
([62]) Aktualizált jelentés: 4. fejezet, 56–57. és 99–100. o.
([63]) https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2021-12/29/5665166/files/90c1c79a00b44c67b59c29392476c862.pdf (hozzáférés: 2024. szeptember 26.).
([64]) https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2021-12/29/5665166/files/90c1c79a00b44c67b59c29392476c862.pdf (hozzáférés: 2024. július 10.).

(149) Hasonlóképpen, tartományi szinten Anhui tartománynak az új anyagok iparágának fejlesztéséről szóló tizennegyedik ötéves terve ([65]) szerint a kormányzati hatóságok az alábbiak szerint kívánják alakítani az ágazat ipari szerkezetét: „[a]z *autóiparra, az elektronikára, a nagy sebességű vasutakra, az űrrepülésre és az atomenergia-ágazatra összpontosítva, valamint Anqing, Huainan és más helyszínek ipari alapjaira támaszkodva fokozni kell a kutatás-fejlesztés és az innováció intenzitását, és lendületesen fejleszteni kell az olyan gumitermékeket, amelyek különleges tulajdonságokkal bírnak, illetve amelyekhez különleges eljárások kapcsolódnak (például a magas és alacsony hőmérsékletnek való ellenállás, az öregedésállóság, az ablációállóság, a vegyianyag-állóság, az időjárás-állóság, az ózonállóság, az ívfényállóság stb.).*" A kulcsfontosságú termékek jegyzékében megemlíti továbbá a következőket: *„hidrogénezett nitrilgumi; brómozott nitrilgumi; oldószeres eljárással készült sztirol-butadién gumi; izopréngumi és monomerjei; akrilgumi; speciális fluorozott gumi; fluor-szilikon gumi; elektromosan szigetelő szilikongumi", valamint az áttörést jelentő technológiák jegyzékében a következőket: „nitrilgumi-hidrogénezési technológia; a karboxil-nitril gumi előkészítési technológiája; funkcionalizált SSBR-gyártási technológia; energiatakarékos szintetikusgumi-szárítási technológia; az emulgeálást, a polimerizációt és a koncentrációt érintő technológia; környezetbarát segédanyag-helyettesítési technológia stb.* ([66])"

(150) Hasonlóképpen, Gansu tartománynak a nyersanyagipar fejlesztéséről szóló tizennegyedik ötéves terve ([67]) tartalmaz egy szakaszt, melynek tárgya a „finomvegyipar" és amely előírja, hogy „[t]örekedni kell arra, hogy 2025-ig az iparág teljes ipari termelésének értéke elérje az 50 milliárd jüant", és hogy a szintetikus gumi ágazatában „[a] *kiemelt vállalkozásokra összpontosítva lendületesen fejleszteni kell a környezetbarát gumiadalékokat, és a vulkanizálást gyorsító CBS/MBS sorozatot, a szén-diszulfidot, az oldhatatlan ként, a kiváló minőségű kormot és egyéb termékeket*", a fejlett petrolkémiai anyagokkal kapcsolatban pedig a következőket írja: „[a] *kiemelt vállalkozásokra összpontosítva javítani kell Gansu tartományban a speciális műszaki minőségű műanyagokhoz, a speciális szintetikus gumihoz* [stb.] kapcsolódó színvonalat és kapacitást," és „[l]*endületesen fejleszteni kell az új kulcsfontosságú stratégiai anyagokat*". A petrolkémiai ágazatban „*fejleszteni kell a műszaki minőségű műanyagokat, a speciális szintetikus gumit, a speciális rostokat, biológiailag lebomló, nagy teljesítményű anyagokat és nagy teljesítményű összetett anyagokat*".

(151) Gansu tartomány tizennegyedik ötéves terve a kulcsfontosságú projektek listáján említést tesz a PetroChina Lanzhou Petrochemical Company vállalatról és egy új, a nitrilgumihoz kapcsolódó 35 000 tonna/év kapacitású létesítmény építéséről, amelynek fő részei egy vegyi előkészítő egység, egy polimerizációs egység, egy monomer-visszanyerő egység, egy iszaptározó, egy keverőegység és egy koagulációs szárító- és csomagolási egység; a beruházás összértéke több mint 84 millió CNY ([68]).

(152) Jiangxi tartománynak a petrolkémiai ipar magas színvonalú fejlesztéséről szóló tizennegyedik ötéves terve ([69]) kimondja, hogy „*kiterjesztjük a szervesszilícium-termékek,* […] *például a szilikonolaj, a szilikongumi […] és a fehér korom alkalmazási körét. Meg fogjuk erősíteni az új vegyi anyagok kutatását, fejlesztését és gyártását, és lendületesen végezzük az élvonalbeli új anyagok, például a speciális gumi fejlesztését […]*". A speciális gumit illetően arról is rendelkezik, hogy a kormány „*az oldószeres eljárással készült sztirol-butadién gumi (SSBR), a hidrogénezett nitrilgumi, a halogénezett butilgumi, a hidrogénezett sztirolból készült termoplasztikus elasztomerek (HSBC-k), az izopréngumi (IR), termoplasztikus vulkanizált anyagok, az etilén-propilén-gumi (EPR) stb. fejlesztésére fog összpontosítani*".

(153) Végezetül, Jilin tartomány petrolkémiai ipar fejlesztéséről szóló tizennegyedik ötéves terve ([70]) előírja, hogy a kormány „*teljes mértékben elő fogja mozdítani az új vegyianyag-ipar – ezen belül a műszaki minőségű műanyagok, a speciális szintetikus gumi és a nagy teljesítményű rostok – fejlesztését, ki fogja terjeszteni az új vegyi anyagok alkalmazási körét a gépjárművek, a vasúti közlekedés, az űripar stb. területén, és megvalósítja a petrolkémiai ipari rendszer magas színvonalú fejlesztését tartományunkban*", továbbá „[m]*egerősíti a tíz pillért alkotó termékeket (polietilén, ABS, akrilnitril, metil-metakrilát, fenol/aceton, benzol, butil-oktanol, etilén-oxid, etilén-propilén gumi és üzemanyagként használt etanol), továbbá finomítást célzó intézkedéseket hajt végre a következők terén: speciális szénszálak, erősen aktív poliizobutilén, speciális gumi és műanyagok és egyéb speciális termékek […], valamint kialakítja a szintetikus gyanta, a szintetikus gumi és az alapvető szerves vegyi nyersanyagok három fő versenyképes ágazatát, fokozza a petrolkémiai ipar versenyképességét és belső fejlődési lendületét, valamint segíti a versenyképes termékklaszterek és egyedi termékláncok létrejöttét*".

([65]) Anhui tartomány tizennegyedik ötéves terve az új anyagok iparágának fejlesztéséről, közzétéve 2022. február 28-án, III. SZAKASZ, 6. táblázat.
([66]) *Uo.*
([67]) https://gxt.gansu.gov.cn/gxt/c106992/202201/1959993/files/bc8a41db8b904e55b5bd7017eb42d119.pdf (hozzáférés: 2024. szeptember 26.).
([68]) *Uo.*
([69]) https://huanbao.bjx.com.cn/news/20211115/1187880.shtml (hozzáférés: 2024. szeptember 26.).
([70]) http://gxt.jl.gov.cn/xxgk/zcwj/sgxtwj/202109/t20210914_8217060.html (hozzáférés: 2024. szeptember 26.).

(154) A fő abroncsgyártó vállalatok éves jelentése szintén megemlíti a kormányzati támogatások meglétét. Az Aeolus Tyres éves jelentése például megállapítja, hogy a vállalat 2023-ban 9,4 millió CNY, 2022-ben pedig 11 millió RMB összegű kormányzati támogatásban részesült ([71]). A Qingdao 2023-ban 105,6 millió CNY, 2022-ben pedig 625 millió RMB összegű kormányzati támogatásban részesült ([72]). A Shuangqian (Double Coin) Tire Group Co., Ltd 2023-ban 163 millió CNY, 2022-ben pedig 760,8 millió CNY összegről számolt be ([73]). Végezetül a Guizhou Tyre Co., Ltd. éves jelentése szerint a vállalat üzleti tevékenységeihez kapcsolódóan 2023-ban 25,2 millió CNY, 2022-ben pedig 19,8 millió RMB összegű kormányzati támogatásban részesült ([74]).

(155) Az itt felsorolt és egyéb eszközökkel a kínai kormány tehát az ágazat fejlesztését és működését és az upstream inputokat gyakorlatilag valamennyi vonatkozásukra kiterjedően irányítja és ellenőrzi.

(156) Összességében elmondható, hogy a kínai kormány intézkedései a gazdasági szereplőket az ágazathoz kapcsolódó közpolitikai célkitűzések teljesítésére ösztönzik. Az intézkedések gátolják a piaci erők szabad érvényesülését.

3.3.6. *Jelentős torzulások az alaprendelet 2. cikke (6a) bekezdése b) pontjának negyedik franciabekezdése szerint: a csőd-, társasági vagy tulajdonjogi jogszabályok hiánya, diszkriminatív alkalmazása vagy nem megfelelő érvényesítése.*

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

(158) A csődesetek száma az ország gazdaságának méretéhez képest feltűnően alacsony, nem utolsósorban azért, mert a fizetésképtelenségi eljárásoknak számos olyan hiányosságuk van, amelyek a gyakorlatban visszatartják a vállalkozásokat a csődvédelem igénybevételétől. Emellett az állam továbbra is hangsúlyos és tevékeny szerepet játszik a fizetésképtelenségi eljárásokban, és sok esetben közvetlenül befolyásolja azok kimenetelét ([75]).

(159) A tulajdonjogi rendszer hiányosságai Kínában elsősorban a földterületek tulajdonjogával és a földhasználati jogokkal összefüggésben nyilvánvalóak ([76]). Minden földterület a kínai állam tulajdona (a vidéki földterületek kollektív, a városi földterületek állami tulajdonban vannak). A földhasználati jogok allokálása továbbra is kizárólag az államtól függ. Vannak olyan jogszabályi előírások, amelyek – például aukciók előírásával – azt kívánják biztosítani, hogy a földhasználati jogok allokálása átlátható módon, piaci árakon történjen. Ezeket az előírásokat azonban rendszeresen figyelmen kívül hagyják, és egyes vevők ingyen vagy a piaci ár alatt jutnak földterülethez ([77]). A hatóságok emellett a földhasználati jogok allokálásakor gyakran törekednek konkrét politikai célok elérésére, például a gazdasági tervek teljesítésére ([78]).

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

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

([71]) https://q.stock.sohu.com/newpdf/202457883741.pdf, 146. oldal (hozzáférés: 2024. július 10.).
([72]) https://q.stock.sohu.com/newpdf/202457251875.pdf, 145. oldal (hozzáférés: 2024. július 10.).
([73]) http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2024/2024-4/2024-04-30/10153300.PDF, 190. oldal (hozzáférés: 2024. július 10.).
([74]) https://pdf.dfcfw.com/pdf/H2_AN202404151630237833_1.pdf?1713215477000.pdf, 193. oldal (hozzáférés: 2024. július 10.).
([75]) Aktualizált jelentés: 6. fejezet, 171–179. o.
([76]) Aktualizált jelentés: 9. fejezet, 260–261. o.
([77]) Aktualizált jelentés: 9. fejezet, 257–260. o.
([78]) Aktualizált jelentés: 9. fejezet, 252–254. o.

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

(162) Kínában nem fejlődhet ki teljes mértékben piaci alapokon nyugvó bérrendszer, mert a munkavállalók és a munkaadók nem gyakorolhatják kollektív önszerveződési jogaikat. Kína nem erősítette meg a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet több alapegyezményét, köztük azokat sem, amelyek az egyesülés szabadságára és a kollektív tárgyaláshoz való jogra vonatkoznak ([79]).

(163) A nemzeti jog értelmében egyetlen szakszervezet működik. Ez a szakszervezet azonban nem független az állami hatóságoktól, a kollektív tárgyalások és a munkavállalói jogok védelme melletti elkötelezettsége pedig csupán kezdetleges ([80]). Emellett a kínai munkaerő mobilitását korlátozza a háztartás-regisztrációs rendszer, amely a társadalombiztosítási és más juttatásokat kizárólag az adott közigazgatási területen lakók számára teszi maradéktalanul elérhetővé.

(164) Ennek eredményeként a regisztrált helyi lakcímmel nem rendelkező munkavállalók kiszolgáltatott foglalkoztatási helyzetben vannak és alacsonyabb jövedelemhez jutnak a regisztrált helyi lakcímmel rendelkezőkhöz képest ([81]). Ezek a ténymegállapítások a kínai bérköltségek tekintetében fennálló torzulásokat jelzik.

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

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

(166) Kínában a vállalati szektor tőkéhez jutása többféle szempontból torzultnak tekinthető.

(167) Először: a kínai pénzügyi rendszert az állami tulajdonú bankok erős pozíciója jellemzi ([82]), valamint az, hogy ezek a bankok a források kihelyezésekor az adott projekt gazdasági életképességétől eltérő szempontokat vesznek figyelembe. A pénzügyi ágazaton kívüli állami tulajdonú vállalatokhoz hasonlóan a bankok nemcsak a tulajdoni jogviszonyon, hanem személyes kapcsolatokon keresztül is kötődnek az államhoz (a nagy állami tulajdonú pénzügyi intézmények felső vezetőit végső soron a KKP nevezi ki) ([83]), továbbá rendszeresen részt vesznek a kínai kormány által kidolgozott közpolitikai intézkedések végrehajtásában.

(168) Ezzel összefüggésben a bankok eleget tesznek azon kifejezett jogszabályi kötelezettségüknek, hogy működésük során a nemzeti gazdaság- és társadalomfejlesztés igényeinek megfelelően, az állami iparpolitika iránymutatása szerint kell eljárniuk ([84]). Amellett, hogy léteznek olyan jogszabályi rendelkezések, amelyek a rendes banki magatartás követéséről és a prudenciális követelmények tiszteletben tartásáról, így például a hitelfelvevők hitelképességi vizsgálatának szükségességéről rendelkeznek, a számos bizonyíték – ideértve a piacvédelmi vizsgálatok ténymegállapításait is – azt valószínűsíti, hogy ezek a fajta szabályok a különböző jogszabályi rendelkezések alkalmazása során csupán másodlagos szerepet töltenek be.

([79]) Aktualizált jelentés: 13. fejezet, 360–361. és 364–370. o.
([80]) Aktualizált jelentés: 13. fejezet, 366. o.
([81]) Aktualizált jelentés: 13. fejezet, 370–373. o.
([82]) Aktualizált jelentés: 6. fejezet, 137–140. o.
([83]) Aktualizált jelentés: 6. fejezet, 146–149. o.
([84]) Aktualizált jelentés: 6. fejezet, 149. o.

(169) Például a kínai kormány tisztázta, hogy a KKP-nak még a magánkézben lévő kereskedelmi bankok döntéseit is felügyelnie kell, és azoknak összhangban kell lenniük a nemzeti politikákkal. Jelenleg az állam bankirányítással kapcsolatos három átfogó céljának egyike az, hogy megerősítse a párt vezető szerepét a banki és biztosítási ágazatban, többek között a működési és irányítási kérdésekkel kapcsolatban ([85]). Ezenkívül a kereskedelmi bankok teljesítményértékelési kritériumainak most nevezetesen azt kell figyelembe venniük, hogy a szervezetek hogyan „*szolgálják a nemzeti fejlesztési célkitűzéseket és a reálgazdaságot*", és különösen azt, hogy miként „*szolgálják a stratégiai fontosságú és a feltörekvő iparágakat*" ([86]).

(170) Emellett a kötvény- és a hitelminősítések gyakran különféle okokból torzultnak tekinthetők, többek között amiatt, hogy a kockázatértékelést befolyásolja az adott vállalat stratégiai fontossága a kínai kormány számára, valamint az implicit állami kezességvállalás megléte ([87]). Ezt a helyzetet további olyan szabályok tetézik, amelyek a pénzügyi forrásokat a kormányzat által ösztönzendőként kijelölt vagy másként fontosnak tartott ágazatokba irányítják ([88]). Emiatt a hitelezés az állami tulajdonú vállalatoknak, a jó összeköttetésekkel rendelkező, nagyobb méretű magántulajdonú vállalatoknak, valamint a kulcsfontosságú ipari ágazatokban működő vállalatoknak kedvez, ami azt jelzi, hogy a tőkéhez jutás feltételei és költségei nem minden piaci szereplő számára azonosak.

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

(172) Harmadszor: bár 2015 októberében megtörtént a nominális kamatlábak liberalizációja, az árjelzések a kormányzat által előidézett torzulások hatása miatt továbbra sem a szabadpiaci erőviszonyok eredményei. A referencia-kamatlábbal megegyező vagy annál alacsonyabb kamat melletti hitelnyújtás továbbra is legalább egyharmados részarányt képvisel a teljes hitelállományon belül 2018 végén ([89]). Kína hivatalos médiája nemrégiben arról számolt be, hogy a KKP „*a hitelpiaci kamatláb letörését*" szorgalmazta ([90]). A mesterségesen alacsony kamatlábak alulárazást eredményeznek, ez pedig túlzott tőkefelhasználáshoz vezet.

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

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

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

([85]) Lásd a Kínai Banki és Biztosítási Szabályozó Bizottság 2020. augusztus 28-i hivatalos szakpolitikai dokumentumát: *Hároméves cselekvési terv a banki és biztosítási ágazat vállalatirányításának javítására (2020–2022)*: http://www.cbirc.gov.cn/cn/view/pages/ItemDetail.html?docId=925393&itemId=928 (hozzáférés: 2024. április 8.). A Terv arra utasít, hogy „*folytassák Hszi Csin-ping főtitkárnak a pénzügyi szektor vállalatirányítási reformjának előmozdításáról szóló programbeszéde által képviselt szellemiség érvényesítését*". A terv II. szakaszának célja továbbá, hogy előmozdítsa a pártvezetésnek a vállalatirányításba való szerves beépülését: „*a pártvezetésnek a vállalatirányításba történő beépülését szisztematikusabbá, egységesebbé és eljárásalapúvá kell tennünk* […] *A főbb operatív és vezetési kérdéseket a pártbizottságnak meg kell vitatnia, mielőtt az igazgatótanács vagy a felső vezetés döntést hozna.*"

([86]) Lásd a CBIRC *kereskedelmi bankok teljesítményértékelési módszeréről szóló közleményét* (kiadás időpontja: 2020. december 15.): http://jrs.mof.gov.cn/gongzuotongzhi/202101/t20210104_3638904.htm (hozzáférés: 2024. július 10.).

([87]) Aktualizált jelentés: 6. fejezet, 157–158. o.

([88]) Aktualizált jelentés: 6. fejezet, 150–152., 156–160. és 165–171. o.

([89]) OECD (2019), OECD Economic Surveys: China 2019 [OECD gazdasági felmérések, Kína 2019], OECD Publishing, Párizs, 29. o., megtekinthető a következő internetcímen: https://doi.org/10.1787/eco_surveys-chn-2019-en (hozzáférés: 2024. július 10.).

([90]) http://www.gov.cn/xinwen/2020-04/20/content_5504241.htm (hozzáférés: 2024. július 10.).

