Europeiska unionens
officiella tidning

SV
L-serien

2025/58

16.1.2025

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) 2025/58

av den 15 januari 2025

om införande av en slutgiltig antidumpningstull på import av vissa däck, andra än massivdäck, av gummi, nya eller regummerade, av sådana slag som används på bussar eller lastbilar, med ett belastningsindex högre än 121, med ursprung i Folkrepubliken Kina, efter en översyn vid giltighetstidens utgång i enlighet med artikel 11.2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/1036

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/1036 av den 8 juni 2016 om skydd mot dumpad import från länder som inte är medlemmar i Europeiska unionen ([1]), särskilt artikel 11.2, och

av följande skäl:

1. FÖRFARANDE

1.1. Tidigare undersökningar och gällande åtgärder

(1) Den 4 maj 2018 antog Europeiska kommissionen (*kommissionen*) genomförandeförordning (EU) 2018/683 ([2]), genom vilken en provisorisk antidumpningstull infördes på import av däck, andra än massivdäck, av gummi, nya eller regummerade, av sådana slag som används på bussar eller lastbilar, med ett belastningsindex högre än 121 (*däck* eller *den berörda produkten*), med ursprung i Folkrepubliken Kina.

(2) Den 18 oktober 2018 antog kommissionen genomförandeförordning (EU) 2018/1579 ([3]) om införande av en slutgiltig antidumpningstull och slutgiltigt uttag av den provisoriska tull som införts på import av vissa däck, andra än massivdäck, av gummi, nya eller regummerade, av sådana slag som används på bussar eller lastbilar, med ett belastningsindex högre än 121, med ursprung i Folkrepubliken Kina (*den ursprungliga antidumpningsförordningen*).

(3) Den 9 november 2018 antog kommissionen genomförandeförordning (EU) 2018/1690 ([4]) om införande av en slutgiltig utjämningstull på import av vissa däck, andra än massivdäck, av gummi, nya eller regummerade, av sådana slag som används på bussar eller lastbilar, med ett belastningsindex högre än 121, med ursprung i Folkrepubliken Kina och om ändring av genomförandeförordning (EU) 2018/1579 om införande av en slutgiltig antidumpningstull och slutgiltigt uttag av den provisoriska tull som införts på import av vissa däck, andra än massivdäck, av gummi, nya eller regummerade, av sådana slag som används på bussar eller lastbilar, med ett belastningsindex högre än 121, med ursprung i Folkrepubliken Kina och om upphävande av genomförandeförordning (EU) 2018/163 (*den ursprungliga antisubventionsförordningen*).

([1]) EUT L 176, 30.6.2016, s. 21.

([2]) Kommissionens förordning (EU) 2018/683 av den 4 maj 2018 om införande av en provisorisk antidumpningstull på import av vissa däck, andra än massivdäck, av gummi, nya eller regummerade, av sådana slag som används på bussar eller lastbilar, med ett belastningsindex högre än 121, med ursprung i Folkrepubliken Kina och om ändring av genomförandeförordning (EU) 2018/163 (EUT L 116, 7.5.2018, s. 8).

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

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

(4) Efter en begäran om överprövning från *China Rubber Industry Association* (CRIA) och *China Chamber of Commerce of Metals, Minerals & Chemicals Importers & Exporters* (CCCMC) ogiltigförklarade Europeiska unionens tribunal den 4 maj 2022 i sin dom i de förenade målen T-30/19 och T-72/19 ([5]) (*tribunalens dom*) de ursprungliga antidumpnings- och antisubventionsförordningarna med avseende på flera exporterande producenter.

(5) Efter domstolens dom återupptog kommissionen undersökningarna och den 4 april 2023 återinförde den en slutgiltig antidumpningstull genom kommissionens genomförandeförordning (EU) 2023/737 ([6]) (*den andra antidumpningsförordningen*) och en slutgiltig utjämningstull genom kommissionens genomförandeförordning 2023/738 ([7]) (*den andra antisubventionsförordningen*).

(6) Den 6 september 2024 avslutade kommissionen två partiella interimsöversyner av de antidumpnings- och utjämningsåtgärder som tillämpas på import av vissa däck, andra än massivdäck, av gummi, nya eller regummerade, av sådana slag som används på bussar eller lastbilar, med ett belastningsindex högre än 121, med ursprung i Folkrepubliken Kina ([8]) ([9]).

(7) De antidumpningstullar som för närvarande är i kraft uppgår till mellan 0 och 35,74 euro per enhet.

1.2. **Begäran om en översyn vid giltighetstidens utgång**

(8) Efter offentliggörandet av ett tillkännagivande om att giltighetstiden snart kommer att löpa ut ([10]) mottog Europeiska kommissionen (*kommissionen*) en begäran om en översyn enligt artikel 11.2 i förordning (EU) 2016/1036 (*grundförordningen*).

(9) Begäran om översyn ingavs den 19 juli 2023 av koalitionen mot illojal däckimport (*sökanden*), på unionsindustrins vägnar, av vissa däck, andra än massivdäck, av gummi, nya eller regummerade, av sådana slag som används på bussar eller lastbilar, med ett belastningsindex högre än 121, i den mening som avses i artikel 5.4 i grundförordningen. Begäran om översyn grundades på att åtgärdernas upphörande sannolikt skulle leda till fortsatt eller återkommande dumpning och till fortsatt eller återkommande skada för unionsindustrin.