(176) Az éves jelentés és a nyilvánosan elérhető források valóban azt mutatják, hogy az abroncságazatban tevékenykedő főbb vállalatok támogatást kaptak fejlesztési bankoktól. Az állami források megemlítették például, hogy „*az Export-Import Bank of China henani szervezeti egysége aktívan végrehajtotta az új fejlesztési koncepciót, a reálgazdaság számára nyújtott pénzügyi szolgáltatásokkal járó felelősségnek és küldetésnek megfelelően járt el, valamint 1 milliárd jüan összegű hitelt és 300 millió RMB összegű hitelt nyújtott az Aeolus Tire Co., Ltd-nek (a továbbiakban: Aeolus Tire) annak érdekében, hogy segítse a vállalatot exportorientált üzleti tevékenységének fejlesztésében és nemzetközi piaci versenyképességének további javításában*" ([91]). Hasonlóképpen, a média arról számolt be, hogy „[a]*ugusztus 12-én Doublestar csoport és az Industrial and Commercial Bank of China qingdaói szervezeti egysége a Doublestar globálismodell- és piaci innovációs központjában ünnepélyes keretek között aláírásával erősítette meg a stratégiai együttműködést, ezzel magasabb szintre emelve a bankok és a vállalkozások közötti »közös fejlesztési és közös növekedési« együttműködési modellt. Chai Yongsen, a pártbizottság titkára és a Doublestar Group elnöke, Zhang Junhua, a pártbizottság titkárhelyettese és elnöke, Cai Qian, a pártbizottság titkára és az Industrial and Commercial Bank of China qingdaói szervezeti egységének elnöke, Li Xia, a pártbizottság tagja és elnökhelyettese, valamint más vezetők is részt vettek az ünnepségen*", hogy „*az ICBC qingdaói szervezeti egysége a továbbiakban is színvonalas pénzügyi szolgáltatásokat nyújt, növeli a Doublestar csoport részére nyújtott hitel mértékét, és teljes mértékben támogatja a Doublestar csoport gyors fejlődését*", vagy hogy „[a] *Doublestar fejlődése elválaszthatatlan az ICBC által nyújtott hathatós támogatásától*" ([92]). A Bank of Communications és a Bank of China bankokkal fennálló szoros kapcsolatokról is beszámoltak cikkek, melyek szerint „*a Bank of Communications qingdaói szervezeti egysége kulcsfontosságú fő ügyfelének tekinti a Doublestar csoportot, és a Doublestar csoport jövőbeli fejlődését segítendő hathatós támogatást nyújt a beruházási és finanszírozási hitelkeretekhez, a Kumho Tire tengerentúli gyártásikapacitás-bővítési projektjeihez és egyéb területekhez, hogy segítse Doublestar »harmadik vállalkozói készségét« és támogassa Doublestart abban, hogy a lehető leghamarabb csúcstechnológiával, digitalizációval és társadalmi felelősségvállalással működő világszínvonalú vállalkozássá nője ki magát*", valamint „*Yu Qun, a pártbizottság titkára és a Bank of China qingdaói szervezeti egységének elnöke úgy nyilatkozott, hogy teljes mértékben támogatná a qingdaói reálgazdaságot, és– a Doublestar csoport gyors fejlődésének támogatása érdekében – növelné a Doublestar csoport részére nyújtott hitel mértékét. Az aláírást követően a két fél tovább bővíti üzleti együttműködését, a Doublestar jövőbeli fejlődéséhez kapcsolódó általános szükségletekből kiindulva, a közös fejlődés és növekedés érdekében, közösen mozdítanak elő új áttöréseket saját üzleti tevékenységük terén, és mindkét fél számára előnyös helyzetet teremtenek a bankok és a vállalkozások közötti kölcsönös támogatás terén*" ([93]).

3.3.9. *A bemutatott torzulások rendszerszintű jellege*

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

(178) A Bizottság emlékeztetni kíván arra, hogy az érintett termék gyártásához számos különböző inputra van szükség. Amikor az érintett termék gyártói beszerzik inputjaikat vagy szerződést kötnek inputjaik beszerzése érdekében, az általuk fizetett árakra (amelyeket költségként jelenítenek meg) nyilvánvalóan kihatnak az előzőekben ismertetett rendszerszintű torzulások. Például az inputok beszállítói olyan munkaerőt foglalkoztatnak, amelyre kihatnak a torzulások. Amikor kölcsönt vesznek fel, olyan forrásokat vesznek igénybe, amelyekre kihathatnak a pénzügyi szektor, illetve a tőkeallokáció torzulásai. Működésüket behatárolja a tervrendszer, amely a kormányzat minden szintjén és az összes gazdasági ágazatban érvényesül. Ezeket a torzulásokat a fentiekben részletesen ismertettük, különösen a (66) és a (106) preambulumbekezdésben. A Bizottság rámutatott arra, hogy az e torzulások mögött meghúzódó szabályozási felépítés általánosan alkalmazandó, és az abroncsok gyártóira ugyanúgy vonatkoznak ezek a szabályok, mint bármely más kínai gazdasági szereplőre. A torzulások ezért közvetlen hatással vannak az érintett termék költségszerkezetére.

(179) Következésképpen az alaprendelet 2. cikke (6a) bekezdésének a) pontja értelmében nemcsak az érintett termék értékesítési árait nem helyénvaló alkalmazni, hanem az inputköltségeket (ezen belül a nyersanyagok, az energia, a földterület, a finanszírozás, a munkaerő stb. költségeit) sem, hiszen ezekre is kihat az aktualizált jelentés I. és II. részében bemutatott jelentős mértékű kormányzati beavatkozás.

(180) A tőke, a földterület, a munkaerő, az energia és a nyersanyagok allokálásával összefüggésben bemutatott kormányzati beavatkozás Kína teljes egészében érvényesül. Ebből egyebek mellett az is következik, hogy a Kínában különféle termelési tényezők felhasználásával előállított inputra szintén jelentős torzulások hatnak. Ugyanez vonatkozik az input inputjaira, és így tovább.

([91]) https://business.sohu.com/a/709659690_121375869 (hozzáférés: 2024. szeptember 26.).
([92]) https://baijiahao.baidu.com/s?id=1707938919540030050&wfr=spider&for=pc (hozzáférés: 2024. szeptember 26.).
([93]) http://www.doublestar.com.cn/news/3966.html (hozzáférés: 2024. szeptember 26.); http://www.doublestar.com.cn/news/3816.html (hozzáférés: 2024. szeptember 26.).

(181) Sem a kínai kormány, sem a jelen vizsgálatban érintett exportáló gyártók nem szolgáltak ellentétes értelmű bizonyítékkal vagy érvekkel.

3.3.10. *Reprezentatív ország*

3.3.10.1. Általános megjegyzések

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

— a Kínáéhoz hasonló gazdasági fejlettség. Ebben a vonatkozásban a Bizottság olyan országokat vett figyelembe, amelyek egy főre jutó bruttó nemzeti jövedelme a Világbank adatbázisa szerint hasonló Kínáéhoz ([94]),

— a felülvizsgálat tárgyát képező termék termelése az adott országban,

— a vonatkozó, könnyen hozzáférhető adatok megléte a reprezentatív országban,

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

(183) Az (57)–(59) preambulumbekezdésben ismertetett módon a Bizottság a rendes érték meghatározásához felhasznált forrásokkal kapcsolatban két feljegyzést fűzött az érdekelt felek számára betekintésre összeállított aktához: a 2024. január 14-i első feljegyzést és a 2024. július 16-i második feljegyzést.

(184) Ezek a feljegyzések ismertették az alkalmazandó kritériumokkal kapcsolatos tényeket és bizonyítékokat, és foglalkoztak a felektől ezekre és a releváns forrásokra vonatkozóan érkezett észrevételekkel.

(185) A második feljegyzésben a Bizottság tájékoztatta az érdekelt feleket arról, hogy ebben az ügyben Törökországot szándékozik megfelelő reprezentatív országnak tekinteni abban az esetben, ha megerősítést nyer az alaprendelet 2. cikkének (6a) bekezdése szerint a jelentős torzulások fennállása.

(186) A mintában szereplő exportáló gyártóktól kapott eredeti beadványok alapján a Bizottság úgy határozott, hogy a nyersanyagokat a termelési költségeken belüli arányuk alapján csoportosítja. Három kategóriát határozott meg: a fő nyersanyagok az összes költség több mint 35 %-át teszik ki, a másodlagos nyersanyagok összesen a termelési költségek több mint 10 %-át, az utolsó kategóriába pedig a többi nyersanyag tartozik. Ezt követően a Bizottság e kategóriákat a reprezentativitás érdekében megvizsgálta a Globális Kereskedelmi Atlasz importadatbázisa ([95]) alapján.

(187) Ezen túlmenően a Bizottság az ipari nyersanyagok exportkorlátozásairól szóló OECD-jegyzék, ([96]), a Global Trade Alert ([97]) adatbázis és a piacra jutási térkép ([98]) alapján megvizsgálta, hogy a nyersanyagoka érintik-e exportkorlátozások. Törökország esetében a Bizottság nem tárt fel korlátozásokat.

3.3.10.2. Az első feljegyzés

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

(189) A mintában szereplő exportáló gyártók eredeti beadványai alapján a Bizottság úgy ítélte meg, hogy Brazília és Törökország a legtöbb nyersanyag esetében elegendő behozatallal rendelkezett, és a Kínából származó behozatal összességében nem érintette jelentős mértékben e behozatalt.

([94]) World Bank Open Data – Upper Middle Income [A Világbank nyílt hozzáférésű adatai – közepes jövedelmű országok, felső sáv]: https://data.worldbank.org/income-level/upper-middle-income.
([95]) https://www.globaltradealert.org/data_extraction.
([96]) http://qdd.oecd.org/subject.aspx?Subject=ExportRestrictions_IndustrialRawMaterials.
([97]) https://www.globaltradealert.org/data_extraction.
([98]) https://www.macmap.org/.

(190) A második kritérium tekintetében megjegyzendő, hogy a Bizottság Brazíliában és Törökországban talált könnyen hozzáférhető részletes pénzügyi kimutatásokat: a Vipal Borrachas S.A. pénzügyi kimutatásait ([99]) Brazíliában, valamint a Brisa Bridgestone Sabancı Lastik Sanayi és a Ticaret AŞ pénzügyi kimutatásait ([100]) Törökországban. A Vipal Borrachas futófelület-anyagokat, a Bridgestone pedig új abroncsokat gyárt.

(191) A Bizottság úgy ítélte meg, hogy Brazília megfelelőbb választás, mivel ott tehergépjármű-abroncsok gyártása is zajlik.

(192) A Bizottság felkérte a feleket, hogy tegyenek észrevételeket az első feljegyzésben szereplő, a reprezentatív ország megtalálásának módszerére vonatkozó érvelés kapcsán.

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

(193) A Bizottság a Giti csoporttól, a Hankook csoporttól és a tisztességtelen abroncsbehozatal elleni koalíciótól kapott észrevételeket.

(194) A Giti előadta, hogy a Bizottság nem támasztotta alá bizonyítékokkal azt a feltételezést, hogy a kínai behozatal szintje befolyásolhatja a nem kínai forrásokból származó behozatal átlagos árait.

(195) A Bizottság megvizsgálta ezt az állítást, és úgy ítélte meg, hogy a Malajziába érkező kínai behozatal szintje olyan mértékű, hogy a behozatal volumene nem tekinthető reprezentatívnak, mivel valószínűsíthetően érintik torzulások abban az esetben, ha az érdekelt felek végső tájékoztatása megerősíti az alaprendelet 2. cikke (6a) bekezdésének b) pontja értelmében vett jelentős torzulások fennállását. Tekintettel erre a kockázatra és arra, hogy a Törökországba irányuló kínai behozatal jelentősen alacsonyabb volt, a Bizottság elutasította az állítást, és megerősítette, hogy Törökországot választja ki.

Brazília

(196) A Giti előadta, hogy mivel a pénzügyi adatok (SGA-költségek és nyereség) beszerzésére javasolt brazil gyártó nem végezte új abroncsok gyártását, nem vehető figyelembe a rendes érték kiszámítása során. Ezenkívül a javasolt brazil gyártó eredménykimutatása – miután eltávolították belőle a saját tőkének megfelelő eredményt – a 2022. évre működési veszteséget mutatott.

(197) A Bizottság értékelte az állítást, és megerősítette, hogy a javasolt gyártó a 2022. évre vonatkozóan veszteséget jelentett. Ezért a fenti elemzésen túlmenően, amely azt mutatja, hogy a második kategóriába tartozó négy termék esetében Brazíliába nem érkezett behozatal, a Bizottság – figyelembe véve, hogy nem álltak rendelkezésre alternatív pénzügyi adatok – arra a következtetésre jutott, hogy Brazília nem megfelelő reprezentatív ország.

Indonézia

(198) A Giti előadta, hogy Indonéziát nem szabad figyelmen kívül hagyni a 4001 21, a 4001 22 és a 4002 80 HR-kód alá tartozó behozatal elégtelen volta vagy hiánya miatt, mivel nemzetközi referenciaérték (a szingapúri árutőzsde) használható a szóban forgó értékek helyettesítésére. A Giti nem fejtette ki, hogy Indonézia miért lenne megfelelő potenciális reprezentatív ország, és hogy a szingapúri árutőzsde miért tekinthető megbízható adatforrásnak. A Bizottság ezért úgy ítélte meg, hogy ez az állítás nem megalapozott.

(199) A Bizottság úgy ítélte meg, hogy abban az esetben, ha egy bizonyos nyersanyagra (azaz a 4001 22 HR-kódra) vonatkozóan nem áll rendelkezésre megbízható behozatali érték, akkor más forrásokból származó értékekre is hivatkozhat. Ebben a konkrét esetben azonban megállapítható volt, hogy más potenciális reprezentatív országok esetében sor került a szóban forgó nyersanyagok behozatalára.

(200) A Giti előadta továbbá, hogy esetében egy bizonyos HR-kód figyelembevétele nem releváns, mivel nem használja a szóban forgó nyersanyagot.

(201) A Bizottság emlékeztet arra, hogy a termelési tényezők listáját az exportáló gyártók mintában szereplő valamennyi csoportja által benyújtott beadványok alapján állította össze, mivel az elemzésnek valamennyi vállalatra érvényesnek kellett lennie.

([99]) Demonstracoes-Financeiras-Anuais-Completas-Vipal-Borrachas-2022-12-31-FhFCcWCt.pdf.
([100]) brisa.com.tr/yatirimci-iliskileri/sunumlar-ve-raporlar/finansal-tablolar-ve-bagimsiz-denetci-raporu/.

(202) Ezért az Indonéziára vonatkozó, a szóban forgó kódok alatti behozatalhoz kapcsolódó adatok hiányában, továbbá amiatt, hogy ilyen adatok más potenciális reprezentatív országokban rendelkezésre álltak, a Bizottságnak nem áll módjában Indonéziát megfelelő reprezentatív országnak tekinteni.

Malajzia

(203) A Giti előadta, hogy az azonos terméktípus esetében az Egyesült Államok Kereskedelmi Minisztériuma ([101]) Malajziát tekintette elsődleges helyettesítő országnak. Hozzá kell tenni azt is, hogy Malajzia az egyetlen olyan ország, amely esetében sor kerül a fő kategóriába tartozó valamennyi nyersanyag reprezentatív áron történő jelentős mértékű behozatalára. Emellett a második kategóriába tartozó nyersanyagok importárai szintén reprezentatívak, mivel összhangban vannak más olyan országok importáraival, amelyek esetében a Bizottság nem vetett fel a reprezentativitással vagy a megbízhatósággal kapcsolatos kérdéseket. Hozzá kell tenni azt is, hogy Malajzia Törökországgal ellentétben nincs kitéve magas inflációnak, leértékelődésnek és magas kamatlábaknak. A Giti javasolta a Toyo Tyre Malaysia pénzügyi adatainak felhasználását, amelyeket az Egyesült Államok Kereskedelmi Minisztériuma is felhasznált.

(204) A Giti által javasolt gyártót illetően a Bizottság megjegyezte, hogy a Toyo Tyre Malaysia a vállalati weboldal alapján nem tehergépjármű-abroncsokat ([102]), hanem könnyűtehergépjármű-abroncsokat gyárt – azaz városi terepjárókra (SUV) és négykerék-meghajtásos járművekre való abroncsokat – mivel az Egyesült Államok említett eljárása nem a tehergépjármű-abroncsokra vonatkozott.

(205) A Bizottság úgy ítélte meg, hogy – tekintettel a fő inputoknak Kínából Malajziába érkező behozatalának jelentős volumenére – a behozatal nem tekinthető reprezentatívnak, mivel valószínűsíthetően érintik torzulások abban az esetben, ha az érdekelt felek végső tájékoztatása megerősíti az alaprendelet 2. cikke (6a) bekezdésének b) pontja értelmében vett jelentős torzulások fennállását.

(206) E kockázatra tekintettel a Bizottság elutasította az állítást.

(207) Az érdekelt felek végső tájékoztatását követően a Giti megismételte, hogy Malajziában stabilak a gazdasági körülmények – 2022-ben alacsony, 3,3 %-os inflációs ráta és valutájának szerény 10 %-os leértékelődése volt megfigyelhető – aminek következtében Malajzia megfelelőbb reprezentatív ország lenne.

(208) A (222) preambulumbekezdésben kifejtettek szerint a Bizottság úgy ítélte meg, hogy egy lehetséges reprezentatív ország gazdasági helyzete nem tekinthető döntő negatív tényezőnek. Ennek az az oka, hogy a referenciaértékek megállapítását nem befolyásolja közvetlenül az ország gazdasági helyzete. A Bizottság referenciaértékek megállapításával kapcsolatos megközelítése a nyersanyagok importárain, valamint az értékesítési, általános és igazgatási (SGA-) költségek és a nyereség százalékos arányán alapul, ami segít ellensúlyozni a belső ingadozásokat. Emellett az energiaköltségeket kínai jüanra (CNY) váltják át egy olyan átváltási árfolyam alkalmazásával, amely tükrözi a helyi valuta CNY-hez viszonyított alakulását. Ennek fényében a Bizottság Törökországot megfelelő reprezentatív országnak tekintette. Ezért a felvetést elutasították.

(209) Az érdekelt felek végső tájékoztatását követően a Giti azt állította, hogy mind a Brisa Bridgestone, mind a Goodyear Lastikleri elsősorban a vizsgált termékhez hasonló abroncsokat gyártott személygépkocsikhoz és könnyű tehergépjárművekhez. Ezért a javasolt SGA- és nyereség-referenciaértékek nagyrészt személygépkocsi- és könnyűgépjármű-abroncsokon alapultak, így a Toyo Tyre Malaysia megfelelő referenciaként szolgált.

(210) A Bizottság reprezentatív országra irányuló keresése során kiderült, hogy egyetlen ország sem rendelkezik olyan vállalattal, amely kizárólag tehergépjárművekhez való abroncsokat gyártana. A (204) preambulumbekezdésben említettek szerint a Toyo Tyre Malaysia nem gyártott tehergépjármű-abroncsokat, míg a Brisa Bridgestone és a Goodyear Lastikleri tehergépjármű-abroncsokat gyártott török létesítményeiben. Ennek fényében a Bizottság úgy határozott, hogy az SGA-költségekre és a nyereségre vonatkozó referenciaértékek meghatározásakor előnyben részesíti a tehergépjármű-abroncsokat gyártó vállalatokat. Ez a megközelítés biztosítja, hogy a referenciaértékek relevánsabbak és reprezentatívabbak legyenek az ágazatra nézve.

([101]) Az Egyesült Államok Kereskedelmi Minisztériuma, a Kínai Népköztársaságból származó egyes személygépkocsi- és könnyűtehergépjármű-abroncsokra vonatkozó dömpingellenes vám közigazgatási felülvizsgálatának előzetes eredményeiről szóló határozati feljegyzés; 2021–2022, 15. o.

([102]) www.toyotiresasia.com/about-us: „Jelenleg a TOYO TIRES számos abroncsot kínál, többek között a futásteljesítményt és a teljesítményt szem előtt tartó tervezéssel kialakított PROXES személygépkocsi-abroncsokat, valamint a város terepjárókhoz közúti és a négykerék-meghajtású járművekre való OPEN COUNTRY abroncsokat."

Thaiföld

(211) A Giti előadta, hogy a Bizottság által figyelembe vett lehetőségek közül Thaiföld lenne a legmegfelelőbb választás. A Giti és a Hankook előadta, hogy Thaiföldet nem szabad figyelmen kívül hagyni a 4001 21, a 4001 22 és a 4002 80 HR-kód alá tartozó behozatal elégtelen volta vagy hiánya miatt, mivel nemzetközi referenciaérték (a szingapúri árutőzsde vagy a Statista) használható a szóban forgó értékek helyettesítésére és mivel az alaprendelet nem tartalmaz olyan rendelkezést, amely előírná behozatali adatok felhasználását. A Giti előadta továbbá, hogy a 4001 21 HR-kód okafogyott az ő esetében, mivel nem használja fel a szóban forgó nyersanyagot. Szintén a Giti benyújtott egy listát, amely három tehergépjárműabroncs-gyártót tartalmazott.