1.3. **Inledande av en översyn vid giltighetstidens utgång**

(10) Efter samråd med den kommitté som inrättats genom artikel 15.1 i grundförordningen fastställde kommissionen att bevisningen var tillräcklig för att motivera en översyn vid giltighetstidens utgång och inledde därför den 20 oktober 2023 en översyn vid giltighetstidens utgång avseende import till unionen av vissa däck, andra än massivdäck, av gummi, nya eller regummerade, av sådana slag som används på bussar eller lastbilar, med ett belastningsindex högre än 121, med ursprung i Folkrepubliken Kina (*det berörda landet*) på grundval av artikel 11.2 i grundförordningen. Kommissionen offentliggjorde ett tillkännagivande om inledande i *Europeiska unionens officiella tidning* ([11]) (*tillkännagivandet om inledande*).

([5]) Tribunalens dom (tionde avdelningen i utökad sammansättning) av den 4 maj 2022, *China Rubber Industry Association* (CRIA) och *China Chamber of Commerce of Metals, Minerals & Chemicals Importers & Exporters* (CCCMC)/kommissionen, T-30/19 och T-72/19, EU:T:2022:226.

([6]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2023/737 av den 4 april 2023 om återinförande av en slutgiltig antidumpningstull på import av vissa däck, andra än massivdäck, av gummi, nya eller regummerade, av sådana slag som används på bussar eller lastbilar, med ett belastningsindex högre än 121 med ursprung i Folkrepubliken Kina till följd av tribunalens dom i de förenade målen T-30/19 och T-72/19 (EUT L 96, 5.4.2023, s. 9).

([7]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2023/738 av den 4 april 2023 om återinförande av en slutgiltig utjämningstull på import av vissa däck, andra än massivdäck, av gummi, nya eller regummerade, av sådana slag som används på bussar eller lastbilar, med ett belastningsindex högre än 121 med ursprung i Folkrepubliken Kina, till följd av tribunalens dom i de förenade målen T-30/19 och T-72/19 (EUT L 96, 5.4.2023, s. 45).

([8]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2024/2217 av den 6 september 2024 om avslutande av den partiella interimsöversynen av de antisubventionsåtgärder som tillämpas på import av vissa däck, andra än massivdäck, av gummi, nya eller regummerade, av sådana slag som används på bussar eller lastbilar, med ett belastningsindex högre än 121, med ursprung i Folkrepubliken Kina.

([9]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2024/2219 av den 6 september 2024 om avslutande av en partiell interimsöversyn av de antidumpningsåtgärder som tillämpas på import av vissa däck, andra än massivdäck, av gummi, nya eller regummerade, av sådana slag som används på bussar eller lastbilar, med ett belastningsindex högre än 121, med ursprung i Folkrepubliken Kina.

([10]) EUT C 29, 26.1.2023, s. 45.

([11]) Tillkännagivande om inledande av en översyn vid giltighetstidens utgång av de antidumpningsåtgärder som tillämpas på import av vissa däck, andra än massivdäck, av gummi, nya eller regummerade, av sådana slag som används på bussar eller lastbilar, med ett belastningsindex högre än 121 med ursprung i Folkrepubliken Kina, EUT C 379, 20.10.2023.

1.4. **Översynsperiod och skadeundersökningsperiod**

(11) Undersökningen beträffande fortsatt eller återkommande dumpning omfattade perioden från och med den 1 juli 2022 till och med den 30 juni 2023 (*översynsperioden*). Undersökningen av de utvecklingstendenser som är relevanta för bedömningen av sannolikheten för fortsatt eller återkommande skada omfattade perioden från och med den 1 januari 2020 till och med slutet av översynsperioden (*skadeundersökningsperioden*).

1.5. **Berörda parter**

(12) I tillkännagivandet om inledande uppmanades berörda parter att ta kontakt med kommissionen för att delta i undersökningen. Dessutom informerade kommissionen uttryckligen sökandena, kända producenter i Kina och de kinesiska myndigheterna, kända importörer samt intresseorganisationer som såvitt känt är berörda av inledandet av översynen vid giltighetstidens utgång och uppmanade dem att delta.

(13) Berörda parter gavs möjlighet att lämna synpunkter på inledandet av översynen vid giltighetstidens utgång och att begära att bli hörda av kommissionen och/eller förhörsombudet för handelspolitiska förfaranden.

1.6. **Stickprovsförfarande**

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

Stickprovsförfarande avseende unionsproducenter

(15) I tillkännagivandet om inledande meddelade kommissionen att den hade gjort ett preliminärt urval av unionsproducenter. Kommissionen gjorde urvalet på grundval av

— deras representativitet totalt sett i fråga om produktions- och försäljningsvolymer för den likadana produkten under översynsperioden,

— nivåernas representativitet ([12]) i fråga om produktions- och försäljningsvolym för den likadana produkten under översynsperioden,

— geografisk spridning och unionsproducenternas representativitet i fråga om kategori, nämligen mellan små och medelstora företag och stora företag.

(16) Urvalet bestod av sex unionsproducenter. Urvalet av unionsproducenter svarade för över 25 % av den uppskattade sammanlagda produktions- och försäljningsvolymen av den likadana produkten i unionen.

(17) I enlighet med artikel 17.2 i grundförordningen uppmanade kommissionen berörda parter att lämna synpunkter på det preliminära urvalet. Inga synpunkter inkom. Urvalet är representativt för unionsindustrin.

Stickprovsförfarande avseende importörer

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

(19) En icke-närstående importör gav sig till känna för kommissionen men lämnade inte de begärda uppgifterna eller samtycke till att ingå i urvalet. Inga andra icke-närstående importörer gav sig till känna.

([12]) Segmenteringen mellan nivåerna förklaras i avsnitt 2.4.

Stickprovsförfarande avseende exporterande producenter i Kina

(20) För att kunna avgöra om ett stickprovsförfarande var nödvändigt och i så fall göra ett urval, uppmanade kommissionen alla exporterande producenter i Kina att lämna de uppgifter som anges i tillkännagivandet om inledande. Dessutom bad kommissionen Kinas delegation och intresseorganisationer för exporterande producenter att identifiera och/eller kontakta andra eventuella exporterande producenter som kunde vara intresserade av att delta i undersökningen.

(21) Tre exporterande producenter eller grupper av exporterande producenter i det berörda landet lämnade de begärda uppgifterna och samtyckte till att ingå i urvalet. Två grupper av exporterande producenter stod för omkring 50 % av den rapporterade exportvolymen till Europeiska unionen under perioden juli 2022–juni 2023, medan den tredje exporterande producentens exportvolym inte befanns vara betydande. I enlighet med artikel 17.1 i grundförordningen gjorde kommissionen ett urval av två grupper av exporterande producenter på grundval av den största representativa exportvolym till EU som rimligen kunde undersökas inom den tid som stod till förfogande. I enlighet med artikel 17.2 i grundförordningen genomfördes samråd om urvalet med alla kända berörda exporterande producenter och myndigheterna i det berörda landet. Inga synpunkter lämnades.

(22) I den ursprungliga undersökningen samtyckte 49 exporterande producenter till att ingå i urvalet. I den föreliggande översynen förtecknades mer än 140 exporterande producenter i klagomålet, men endast 3 exporterande producenter eller grupper av exporterande producenter besvarade förfrågan om att ingå i urvalet.

(23) De samarbetsvilliga exporterande producenterna stod för omkring 50 % av den totala importvolymen av däck från Kina till Europeiska unionen och för mindre än 2 % av den totala däckproduktionen i Kina. Eftersom marknadsandelen för importen från Kina i unionen var omkring 5,4 % under översynsperioden ansåg kommissionen att information om hälften av denna import skulle vara tillräckligt för att bedöma exportpriset och förekomsten av fortsatt eller återkommande dumpning under översynsperioden, och att importen därför kunde anses vara representativ för den totala importen från Kina.

1.7. **Svar på frågeformuläret och kontrollbesök**

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

(25) Kommissionen sände frågeformulär till de två grupper av exportörer och de sex unionsproducenter som ingick i urvalet. Samma frågeformulär gjordes också tillgängligt via internet ([13]) på dagen för inledandet av undersökningen. Dessutom skickade kommissionen ett frågeformulär till sökanden.

(26) Svar på frågeformuläret mottogs från de två grupper av exporterande producenter som ingick i urvalet och från sex unionsproducenter. Det inkomna svaret från en unionsproducent, Recauchutagem São Mamede, Lda (RSM) var otillräckligt och kommissionen uppmanade denna producent att komplettera sitt svar. Inget ytterligare svar mottogs, och kommissionen underrättade RSM om sin avsikt att tillämpa artikel 18 i grundförordningen och använda tillgängliga uppgifter. Inga ytterligare synpunkter inkom från denna unionsproducent.

(27) Följaktligen använde kommissionen de uppgifter som lämnats av de återstående fem unionsproducenterna. Avsaknaden av uppgifter från RSM hade endast marginell inverkan på urvalets representativitet. Återstående fem unionsproducenter i urvalet svarade ändå för över 25 % av den uppskattade sammanlagda produktions- och försäljningsvolymen av den likadana produkten i unionen. Detta återstående urval av fem unionsproducenter ansågs därför vara representativt för unionsindustrin.

(28) Inget svar på frågeformuläret inkom från de kinesiska myndigheterna.

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

(29) Kommissionen inhämtade och kontrollerade alla uppgifter som den ansåg var nödvändiga för att fastställa sannolikheten för fortsatt eller återkommande dumpning och skada och för att fastställa unionens intresse. Kontrollbesök i enlighet med artikel 16 i grundförordningen genomfördes i följande företags lokaler:

Unionsproducenter

— Lapin Kumi Oy, Finland

— RuLa-BRW GmbH, Tyskland

— Marangoni S.P.A, Italien

— Två unionsproducenter som begärt konfidentiell behandling

Exporterande producenter i Kina

— GITI Tire (China) Investment Co., (Shanghai), 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. **Efterföljande förfarande**

(30) Den 11 november 2024 lämnade kommissionen ut uppgifter om de viktigaste omständigheter och överväganden mot bakgrund av vilka den avsåg att bibehålla de gällande antidumpningstullarna. Alla parter beviljades en tidsfrist inom vilken de kunde lämna synpunkter på utlämnandet av uppgifter.

(31) Kommissionen övervägde synpunkterna från de berörda parterna och beaktade dem i tillämpliga fall. De parter som begärde att bli hörda beviljades detta. Ett hörande hölls på begäran av Giti.