(212) A Bizottság megjegyezte, hogy a Giti nem támasztotta alá állítását, és nem fejtette ki sem azt, hogy miért Thaiföld lenne a legmegfelelőbb reprezentatív ország, sem azt, hogy a szingapúri árutőzsde vagy a Statista ([103]) miért megbízható információforrás. A Bizottság emlékeztet arra, hogy a termelési tényezők listáját az exportáló gyártók mintában szereplő valamennyi csoportja által benyújtott beadványok alapján állította össze, mivel az elemzésnek valamennyi vállalatra érvényesnek kellett lennie. A Bizottság továbbá úgy ítélte meg, hogy Thaiföld nem tekinthető megfelelő reprezentatív országnak, hiszen a fent említett fő kategóriába tartozó egyik fő input esetében szinte alig kerül sor behozatalra.

Törökország

(213) A tisztességtelen behozatal elleni koalíció azt állította, hogy a Bizottság nem tekintette úgy, hogy Törökország jelentős mennyiségű inputot importált volna Oroszországból. Az Oroszországból érkező kereskedelmi forgalmat súlyosan érintették az Ukrajna 2022. februári inváziója követően bevezetett szankciók, és nagy termelési volumen irányult át nem uniós piacokra olyan kereskedelmi feltételek mellett, amelyek nem tudják biztosítani a szabadpiaci feltételek fenntartását. A tisztességtelen behozatal elleni koalíció ezért úgy véli, hogy Törökország nem tekinthető megfelelő reprezentatív országnak.

(214) A Bizottság értékelte az állítást, és megállapította, hogy jelentős volumenű orosz behozatal érkezett Törökországba a fő kategóriába tartozó két HR-kód alatt (az első feljegyzésben alkalmazott meghatározás szerint: a 2803 00 és a 4002 19 HR-kód alatt). A tisztességtelen behozatal elleni koalíció azonban nem szolgáltatott bizonyítékot arra vonatkozóan, hogy az Oroszországból érkező behozatal következtében a Törökországba irányuló behozatal ne lenne megbízható. A Bizottság nem talált olyan bizonyítékot, amely arra engedett volna következtetni, hogy szokatlan áringadozás állt volna be a szóban forgó két HR-kód alatti, Oroszországból Törökországba irányuló, nem jelentős árengedménnyel értékesített behozatal terén az ugyanezen input törökországi átlagos importárához képest. Ezért a Bizottság ezt a felvetést elutasította.

(215) A Giti előadta, hogy Törökország dömpingellenes intézkedéseket vezetett be acéliparának védelme érdekében, és ezért a szóban forgó intézkedések torzították az acélhuzal (az abroncsgyártáshoz felhasznált egyik input) importárait, továbbá hogy a helyi abroncsgyártók jelentős védelmet élveztek az abroncsokra vonatkozó dömpingellenes intézkedéseknek köszönhetően, ami mesterségesen magas nyereséghez vezetett. A Bizottság úgy ítélte meg, hogy a dömpingellenes intézkedések bevezetésének nem az volt a célja, hogy megvédje a helyi gyártókat a versenytől, hanem éppen ellenkezőleg, helyreállította a rendes versenyhelyzetet. Ezért a Bizottság ezt a felvetést elutasította.

(216) Az érdekelt felek végső tájékoztatását követően a Giti azt állította, hogy a Bizottság nem foglalkozott a termelési tényezőkre vonatkozó második feljegyzés nyilvánosságra hozatalát követően megfogalmazott azon állítással, amely szerint a vizsgált termékben használt acélhuzal jellemzően belföldön beszerzett acélipari alaptermék, míg a behozatalnak a speciális termékeket kell tükröznie, nem pedig az általános piaci tendenciákat. Ezt a torzulást bizonyítja, hogy a törökországi exportárat összehasonlították az importárral, és az nagyjából az importár felét tette ki.

(217) A Giti azt állította, hogy a tehergépjármű-gumiabroncsok gyártása során egy meghatározott típusú acélhuzalt használtak, de ezt az állítást nem támasztotta alá bizonyítékokkal. Ilyen bizonyíték hiányában a Bizottság az állítást spekulatívnak tekintette, ezért nem vette figyelembe.

([103]) A Statista globális adat- és üzleti hírszerzési platform, amely statisztikák, jelentések és információk széles körét kínálja.

(218) Törökországot illetően a Hankook előadta, hogy a Brisa Bridgestone konszolidált pénzügyi kimutatásaiban szerepeltek az Arvento leányvállalatai, amelyek mobil technológiák fejlesztésével és gyártásával foglalkoztak. Ezért a Hankook szerint a Brisa Bridgestone a rendes érték megállapítása szempontjából nyilvánvalóan nem reprezentatív. A Hankook azt javasolta, hogy a Bizottság a Goodyear Lastikleri Turk ([104]) vállalatot vegye figyelembe, amely véleménye szerint megfelelőbb, mint a Brisa Bridgestone, mivel esetében nem került sor más típusú tevékenységeket is érintő konszolidációra.

(219) A Brisa Bridgestone és az Arvento tekintetében a Bizottság megjegyezte, hogy a Hankook nem támasztotta alá állítását, különösen azt, hogy az Arvento forgalma hatással lett volna a konszolidált pénzügyi kimutatásokra. A Bizottság ezért arra a következtetésre jutott, hogy a Brisa Bridgestone pénzügyi adatai továbbra is megfelelő forrásként szolgálnak az SGA-költségek és a nyereség százalékos arányának megállapításához. Ezenkívül a Bizottság megvizsgálta a Goodyear Lastikleri Turk tehergépjárműabroncs-gyártóra vonatkozó állítást, és arra a következtetésre jutott, hogy a Brisa Bridgestone adatain kívül e gyártó pénzügyi adatai is alapul szolgálhatnak a törökországi rendes érték kiszámításához szükséges SGA-költségek és nyereség százalékos arányának megállapításához. A Goodyear Lastikleri Turk pénzügyi adatai ugyanis könnyen hozzáférhetők, és nyilvántartásait könyvvizsgálatnak vetik alá. A két gyártót figyelembe véve az SGA-költségek súlyozott átlaga és a nyereség súlyozott átlaga az értékesített áruk költségének százalékában kifejezve 22,0 %-ra, illetve 10,8 %-ra adódott, mely értékek észszerűnek tekinthetők az ilyen jellegű ágazat esetében.

(220) Ezért a Bizottság ezt a felvetést elutasította.

(221) A Giti és a Hankook előadta, hogy a török gazdaság működését több körülmény nehezíti (például a magas infláció, a török líra leértékelődése, a hitelezési kamatlábak vagy az energiaárak emelkedése), a munkaerőköltségeket pedig politikai döntések befolyásolták. Véleményük szerint ez hatással lehet a közvetett költségek megbízhatóságára, és alááshatja a rendes érték megbízhatóságát.

(222) A Bizottság úgy ítélte meg, hogy az importárakat nem befolyásolta a török líra leértékelése, továbbá hogy bármilyen növekedés megmutatkozik az értékesített áruk összköltségének és/vagy az SGA-költségeknek a növekedésében, és ennek következtében a reprezentatív gyártó haszonkulcsának csökkenésében. Mivel az SGA-költségeket és a haszonkulcsokat a Bizottság százalékos arány formájában fejezte ki, ez nem volt hatással a rendes érték számítására. Az egyes konkrét költségek – például a munkaerő vagy a villamos energia – inflációját illetően a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a bejelentett törökországi inflációt nagy mértékben enyhíti a török líra és a renminbi közötti átváltási árfolyam alakulása. Ezért a Bizottság ezt a felvetést elutasította.

(223) Az érdekelt felek végső tájékoztatását követően a Giti azzal érvelt, hogy a Bizottságnak az SGA-költségek kiszámítására vonatkozó megközelítése nem vette figyelembe a devizaleértékelésnek a devizában denominált exportra és importra gyakorolt jelentős hatását. A Giti megjegyezte különösen, hogy a Bizottság azon követelménye, hogy különbséget kell tenni a realizált és az átváltásból eredő árfolyamnyereségek/-veszteségek között, nem valósítható meg, mivel a török vállalatok pénzügyi adatai nem szolgáltattak ilyen szintű részletességet.

(224) A Bizottság megvizsgálta az árfolyamnyereségnek vagy -veszteségnek az SGA-különbözetre gyakorolt lehetséges hatását is, de az aktában nem talált arra utaló bizonyítékot, hogy az jelentős lenne. Mindenesetre egyértelmű, hogy az SGA-költségek teljes összegének bármilyen változása ennek megfelelően befolyásolná a teljes nyereség összegét, és ezért nem befolyásolná a dömpingkülönbözetek végleges meghatározását. Ezt a felvetést ezért elutasították.

Dél-Afrika

(225) Dél-Afrika vonatkozásában a Giti egyetért a Bizottsággal abban, hogy az ország a jelek szerint nem tekinthető megfelelő reprezentatív országnak, mivel valamennyi termelési tényező esetében elhanyagolható a behozatal.

(226) A Bizottság ezért Törökországot kívánja reprezentatív országnak tekinteni.

([104]) Finansal Bilgiler (goodyear.eu).

3.3.11. *A második feljegyzés*

(227) Az első feljegyzés nyilvánosságra hozatalát követően a Hankook csoport több alkalommal felülvizsgálta a termelési tényezőkre vonatkozó eredeti beadványát. Ennek eredményeként a Bizottság felülvizsgálta a (186) preambulumbekezdésben és az eredeti elemzésben ismertetett egyes kategóriák HR-kódjainak jegyzékét. A felülvizsgálatot követően a második feljegyzésben ismertetett fő kategória a közvetlen anyagköltségek mintegy 64 %-át, a második termékkategória pedig mintegy 22 %-át tette ki.

(228) Az érdekelt felek végső tájékoztatását követően a Giti azt állította, hogy a Bizottság nem adott magyarázatot a 4002 80 HR-kód A kategóriából B kategóriába történő átsorolására vonatkozóan.

(229) A (227) preambulumbekezdésben említettek szerint az egyes kategóriák HR-kódjainak jegyzékét a Hankook termelési tényezőinek felülvizsgálatát követően felülvizsgálták. Az egyes kategóriák meghatározásához használt módszer az egyes HR-kódoknak a (186) preambulumbekezdésben ismertetett részarányán alapult. A Bizottság ezért úgy ítélte meg, hogy az alkalmazott módszertant kifejezetten közölte az érdekelt felekkel. Ezért az állítást elutasították.

(230) A (219) preambulumbekezdésben említettek szerint a Bizottság a Hankook termelési tényezőinek felülvizsgálatára válaszul felülvizsgálta az egyes kategóriák HR-kódjainak jegyzékét. Erre a felülvizsgálatra a (186) preambulumbekezdésben leírt módszertannak megfelelően került sor, amely az egyes HR-kódok részarányán alapul. A Bizottság ezt a módszert kifejezetten közölte az érdekelt felekkel, ezért úgy ítélte meg, hogy az állítás megalapozatlan. Ezt az állítást ezért elutasították.

3.3.12. *A második feljegyzés kibocsátását követően benyújtott állítások*

(231) Észrevételeiben a Hankook csoport ismételten előadta, hogy a konszolidált pénzügyi kimutatások nem használhatók fel (lásd a (218) preambulumbekezdést), továbbá hogy a Bizottság nem szolgáltatott olyan bizonyítékot, amely alátámasztotta volna a Brisa Bridgestone megbízható forrásként való figyelembevételét. Ezért a Hankook csoport úgy vélte, hogy a Brisa Bridgestone pénzügyi adatainak figyelembe vétele indokolatlan.

(232) A Bizottság megállapította, hogy a Hankook csoport nem támasztotta alá új bizonyítékokkal azon állítását, miszerint az Arvento felvásárlása hatással lenne a Brisa Bridgestone haszonkulcsára. A Brisa Bridgestone és a Goodyear Lastikleri Turk pénzügyi kimutatásainak konszolidálása nyomán észszerű 10,8 %-os haszonkulcs adódott, ezért a rendelkezésre álló legmegfelelőbb referenciaértéknek kell tekinteni.

(233) Észrevételeiben a Giti csoport megismételte azt az állítását, miszerint Malajziát nem szabad figyelmen kívül hagyni, mivel az országot a Bizottság és az Egyesült Államok Kereskedelmi Minisztériuma közelmúltbeli ügyekben kiválasztotta. A Giti csoport úgy ítélte meg, hogy Malajzia sokkal megfelelőbb reprezentatív ország, mivel a fő inputokat elegendő mennyiségben importált. Továbbá a reprezentatív országban működő gyártó kiválasztását illetően a Giti csoport úgy ítélte meg, hogy a Toyo Tyre Malaysia továbbra is megfelelőnek tekinthető, még akkor is, ha csak városi terepjárókhoz való abroncsokat gyárt. Ez azon alapult, hogy a GoodYear Lastikleri Turk török gyártó nem kizárólag tehergépjármű-abroncsokat gyártott. 2023 első negyedévében az uniós exportáló gyártó által értékesített abroncsok 85 %-át a személygépkocsik abroncsai tették ki.

(234) A Bizottság elutasította az állítást, mivel a Toyo Tyre Malaysia egyáltalán nem gyártotta a felülvizsgálat tárgyát képező terméket.

(235) Törökországot illetően a Giti csoport megismételte a török líra inflációval és leértékelődésével kapcsolatos állításait, miszerint a villamosenergia-árakat vagy a munkaerőköltségeket politikai tényezők befolyásolták, továbbá hogy a különböző eredetű abroncsok dömpingellenes intézkedések hatálya alá tartoznak.

(236) Mivel a Giti csoport nem nyújtott be további bizonyítékot, a Bizottság ezt az állítást figyelmen kívül hagyta.

3.3.13. *A szociális védelem és a környezetvédelem szintje*

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

3.3.13.1. Következtetés

(238) A fenti elemzés alapján és az alaprendelet 2. cikke (6a) bekezdése a) pontjának első franciabekezdésével összhangban a Bizottság Törökországot tekintette a legmegfelelőbb reprezentatív országnak, a Brisa Bridgestone konszolidált pénzügyi kimutatásait és a Goodyear Lastikleri Turk pénzügyi kimutatásait pedig a pénzügyi adatok megfelelő és észszerű forrásának.

3.3.14. *A torzulásmentes költségek megállapításához felhasznált források*

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

(240) Ezt követően a Bizottság a második feljegyzésben jelezte, hogy a rendes értéknek az alaprendelet 2. cikke (6a) bekezdésének a) pontjával összhangban történő számítása keretében a legtöbb termelési tényező – és különösen a nyersanyagok – torzulásmentes költségének meghatározásához a Globális Kereskedelmi Atlaszt fogja felhasználni. Emellett a Bizottság jelezte, hogy egyrészt a Török Statisztikai Intézet ([105]) adatainak felhasználásával állapítja majd meg a munkaerőköltségek, a földgáz, a cseppfolyósított földgáz (a továbbiakban: LNG) és a gőz torzulástól mentes költségeit, továbbá az Energiapiaci Szabályozó Hatóság ([106]) által szolgáltatott statisztikák alapján a villamos energia torzulástól mentes költségét. A Bizottság a Török Köztársaság Elnökségének Beruházási Hivatala ([107]) által szolgáltatott statisztikákat fogja felhasználni a víz torzulástól mentes költségének megállapításához.

(241) A Bizottság arról is tájékoztatást nyújtott, hogy meg kívánja határozni a fogyóeszközöknek a nyersanyagok összköltségéhez viszonyított százalékos arányát, és a megfelelő reprezentatív országra vonatkozóan megállapított torzulásmentes referenciaértékek használatakor ezt az arányszámot alkalmazza majd az újraszámított nyersanyagköltségre.

3.3.14.1. Termelési tényezők

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

1. táblázat

Termelési tényezők

Termelési tényező	A Törökországban alkalmazott árukód	CNY	Mértékegység	Adatforrás
Nyersanyagok				
szójaolaj	150790	40,977	CNY/kg	Globális Kereskedelmi Atlasz ([108])
mindenfajta kén	250300	1,490	CNY/kg	Globális Kereskedelmi Atlasz
kaolin	250700	1,710	CNY/kg	Globális Kereskedelmi Atlasz
más agyag	250840	1,672	CNY/kg	Globális Kereskedelmi Atlasz
Magnézium, egyéb magnézium-oxid	251990	5,764	CNY/kg	Globális Kereskedelmi Atlasz
egyéb kőolaj	271019	5,740	CNY/kg	Globális Kereskedelmi Atlasz

([105]) Török Statisztikai Intézet: http://www.turkstat.gov.tr.
([106]) EMRA | Energiapiaci Szabályozó Hatóság: http://epdk.gov.tr.
([107]) Török Beruházási Hivatal: https://www.invest.gov.tr/en/investmentguide/pages/cost-of-doing-business.aspx.
([108]) www.gtis.com/gta/secure/default.cfm.

Termelési tényező	A Törökországban alkalmazott árukód	CNY	Mértékegység	Adatforrás
Ásványi viaszok	271290	9,368	CNY/kg	Globális Kereskedelmi Atlasz
korom	280300	10,448	CNY/kg	Globális Kereskedelmi Atlasz
Szilícium-dioxid	281122	19,662	CNY/kg	Globális Kereskedelmi Atlasz
cink-oxid	281700	7,491	CNY/kg	Globális Kereskedelmi Atlasz
kalcium-karbonát	283650	3,637	CNY/kg	Globális Kereskedelmi Atlasz
más ciklikus szénhidrogének	290219	18,489	CNY/kg	Globális Kereskedelmi Atlasz
más szerves kénvegyületek	293090	25,540	CNY/kg	Globális Kereskedelmi Atlasz
más műviaszok és elkészített viaszok	340490	20,000	CNY/kg	Globális Kereskedelmi Atlasz
elkészített vulkanizálást gyorsítók	381210	38,299	CNY/kg	Globális Kereskedelmi Atlasz
gumi- vagy műanyaglágyító készítmények	381220	16,826	CNY/kg	Globális Kereskedelmi Atlasz
2,2,4-trimetil-1,2-dihidrokinolin oligomerjeinek keveréke	381231	22,786	CNY/kg	Globális Kereskedelmi Atlasz
más antioxidáns készítmények és más gumi- vagy műanyag-stabilizátorok	381239	27,414	CNY/kg	Globális Kereskedelmi Atlasz
sztearinsav	382311	10,265	CNY/kg	Globális Kereskedelmi Atlasz
más vegyi anyagok	382499	25,565	CNY/kg	Globális Kereskedelmi Atlasz
sztirolpolimerek	390390	14,054	CNY/kg	Globális Kereskedelmi Atlasz
melamingyanták	390920	20,405	CNY/kg	Globális Kereskedelmi Atlasz
fenolgyanta	390940	20,553	CNY/kg	Globális Kereskedelmi Atlasz
kőolajgyanták, kumaron-, indén- vagy kumaron-indén gyanták és politerpének	391110	18,458	CNY/kg	Globális Kereskedelmi Atlasz
füstölt lemez	400121	14,692	CNY/kg	Globális Kereskedelmi Atlasz
műszakilag szabványosított természetes kaucsuk	400122	12,769	CNY/kg	Globális Kereskedelmi Atlasz

Termelési tényező	A Törökországban alkalmazott árukód	CNY	Mértékegység	Adatforrás
szintetikus gumi	400219	15,197	CNY/kg	Globális Kereskedelmi Atlasz
szintetikus gumi	400220	14,566	CNY/kg	Globális Kereskedelmi Atlasz
szintetikus gumi	400239	22,528	CNY/kg	Globális Kereskedelmi Atlasz
szintetikus gumi	400270	20,992	CNY/kg	Globális Kereskedelmi Atlasz
szintetikus gumi	400280	7,945	CNY/kg	Globális Kereskedelmi Atlasz
regenerált gumi alapanyag formában, vagy lap, lemez vagy szalag alakban	400300	3,477	CNY/kg	Globális Kereskedelmi Atlasz
gumikeverék korommal vagy szilícium-dioxiddal	400510	16,169	CNY/kg	Globális Kereskedelmi Atlasz
Egyágú pamutfonal	520523	25,243	CNY/kg	Globális Kereskedelmi Atlasz
Egyágú pamutfonal	520622	33,186	CNY/kg	Globális Kereskedelmi Atlasz
abroncsszövet	590210	50,004	CNY/kg	Globális Kereskedelmi Atlasz
abroncsszövet	590220	28,808	CNY/kg	Globális Kereskedelmi Atlasz
abroncsszövet	590290	84,159	CNY/kg	Globális Kereskedelmi Atlasz
Vashuzal (cinktől eltérő nem nemesfémmel lemezelve vagy bevonva)	721730	14,224	CNY/kg	Globális Kereskedelmi Atlasz
sodort huzal, kötél és kábel	731210	24,539	CNY/kg	Globális Kereskedelmi Atlasz
Munkaerő				
emberóránkénti munkaerőköltség	N/A	69,20	ember/óra	Török Statisztikai Intézet
Energia				
szén	270111	1,700	CNY/kg	Globális Kereskedelmi Atlasz
villamos energia	N/A	1,180	CNY/kWh	Török Statisztikai Intézet
földgáz	N/A	5,02	CNY/M3	Török Statisztikai Intézet
gőz	N/A	2 361	CNY/tonna	Török Statisztikai Intézet
víz	N/A	4,957	CNY/m^3	A Török Köztársaság Elnökségének Beruházási Hivatala

3.3.14.2. Nyersanyagok

(243) A reprezentatív országbeli gyártó telephelyére leszállított nyersanyagok torzulásmentes árának meghatározása során a Bizottság a Globális Kereskedelmi Atlaszban szereplő, a reprezentatív országba érkező importhoz tartozó súlyozott átlagos importárból indult ki, és azt megnövelte az importvámmal és a fuvarozási költségekkel. A reprezentatív országban érvényes importárat a Kínán és a Kereskedelmi Világszervezetben tagsággal nem rendelkező, az (EU) 2015/755 európai parlamenti és tanácsi rendelet ([109]) 1. mellékletében felsorolt országokon kívüli összes harmadik országból érkező import egységárainak súlyozott átlaga szolgáltatta. A Bizottság azért döntött a Kínából a reprezentatív országba érkező import figyelmen kívül hagyása mellett, mert a 3.2. szakaszban jelzett módon arra a következtetésre jutott, hogy az alaprendelet 2. cikke (6a) bekezdésének a) pontja értelmében vett jelentős torzulások fennállása miatt nem helyénvaló a Kínában érvényes belföldi árak és költségek alkalmazása. Mivel nem áll rendelkezésre arra utaló bizonyíték, hogy ugyanezek a torzulások az exportra szánt termékekre nem hatnak ki ugyanilyen módon, a Bizottság úgy tekintette, hogy ezek a torzulások az exportárakat is befolyásolják. A Kínából a reprezentatív országba irányuló behozatal kizárását követően az egyéb harmadik országokból érkező behozatal volumene továbbra is reprezentatív maradt.