2. **PRODUKT SOM ÖVERSYNEN GÄLLER, BERÖRD PRODUKT OCH LIKADAN PRODUKT**

2.1. **Produkt som översynen gäller**

(32) Den produkt som är föremål för översyn är vissa däck, andra än massivdäck, av gummi, nya eller regummerade, av sådana slag som används på bussar eller lastbilar, med ett belastningsindex högre än 121, med ursprung i Kina, som för närvarande klassificeras enligt KN-nummer 4011 20 90 och ex 4012 12 00 (Taric-nummer 4012 12 00 10). Dessa KN-nummer och Taric-nummer nämns endast upplysningsvis och tullklassificeringen kan komma att ändras senare (*produkten som översynen gäller*).

(33) Produkten som översynen gäller omfattar både nya och regummerade däck, andra än massivdäck, av gummi, av sådana slag som används på bussar eller lastbilar, med samma grundläggande fysiska, kemiska och tekniska egenskaper. Båda typerna av den berörda produkten tillverkas av samma insatsvaror (även om tekniken skiljer sig åt) och har en liknande struktur. Skillnaderna i råvara och struktur ger olika prestandaegenskaper.

2.2. **Tillverkningsprocess**

2.2.1. *Nya däck*

(34) Processen för tillverkning av nya däck för lastbilar och bussar består av (1) blandning av gummit, (2) pressning av däckdelarna, (3) (grön) konstruktion av däcket, (4) härdning (vulkanisering) och (5) slutlig kontroll. Alla lastbils- och bussdäck tillverkas av samma grundläggande råvaror, nämligen naturgummi, syntetgummi, stål, kimrök, andra kemikalier och oljor samt textil, och har samma delar, nämligen slitbana, sidvägg, innerstomme, kanttråd, stålbälten och bältlager, även om det finns vissa skillnader mellan olika producenter av denna produkt.

(35) Det konstaterades även att processen för tillverkning av nya däck för lastbilar och bussar involverade olika typer av teknik, vilket dock inte inverkade på de övergripande slutsatserna vad gäller utbytbarhet.

2.2.2. *Regummerade däck*

(36) Regummering är huvudsakligen en återvinningsprocess, där slitna däck renoveras genom att slitbanan på en gammal stomme ersätts. Stommar är viktiga komponenter i regummeringsprocessen, vilket innebär att urval och förvärv av stommar som är lämpliga för regummering är en viktig del av processen. Stommar är därför den viktigaste insatsvaran i produktionsprocessen och utgör – beroende på kvalitet – ett verkligt ”halvfabrikat” eller avfall.

(37) Även denna process kan involvera olika typer av teknik, vilket dock inte inverkade på kommissionens slutsatser vad gäller utbytbarhet.

2.3. **Användningsområden och däcktyper**

(38) Lastbils- och bussdäck produceras i en mängd olika typer och storlekar och används på många olika nyttofordon, från lokala varulastbilar och bussar i stads- eller regionaltrafik, till långtradare och långfärdsbussar beroende på storlek och belastningsindex. De är varken lämpliga att använda på personbilar eller andra lätta motorfordon eller på fullständiga terrängfordon, såsom jordbrukstraktorer.

(39) Däck för lastbilar eller bussar säljs i två typer och fyra kategorier. Slangdäck är ett mer traditionellt alternativ och dessa har en innerslang med en egen ventil, inne i däcket. I ett slanglöst däck utgör däcket och hjulfälgen en lufttät förslutning med ventilen direkt monterad på fälgen. Den överväldigande majoriteten av de däck för lastbilar eller bussar som säljs i unionen är slanglösa däck. Däck för lastbilar eller bussar är indelade i fyra kategorier, nämligen styrdäck, drivdäck, trailerdäck och allrounddäck. Styrdäck är utformade för att användas på framaxeln som hjälp för styrningen, men kan användas i alla positioner på lastbilar och bussar, beroende på fordonets användningsområde. Drivdäck är utformade för framdrivningen och ger bättre dragkraft. Trailerdäck är utformade för att monteras på trailers, medan allrounddäck är utformade för att användas i alla positioner på ett fordon, beroende på dess användning.

(40) Nya eller regummerade däck omfattas av samma säkerhetskrav på unionsmarknaden som de som anges i Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG ([14]).

2.4. **Unionsmarknaden för däck är indelad i tre nivåer**

(41) Enligt den information som kommissionen tagit emot och samlat in är unionsmarknaden för däck för bussar och lastbilar är indelad i tre nivåer eller segment. Även om det inte finns någon tydlig skiljelinje mellan nivåerna råder det allmän enighet mellan berörda parter om den indelning i kategorier som anges nedan, vilken även stöds av kommissionens slutsatser.

(42) Däck inom nivå 1 omfattar nya premiumdäck från de största tillverkarnas mest kända varumärke. Välkända varumärken är en viktig faktor för däcken inom denna nivå och motiverar betydligt högre priser, eftersom däcken förväntas hålla hög prestanda och företagen investerar stora pengar i marknadsföring. Originalutrustningsdäck för lastbils- eller busstillverkare (OE1) ingår främst i denna nivå. Kvaliteten på däcken inom nivå 1 säkerställer att de kan regummeras med mycket bra resultat, och däcken är utformade för att kunna regummeras flera gånger, vilket ytterligare ökar originalproduktens redan höga miltal (ett däck som används för normala ändamål kan regummeras upp till tre gånger). Däck inom nivå 1 håller också högre säkerhet och omfattas ofta av en god eftermarknadsservice.

(43) Däck inom nivå 2 omfattar de flesta icke-premiumdäck, både nya och regummerade, med priser som motsvarar mellan ungefär 65 och 80 % av priset för däck inom nivå 1. Originalutrustningsdäck för trailertillverkare (OE2) kan ingå i denna nivå. Välkända varumärken är en viktig aspekt även inom denna nivå, och köparna är ofta väl insatta i märkena och vet vilken tillverkare som däcken kommer från. Däcken kan vanligen regummeras minst en gång, och ger god prestanda i fråga om miltal även om de är mer begränsade än däcken i nivå 1.

([14]) Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon (EUT L 263, 9.10.2007, s. 1).

(44) Däck inom nivå 3 omfattar både nya och regummerade däck, med sämre prestanda i fråga om miltal och med mycket begränsade, eller inga, möjligheter till regummering. Priserna för dessa däck ligger vanligtvis på mindre än 65 % jämfört med pris och prestanda i fråga om miltal för däck i nivå 1. I denna nivå spelar välkända varumärken nästan ingen roll alls och det är priset som är den avgörande faktorn för kundens köpbeslut. Dessa däck omfattas vanligen inte av eftermarknadsservice.

(45) Regummerade däck kan klassificeras i nivå 2 eller 3. Även om vissa kinesiska däck kan regummeras förekommer regummering i mycket liten utsträckning i Kina. Regummering är däremot ganska vanligt förekommande i unionen och på andra marknader såsom till exempel Brasilien. Regummeringsverksamheten i unionen består av följande:

— Integrerade regummerare som arbetar för producenter av nya däck, under deras namn, märke eller på deras uppdrag. De betraktas som en förlängning av de märken som säljer nya däck. Detta motsvarar däck i nivå 2.

— Oberoende regummerare, som vanligen täcker mycket mindre geografiska marknader och volymer. De säljer däck under sitt eget namn eller märke och förlitar sig på egen expertis. De flesta är små och medelstora företag (mer än 400 producenter i unionen). Detta motsvarar däck i nivå 3.

(46) Kommissionen kategoriserade nya och regummerade däck per märke på samma sätt som i den ursprungliga undersökningen. Denna information lämnades också av klaganden och gjordes tillgänglig för alla berörda parter på dagen för inledandet.

2.5. **Berörd produkt**

(47) Den produkt som berörs av denna undersökning är den produkt som översynen gäller med ursprung i Kina (*den berörda produkten*).

2.6. **Likadan produkt**

(48) Såsom fastställs i den ursprungliga undersökningen bekräftar denna översyn vid giltighetstidens utgång att följande produkter har både samma grundläggande fysiska, kemiska och tekniska egenskaper och samma grundläggande användningsområden:

— Den berörda produkten när den exporteras till unionen.

— Den produkt som översynen gäller, som produceras och säljs på det berörda landets inhemska marknad.

— Den produkt som översynen gäller som produceras och säljs av de exporterande producenterna till resten av världen. och

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

(49) Dessa produkter anses därför vara likadana produkter i den mening som avses i artikel 1.4 i grundförordningen.

3. **DUMPNING**

3.1. **Inledande anmärkningar**

(50) Under översynsperioden fortsatte importen från Kina av den produkt som översynen gäller, men importnivåerna var lägre än under undersökningsperioden för den ursprungliga undersökningen (dvs. från den 1 juli 2016 till den 30 juni 2017). Enligt Eurostat stod importen av vissa däck, andra än massivdäck, av gummi, nya eller regummerade, av sådana slag som används på bussar eller lastbilar, med ett belastningsindex högre än 121, med ursprung i Folkrepubliken Kina, för omkring 5,4 % av unionsmarknaden under översynsperioden jämfört med 21,3 % under den ursprungliga undersökningen. Dessa siffror anges i absoluta tal.

(51) Såsom nämns i skäl 22 samarbetade tre grupper av exporterande producenter från Kina i undersökningen och stod för omkring 50 % av den totala volymen av importen av däck från Kina till Europeiska unionen.

3.2. Förfarande för fastställande av normalvärdet enligt artikel 2.6a i grundförordningen för importen av den produkt som översynen gäller med ursprung i Kina

(52) Mot bakgrund av den tillräckliga bevisning som fanns när undersökningen inleddes, som när det gäller Kina tydde på att det förekom betydande snedvridningar i den mening som avses i artikel 2.6a b i grundförordningen, inledde kommissionen undersökningen på grundval av artikel 2.6a i grundförordningen.

(53) För att inhämta de uppgifter som var nödvändiga för en eventuell tillämpning av artikel 2.6a i grundförordningen uppmanade kommissionen därför alla exporterande producenter i Kina, i tillkännagivandet om inledande, att lämna uppgifter rörande de insatsvaror som används för att producera den berörda produkten. De två grupper av exporterande producenter som ingick i urvalet lämnade relevanta uppgifter.

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

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

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

(57) Den 23 januari 2024 underrättade kommissionen genom en notering (*den första noteringen*) berörda parter om vilka relevanta källor den avsåg att använda för att fastställa normalvärdet. I noteringen tillhandahöll kommissionen en förteckning över alla produktionsfaktorer, t.ex. råvaror, arbetskraft och energi, som användes vid produktionen av den produkt som översynen gäller. På grundval av de kriterier som låg till grund för valet av icke snedvridna priser eller referensvärden angav kommissionen även möjliga representativa länder, nämligen Brasilien, Indonesien, Malaysia, Thailand, Turkiet och Sydafrika som ett lämpligt representativt land.

(58) Kommissionen mottog synpunkter på den första noteringen från sökanden, Giti och Hankook.