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

(245) Az érdekelt felek végső tájékoztatását követően a Giti azt állította, hogy a Bizottság tévesen hagyta figyelmen kívül a természetes kaucsuk beszerzésének azon eseteit, amikor azt közvetlenül importálták, és devizában számlázták ki.

(246) A Bizottság megjegyezte, hogy még ha fel is használná a közvetlenül importált és devizában számlázott természetes kaucsuk beszerzési költségét, a dömpingkülönbözet akkor is csak körülbelül 2 %-kal csökkenne, miközben jócskán a de minimis szint felett maradna, így nem változtatná meg a dömping folytatódására vonatkozó általános megállapítást. Ennek megfelelően a Bizottság a továbbiakban nem foglalkozott az állítással.

3.3.14.3. Munkaerő

(247) A Török Statisztikai Intézet részletes információkat tesz közzé a Törökország különböző gazdasági ágazataiban alkalmazott bérekről ([110]). A Bizottság a referenciaértéket a rendelkezésre álló legfrissebb, a NACE Rev.2 osztályozás szerinti C.22-es kódú gazdasági tevékenységre, a „Gumiabroncs, gumitömlő gyártására" vonatkozó, 2022. évi, munkaórára vetített átlagos munkaerőköltség alapján állapította meg a több mint 1 000 alkalmazottat foglalkoztató vállalatok körében. Az értékeket ezt követően a Török Statisztikai Intézet által közzétett munkaerőköltség-index ([111]) segítségével kiigazította az inflációval, hogy azok tükrözzék a vizsgálati időszakban felmerült költségeket.

(248) Az érdekelt felek végső tájékoztatását követően a Giti azt állította, hogy az alkalmazott referenciaérték túlzónak tűnik más közelmúltbeli esetekhez képest.

(249) A Bizottság felülvizsgálta az állítást, és nem talált bizonyítékot számítási hibákra. A fél által a különböző iparágakban, például az acél drótkötelek és -kábelek, a melamin és a volfrám-karbid iparágban előfordult ügyekre tett utalások nem szolgáltattak alapot a Bizottság számításainak vitatására. Az ezekben az ügyekben megfigyelt különbségek az egyes ágazatok eltérő jellemzőinek tulajdoníthatók. Ezért az állítást a Bizottság elutasította.

([109]) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2015/755 rendelete (2015. április 29.) az egyes harmadik országokból történő behozatalra vonatkozó közös szabályokról (HL L 123., 2015.5.19., 33. o.). Az alaprendelet 2. cikkének (7) bekezdése szerint az ezekben az országokban alkalmazott belföldi árak nem használhatók fel a rendes érték megállapításához.

([110]) Török Statisztikai Intézet – Tényleges heti munkaidő és havi átlagos munkaerőköltség gazdasági tevékenység szerint, valamint tényleges heti munkaidő és havi átlagos munkaerőköltség a kollektív szerződés hatálya alá tartozó státusz és a vállalkozás méretosztálya szerint: https://data.tuik.gov.tr/Kategori/GetKategori?p=istihdam-issizlik-ve-ucret-108&dil=2. Legutóbbi hozzáférés: 2024. július 18. A vonatkozó akták az érdekelt felek számára összeállított aktában a következő iktatási számon szerepelnek: t24.005240.

([111]) Török Statisztikai Intézet – munkaerőköltség-indexek: https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Labour-Input-Indices-Quarter-I:-January-March,-2024-53682. Legutóbbi hozzáférés: 2024. július 18. A vonatkozó akták az érdekelt felek számára összeállított aktában a következő iktatási számon szerepelnek: t24.005240.

3.3.14.4. Villamos energia

(250) A törökországi vállalatok (ipari felhasználók) esetében érvényesített villamosenergia-árat a törökországi Energiapiaci Szabályozó Hatóság (EMRA) ([112]) teszi közzé. A Bizottság az EMRA utasítása alapján 2023. január 1-jétől alkalmazandó, héa nélküli ipari villamosenergia-árakra vonatkozó adatokat vette figyelembe, mivel a vizsgált termék török gyártói jogosultak a héa visszatérítésére.

3.3.14.5. Földgáz és gőz

(251) A törökországi ipari felhasználókra vonatkozó földgázárat a Török Statisztikai Intézet teszi közzé. A Bizottság a 2021 második félévére és 2022 első félévére rendelkezésre álló, a 2 610 000–26 100 000 m^3 fogyasztási sávnak megfelelő árat használta fel ([113]). Az árat ezt követően a Török Statisztikai Intézet által közzétett termelőiár-index ([114]) segítségével kiigazította az inflációval, hogy azok tükrözzék a vizsgálati időszakban felmerült költségeket. A közzétett árban foglalt héát levonta, mivel a vizsgált termék török gyártói jogosultak annak visszatérítésére.

(252) A gőz esetében a referenciaértéket a Bizottság a földgáz-referenciaértékből számolta ki, átváltási arány alkalmazásával. A becslések szerint szokásos körülmények között körülbelül 0,421 tonna földgázra van szükség 1 tonna gőz előállításához.

3.3.14.6. Víz

(253) Az ipari felhasználásra szánt víz költségét a Török Köztársaság Elnökségének Beruházási Hivatala ([115]) tette közzé. A Bizottság a Sisecam Elyaf székhelye szerinti régióban (Balikesir régió) 2023-ban érvényes, héa nélküli árat vette figyelembe, mivel a vizsgált termék török gyártói jogosultak a héa visszatérítésére.

3.3.14.7. Gyártási általános költségek, SGA-költségek és nyereség

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

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

(256) Az SGA-költségek és a nyereség torzulásmentes és észszerű összegének megállapításához a Bizottság a Brisa Bridgestone és Goodyear Lastikleri Turk török gyártók felülvizsgálati időszakra vonatkozó, könnyen hozzáférhető, a (238) preambulumbekezdésben említett pénzügyi adatait használta fel.

(257) A Brisa Bridgestone konszolidált pénzügyi kimutatásai és a Goodyear Lastikleri pénzügyi kimutatásai alapján az SGA-költségek és a nyereség súlyozott átlaga az értékesített áruk költségének százalékában kifejezve 22,0 %-ra, illetve 10,8 %-ra adódott. A Bizottság ezeket az arányokat az abroncságazat esetében észszerűnek tekintette.

([112]) Energiapiaci Szabályozó Hatóság (EMRA): https://www.epdk.gov.tr/Detay/Icerik/3-0-39/kurul-kararlari- (Utolsó megtekintés: 2024. július 18.). A vonatkozó akták az érdekelt felek számára összeállított aktában a következő iktatási számon szerepelnek: t24.005240.

([113]) Török Statisztikai Intézet – Ipari földgázárak fogyasztási sávok szerint a 2022. január és június közötti időszakban: https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Electricity-and-Natural-Gas-Prices-Period-I:-January-June,-2022-45567. Legutóbbi hozzáférés: 2024. július 18. A vonatkozó akták az érdekelt felek számára összeállított aktában a következő iktatási számon szerepelnek: t24.005240.

([114]) Török Statisztikai Intézet – Belföldi termelőiár-index és a változás mértéke: https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Domestic-Producer-Price-Index-June-2024-53691. Legutóbbi hozzáférés: 2024. július 18. A vonatkozó akták az érdekelt felek számára összeállított aktában a következő iktatási számon szerepelnek: t24.005240.

([115]) A Török Köztársaság Elnökségének Beruházási Hivatala: https://www.invest.gov.tr/en/investmentguide/pages/cost-of-doing-business.aspx – Az üzleti tevékenység költségei rész. Legutóbbi hozzáférés: 2024. július 18. A vonatkozó adatokról készült képernyőfelvétel az érdekelt felek számára összeállított aktában a következő iktatási számon áll rendelkezésre: t24.005240.

(258) Az érdekelt felek végső tájékoztatását követően a Giti azt állította, hogy a Bizottság az 1. kategóriába tartozó márkacégek nyereségét tükröző referenciaértéket alkalmazott haszonkulcsként, amely így nem jelenthet számukra észszerű referenciaértéket.

(259) A fenti (257) preambulumbekezdésben említettek szerint a Bizottság a rendelkezésre álló információkra támaszkodott, és 8,1 %-os árrést állapított meg (az összbevétel százalékában kifejezve). Bár a három kategórián alapuló számítás nem volt megvalósítható, a Bizottság úgy ítélte meg, hogy ez a különbözet megközelítette az 1. kategória és a 2. kategória súlyozott átlagát, mivel a Bridgestone és a Goodyear nem csak az 1. kategóriába tartozó tehergépjármű-abroncsokat gyárt, hanem különböző márkanevek alatt a 2. kategóriába tartozó tehergépjármű-abroncsokat is. A Bizottság azonban úgy ítélte meg, hogy ez a referenciaérték a hatályvesztési felülvizsgálat céljából észszerű volt. Ennek az az oka, hogy az ilyen felülvizsgálathoz nincs szükség pontos árrésre. Az állítást ezért elutasította a Bizottság.

(260) Az érdekelt felek tájékoztatását követően a Hankook megismételte azon állítását, hogy a Brisa Bridgestone pénzügyi kimutatásai nem használhatók fel a dömpingszámításhoz, és hogy a Hankook a vizsgálat különböző szakaszaiban érveket terjesztett elő erre vonatkozóan. A Hankook úgy vélte, hogy a Bizottság nem válaszolt az érveire, és így akadályozta a Hankook védelemhez való jogát, mivel állítását nyilvánvalóan nem a megfelelő ügyintézés alapelvei által megkövetelt szinten értékelték.

(261) A Hankook azt állította, hogy a Bizottság által a Brisa Bridgestone alkalmazásának igazolására felhozott okok pusztán olyan spekulációk, amelyeket nem támasztottak alá bizonyítékokkal, a Bizottság nem igazolta saját döntését, továbbá nem teljesítette azt, az alaprendelet 2. cikkének (6a) bekezdésében meghatározott követelményt sem, miszerint az SGA-költségek és a nyereség reprezentatív értékének meghatározását megfelelő bizonyítékokkal kell alátámasztani.

(262) A Törvényszék a közelmúltban megerősítette ezt az elvet, emlékeztetve arra az alapelvre, amely szerint valamely állítást annak a félnek kel bizonyítania, amelyik arra támaszkodni kíván. ([116]) Ebben a konkrét esetben, mivel a vonatkozó SGA-költségek és nyereség nem a Hankook csoporté, a Bizottságnak kell bizonyítania, hogy ezek a számadatok a 2. cikk (6a) bekezdése értelmében „megfelelőek". Ezért a Bizottságnak következetes bizonyítékot kell szolgáltatnia arra vonatkozóan, hogy Törökország reprezentatív országként való kiválasztása és – többek között – a Brisa Bridgestone reprezentatív helyi gyártóként való kiválasztása az alaprendelet 2. cikkének (6a) bekezdése alapján megfelelő és indokolt, és nem az érdekelt felek feladata ennek ellenkezőjének bizonyítása.

(263) A Hankook azt állította, hogy a Bizottság azért döntött a malajziai gyártó kizárásáról, mert az más ágazatokban is aktív volt.

(264) A Hankook azt állította, hogy az alaprendelet 2. cikkének (6a) bekezdése értelmében a Bizottságnak kell bizonyítania, hogy a reprezentatív helyi gyártó kiválasztása megfelelő, nem pedig az érdekelt feleknek kell ennek ellenkezőjét bizonyítaniuk.

(265) A Brisa Bridgestone konszolidált számadatai számos különböző terméket érintettek – köztük néhány olyat, amelyek nyilvánvalóan nem kapcsolódnak a vizsgálathoz –, ezért azok az alaprendelet 2. cikkének (6a) bekezdése értelmében nem reprezentatívak.

(266) A Hankook azt állította, hogy a Bizottság nem fejtette ki, hogy miért volt szükség a Brisa Bridgestone pénzügyi kimutatásainak felhasználására. Ezenkívül a Hankook tisztázta, hogy a Goodyear Lastikleri pénzügyi kimutatásainak felhasználását soha nem kérdőjelezték meg, ezért nem volt szükség egy másik vállalat felvételére.

(267) Ezeket az állításokat el kellett utasítani. A Bizottság úgy ítélte meg, hogy a Brisa Bridgestone reprezentatív gyártó a reprezentatív országban, mivel i. gyártja az érintett terméket, ii. pénzügyi adatokkal rendelkezett a figyelembe vett időszakra vonatkozóan, és iii. SGA-költségei és nyeresége megfelelőnek minősült, mert nem tűnt aránytalanul magasnak. Ezzel szemben a Hankook nem szolgáltatott bizonyítékot arra vonatkozóan, hogy a Brisa Bridgeston pénzügyi kimutatásában szereplő egyéb tevékenységek konszolidálása rendellenes SGA-költségeket és nyereséget eredményezett volna. Ezért az érintett termék két törökországi gyártójára vonatkozóan rendelkezésre álló pénzügyi adatok alapján a Bizottság nem talált olyan elemeket, amelyek kizárnák az egyiket vagy a másikat.

(268) Ami a malajziai gyártó kizárására vonatkozó érvet illeti, amint azt a fenti (234) preambulumbekezdésben kifejtettük, az egyáltalán nem gyártotta az érintett terméket, szemben a Törökországban azonosított két gyártóval.

([116]) A Törvényszék 2024. február 21-i ítélete, Sinopec, T-762/20, EU:T:2024:113, 65. pont.

(269) A Hankook és a Giti azt állította, hogy a Bizottság tévesen állapította meg az SGA-költségeket, mivel bizonyos költségeket, például a szállítási és tárolási költségeket nem vonta le az SGA-költségek teljes összegéből. Ezenkívül a Hankook és a Giti azt állította, hogy más típusú költségeket is le kellene vonni az SGA-költségekből, például a jutalék- vagy a marketingköltségeket.

(270) A Bizottság áttekintette az állításokat, és megállapította, hogy az SGA-költségek százalékos arányát felül kell vizsgálni. Ami az alkalmazott módszertant illeti, a Bizottság az SGA-költségek szállítási költségek nélküli százalékos arányának megállapítására a saját standard módszertanát alkalmazta: az összes bevételből kivonták az értékesített áruk költségeit és a nyereséget, majd levonták a szállítási költségeket.

(271) A rendelkezésre álló pénzügyi kimutatások alapján a Bizottság törölte a szállítási költségeket az SGA-költségek teljes összegéből (a fent ismertetett módszertan alapján). Negyedéves információk hiányában a Bizottság a 2023. január–júniusi pénzügyi kimutatások alapján becsülte meg a felülvizsgálati időszak alatti szállítási költségeket. A becsült szállítási költségek az SGA-költségek teljes összegének bizonyos százalékát tették ki. E felülvizsgálat eredményeként az SGA-költségek százalékos aránya 22,0 %-ról 18,5 %-ra csökkent az értékesített áruk költségének százalékában kifejezve (13 % az összes bevétel százalékában kifejezve).

3.3.15. *A rendes érték számítása*

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

(273) A Bizottság elsőként a torzulásmentes gyártási költségeket állapította meg. Ennek keretében az egyes termelési tényezőkből az együttműködő exportáló gyártók által felhasznált mennyiségeket megszorozta a torzulásmentes egységköltségekkel. A Bizottság az ellenőrző látogatások során megvizsgálta az együttműködő exportáló gyártók által közölt felhasználási arányok helytállóságát. A Bizottság a felhasználási tényezőket megszorozta a reprezentatív országban megfigyelt torzulásmentes egységköltségekkel, amint arról a 3.3.14. szakasz beszámol.

(274) A torzulásmentes gyártási költség megállapítását követően a Bizottság a (255) preambulumbekezdésben leírtak szerint meghatározott gyártási általános költségeket alkalmazta.

(275) Ehhez a Bizottság – a (271) preambulumbekezdésben kifejtettek szerint – hozzáadta a 18,5 %-os SGA-költséget és a 10,8 %-os nyereséget.

3.3.15.1. Exportár

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

(277) Abban az esetben, ha az exportáló gyártók a felülvizsgálat tárgyát képező terméket közvetlenül az uniós független vevőknek exportálták, az exportár az alaprendelet 2. cikkének (8) bekezdésével összhangban az Unióba exportra értékesített, a felülvizsgálat tárgyát képező termékért ténylegesen fizetett vagy fizetendő ár volt.

(278) Abban az esetben, ha az exportáló gyártók a felülvizsgálat tárgyát képező terméket velük kapcsolatban álló importőrökön keresztül exportálták az Unióba, az exportár megállapítása az alaprendelet 2. cikkének (9) bekezdésével összhangban az importált termék uniós független vevők részére történt első viszonteladásakor alkalmazott ár alapján történt. Ebben az esetben a Bizottság az árat a behozatal és a viszonteladás között viselt összes költséggel – köztük az SGA-költségekkel –, valamint az elért nyereséggel kiigazította.

(279) Az egyik független importőr együttműködésének hiányában a Bizottság az eredeti vizsgálat során egy független importőr esetében megállapított 6,7 %-os mértékű nyereséggel számolt.

3.3.15.2. Összehasonlítás

(280) A Bizottság terméktípusonként összehasonlította az alaprendelet 2. cikke (6a) bekezdése a) pontjának megfelelően számtanilag képzett rendes értéket és a mintában szereplő exportáló gyártók előzőekben megállapított, gyártelepi alapon számított exportárát.