(59) Den 16 juli 2024, och efter att ha analyserat de synpunkter som inkommit och de ytterligare uppgifter som lämnats av Hankook, underrättade kommissionen genom en andra notering (*den andra noteringen*) berörda parter om vilka relevanta källor den avsåg att använda för att fastställa normalvärdet, med Turkiet som representativt land.

(60) Kommissionen informerade också de berörda parterna om att den hade för avsikt att fastställa försäljnings- och administrationskostnader, andra allmänna kostnader samt vinst på grundval av tillgänglig information för företagen Brisa Bridgestone och Goodyear Lastikleri Turk, som är producenter i det representativa landet.

(61) Kommissionen mottog synpunkter på den andra noteringen från sökanden, Giti och Hankook. Alla synpunkter behandlas ingående i avsnitt 3.3.

(62) Kommissionen drog därför slutsatsen att normalvärdet borde konstrueras med den metod som anges i artikel 2.6a i grundförordningen och att kostnader och priser i Kina bör avvisas.

3.3. **Normalvärde**

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

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

(65) Såsom förklaras närmare nedan konstaterade kommissionen i denna undersökning att det på grundval av tillgänglig bevisning och mot bakgrund av de kinesiska myndigheternas bristande samarbetsvilja var lämpligt att tillämpa artikel 2.6a i grundförordningen.

3.3.1. *Förekomst av betydande snedvridningar*

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

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

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

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

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

— *snedvridna lönekostnader,*

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

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

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

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

(70) I enlighet med denna bestämmelse har kommissionen utfärdat en landsrapport för Kina (*rapporten*) ([15]), med belägg för förekomst av betydande statligt inflytande på många nivåer i ekonomin, inbegripet specifika snedvridningar av många centrala produktionsfaktorer (till exempel mark, energi, kapital, råvaror och arbetskraft) samt inom specifika sektorer (t.ex. kemisektorn, ...). Berörda parter uppmanades att motbevisa, kommentera eller komplettera bevisningen i undersökningshandlingarna vid tidpunkten för inledandet av förfarandet. Rapporten om Kina lades in i ärendehandlingarna i det inledande skedet. Ansökan innehåller även viss relevant bevisning som kompletterar rapporten.

(71) Sökanden stödde sig på bevisningen i rapporten för att hävda att både den kinesiska däckindustrin i sig och andra sektorer i tidigare led som är avgörande för däckproduktion, såsom gummi-, energi- och stålsektorn, samt bilindustrin i senare led, är alla allvarligt påverkade av de kinesiska myndigheternas allomfattande närvaro, vilket leder till kraftigt snedvridna priser och kostnader. Sökanden understryker kommunistpartiets närvaro i och inflytande över ekonomin med utgångspunkt i det kinesiska kommunistpartiets centralkommittés beslut från 2018 om en fördjupad reform av partiet och statliga institutioner, ett uttalande från den kinesiska presidenten vid kommunistpartiets 20:e nationella kongress samt offentliggörandet 2020 av ett beslut från kommunistpartiets centralkommitté som uttryckligen förklarar avsikten att införa ytterligare statlig närvaro i privata företag och efterlyser politiskt och ideologiskt utbildande direktörer i privata företag. Sökanden uppgav att de kinesiska myndigheternas ingripande tar sig flera uttryck, som i huvudsak kan kategoriseras runt tre olika axlar: administration, ekonomi och reglering.

(72) Sökanden påpekade att planer utfärdas på olika myndighetsnivåer – staten, provinserna, kommunerna – och att de kompletteras med sektorsplaner. Dessa planer är rättsligt bindande, måste genomföras på alla nivåer och får därför mycket direkta konsekvenser för företagens tillgång till finansiering, skattesystem eller valmöjligheter. Sökanden hänvisade särskilt till den 14:e femårsplanen som gäller för åren 2021–2025 och på grundval av vilken den ansåg att statens aktiva roll i ekonomin tydligt framgår av till exempel dess roll att ”främja”, ”stärka” eller ”bygga” hela segment av den kinesiska ekonomin. Sökanden drar slutsatsen att femårsplanerna även syftar till att bygga upp en starkare koppling mellan de kinesiska myndigheterna och statsägda företag och att ytterligare utöka tillsynssystemet för statsägda tillgångar. Detta kan ta sig olika uttryck, bland annat genom att effektivt förebygga förluster av statsägda tillgångar.

(73) Sökanden understryker att det kinesiska finansiella systemet domineras av närvaron av statsägda banker som måste anpassa sig till regeringens politik i stället för att fungera enligt marknadsprinciperna. Den uppgav också att de kinesiska myndigheternas regleringsåtgärder främst består av reglering av offentlig upphandling och investeringsregler.

(74) Sökanden hänvisade också till kommissionens slutsatser i flera nyligen genomförda undersökningar av stål- och petrokemisektorerna i Kina, som bekräftade förekomsten av betydande snedvridningar när det gäller viktiga insatsvaror vid produktionen av den berörda produkten, nämligen undersökningarna av kallvalsade platta produkter av rostfritt stål ([16]), stålprodukter belagda med elektrolytiskt krom ([17]), valstråd ([18]), vissa grafitelektrodsystem ([19]), kisel ([20]) och högstyrkegarn av polyester ([21]).

([15]) Arbetsdokument från kommissionens avdelningar, *Significant Distortions in the Economy of the People's Republic of China for the Purposes of Trade Defence Investigations*, 20.12.2017, SWD(2017) 483 final/2.

([16]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/433 av den 15 mars 2022 om införande av slutgiltiga utjämningstullar på import av kallvalsade platta produkter av rostfritt stål med ursprung i Indien och Indonesien och om ändring av genomförandeförordning (EU) 2021/2012 om införande av en slutgiltig antidumpningstull och slutgiltigt uttag av den provisoriska tull som införts på import av kallvalsade platta produkter av rostfritt stål med ursprung i Indien och Indonesien (EUT L 88, 16.3.2022, s. 24).

([17]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/802 av den 20 maj 2022 om införande av en preliminär antidumpningstull på stålprodukter belagda med elektrolytiskt krom med ursprung i Folkrepubliken Kina och Brasilien (EUT L 143, 23.5.2022, s. 11).

([18]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/1805 av den 12 oktober 2021 om införande av en slutgiltig antidumpningstull på import av valstråd med ursprung i Folkrepubliken Kina efter en översyn vid giltighetstidens utgång i enlighet med artikel 11.2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/1036 (EUT L 364, 13.10.2021, s. 14).

([19]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/558 av den 6 april 2022 om införande av en slutgiltig antidumpningstull och slutgiltigt uttag av den provisoriska tull som införts på import av vissa grafitelektrodsystem med ursprung i Folkrepubliken Kina (EUT L 108, 7.4.2022, s. 20).

([20]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/1394 av den 11 augusti 2022 om införande av en slutgiltig antidumpningstull på import av kisel med ursprung i Folkrepubliken Kina, som utvidgats till att även omfatta import av kisel som avsänts från Republiken Korea och från Taiwan, oavsett om produkternas deklarerade ursprung är Republiken Korea respektive Taiwan eller inte, till följd av en översyn vid giltighetstidens utgång enligt artikel 11.2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/1036, EUT L 211, 12.8.2022, s. 86.

([21]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2023/934 av den 11 maj 2023 om införande av en slutgiltig antidumpningstull på import av högstyrkegarn av polyestrar med ursprung i Folkrepubliken Kina efter en översyn vid giltighetstidens utgång enligt artikel 11.2 och en partiell interimsöversyn enligt artikel 11.3 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/1036, EUT L 127, 12.5.2023, s. 1.

(75) Dessutom erinrade ansökan om nedanstående faktorer som ledde till betydande snedvridningar.

(76) För det första betjänas däckindustrin i betydande utsträckning av företag som ägs av eller drivs under kontroll, politisk styrning eller överinseende av statliga myndigheter.

(77) Sökanden hävdade att de kinesiska myndigheterna fortfarande äger en betydande del av industrin i tidigare led till den berörda produkten, bland annat följande företag och koncernföretag:

— China Petroleum & Chemical Corporation (*Sinopec*), en av de största kinesiska producenterna av syntetgummi.

— Petro China, en av de största kinesiska producenterna av syntetgummi.

— Suzhou Baohua Carbon Black Co., Ltd, medlem i det statsägda företaget Baowu Group, verksamt inom kimröksindustrin.

— Jiangxi Heimao Carbon Black Co., Ltd, verksamt inom kimröksindustrin.

— Shaanxi Provincial Natural Gas Co., Ltd, verksamt inom kimröksindustrin, styrs av Shaanxi Gas Group Co., Ltd, och har SASAC i Shaanxi-provinsen som verklig huvudman.

— China Synthetic Rubber Corporation, verksamt inom kimröksindustrin.

— Hainan Natural Rubber Industry Group Co., Ltd, Kinas största naturgummitillverkare, ägs till 61 % av Hainans SASAC.

— Sinochem International, ett petrokemiskt företag som är ett statsägt företag som är verksamt inom naturgummiindustrin.

— China Baowu Steel Group Co. Ltd, (*Baowu*), verksamt i stålsektorn.

— Shanxi Taiyuan Iron & Steel Co. Ltd (TISCO), verksamt i stålsektorn, Baowu är majoritetsägare.

— Anshan Iron & Steel Group Corporation (*Ansteel Group*), verksamt i stålsektorn.

— HBIS Group, verksamt i stålsektorn.

— Shandong Steel Group, verksamt i stålsektorn.

— Shandong Demian Group Co., Ltd, verksamt i textilsektorn.

— China Hi-Tech Group Corporation, verksamt i textilsektorn och ägs av det statsägda företaget Sinomach.

(78) Sökanden hävdade också att de kinesiska myndigheterna fortfarande äger en betydande del av industrin för den berörda produkten, bland annat följande företag och koncernföretag:

— Aeolus Tyre Co. Ltd, vars styrande aktieägare är China National Chemical Corporation (*ChemChina*), ett statsägt företag som är underställt SASAC.

— Qingdao Doublestar, som innehas direkt till 41,71 % av olika statsägda företag, där det företag som faktiskt styr är SASAC som tillhör Qingdaos kommunala folkmyndighet.

— Shuangqian Tire Group Co., Ltd, som innehas av Shanghai Huayi Group, ett statsägt företag som innehas av Shanghai Huayi Holding Group Co., Ltd, Shanghai Guosheng (Group) Co., Ltd och Shanghai Guosheng Group Investment Cothree, som alla tre är statsägda företag som styrs av Shanghais SASAC.

— Guizhou Tyre Co., Ltd.