(281) Azokban az esetekben, amikor azt a méltányos összehasonlítás szükségessé tette, a Bizottság a rendes értéket és/vagy az exportárat az alaprendelet 2. cikkének (10) bekezdésével összhangban az árakat és az árak összehasonlíthatóságát befolyásoló különbségek figyelembevételével kiigazította. Kiigazításokra került sor az uniós fuvarozási költségek, a vámok, a mennyiség alapján adott árengedmények, a hitelköltségek és a banki díjak tekintetében.

3.3.15.3. Dömpingkülönbözet

(282) A mintában szereplő exportáló gyártók esetében a Bizottság az alaprendelet 2. cikkének (11) és (12) bekezdésével összhangban összehasonlította a hasonló termék egyes típusaihoz tartozó rendes értékek súlyozott átlagát a felülvizsgálat tárgyát képező termék megfelelő típusaihoz tartozó exportárak súlyozott átlagával, valamennyi exportügyletre tekintettel.

(283) Mindezek alapján a mintában szereplő exportáló gyártók esetében a dömpingkülönbözetek súlyozott átlaga a vámfizetés nélkül, uniós határparitáson számított CIF-ár százalékában kifejezve mintegy 7 % és 22 % közötti tartományban volt. Ebből a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a dömping a felülvizsgálati időszakban folytatódott.

4. A DÖMPING FOLYTATÓDÁSÁNAK VALÓSZÍNŰSÉGE

(284) A felülvizsgálati időszakban megvalósuló dömping megállapítását követően a Bizottság az alaprendelet 11. cikkének (2) bekezdésével összhangban megvizsgálta, hogy az intézkedések hatályon kívül helyezése esetére fennáll-e a valószínűsége a dömping folytatódásának.

(285) Ennek keretében a Bizottság elemezte továbbá a következőket: a Kínában rendelkezésre álló termelési kapacitás és szabad kapacitás, a harmadik országokba irányuló export árai és az uniós árszint közötti kapcsolat, valamint az uniós piac vonzereje.

4.1. Termelési kapacitás és szabad kapacitás Kínában

(286) Az együttműködés hiányában a Bizottság a Kínában rendelkezésre álló termelési kapacitást és szabad kapacitást a hatályvesztési felülvizsgálati kérelemben szolgáltatott információk alapján állapította meg.

(287) A kérelemben szolgáltatott információk szerint a CRIA arról számolt be, hogy 2021-ben 122,39 millió abroncsot gyártottak Kínában ugyanabban az évben 141,76 millió abroncsra becsült termelési kapacitás mellett, ami az előző évhez képest 2,72 millióval több legyártott abroncsot jelentett. Az ezekből az adatokból levezetett kapacitáskihasználási arányok 86 % körül alakulnak. A CRIA jelentése szerint 2022-ben az abroncsgyártási kapacitás már legalább 1,5 millió egységgel bővült. Így a teljes abroncsgyártási kapacitás 2022-ra mintegy 143,25 millió egységre tehető. Ha ugyanazokat a kapacitáskihasználási arányokat vesszük figyelembe, mint a 2021. évben, ez körülbelül 123,67 millió legyártott abroncsot eredményezne. A Kínában 2022-ben rendelkezésre álló kihasználatlan kapacitás közel 20 millió egységet tett ki, ami majdnem megegyezik az uniós piac teljes felhasználásával ([117]).

(288) A kínai gyártók a kínai kormány és a KKP fent vázolt iparpolitikájával összhangban tovább növelték már eleve túlfejlett termelési kapacitásaikat az eredeti vizsgálati időszak óta. A közelmúltbeli végzett külkereskedelmi piacvédelmi vizsgálatok arra a következtetésre jutottak, hogy a Kínában meglévő termelési kapacitás jelentős. A 2021 májusában közzétett brazil dömpingellenes vizsgálat már rámutatott arra, hogy jelentős termelési kapacitások állnak rendelkezésre, és bizonyíték van arra, hogy a legnagyobb vállalatok több beruházást is végrehajtottak a termelési kapacitás terén, amely így meghaladja majd a brazil felhasználás mértékét ([118]). A 2022 augusztusában közzétett dél-afrikai dömpingellenes vizsgálat szintén figyelembe vette a kínai gyártók jelentős termelési kapacitásait, mely gyártók képesek lennének fokozni az exportkereslet kielégítését célzó termelésüket ([119]).

4.2. Az uniós piac vonzereje és a harmadik országok piacaira irányuló kivitel exportárai

(289) A Bizottság megvizsgálta, hogy az intézkedések hatályvesztése esetén valószínűsíthető-e, hogy a kínai exportáló gyártók folytatják a dömpingáron történő exportértékesítéseiket az uniós piacon. A Bizottság elemezte a harmadik országok piacaira irányuló kínai export árszintjét, és összehasonlította azt az uniós piacra irányuló kínai export árszintjével annak megállapítása érdekében, hogy az uniós piac az árszintek szempontjából vonzó-e.

([117]) A különböző weboldalakon közzétett információk, többek között: https://finance.yahoo.com/news/synthetic-rubber-market-growth-trends-133000080.html vagy: https://tracanada.ca/actualit%C3%A9s-industrie/china-tire-industry-still-recovering-from-covid-lockdowns/?lang=fr.

([118]) (camex.gov.br) RESOLUÇÃO GECEX Nº 198, DE 3 DE MAIO DE 2021 - RESOLUÇÃO GECEX Nº 198, DE 3 DE MAIO DE 2021 - DOU - Imprensa Nacional (in.gov.br)

([119]) 20220912111726_Report-700.pdf (itac.org.za).

(290) A Bizottság megvizsgálta a mintában szereplő exportáló gyártók által a felülvizsgálati időszak során bejelentett árszintet, és megállapította, hogy az összehasonlítható ügyletek (azaz a FOB Incoterms-paritáson meghatározott kereskedelmi számla) esetében a harmadik országokba exportált tehergépjármű-abroncsok egységára az uniós egységáruk mintegy 80 %-át tette ki. Ezenkívül az uniós piac vonzerejét az is bizonyította, hogy a hatályban lévő dömpingellenes intézkedések ellenére az Unióba irányuló kínai export volumene továbbra is az eredeti vizsgálat során megfigyelt importvolumen mintegy 30 %-át tette ki.

(291) A fentiek alapján a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy az uniós piac mind árait, mind méretét tekintve vonzó piac volt a tehergépjárművekhez való abroncsokat előállító kínai exportáló gyártók számára.

4.3. **Harmadik országok piacainak esetleges felvevőképessége**

(292) A fentieken túlmenően a Bizottság megállapította, hogy a felülvizsgálat tárgyát képező termék Kínából történő exportjára vonatkozó piacvédelmi intézkedések vannak hatályban az Amerikai Egyesült Államokban, Botswanában, Brazíliában, Dél-Afrikában, az Egyesült Királyságban, Egyiptomban, Kazahsztánban, a Kirgiz Köztársaságban, Lesothóban, Namíbiában, az Oroszországi Föderációban, Örményországban, Szváziföldön és Törökországban ([120]). Következésképpen ezek a harmadik országbeli piacok, amelyek a tehergépjárművekhez való abroncsok jelentős felhasználói, kevésbé vonzóak a kínai exportáló gyártók számára. Ez egy további elem, amely alátámasztja azt a ténymegállapítást, hogy Kína jelenlegi termelési kapacitásának az uniós piac lenne a végpontja az intézkedések hatályon kívül helyezése esetén.

4.3.1. *Következtetés*

(293) A vizsgálat kimutatta, hogy a Kínából érkező behozatal (a piac méretéhez képest) továbbra is nagy mennyiségben, dömpingárakon érkezett az uniós piacra a felülvizsgálati időszak alatt.

(294) Emellett a felülvizsgálati időszak alatt a Kínában rendelkezésre álló szabad kapacitás jelentős volt az uniós felhasználáshoz képest ((301) preambulumbekezdés). Ezenkívül az uniós piac vonzereje a méret és az árak tekintetében rámutatott annak valószínűségére, hogy az intézkedések hatályvesztése esetén a kínai export az uniós piacra irányulna, és a szabad kapacitást a termelés és az Unióba irányuló export növelésére is felhasználnák.

(295) Következésképpen a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy valószínűsíthető, hogy a dömpingellenes intézkedések hatályvesztése következtében a Kínában rendelkezésre álló jelentős szabad kapacitás és az uniós piac más exportpiacokhoz viszonyított árszintje miatt jelentősen megnőne a felülvizsgálat tárgyát képező termék Kínából az Unióba irányuló dömpingelt behozatala.

(296) A fentiek alapján a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a dömpingellenes intézkedések hatályvesztése esetén fennáll a valószínűsége a dömping folytatódásának.

5. **KÁR**

5.1. **Az uniós gazdasági ágazat és az uniós termelés meghatározása**

(297) A hasonló terméket a figyelembe vett időszak alatt több mint 400 gyártó gyártotta az Unióban. Ezek a gyártók alkotják az alaprendelet 4. cikkének (1) bekezdése értelmében vett uniós gazdasági ágazatot.

(298) Megállapítást nyert, hogy a felülvizsgálati időszak alatt a teljes uniós termelés mintegy 18 millió abroncsot tett ki. A Bizottság a teljes uniós termelés nagyságát a European Tyre & Rubber Manufacturers Association (ETRMA), a kérelmező és az Eurostat statisztikái által szolgáltatott információk alapján határozta meg. A (27) preambulumbekezdésben jelzettek szerint öt, a végleges mintában szereplő uniós gyártó több mint 25 %-át képviseli a hasonló termék uniós termelésnek és értékesítésnek. Ennek következtében a mikrogazdasági mutatókat a Bizottság a szóban forgó öt uniós gyártó kitöltött kérdőíveiből kinyert adatok alapján elemezte.

([120]) A WTO piacvédelmi eszközökkel kapcsolatos adatportálja, megtekinthető a következő internetcímen: https://trade-remedies.wto.org/en, és a WTO dömpingellenes bejelentési portálja, megtekinthető a következő internetcímen: https://ad-notification.wto.org/.

(299) Megállapítást nyert, hogy egyes, a mintában szereplő gyártók is importálják Kínából és viszontértékesítik az uniós piacon az érintett terméket. Összértékesítésükhöz képest azonban ez a behozatal elenyésző (összértékesítésük kevesebb mint 1 %-a), és nem érinti uniós gyártói minősítésüket.

5.2. **Uniós felhasználás**

(300) A Bizottság az uniós felhasználást az ERTMA és az Eurostat által szolgáltatott információk alapján határozta meg.

(301) Az uniós felhasználás a következőképpen alakult:

2. táblázat

Uniós felhasználás (darab)

	2020	2021	2022	Felülvizsgálati időszak
Teljes uniós felhasználás (darab)	18 264 516	21 646 928	22 568 607	20 325 009
Index	*100*	*119*	*124*	*111*

Forrás: ETRMA, az Eurostat Comext-adatbázisa.

(302) A teljes felhasználás a figyelembe vett időszakban 11 %-kal nőtt az Unió piacán. Jelentős növekedés volt tapasztalható 2020 és 2022 között. Ez valószínűleg összefügg a Covid-válságból való kilábalással, és azzal magyarázható, hogy az abroncsfelhasználás szervesen kapcsolódik a flották által megtett kilométerekhez, ami viszont nagymértékben függ a teljes gazdasági tevékenységtől, különösen a közúton szállított áruk mennyiségétől. A felhasználás növekedése 2022-ben tetőzött, és a felülvizsgálati időszak alatt lelassult.

5.3. **Az érintett országból érkező behozatal**

5.3.1. *Az érintett országból érkező behozatal volumene és piaci részesedése*

(303) A Bizottság a behozatal volumenét az Eurostat adatai alapján határozta meg. A behozatal piaci részesedése az 1. táblázatban bemutatott uniós felhasználási adatok alapján került meghatározásra.

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

3. táblázat

A behozatal volumene (darab) és piaci részesedése

	2020	2021	2022	Felülvizsgálati időszak
Az érintett országból érkező behozatal volumene (darab)	900 897	966 311	1 112 883	1 095 084
Index	*100*	*107*	*124*	*122*
Piaci részesedés	4,9 %	4,5 %	4,9 %	5,4 %
Index	*100*	*91*	*100*	*109*

Forrás: ETRMA, az Eurostat Comext-adatbázisa.

(305) A Bizottság a behozatal volumenét az Eurostat adatai alapján határozta meg. A behozatal uniós felhasználási adatokon alapuló piaci részesedése a 3. táblázatban olvasható.

(306) A Kínából érkező behozatal volumene a figyelembe vett időszak alatt 22 %-kal, a 2020. évi mintegy 900 000 abroncsról a vizsgálati időszakra körülbelül 1,1 millió abroncsra nőtt. A kínai behozatal növekedése különösen jelentős volt 2022-ben, amikor az Európai Unió Törvényszéke a (4) preambulumbekezdésben leírtak szerint részben megsemmisítette az eredeti intézkedéseket. A behozatal volumene a kereslet csökkenése ellenére a felülvizsgálati időszak alatt is változatlan maradt. Ennek következtében a kínai behozatal piaci részesedése 4,9 %-ról 5,4 %-ra emelkedett a figyelembe vett időszak alatt.

5.3.2. *Az érintett országból érkező behozatal árai és áralákínálás*

(307) A Bizottság az importárakat az Eurostat adatai alapján határozta meg.

(308) Az érintett országból az Unióba érkező behozatal súlyozott átlagára a következőképpen alakult:

4. táblázat

Importárak (EUR/darab)

	2020	2021	2022	Felülvizsgálati időszak
Kínai Népköztársaság	136	156	208	218
Index	*100*	*115*	*153*	*161*

Forrás: az Eurostat Comext-adatbázisa, az adatok sem dömpingellenes, sem kiegyenlítő vámot nem tartalmaznak.

(309) Az Unióba érkező kínai behozatal átlagárai (valamennyi termékkategóriát illetően) a figyelembe vett időszakban 61 %-kal növekedtek.

(310) Mivel a mintában szereplő exportáló gyártók túlnyomórészt 1. és 2. termékkategóriába tartozó abroncsokat exportáltak, a Bizottság nem rendelkezett részletes információkkal a 3. termékkategóriába tartozó kínai exportról, amely kategóriában az elsődleges kár bekövetkezett az eredeti vizsgálat során, és ezt követően a másik két kategória esetében ellenkező irányú kaszkádhatást váltott ki.

(311) Ezért a Bizottság importstatisztikák alapján becsülte meg a teljes behozatal alákínálását.

(312) A Bizottság így a következőket hasonlította össze:

— a mintában szereplő uniós gyártók által az Unió piacán a független vevők felé felszámított értékesítési egységárak gyártelepi szintre átszámított súlyozott átlaga, valamint

— a kínai behozatal átlagos kínai érkeztetési importára az importstatisztikák alapján, beleértve a dömpingellenes és kiegyenlítő vámokat, valamint a vámokat és az importköltségeket.

(313) Ez az összehasonlítás azt mutatta, hogy az átlagos kínai érkeztetési importár (270 EUR/darab) alacsonyabb volt az uniós gazdasági ágazat átlagos értékesítési áránál (281 EUR/darab) és kis mértékben maradt fölötte az uniós gazdasági ágazat átlagos termelési költségének (260 EUR/darab). Amennyiben az érkeztetési árat dömpingellenes vámok nélkül állapítják meg, az 254 EUR/darabot tenne ki, amely jelentősen alákínálna az uniós gazdasági ágazat értékesítési átlagárának, egyúttal elmaradna az uniós gazdasági ágazat termelési költségétől is.

(314) A Bizottság így arra a következtetésre jutott, hogy összességében a kínai behozatal árai alacsonyabbak voltak, mint az uniós gazdasági ágazat átlagos értékesítési ára.

(315) Az érdekelt felek végső tájékoztatását követően a Hankook azt állította, hogy a Bizottság helytelenül változtatta meg az alákínálásra vonatkozó számítás módszerét az eredeti vizsgálathoz képest. A Hankook azt állította, hogy ahelyett, hogy a behozatali statisztikák alapján becsülte volna meg a teljes behozatal alákínálását, a Bizottságnak típusonkénti vagy termékkategóriánkénti elemzést kellett volna végeznie. Beadványának bizalmas változatában a Hankook az exportvolumenre és -árakra vonatkozó adatokat is benyújtott, és azt állította, hogy ezen adatok felhasználásával a Bizottság levezethette volna az importárakat valamennyi termékkategóriára vonatkozóan, és termékkategóriánkénti alákínálás-elemzést végezhetett volna.

(316) A Bizottság nem értett egyet ezekkel az állításokkal. Először is, a 3. kategóriában működő kínai exportáló gyártók együttműködésének hiánya miatt és a (310) preambulumbekezdésben foglaltak szerint a Bizottság nem rendelkezett részletes információkkal a kínai kivitelről, különösen a 3. kategóriában, és nem tudta elvégezni a termékkategóriánkénti alákínálás-elemzést. Így tehát módosultak a Bizottság rendelkezésére álló, alapul szolgáló adatok. Másodszor, a Hankook által a saját exportvolumenére és -áraira vonatkozóan benyújtott adatok nem voltak elegendőek az alákínálás további elemzéséhez. Még ezen adatok alapján is megállapítható, hogy az 1., 2. és 3. kategóriában vannak más olyan gazdasági szereplők is, amelyekről nem állnak rendelkezésre részletes információk, és a Hankook állításával ellentétben ezek az adatok nem elegendőek ahhoz, hogy további információkat szolgáltassanak az alákínálásról a termékkategóriák szintjén, vagy hogy érvénytelenítsék a Bizottság alákínálási elemzésének bármely eredményét. A Bizottság ezért elutasítja ezt az állítást.

5.4. **A Kínától eltérő harmadik országokból érkező behozatal**

(317) Az abroncsok Kínától eltérő harmadik országokból érkező behozatala elsősorban Thaiföldről, Törökországból és Vietnámból származott.

(318) Az abroncsok egyéb harmadik országokból az Unióba érkező behozatalának volumene, valamint piaci részesedése és ártendenciái a következőképpen alakultak:

5. táblázat

Harmadik országokból érkező behozatal

Ország		2020	2021	2022	Felülvizsgálati időszak
Thaiföld	Volumen (darab)	960 744	984 929	1 533 961	1 816 634
	Index	*100*	*103*	*160*	*189*
	Piaci részesedés	5,3 %	4,5 %	6,8 %	8,9 %
	Átlagár (EUR/darab)	157	175	200	163
	Index	*100*	*111*	*128*	*104*
Törökország	Volumen (darab)	1 105 850	1 487 639	1 773 851	1 696 256
	Index	*100*	*135*	*160*	*153*
	Piaci részesedés	6,1 %	6,9 %	7,9 %	8,3 %
	Átlagár (EUR/darab)	178	176	213	239
	Index	*100*	*99*	*120*	*134*
Vietnám	Volumen (darab)	477 928	541 921	957 806	964 077
	Index	*100*	*113*	*200*	*202*
	Piaci részesedés	2,6 %	2,5 %	4,2 %	4,7 %
	Átlagár (EUR/darab)	155	178	207	193
	Index	*100*	*115*	*134*	*125*
Egyéb harmadik országok	Volumen (darab)	2 287 192	2 898 840	2 849 801	2 340 028
	Index	*100*	*127*	*125*	*102*
	Piaci részesedés	12,5 %	13,4 %	12,6 %	11,5 %
	Átlagár (EUR/darab)	185	195	222	245
	Index	*100*	*105*	*120*	*132*

Ország		2020	2021	2022	Felülvizsgálati időszak
Harmadik országok mindösszesen, az érintett ország kivételével	Volumen (darab)	4 831 594	5 913 076	7 115 419	6 816 995
	Index	*100*	*122*	*147*	*141*
	Piaci részesedés	26,5 %	27,3 %	31,5 %	33,5 %
	Átlagár (EUR/darab)	175	185	213	214
	Index	*100*	*106*	*122*	*122*

Forrás: az Eurostat Comext-adatbázisa.

(319) A figyelembe vett időszak alatt az egyéb harmadik országokból érkező behozatal mintegy 2 millió darabbal, azaz 41 %-kal nőtt. Ez gyorsabb, mint az uniós felhasználás előrehaladása, és a piaci részesedés 26,5 %-ról 33,5 %-ra történő növekedését eredményezte.

(320) A legnagyobb növekedésre a Thaiföldről (856 ezer darab), Törökországból (590 ezer darab) és Vietnámból (486 ezer darab) érkező behozatal tekintetében került sor. Más harmadik országok esetében a növekedés csak szerény volt (53 ezer darab).

(321) Az egyéb harmadik országokból – különösen Thaiföldről és Vietnámból – érkező behozatal árszintje jelentősen elmaradt az uniós gazdasági ágazat értékesítési áraitól.

5.5. **Az uniós gazdasági ágazat gazdasági helyzete**

5.5.1. *Általános megjegyzések*

(322) Az uniós gazdasági ágazat helyzetének vizsgálata magában foglalta valamennyi olyan gazdasági mutató értékelését, amely a figyelembe vett időszak alatt hatást gyakorolt az uniós gazdasági ágazat helyzetére.

(323) A Bizottság a (15)–(17) preambulumbekezdésben említett módon mintavételt alkalmazott az uniós gazdasági ágazat gazdasági helyzetének vizsgálatára.

(324) A kár megállapításához a Bizottság elkülönítette a makrogazdasági és mikrogazdasági kármutatókat. A Bizottság a makrogazdasági mutatókat a felülvizsgálati kérelemben, az Eurostat statisztikáiban és az ETRMA beadványaiban szereplő adatok alapján értékelte. Az adatok az összes uniós gyártóra kiterjedtek. A Bizottság a mikrogazdasági mutatókat a mintában szereplő uniós gyártók kitöltött kérdőíveiben található adatok alapján értékelte. Az adatok a mintában szereplő uniós gyártókra vonatkoztak. Mindkét adatcsoport reprezentatívnak bizonyult az uniós gazdasági ágazat gazdasági helyzete szempontjából.

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

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

(327) Az eredeti vizsgálatban a Bizottság az uniós gazdasági ágazat gazdasági helyzetét összesített formában elemezte, egyes mikrogazdasági mutatókat pedig emellett – az uniós piac szegmentálása miatt – termékkategóriák szerinti bontásban is megvizsgált. A jelenlegi vizsgálatban a Bizottság először összesített formában elemezte az uniós gazdasági ágazat gazdasági helyzetét.

(328) A Bizottság egyes mutatók elemzését termékkategóriák szerinti bontásban is elvégezte. Amint az a (370)–(377) preambulumbekezdésben is szerepel, ez az elemzés megerősíti, hogy az érintett termék egésze tekintetében azonosított tendenciák általában véve megfelelnek az egyes termékkategóriák esetében külön-külön megállapított tendenciáknak.

(329) Az eredeti vizsgálatban a Bizottság súlyozta a mintában szereplő uniós gyártók eredményeit az uniós gyártók teljes uniós értékesítésén belüli részarányával, így biztosítva, hogy a kkv-k teljes uniós értékesítésen belüli részesedésüknek megfelelően jelenjenek meg az összes mikrogazdasági mutató esetében. Mivel a kkv-k tevékenysége a 3. termékkategóriára korlátozódik, ennek a korrekciónak a közvetlen következménye az lett, hogy megnőtt a 3. termékkategóriához tartozó értékesítések részesedése a mintában szereplő uniós gyártóktól származó adatcsoporton belül.

(330) A jelenlegi vizsgálatban a Bizottság úgy vélte, hogy nincs szükség az eredeti súlyozásra az uniós gazdasági ágazat helyzetének a hatályvesztési felülvizsgálat keretén belüli objektív értékeléséhez. A vizsgálat ugyanis megállapította, hogy a kizárólag a 3. termékkategóriában működő kkv-k kárhelyzete még rosszabb, mint a 3. termékkategória általános kárhelyzete. Ezenfelül a Bizottság megállapította, hogy az uniós gazdasági ágazatot még a mintában szereplő uniós gyártók adatainak súlyozása nélkül is kár érte mindhárom termékkategóriában (lásd a (370)–(377) preambulumbekezdést). Ebből logikusan következik, hogy bármilyen súlyozás csak erősítené az átfogó kárhelyzetet illetően jelenleg megfigyelt negatív tendenciákat.

5.5.2. *Makrogazdasági mutatók*

5.5.2.1. Termelés, termelési kapacitás és kapacitáskihasználás

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

6. táblázat

Termelés, termelési kapacitás és kapacitáskihasználás

	2020	2021	2022	Felülvizsgálati időszak
Termelési volumen (darab)	18 323 204	21 701 759	20 380 261	18 047 419
Index	*100*	*118*	*111*	*98*
Termelési kapacitás (darab)	22 867 574	24 008 277	24 237 586	21 907 693
Index	*100*	*105*	*106*	*96*
Kapacitáskihasználás	80 %	90 %	84 %	82 %
Index	*100*	*113*	*105*	*103*

Forrás: ETRMA, az Eurostat Comext-adatbázisa és a kérelmező által szolgáltatott információk.

(332) A piac növekedésével és az uniós piacon történő értékesítések bővülése mellett a termelési volumen 2020 és 2021 között nőtt. Ezt követően a termelés 2022-ben visszaesett, majd a felülvizsgálati időszakban még tovább csökkent. A termelési volumen csökkenése a visszaeső értékesítési volumennek tudható be, amely viszont az uniós felhasználás mérséklődésével volt összefüggésben, és az uniós gazdasági ágazat piaci részesedésének csökkenéséhez vezetett. A felülvizsgálati időszakban az uniós gazdasági ágazat termelési volumene visszatért a 2020. évi szintre. Az uniós gazdasági ágazat azonban képes volt a termelési volumen változásaihoz igazítani kapacitását, enyhítve a kapacitáskihasználási arány ingadozásait; ez az arány a teljes figyelembe vett időszakban kismértékben (3 %-kal) javult.

5.5.2.2. Értékesítési volumen és piaci részesedés

(333) Az uniós gazdasági ágazat értékesítési volumene és piaci részesedése a figyelembe vett időszakban a következőképpen alakult:

7. táblázat

Értékesítési volumen és piaci részesedés

	2020	2021	2022	Felülvizsgálati időszak
Teljes értékesítési volumen az uniós piacon (darab)	12 531 905	14 767 288	14 338 944	12 412 930
Index	*100*	*118*	*114*	*99*
Piaci részesedés	69 %	68 %	64 %	61 %
Index	*100*	*99*	*93*	*89*

Forrás: ETRMA, az Eurostat Comext-adatbázisa.

(334) A növekvő piacon az uniós gazdasági ágazat értékesítési volumene 2020 és 2021 között nőtt. 2022-ben az uniós gazdasági ágazat értékesítési volumene a piaci növekedés ellenére visszaesett, és a felülvizsgálati időszakban tovább csökkent. A felülvizsgálati időszakban az uniós gazdasági ágazat értékesítési volumene visszatért a 2020. évi szintre. Mivel az uniós gazdasági ágazat értékesítései 2022-ben elmaradtak a piaci növekedéstől, és a felülvizsgálati időszakban gyorsabban romlottak, mint a piac, a piaci részesedés 69 %-ról 61 %-ra esett vissza a figyelembe vett időszak alatt.

(335) Az eljárás megindításával kapcsolatos észrevételeiben a Hankook csoport azt állította, hogy az uniós gazdasági ágazat értékesítései és piaci részesedése lényegében változatlanok maradtak a figyelembe vett időszakban, és hogy a 2022-től a felülvizsgálati időszakig tartó enyhe csökkenés a felhasználás csökkenésével magyarázható.

(336) A vizsgálat ténymegállapításai nem támasztják alá ezt az állítást. Bár az uniós gazdasági ágazat értékesítései a felülvizsgálati időszakban 2020-hoz képest azonos szinten voltak, 2022-től a felülvizsgálati időszakig jelentősen (13 %-kal) csökkentek. Emellett az uniós gazdasági ágazat piaci részesedése is visszaesett 69 %-ról 61 %-ra a figyelembe vett időszak alatt.

(337) A Bizottság ezért elutasította ezt az állítást.

5.5.2.3. Növekedés

(338) Az uniós felhasználás 2020 és 2022 között először nőtt, összhangban a gazdasági tevékenység Covid utáni növekedésével. A felhasználás növekedése 2022-ben tetőzött, majd a felülvizsgálati időszak alatt lelassult, ami a figyelembe vett időszak alatt összességében 11 %-os növekedést eredményezett. Az uniós gazdasági ágazat értékesítései csak 2021-ben tudták követni a piac pozitív tendenciáját. 2022-ben az uniós gazdasági ágazat értékesítései nem nőttek ugyanolyan ütemben, mint a piac, és a felülvizsgálati időszakban gyorsabban romlottak, mint a piac. Ez a piaci részesedés 8 %-os (69 %-ról 61 %-ra történő) csökkenéséhez vezetett a figyelembe vett időszak alatt.

5.5.2.4. Foglalkoztatás és termelékenység

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

8. táblázat

Foglalkoztatás és termelékenység

	2020	2021	2022	Felülvizsgálati időszak
Alkalmazottak létszáma	21 148	21 614	20 291	18 425
Index	*100*	*102*	*96*	*87*

	2020	2021	2022	Felülvizsgálati időszak
Termelékenység (darab/alkalmazott)	866	1 004	1 004	979
Index	*100*	*116*	*116*	*113*

Forrás: ETRMA és a kérelmező által szolgáltatott információk.

(340) A figyelembe vett időszak alatt az uniós gazdasági ágazat közvetlenül több mint 2 700 munkahelyet veszített el. Amikor az uniós gazdasági ágazat termelési volumene 2020 és 2021 között nőtt, a foglalkoztatás is emelkedett. Mivel azonban az uniós gazdasági ágazat a termelékenységét is javítani tudta, a foglalkoztatás nem növekedett ugyanolyan mértékben, mint a termelési volumen. A termelési volumen 2021 és a felülvizsgálati időszak közötti visszaesése munkahelyek csökkenését és némi termelékenységcsökkenést eredményezett.

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

(341) A felülvizsgálati időszak alatt az együttműködő exportáló gyártók esetében megállapított egyéni dömpingkülönbözet még mindig jelentős volt (lásd a fenti (283) preambulumbekezdést).

(342) Azonban annak ellenére, hogy továbbra is fennállt a dömping Kína esetében, a kármutatók elemzéséből az derül ki, hogy a hatályban lévő intézkedések kedvező hatást gyakoroltak az uniós gazdasági ágazatra a figyelembe vett időszak elején. Ez a pozitív helyzet azonban 2022-ben megfordult, amikor ismét romlott az uniós gazdasági ágazat helyzete.

5.5.3. *Mikrogazdasági mutatók*

5.5.3.1. Árak és az árakat befolyásoló tényezők

(343) A mintában szereplő uniós gyártók független vevők részére történt uniós értékesítéseinek átlagos egységárai a figyelembe vett időszakban a következőképpen alakultak:

9. táblázat

Értékesítési árak és termelési költség az Unióban (EUR/tonna)

	2020	2021	2022	Felülvizsgálati időszak
Átlagos értékesítési egységár az Unióban (minden termékkategória)	224	241	274	281
Index	*100*	*107*	*122*	*125*
Termelési egységköltség	186	193	249	260
Index	*100*	*104*	*134*	*140*

Forrás: a mintában szereplő uniós gyártók kérdőívre adott ellenőrzött válaszai.

(344) Az abroncsoknak az uniós piacon a független vevők felé felszámított értékesítési árai 25 %-kal növekedtek a figyelembe vett időszak alatt. 2020 és 2021 között az áremelkedés egybeesett a kereslet növekedésével. Ebben a helyzetben az uniós gazdasági ágazat a termelési költségek növekedésénél (4 %) nagyobb mértékben (7 %-kal) tudta növelni értékesítési árait.

(345) Ez a kedvező helyzet 2022-ben megváltozott, ezt követően az uniós gazdasági ágazat nem tudta áthárítani a költségnövekedést az értékesítési áraiban. Noha az értékesítési árak 18 százalékponttal emelkedtek 2021 és a felülvizsgálati időszak között, ezek az áremelkedések nem álltak összhangban a termelési költségek növekedésével.

(346) A figyelembe vett időszak alatt a termelési egységköltség összességében 40 %-kal nőtt. A legjelentősebb növekedés 2021 és 2022 között következett be, amikor a termelési költség 30 %-kal emelkedett.

(347) A Bizottság a három termékkategória tekintetében is elemezte a legfontosabb kármutatókat.

(348) A 1. termékkategóriában az átlagos értékesítési egységár 55 EUR-val emelkedett, míg az egységköltségek ugyanazon időszakban 75 EUR-val nőttek. Az átlagos értékesítési ár 24 %-kal, míg a termelési költségek 39 %-kal emelkedtek a figyelembe vett időszakban.

10. táblázat

Értékesítési árak és termelési költség az Unióban (EUR/darab) – 1. termékkategória

	2020	2021	2022	Felülvizsgálati időszak
Átlagos értékesítési egységárak a teljes uniós piacon	235	250	283	290
Index	*100*	*106*	*120*	*124*
Termelési egységköltség	191	196	256	266
Index	*100*	*102*	*134*	*139*

Forrás: a mintában szereplő uniós gyártók kérdőívre adott ellenőrzött válaszai.

(349) A 2. termékkategóriában az átlagos értékesítési egységár 60 EUR-val emelkedett, míg az egységköltségek ugyanazon időszakban 68 EUR-val nőttek. Az átlagos értékesítési ár 29 %-kal, míg a termelési költségek 39 %-kal emelkedtek a figyelembe vett időszakban.

11. táblázat

Értékesítési árak és termelési költség az Unióban (EUR/darab) – 2. termékkategória

	2020	2021	2022	Felülvizsgálati időszak
Átlagos értékesítési egységárak a teljes uniós piacon	205	224	258	265
Index	*100*	*109*	*126*	*129*
Termelési egységköltség	173	184	228	241
Index	*100*	*106*	*132*	*139*

Forrás: a mintában szereplő uniós gyártók kérdőívre adott ellenőrzött válaszai.

(350) A 3. termékkategóriában az átlagos értékesítési egységár 40 EUR-val emelkedett, míg az egységköltségek ugyanazon időszakban 58 EUR-val nőttek. Az átlagos értékesítési ár 24 %-kal, míg a termelési költségek 34 %-kal emelkedtek a figyelembe vett időszakban.

12. táblázat

Értékesítési árak és termelési költség az Unióban (EUR/darab) – 3. termékkategória

	2020	2021	2022	Felülvizsgálati időszak
Átlagos értékesítési egységárak a teljes uniós piacon	170	176	206	210
Index	*100*	*104*	*121*	*124*
Termelési egységköltség	171	187	223	229
Index	*100*	*109*	*130*	*134*

Forrás: a mintában szereplő uniós gyártók kérdőívre adott ellenőrzött válaszai.

5.5.3.2. Munkaerőköltségek

(351) A mintában szereplő uniós gyártók átlagos munkaerőköltségei a figyelembe vett időszakban a következőképpen alakultak:

13. táblázat

Alkalmazottankénti átlagos munkaerőköltség

	2020	2021	2022	Felülvizsgálati időszak
Alkalmazottankénti átlagos munkaerőköltség (EUR)	50 250	54 950	64 650	64 862
Index	*100*	*109*	*129*	*129*

Forrás: a mintában szereplő uniós gyártók kérdőívre adott ellenőrzött válaszai.

(352) Az alkalmazottankénti átlagos munkaerőköltség 2020 és 2021 között 9 %-kal, majd 2021 és 2022 között 20 %-kal nőtt, a felülvizsgálati időszakban változatlan szinten maradt.

5.5.3.3. Készletek

(353) A mintában szereplő uniós gyártók készletszintjei a figyelembe vett időszakban a következőképpen alakultak:

14. táblázat

Készletek

	2020	2021	2022	Felülvizsgálati időszak
Zárókészlet (Index 2020 = 100)	*100*	*123*	*130*	*155*
Zárókészlet a termelés százalékában	14 %	15 %	16 %	21 %
Index	*100*	*102*	*110*	*143*

Forrás: a mintában szereplő uniós gyártók kérdőívre adott ellenőrzött válaszai.

(354) A termeléshez képest a zárókészlet 2020 és 2022 között azonos szinten maradt (a termelési volumen 14–16 %-át tette ki). A vizsgálati időszak végén (2023. június 30-án) fennálló zárókészlet és a 2020–2022-es év végi készletszintek összehasonlítása során növekedés volt megfigyelhető (a termelési volumen 21 %-ára). Ezt a növekedést azonban nagyrészt a szezonalitás magyarázza. Az év második felében az első félévhez képest nagyobb mennyiségű abroncsot értékesítenek, míg a termelés kevésbé szezonális. E szezonalitás miatt a készletek mennyisége június végén általában magasabb, mint december végén. Ezért a készletek szintjének a felülvizsgálati időszak alatti nyilvánvaló növekedése önmagában nem ad jelzést az uniós gyártók pénzügyi helyzetéről.

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

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

15. táblázat

Jövedelmezőség, pénzforgalom, beruházások és a beruházások megtérülése

	2020	2021	2022	Felülvizsgálati időszak
A független vevőknek történő uniós értékesítések jövedelmezősége (az értékesítési forgalom %-ában)	7,9 %	13,4 %	1,8 %	1,3 %
Index	*100*	*170*	*23*	*16*
Pénzforgalom (EUR)	95 814 284	29 530 055	– 57 192 051	– 94 989 994
Index	*100*	*31*	*– 60*	*– 99*
Beruházások (EUR)	50 269 926	48 233 290	56 308 570	66 447 814
Index	*100*	*96*	*112*	*132*
Beruházások megtérülése (%)	– 2,1 %	3,9 %	– 15,2 %	– 16,3 %
Index	*– 100*	*182*	*– 712*	*– 763*

Forrás: a mintában szereplő uniós gyártók kérdőívre adott ellenőrzött válaszai.

(356) A Bizottság a mintában szereplő uniós gyártók jövedelmezőségét úgy állapította meg, hogy a hasonló termék független vevőknek történő uniós értékesítéséből származó adózás előtti nettó nyereséget kifejezte az értékesítési forgalom százalékában.

(357) Az általános jövedelmezőség először javult 2020 és 2021 között, amikor a közúti közlekedés Covid-válságból való kilábalását követően nőtt az abroncsok iránti kereslet, és amikor a behozatal összességében még nem nőtt ugyanolyan mértékben, mint azt követően. A (344) preambulumbekezdésben kifejtettek szerint az uniós gazdasági ágazat 2021-ben a termelési költségek növekedésénél nagyobb mértékben tudta emelni értékesítési árait, ami hozzájárult a haszonkulcsok 7,9 %-ról 13,4 %-ra történő emelkedéséhez.

(358) A helyzet 2022-ben változott meg, amikor az uniós gazdasági ágazat képtelen volt árait a költségnövekedéssel összhangban emelni. Ennek következtében az uniós gazdasági ágazat jövedelmezősége alacsony szintre esett vissza (2022-ben 1,8 %, a felülvizsgálati időszakban pedig 1,3 %).

(359) A nettó pénzforgalom az uniós gyártók önfinanszírozó képességét jelzi. A nettó pénzforgalom folyamatosan csökkenő tendenciát mutatott a figyelembe vett időszak egészében. Ezt két fő tényező befolyásolta. Egyrészt az uniós gazdasági ágazat általános jövedelmezősége pozitívan járult hozzá a pénzforgalomhoz a figyelembe vett időszak elején. Ez a hozzájárulás a jövedelmezőség 2022-es visszaesését követően gyakorlatilag kimerült. Másrészt a termelési volumen növekedése és a zárókészletszintek működőtőkét vontak el, és így már 2021-től negatív hatást gyakoroltak a pénzforgalomra. Összességében a pénzforgalom plusz 96 millió EUR-ról mínusz 95 millió EUR-ra csökkent a figyelembe vett időszak alatt.

(360) A figyelembe vett időszakban a beruházások 50 millió EUR-ról 66 millió EUR-ra, azaz 32 %-kal nőttek. Összességében szintjük a teljes forgalom 10 %-a alatt maradt a figyelembe vett időszak egészében

(361) A beruházások megtérülése a beruházások könyv szerinti nettó értékének százalékában kifejezett nyereség. A jövedelmezőség javulásával összhangban 2020 és 2021 között először – 2,1 %-ról 3,9 %-ra nőtt. Ezt követően, amikor az uniós gazdasági ágazat általános jövedelmezősége romlott, a beruházások megtérülése 2022-ben – 15,2 %-ra, a felülvizsgálati időszakban pedig – 16,3 %-ra csökkent.

(362) Az uniós gazdasági ágazat a multinacionális vállalatok nagy csoportjai és az Unió területén elszórva működő több mint 400 kkv között oszlik meg, tőkebevonási képességét tekintve pedig heterogén.

(363) A Bizottság az ismertetett módszertan alapján a három termékkategória jövedelmezőségét külön-külön is elemezte.

(364) Az 1. termékkategória jövedelmezőségének alakulása a figyelembe vett időszak alatt hasonló volt az uniós gazdasági ágazat egésze jövedelmezőségének ingadozásához. Először, 2020 és 2021 között javult, majd alacsony szintre esett vissza (2022-ben 1,9 %, a felülvizsgálati időszakban pedig 1,3 %).

(365) Az 1. termékkategóriában a nettó pénzforgalom plusz 85 millió EUR-ról mínusz 56 millió EUR-ra csökkent a figyelembe vett időszak alatt. A beruházások megtérülése először 1,1 %-ról 7,6 %-ra nőtt, majd a felülvizsgálati időszakban – 14,0 %-ra csökkent.

16. táblázat

Jövedelmezőség, pénzforgalom, beruházások és a beruházások megtérülése – 1. termékkategória

	2020	2021	2022	Felülvizsgálati időszak
A független vevőknek történő uniós értékesítések jövedelmezősége (az értékesítési forgalom %-ában)	9,4 %	15,2 %	1,9 %	1,3 %
Index	*100*	*162*	*20*	*14*
Pénzforgalom (EUR)	85 042 290	35 716 163	– 43 640 531	– 56 302 048
Index	*100*	*42*	*– 51*	*– 66*
Beruházások (EUR)	38 607 861	38 181 656	45 748 927	53 222 683
Index	*100*	*99*	*118*	*138*
Beruházások megtérülése (%)	1,1 %	7,6 %	– 13,6 %	– 14,0 %
Index	*100*	*677*	*– 1 213*	*– 1 252*

Forrás: a mintában szereplő uniós gyártók kérdőívre adott ellenőrzött válaszai.

(366) A 2. termékkategória jövedelmezőségének alakulása a figyelembe vett időszak alatt először javult 2020 és 2021 között, majd 2022-ben 3,5 %-ra, a felülvizsgálati időszakban pedig tovább, 2,5 %-ra csökkent.

(367) A 2. termékkategóriában a nettó pénzforgalom plusz 5,5 millió EUR-ról mínusz 34,5 millió EUR-ra csökkent a figyelembe vett időszak alatt. A beruházások megtérülése a 2020. évi 15,8 %-ról a felülvizsgálati időszakra – 28,0 %-ra mérséklődött.

17. táblázat

Jövedelmezőség, pénzforgalom, beruházások és a beruházások megtérülése – 2. termékkategória

	2020	2021	2022	Felülvizsgálati időszak
A független vevőknek történő uniós értékesítések jövedelmezősége (az értékesítési forgalom %-ában)	4,6 %	9,3 %	3,5 %	2,5 %
Index	*100*	*203*	*76*	*55*
Pénzforgalom (EUR)	5 482 431	- 2 889 233	– 13 209 945	– 34 464 853
Index	*100*	*– 53*	*– 241*	*– 629*
Beruházások (EUR)	9 439 555	9 080 411	9 167 506	11 950 064
Index	*100*	*96*	*97*	*127*
Beruházások megtérülése (%)	– 15,8 %	– 14,3 %	– 22,5 %	– 28,0 %
Index	*– 100*	*– 91*	*– 143*	*– 178*

Forrás: a mintában szereplő uniós gyártók kérdőívre adott ellenőrzött válaszai.

(368) A 3. termékkategória a teljes figyelembe vett időszak alatt veszteséges volt. A figyelembe vett időszak alatt a helyzet romlott, és a 2020. évi – 1,6 %-os negatív jövedelmezőség a felülvizsgálati időszakban – 3,5 %-ra csökkent. A 3. termékkategóriában működő kkv-k helyzete még ennél is rosszabb volt, esetükben a jövedelmezőség 4,6 % és – 7,0 % között ingadozott a figyelembe vett időszak alatt. A 2022 és a felülvizsgálati időszak közötti enyhe „javulás” az ágazat nehéz helyzethez való alkalmazkodásra irányuló erőfeszítéseinek mérsékelt sikerét mutatta.

(369) A 3. termékkategóriában a nettó pénzforgalom plusz 5,3 millió EUR-ról mínusz 4,2 millió EUR-ra csökkent a figyelembe vett időszak alatt. A beruházások megtérülése a figyelembe vett időszak egészében negatív volt, a figyelembe vett időszak alatt – 5,9 %-ról – 20,0 %-ra csökkent.

18. táblázat

Jövedelmezőség, pénzforgalom, beruházások és a beruházások megtérülése – 3. termékkategória

	2020	2021	2022	Felülvizsgálati időszak
A független vevőknek történő uniós értékesítések jövedelmezősége (az értékesítési forgalom %-ában)	– 1,6 %	– 1,5 %	– 6,1 %	– 3,5 %

	2020	2021	2022	Felülvizsgálati időszak
Index	*– 100*	*– 92*	*– 374*	*– 212*
Pénzforgalom (EUR)	5 289 563	– 3 296 875	– 341 574	– 4 223 093
Index	*100*	*– 62*	*– 6*	*– 80*
Beruházások (EUR)	2 222 510	971 223	1 392 137	1 275 067
Index	*100*	*44*	*63*	*57*
Beruházások megtérülése (%)	– 5,9 %	– 10,8 %	– 35,4 %	– 20,0 %
Index	*100*	*17*	*– 401*	*– 139*

Forrás: a mintában szereplő uniós gyártók kérdőívre adott ellenőrzött válaszai.

5.6. **A kárra vonatkozó következtetés**

(370) A vizsgálat megállapította, hogy az uniós gazdasági ágazat egésze 2021-ben felépült a korábbi dömping hatásaiból. 2022 és a felülvizsgálati időszak között ez a fellendülés megfordult.

(371) Ez különösen kitűnik az uniós gazdasági ágazat jövedelmezőségének visszaeséséből, piaci részesedésének csökkenéséből és arra való képtelenségéből, hogy az árakat a növekvő költségekkel összhangban emelje. Emellett romlottak a jövedelmezőséggel kapcsolatos mutatók is, például a pénzforgalom és a beruházások megtérülése. Ez kifejezetten a 3. termékkategóriában működő gyártók tekintetében volt megfigyelhető, akik különösen ki voltak téve az alacsonyan árazott behozatal által kiváltott árnyomásnak, ami viszont a felsőbb kategóriákat is érinti az eredeti vizsgálatban bemutatott ellenkező irányú kaszkádhatás miatt ([121]).

(372) A fentiek alapján a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy az uniós gazdasági ágazatot a felülvizsgálati időszak alatt az alaprendelet 3. cikkének (1) bekezdése értelmében jelentős kár érte.

6. **OK-OKOZATI ÖSSZEFÜGGÉS**

(373) A figyelembe vett időszak alatt az uniós gazdasági ágazat piaci részesedést veszített a más országokból, nevezetesen Thaiföldről, Vietnámból, Törökországból és Kínából érkező behozatallal szemben.

(374) Az uniós gazdasági ágazat piaci részesedésének romlása részben a kínai behozatal dömpingellenes vámok részleges megsemmisítését követő növekedésének, és ami még fontosabb, a más országokból alacsony áron érkező behozatal növekedésének volt betudható. Az alacsonyabb árú behozatal megnehezítette az uniós gazdasági ágazat számára, hogy megemelje árait és fenntartsa piaci részesedését a megnövekedett költségek által jellemzett környezetben.

(375) Az Ukrajna elleni orosz agressziós háború kezdetét követően az inputanyagok és az energia ára jelentősen emelkedett, ami a termelési költségek gyors emelkedését eredményezte. Ezzel egyidejűleg a behozatali volumen növekedett, és 2022-től az uniós gazdasági ágazat nem tudta áthárítani a költségnövekedést az értékesítési áraiban. Noha az értékesítési árak 18 %-kal emelkedtek 2021 és a felülvizsgálati időszak között, ezek az áremelkedések nem voltak elegendőek ahhoz, hogy kompenzálják a termelési költségek növekedését.

([121]) Lásd: a Bizottság (EU) 2018/1579 végrehajtási rendelete (2018. október 18.) a Kínai Népköztársaságból származó egyes, 121 feletti terhelési indexű, autóbuszhoz vagy tehergépjárműhöz való új vagy újrafutózott gumi légabroncsok behozatalára vonatkozó végleges dömpingellenes vám kivetéséről és a kivetett ideiglenes vám végleges beszedéséről, valamint az (EU) 2018/163 végrehajtási rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 263., 2018.10.22., 3. o.), (242) preambulumbekezdés.

(376) Ennek eredményeként a Bizottság azt is megjegyzi, hogy az uniós gazdasági ágazat kárhelyzete akkor állt be, amikor más tényezők is, például a jelentős költségnövekedés és a más országokból, különösen Thaiföldről, Vietnámból és Törökországból származó alacsonyan árazott behozatal jelentős növekedése. A fenti (317)–(321) preambulumbekezdésben bemutatottak szerint a Thaiföldről és Vietnámból érkező behozatal jelentősen nőtt, és árszintje feltűnően elmaradt az uniós gazdasági ágazat áraitól.

(377) Ezért a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a Kínából érkező dömpingelt behozatal hozzájárult az Uniós gazdasági ágazatot ért jelentős kárhoz a felülvizsgálati időszak alatt: ugyanakkor más tényezők, különösen a költségnövekedés és a más országokból érkező behozatal megkérdőjelezhették a dömpingelt behozatal és az uniós gazdasági ágazatra gyakorolt hatások közötti valódi összefüggést. Ezért a Bizottság úgy határozott, hogy tovább vizsgálja, hogy az intézkedések hatályvesztése esetén a Kínából érkező dömpingelt behozatal által okozott kár valószínűleg megismétlődne.

(378) Az érdekelt felek végső tájékoztatását követően a Hankook azt állította, hogy az uniós gazdasági ágazatot ért kárt nem a kínai behozatal okozta. A Hankook azt állította, hogy a kínai behozatal nem kínált alá az uniós gazdasági ágazat árainak sem a 3., sem az 1. kategóriában. Állításának alátámasztására a Hankook az exportáraira és exportvolumenére vonatkozó bizalmas adatokat nyújtott be.

(379) A Bizottság nem értett egyet ezzel az állítással. A (316) preambulumbekezdésben foglaltak szerint a Hankook által szolgáltatott adatok nem elegendőek az alákínálás további elemzéséhez, mivel nem tartalmaznak elegendő információt az 1., 2. és 3. kategóriában működő más gazdasági szereplőkről. Következésképpen ezek az adatok nem érvényteleníthették a Bizottság által végzett alákínálási elemzés egyik eredményét sem. A Bizottság ezért úgy ítélte meg, hogy ezen állítás feltételezése, azaz az, hogy az 1. és a 3. kategóriában nem áll fenn alákínálás, helytelen, ezért ezt az állítást el kell utasítani.

(380) Az érdekelt felek végső tájékoztatását követően a Hankook azt is állította, hogy az uniós gazdasági ágazatot ért kárt nem a kínai behozatal, hanem az egyéb harmadik országokból importált abroncsok okozzák.

(381) A (377) preambulumbekezdésben foglaltak szerint a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a Kínából érkező dömpingelt behozatal hozzájárult az uniós gazdasági ágazatot ért jelentős kárhoz, de más tényezők – különösen a költségnövekedés és a más országokból érkező behozatal – is alkalmasak voltak arra, hogy megkérdőjelezzék a dömpingelt behozatal és az uniós gazdasági ágazatra gyakorolt hatások közötti tényleges kapcsolatot. A Bizottság ezért úgy véli, hogy ez az állítás nem érvényteleníti a fenti következtetést, ezért a Bizottság elutasítja az állítást.

7. A KÁR MEGISMÉTLŐDÉSÉNEK VALÓSZÍNŰSÉGE

(382) A Bizottság az alaprendelet 11. cikke (2) bekezdésének megfelelően megvizsgálta, hogy az intézkedések hatályvesztése valószínűsíthetően a Kínából érkező dömpingelt behozatal által eredetileg okozott kár megismétlődését eredményezné-e.

(383) Ezzel kapcsolatban a Bizottság a következőket elemezte: a kínai termelési kapacitás és szabad kapacitás, az uniós piac vonzereje és a harmadik országok piacaira irányuló export árai, valamint az uniós és a kínai árak közötti kapcsolat, a harmadik országok piacainak lehetséges felvevőképessége, a Kínából érkező behozatal valószínűsíthető árszintje dömpingellenes intézkedések hiányában, valamint ezen árszintek uniós gazdasági ágazatra gyakorolt hatása, beleértve az áralákínálást és a kárt okozó szintet, valamint a kínai behozatalnak a dömpingellenes vámok ideiglenes eltörlését követő növekedését.

7.1. Termelési kapacitás és szabad kapacitás Kínában

(384) A (286)–(288) preambulumbekezdésben kifejtettek szerint Kína jelentős termelési kapacitással és szabad kapacitással rendelkezik, amelyek segítségével a dömpingellenes intézkedések hatályvesztése esetén gyorsan növelni tudja az uniós piacra irányuló kivitelt. A (287) preambulumbekezdésben megállapítottak szerint a Kínában 2022-ben rendelkezésre álló kihasználatlan kapacitás közel 20 millió egységet tett ki, ami majdnem megegyezik az uniós piac teljes felhasználásával.

7.2. **Az uniós piac vonzereje és a harmadik országok piacaira irányuló kivitel exportárai**

(385) A (289)–(291) preambulumbekezdésben foglaltak szerint az uniós piac, amely az Egyesült Államok után a világ második legnagyobb piaca, mind árait, mind méretét tekintve vonzó piac. 2023-ban az Unióba irányuló kínai export árszintje jelentősen magasabb volt a más rendeltetési helyekre, többek között az Egyesült Államokba irányuló kínai export átlagos árainál. Ezenkívül a hatályban lévő dömpingellenes intézkedések ellenére az Unióba érkező kínai behozatal az összes behozatali volumen 30 %-a körül maradt az eredeti vizsgálat során.

7.3. **Harmadik országok piacainak esetleges felvevőképessége**

(386) A (292) preambulumbekezdésben foglaltak szerint a hasonló termék Kínából kiinduló kivitelére vonatkozó piacvédelmi intézkedések a legtöbb olyan harmadik országbeli piacon hatályban vannak, amelyek a tehergépjármű-abroncsok jelentős felhasználói. Ez csökkenti e piacok vonzerejét a kínai exportáló gyártók számára. Ez egy további elem, amely alátámasztja azt a ténymegállapítást, hogy Kína jelenlegi termelési kapacitásának az uniós piac lenne a végpontja az intézkedések hatályon kívül helyezése esetén.

7.4. **A Kínából érkező behozatal valószínűsíthető árszintje dömpingellenes intézkedések hiányában, valamint annak az uniós gazdasági ágazatra gyakorolt hatása, beleértve az alákínálást és a kárt okozó szintet is.**

(387) Amint azt a 4. táblázat mutatja, a felülvizsgálati időszak alatt a Kínából az Unióba érkező behozatal importára 218 EUR/darab volt, ami lényegesen alacsonyabb, mint a 9. táblázatban feltüntetett 281 EUR/darab átlagos uniós értékesítési ár, és amely az uniós termelési költségtől (260 EUR/darab) is elmarad.

(388) Ezért valószínűsíthető, hogy dömpingellenes vámok nélkül a kínai behozatal jelentősen alákínálna az uniós áraknak.

7.5. **A kínai behozatal növekedése a dömpingellenes vámok részleges megsemmisítését követően**

(389) A 3. táblázatban bemutatottak és a (306) preambulumbekezdésben kifejtettek szerint a kínai behozatal növekedése különösen jelentős volt 2022-ben, amikor az Európai Unió Törvényszéke részben megsemmisítette az eredeti intézkedéseket.

(390) Ez azt jelzi, hogy a kínai exportáló gyártók továbbra is érdeklődnek az uniós piac iránt, és az intézkedések hatályon kívül helyezése esetén a behozatal valószínűleg ismét növekedni fog.

(391) Az eljárás megindításakor tett észrevételeiben a Hankook csoport azt állította, hogy a behozatali tendenciák arra utalnak, hogy nem áll fenn a kár folytatódásának vagy megismétlődésének veszélye. A Hankook csoport szerint a kínai behozatal jelenlegi piaci részesedése nem gyakorolhat jelentős hatást az uniós gazdasági ágazat jövőjére. A Hankook csoport azt is állította, hogy a megnövekedett kínai termelési kapacitást nem az uniós piacra, hanem más piacokra kívánták fordítani.

(392) A Bizottság nem értett egyet ezzel az érveléssel. Még ha a jelenlegi vámok bizonyos mértékig valamelyest meg is védik az uniós gazdasági ágazatot a Kínából érkező dömpingelt behozatallal szemben, a kínai behozatal a figyelembe vett időszak alatt továbbra is növelni tudta piaci részesedését. Tekintettel a vámok nélküli kínai árszintre és a Kínában rendelkezésre álló szabad kapacitásra, valószínű, hogy az intézkedések hatályvesztése esetén a kínai behozatal piaci részesedése jelentősen növekedne. Emellett nem megalapozott az az állítás, miszerint a megnövekedett kínai kapacitás a figyelembe vett időszak alatt főként más piacokra irányult. Még ha helytálló is lenne, a Bizottság úgy véli, hogy az uniós piac továbbra is vonzó marad a kínai importőrök számára.

(393) A Bizottság ezért elutasította ezeket az állításokat.

(394) Az érdekelt felek végső tájékoztatását követően a Hankook azt állította, hogy nincs elegendő bizonyíték a kár megismétlődésének valószínűségére. A Hankook különösen azt állította, hogy a behozatal 2022. évi növekedése nem köthető az intézkedések 2022. évi részleges felfüggesztéséhez, és nem utal a kínai exportáló gyártók magatartására. A Hankook azt is állította, hogy a 3. kategóriában nem történt alákínálás, és a kínai gyártók az intézkedések hatályvesztése esetén az árak csökkentése helyett inkább növelni fogják nyereségüket, és mivel az uniós piac a teljes kínai exportvolumennek csupán 4 %-át képviseli, az nem tekinthető vonzó piacnak.

(395) A Bizottság nem értett egyet ezekkel az állításokkal. Először is, az intézkedések Törvényszék általi részleges megsemmisítése jelzésként szolgált a piac számára a vámok részleges eltörlésének és későbbi visszatérítésének lehetőségéről, potenciálisan vonzóbbá téve a behozatalt. Másodszor, a fenti (316) és (379) preambulumbekezdésekben kifejtettek szerint az állítás alapját képező előfeltevés, miszerint a 3. kategóriában nem történt alákínálás, helytelen. Harmadszor, a Hankook nem nyújtott be bizonyítékot azon állításának alátámasztására, hogy az intézkedések hatályvesztése esetén a kínai gyártók inkább növelnék nyereségüket, mintsem csökkentenék az áraikat. Végezetül az Unióba irányuló kínai exportnak a hatályban lévő vámok mellett megállapított jelenlegi szintje nem érvényteleníthet azt a tényt, hogy az uniós piac továbbra is vonzó a fenti (289)–(291) és a (385) preambulumbekezdésben felsorolt okok miatt. A Bizottság ezért elutasítja ezt az állítást.

7.6. **Következtetés a kár megismétlődésének valószínűségéről**

(396) A fenti megfontolások alapján a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy az intézkedések hatályvesztése valószínűleg a Kínából érkező, kárt okozó árszintű, dömpingelt behozatal jelentős növekedéséhez vezetne, és ezért tovább súlyosbítaná az uniós gazdasági ágazat kárhelyzetét.

8. **UNIÓS ÉRDEK**

(397) Az alaprendelet 21. cikke alapján a Bizottság megvizsgálta, hogy a meglévő dömpingellenes intézkedések fenntartása ellentétes lenne-e az Unió egészének érdekével. Az uniós érdek meghatározása az összes érintett érdek értékelésén alapult, beleértve az uniós gazdasági ágazat, az importőrök és a végfelhasználók érdekét is.

8.1. **Az uniós gazdasági ágazat érdeke**

(398) Az uniós termelési volumen több mint 25 %-át képviselő uniós gyártók együttműködtek a vizsgálatban.

(399) A vizsgálat kimutatta, hogy az uniós gazdasági ágazat kiszolgáltatott helyzetben volt, mivel nem tudta teljes mértékben áthárítani a költségnövekedést az eladási áraiban, és haszonkulcsai csökkentek.

(400) A Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy mivel az uniós gazdasági ágazatot már most is kár éri, és az intézkedések hatályvesztése esetén nagy a valószínűsége annak, hogy a Kínából érkező dömpingelt behozatal kárt okozó árszinten fog növekedni, ez az uniós piacra nehezedő árnyomás növekedéséhez vezetne, és tovább súlyosbítaná az uniós gazdasági ágazatot ért kárt.

(401) Az intézkedések fenntartása tehát egyértelműen az uniós gazdasági ágazat érdekét szolgálja.

8.2. **A független importőrök és felhasználók érdeke**

(402) A vizsgálat során egyetlen importőr vagy felhasználó sem működött együtt.

(403) Az eredeti vizsgálat arra a következtetésre jutott, hogy bár az intézkedések nem szolgálták azoknak az importőröknek az érdekét, amelyek túlnyomórészt a nagyon olcsó abroncsok Kínából történő behozatalára támaszkodnak, a szélesebb portfólióval rendelkező importőröket valószínűleg nem érinti súlyosan a tisztességes verseny helyreállítása.

(404) Új bizonyítékok hiányában a Bizottság ezért arra a következtetésre jutott, hogy – az eredeti vizsgálathoz hasonlóan – az intézkedések fenntartása nem érinti jelentős mértékben az importőröket vagy a felhasználókat.

8.3. **Egyéb érdekek**

(405) Az eredeti vizsgálat megállapította, hogy az uniós gazdasági ágazat azon prémiumabroncs-gyártóit védő intézkedések, amelyek olyan új, kiváló minőségű abroncsokat gyártanak, amelyeket hosszú életciklusra terveznek, és amelyek újrafutózhatók, valamint a 3. termékkategória piacán működő újrafutózókat védő intézkedések az Unió hulladékcsökkentésre és fenntartható nyersanyag-gazdálkodásra irányuló politikájának érdekét szolgálják. Ezenfelül tekintettel arra, hogy főként kkv-k tevékenykednek az újrafutózási ágazatban, az intézkedések bevezetése összhangban lenne a Bizottság azon fontos célkitűzésével is, hogy támogassa a kkv-kat ([122]).

(406) Az eredeti vizsgálatban a futófelület-beszállítók olyan beadványokat nyújtottak be, amelyek alátámasztották a dömpingellenes intézkedések bevezetését, és azt állították, hogy ezek az intézkedések elengedhetetlenek az újrafutózási ágazat túléléséhez, és kijelentették, hogy az újrafutózási tevékenységek kiesése súlyosan érinti üzleti tevékenységüket. Ezt követően a Bizottság azt a következtetést vonta le, hogy az intézkedések a futófelület-beszállítók érdekét szolgálnák.

(407) Új bizonyítékok hiányában a Bizottság ezért arra a következtetésre jutott, hogy – az eredeti vizsgálathoz hasonlóan – az intézkedések a futófelület-beszállítók érdekét szolgálnák.

8.4. **Az uniós érdekre vonatkozó következtetés**

(408) A fentiek alapján a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy az alaprendelet 21. cikke alapján nem állnak fenn olyan kényszerítő okok, amelyek miatt a Kínai Népköztársaságból származó abroncsok behozatalára vonatkozó meglévő intézkedések fenntartása ne szolgálná az Unió érdekét.

9. **DÖMPINGELLENES INTÉZKEDÉSEK**

(409) A dömping folytatódásával, a kár megismétlődésével és az uniós érdekkel kapcsolatban levont bizottsági következtetések alapján a Kínából származó abroncsokra vonatkozó dömpingellenes intézkedéseket fenn kell tartani.

(410) A vámtételek közötti különbségből adódó, az intézkedések kijátszására vonatkozó kockázat lehető legkisebbre csökkentése érdekében az egyedi dömpingellenes vámok alkalmazásának biztosításához különleges intézkedésekre van szükség. Az egyedi dömpingellenes vámok alkalmazásának feltétele, hogy a tagállamok vámhatóságainak érvényes kereskedelmi számlát kell bemutatni. A számlának meg kell felelnie az e rendelet 1. cikkének (3) bekezdésében meghatározott követelményeknek. Amíg e számlát be nem mutatják, a „minden más vállalat” esetében alkalmazandó dömpingellenes vámot kell alkalmazni.

(411) Bár a számla bemutatása szükséges ahhoz, hogy a tagállamok vámhatóságai az egyedi dömpingellenes vámtételeket alkalmazhassák a behozatalra, a vámhatóságoknak nem kizárólag a számlát kell figyelembe venniük. A tagállamok vámhatóságai minden más esethez hasonlóan – az árunyilatkozatban foglalt adatok helytállóságának ellenőrzése céljából, valamint annak biztosítása érdekében, hogy az adott alacsonyabb vámtétel alkalmazása vámjogi szempontból indokolt legyen – akkor is kötelesek elvégezni a szokásos ellenőrzéseket és akkor is jogosultak további dokumentumokat (fuvarokmányokat stb.) kérni, ha a bemutatott számla teljesíti az e rendelet 1. cikkének (3) bekezdésében meghatározott összes követelményt.

([122]) A Bizottság (EU) 2018/1579 végrehajtási rendelete (2018. október 18.) a Kínai Népköztársaságból származó egyes, 121 feletti terhelési indexű, autóbuszhoz vagy tehergépjárműhöz való új vagy újrafutózott gumi légabroncsok behozatalára vonatkozó végleges dömpingellenes vám kivetéséről és a kivetett ideiglenes vám végleges beszedéséről, valamint az (EU) 2018/163 végrehajtási rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 263., 2018.10.22., 3. o.), (295) preambulumbekezdés.

(412) Amennyiben a dömpingellenes intézkedések bevezetését követően az alacsonyabb egyedi vámtételű vállalatoktól érkező export volumene jelentősen megnő, ez a volumennövekedés önmagában is tekinthető az alaprendelet 13. cikkének (1) bekezdése szerinti, a kereskedelem szerkezetében az intézkedések bevezetése nyomán bekövetkezett változásnak Ilyenkor – a feltételek teljesülése esetén – kijátszásellenes vizsgálat indítható. Ez a vizsgálat többek között irányulhat annak megállapítására, hogy szükség van-e az egyedi vámtétel(ek) eltörlésére és ebből következően országos hatályú vám kivetésére.

(413) Az e rendeletben meghatározott vállalatspecifikus dömpingellenes vámtételek kizárólag a Kínai Népköztársaságból származó és a megnevezett jogalanyok által gyártott, a felülvizsgálat tárgyát képező termék behozatalára vonatkoznak. Az e rendelet rendelkező részében kifejezetten meg nem említett vállalatok – ideértve a kifejezetten megemlített vállalatokkal kapcsolatban álló jogalanyokat is – által gyártott, a felülvizsgálat tárgyát képező termék behozatalára a „minden más vállalatra” vonatkozó vámtétel alkalmazandó. Esetükben az egyedi dömpingellenes vámtételek egyike sem alkalmazandó.

(414) Ha a későbbiek folyamán egy vállalat módosítja a jogalany nevét, kérelmezheti az egyedi dömpingellenes vámtételek alkalmazását. A kérelmet a Bizottsághoz kell intézni ([123]). A kérelemnek tartalmaznia kell az összes olyan releváns információt, amely alapján bizonyítható, hogy a változtatás nem érinti a vállalatnak a rá vonatkozó vámtételre való jogosultságát. Ha a vállalat nevének megváltozása nem érinti a vállalatra vonatkozó vámtétel igénybevételére való jogosultságot, a névváltoztatásról a Bizottság rendeletet tesz közzé az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*.

(415) Minden érdekelt fél tájékoztatást kapott azokról a lényeges tényekről és szempontokról, amelyek alapján a Bizottság javaslatot kívánt tenni a meglévő intézkedések fenntartására. A Bizottság emellett határidőt is megállapított, amelyen belül az érdekelt felek a tájékoztatást követően előadhatták észrevételeiket.

(416) Figyelembe véve az (EU, Euratom) 2024/2509 európai parlamenti és tanácsi rendelet 109. cikkét, az Európai Unió Bíróságának ítéletét követően teljesítendő visszatérítés esetén az Európai Központi Bank irányadó refinanszírozási műveleteire alkalmazott, az Európai Unió Hivatalos Lapjának C sorozatában közzétett, az esedékesség napja szerinti hónap első naptári napján érvényes kamatlábnak megfelelő késedelmi kamat fizetendő.

(417) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak az (EU) 2016/1036 rendelet 15. cikkének (1) bekezdésével létrehozott bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

(1) A Bizottság végleges dömpingellenes vámot vet ki a Kínai Népköztársaságból származó, jelenleg a 4011 20 90 és ex 4012 12 00 (TARIC-kód: 4012 12 00 10) KN-kódok alá tartozó egyes, 121 feletti terhelési indexű, autóbuszhoz vagy tehergépjárműhöz való új vagy újrafutózott gumi légabroncsok behozatalára.

(2) Az (1) bekezdésben meghatározott, az alább felsorolt vállalatok által gyártott termék darabjára alkalmazandó végleges dömpingellenes vámok EUR-ban kifejezve a következők:

Származási ország	Vállalat	Dömpingellenes vám	TARIC-kiegészítő kód
Kína	Xingyuan Tire Group Co. Ltd; Guangrao Xinhongyuan Tyre Co., Ltd	4,48	C331
Kína	GITI Radial Tire (Anhui) Company Ltd.; GITI Tire (Fujian) Company Ltd.; GITI Tire (Hualin) Company Ltd.; GITI Tire (Yinchuan) Company Ltd.	35,74	C332

([123]) European Commission, Directorate-General for Trade, Directorate H, Rue de la Loi 170, 1040 Bruxelles/Brussel, Belgique/België.

Származási ország	Vállalat	Dömpingellenes vám	TARIC-kiegészítő kód
Kína	Chongqing Hankook Tire Co., Ltd; Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd	17,37	C334
Kína	Aeolus Tyre Co., Ltd, Aeolus Tyre (Taiyuan) Co., Ltd; Qingdao Yellow Sea Rubber Co., Ltd; Pirelli Tyre Co., Ltd	0	C877
Kína	Zhongce Rubber Group Co., Ltd	0	C379
Kína	Weifang Yuelong Rubber Co., Ltd	4,48	C875
Kína	Hefei Wanli Tire Co., Ltd	4,48	C876
Kína	Az I. mellékletben felsorolt minden más, a vámoknak az (EU) 2023/737 rendelet ([124]) szerinti ismételt megállapításának hatálya alá tartozó vállalat	10,29	
Kína	A II. mellékletben felsorolt egyéb együttműködő vállalatok	21,62	
Kína	A III. mellékletben felsorolt egyéb együttműködő vállalatok	0	
	A Kínai Népköztársaságból érkező minden más behozatal	4,48	C999

(3) A (2) bekezdésben vagy az I., II. és III. mellékletben megnevezett vállalatok számára meghatározott egyedi vámtételek alkalmazásának feltétele, hogy a tagállamok vámhatóságainak olyan érvényes kereskedelmi számlát mutassanak be, amelyen szerepel a számlát kibocsátó vállalat név és beosztás szerint azonosított tisztségviselője által keltezett és aláírt következő nyilatkozat: *„Alulírott igazolom, hogy az e számla tárgyát képező, az Európai Unióba történő kivitelre értékesített (darabszám) (a felülvizsgálat tárgyát képező terméket) a(z) (vállalat neve és címe) (TARIC-kiegészítő kód) állította elő [érintett ország]-ban/-ben. Kijelentem, hogy az e számlán szereplő adatok hiánytalanok és megfelelnek a valóságnak.*" Amíg ilyen számlát nem mutatnak be, a „minden más vállalatra" alkalmazandó vámot kell alkalmazni.

(4) Az 1. cikk (2) bekezdése módosítható új, a Kínai Népköztársaságban működő exportáló gyártók felvételével, amelyeket a mintában nem szereplő együttműködő vállalatok számára megállapított megfelelő súlyozott átlagos dömpingellenes vámtétel hatálya alá kell vonni. Az új exportáló gyártónak igazolnia kell a következőket:

a) az eredeti vizsgálat vizsgálati időszakában, azaz 2016. július 1-jétől 2017. június 30-ig nem exportálta a Kínai Népköztársaságból származó, az 1. cikk (1) bekezdésében megnevezett árut;

b) nem áll kapcsolatban olyan exportőrrel vagy gyártóval, amelyre az e rendelettel bevezetett intézkedések alkalmazandók és amely együttműködött a vám kivetését megalapozó vizsgálatban; valamint

c) az eredeti vizsgálat vizsgálati időszakának végét követően exportálta ténylegesen a Kínai Népköztársaságból származó, a felülvizsgálat tárgyát képező terméket vagy vállalt visszavonhatatlan szerződéses kötelezettséget jelentős mennyiségnek az Unióba történő exportjára.

([124]) A Bizottság (EU) 2023/737 végrehajtási rendelete (2023. április 4.) a Kínai Népköztársaságból származó egyes 121 feletti terhelési indexű, autóbuszhoz vagy tehergépjárműhöz való új vagy újrafutózott gumi légabroncsok behozatalára vonatkozó végleges dömpingellenes vámnak a Törvényszék által a T-30/19. és T-72/19. sz. egyesített ügyekben hozott ítélet nyomán történő újbóli kivetéséről (HL L 96., 2023.4.5., 9. o.).

(5) Ha az áru a szabad forgalomba bocsátás előtt károsodott, és emiatt a ténylegesen fizetett vagy fizetendő árra a vámérték meghatározása keretében az (EU) 2015/2447 bizottsági végrehajtási rendelet ([125]) 131. cikkének (2) bekezdésével összhangban arányosítást kell alkalmazni, a dömpingellenes vámnak a fentiekben meghatározott mennyiségek alapján számított összegét a ténylegesen fizetett vagy fizetendő ár arányosításának mértékével megegyező mértékben csökkenteni kell.

(6) Az (EU) 2018/1690 bizottsági végrehajtási rendelet ([126]) 1. cikkével kivetett végleges kiegyenlítő vámok módosítása vagy megszüntetése esetén a (2) bekezdésben [vagy az I. és II. mellékletben] meghatározott vámokat – e rendelet hatálybalépésével kezdődő hatállyal – azonos arányban, de az adott esetnek megfelelően legfeljebb a megállapított tényleges dömpingkülönbözetnek vagy a megállapított kárkülönbözetnek megfelelő összegre vállalatonként növelni kell.

Azokban az esetekben, amikor egy exportáló gyártó tekintetében a kiegyenlítő vám levonásra került a dömpingellenes vám összegéből, az (EU) 2016/1037 rendelet 21. cikke alapján benyújtott visszatérítési kérelmek elbírálásakor értékelni kell az adott exportáló gyártónak a visszatérítési vizsgálat vizsgálati időszakában érvényes dömpingkülönbözetét is. A visszatérítés kérelmezőjének visszatérítendő összeg nem lehet nagyobb a beszedett vám és a visszatérítési vizsgálat keretében megállapított kiegyenlítő és dömpingellenes vám együttes összege közötti különbségnél.

(7) Eltérő rendelkezés hiányában a vámokra vonatkozó hatályos rendelkezések alkalmazandók.

2. cikk

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2025. január 15-én.

a Bizottság részéről
az elnök
Ursula VON DER LEYEN

([125]) A Bizottság (EU) 2015/2447 végrehajtási rendelete (2015. november 24.) az Uniós Vámkódex létrehozásáról szóló 952/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet egyes rendelkezéseinek végrehajtására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról (HL L 343., 2015.12.29., 558. o.).

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

I. MELLÉKLET

A Kínai Népköztársaságban működő, az (EU) 2023/737 rendelet alapján újból kivetett vám hatálya alá tartozó együttműködő exportáló gyártók

Ország	Elnevezés	TARIC-kiegészítő kód
Kína	Chaoyang Long March Tyre Co., Ltd	C338
Kína	Triangle Tyre Co., Ltd	C375
Kína	Shandong Wanda Boto Tyre Co., Ltd	C366
Kína	Qingdao Doublestar Tire Industrial Co., Ltd	C347
Kína	Ningxia Shenzhou Tire Co., Ltd	C345
Kína	Guizhou Tyre Co., Ltd	C340
Kína	Shandong Huasheng Rubber Co., Ltd	C360
Kína	Prinx Chengshan (Shandong) Tire Co., Ltd	C346
Kína	Shandong Linglong Tyre Co., Ltd	C363
Kína	Shandong Jinyu Tire Co., Ltd	C362
Kína	Sailun Group Co., Ltd	C351
Kína	Shandong Kaixuan Rubber Co., Ltd	C353
Kína	Weifang Shunfuchang Rubber And Plastic Products Co., Ltd	C377
Kína	Shandong Hengyu Science & Technology Co., Ltd	C358
Kína	Jiangsu General Science Technology Co., Ltd	C341
Kína	Shanghai Huayi Group Corp. Ltd Double Coin Group (Jiang Su) Tyre Co., Ltd	C878
Kína	Qingdao GRT Rubber Co., Ltd	C350
Kína	Chaoyang Long March Tyre Co., Ltd	C338

II. MELLÉKLET

A Kínai Népköztársaságban működő, az eredeti vizsgálat mintájában nem szereplő együttműködő exportáló gyártók

Ország	Elnevezés	TARIC-kiegészítő kód
Kína	Bayi Rubber Co., Ltd	C335
Kína	Bridgestone (Huizhou) Tire Co., Ltd	C336
Kína	Megalith Industrial Group Co., Ltd	C342
Kína	Michelin Shenyang Tire Co., Ltd	C343
Kína	Nanjing Kumho Tire Co., Ltd	C344
Kína	Qingdao Fudong Tyre Co., Ltd	C348
Kína	Qingdao Hairunsen Tyre Co., Ltd	C349
Kína	Shaanxi Yanchang Petroleum Group Rubber Co., Ltd	C352
Kína	Shandong Changfeng Tyres Co., Ltd	C354
Kína	Shandong Haohua Tire Co., Ltd	C355
Kína	Shandong Hengfeng Rubber & Plastic Co., Ltd	C357
Kína	Shandong Homerun Tires Co., Ltd	C359
Kína	Shandong Hugerubber Co., Ltd	C361
Kína	Shandong Mirage Tyres Co., Ltd	C364
Kína	Shandong Vheal Group Co., Ltd	C365
Kína	Shandong Wosen Rubber Co., Ltd	C367
Kína	Shandong Yongfeng Tyres Co., Ltd	C368
Kína	Shandong Yongsheng Rubber Group Co., Ltd Shandong Santai Rubber Co., Ltd	C369
Kína	Shandong Yongtai Group Co., Ltd	C370
Kína	Shengtai Group Co., Ltd	C372
Kína	Toyo Tire (Zhucheng) Co., Ltd	C374
Kína	Weifang Goldshield Tire Co., Ltd	C376
Kína	Xuzhou Armour Rubber Company Ltd	C378

III. MELLÉKLET

Egyéb, a mintában nem szereplő, az eredeti dömpingellenes vizsgálatban együttműködő, de a szubvencióellenes vizsgálatban nem együttműködő kínai exportáló gyártók

Ország	Elnevezés	TARIC-kiegészítő kód
Kína	Briway Tire Co., Ltd	C337
Kína	Goodyear Dalian Tire Company Limited	C339
Kína	Shandong Hawk International Rubber Industry Co., Ltd	C356
Kína	Sichuan Kalevei Technology Co., Ltd	C373
Kína	Zhongce Rubber Group Co., Ltd	C379