(79) Sökanden hävdade också att de kinesiska myndigheterna fortfarande äger en betydande del av industrin i senare led till den berörda produkten, bland annat följande företag och koncernföretag:

— China National Heavy Duty Truck Group Corp., Ltd Company, en tillverkare av tunga lastbilar som är ett statsägt företag.

— FAW Jiefang, som ägs till 80 % av SASAC.

— Jiangling Motors Corporation, Ltd, som delvis innehas av SASAC och Sanchong SASAC.

— BAIC Foton Motor Co., Ltd, vars styrande enhet är Beijings SASAC.

— Dongfeng Motor Corporation, som är ett statsägt företag.

(80) Sökanden noterade därför att de kinesiska myndigheterna styr och kontrollerar företagen i den kinesiska däckindustrin enligt icke-marknadsmässiga principer, vilket leder till betydande snedvridningar i hela industrin.

(81) För det andra gör den statliga närvaron i däckföretag det också möjligt för myndigheterna att påverka priser och/eller kostnader.

(82) Enligt ansökan utövas kontrollen över den kinesiska ekonomin genom att particeller inlemmas i företag, både privata och offentliga, och spelar en dominerande roll för företagets verksamhet och dess personal. Sökanden betonade också att flera förordningar som riktar sig till antingen statsägda företag eller privata företag har antagits under de senaste åren för att säkerställa en starkare och effektivare efterlevnad. Detta inbegriper 2020 års förordningar om gräsrotsorganisationers arbete i det kinesiska kommunistpartiets statsägda företag och särskilt dess artikel 11, som ger particellen betydande verkställande befogenheter inom företagen. Detta återspeglas i bolagsordningen för företag såsom Aeolus. I ansökan nämndes också att liknande krav har ställts på privata företag. Sedan 2016 har trycket på företagen att ge kommunistpartiet en större roll i deras beslutsfattande blivit allt större. Redan i 2018 års kodex för företagsstyrning uppmanades börsnoterade företag att ge kommunistpartiet en roll i deras interna regler. Sökanden hänvisade också till vice ordföranden för *All-China Federation of Industry and Commerce*, Ye Qing, som förklarade att begreppet ett ”modernt företagssystem med kinesiska särdrag” skulle omfatta tre delar som kontrolleras av partiet genom i) en personalmekanism, ii) ett arbete med övervakning och revision och iii) fackföreningar. Sökanden noterade också att kommunistpartiet rutinmässigt använder sig av ”dubbla hattar”, som innebär att en enskild person har flera roller i olika strukturer.

(83) Sökanden drog slutsatsen att de kinesiska företagens möjlighet att fritt sätta sina priser (som i sin tur även påverkar kostnaderna) direkt påverkas av icke-marknadsmässiga överväganden, genom företagens lojalitet mot staten och partiet och skyldigheten att främja statens och partiets politiska mål.

(84) I ansökan hävdas dessutom att kommunistpartiets inflytande över företagets personal är särskilt omfattande och i synnerhet omfattar nominering av nyckelchefer. Det anges också att det finns en betydande samverkan mellan kommunistpartiet och kinesiska företag och att både befattningar som nyckelchefer och viktiga befattningar inom personalfrågor måste innehas av medlemmar i kommunistpartiet i statsägda företag. När det gäller privata företag rekommenderas de också att inrätta en övervakningsmekanism som leds av particellen och har disciplinära befogenheter.

(85) Sökanden drog därför slutsatsen att kommunistpartiet och de kinesiska myndigheterna genom sin närvaro på olika ledningsnivåer inom företag, både offentliga och privata, kan fatta betydande och direkta beslut om företagens affärsliv, utanför principerna för den fria marknaden och i enlighet med politiska och industriella mål som fastställts på stats- eller partinivå. Detta leder till att icke-marknadskrafter i hög grad påverkar kostnader och priser.

(86) Sökanden hävdade att NDRC har direkt kontroll över företags utveckling, särskilt eftersom den ansvarar för utarbetandet av strategiska utvecklingsplaner. Planeringen av ekonomin påverkar direkt företag som är skyldiga att genomföra de bindande riktlinjer som anges i de olika planerna. NDRC ansvarar därför inte bara för att orientera företag, utan påverkar direkt deras ledningsbeslut. Respekten för kommunistpartiets ideologi ingår i dessa olika planer och måste följaktligen observeras av kinesiska företag. Dessa principer tillämpas genom particellerna i företagen.

(87) Sökanden hävdade också att det fanns en statlig närvaro i däckindustrin genom branschorganisationer. I detta avseende är *China Rubber Industry Association* (CRIA) den nationella sammanslutning som ansvarar för hela den kinesiska gummiindustrin, inbegripet dess produkter i senare led såsom däck. Eftersom CRIA står under tillsyn av statsrådets SASAC och välkomnar kommunistpartiets principer i sin funktion påverkas däckindustrin direkt av kommunistpartiet genom sin branschorganisation, som också har kopplingar till chefer hos däckproducenter. Utöver CRIA nämns i ansökan statligt inflytande genom CCCMC och CAAM, som alla gör det möjligt för staten och partiet att kontrollera hela däckproduktionskedjan, vilket innebär att principerna för den fria marknaden inte gäller för priser och kostnader.

(88) I ansökan anges också att kommunistpartiet rutinmässigt utser partimedlemmar till nyckelchefer i företag som är verksamma inom däckindustrin. I ansökan hänvisas särskilt till fallet med statsägda företag, särskilt Aeolus, men även till företag som inte förefaller vara statsägda såsom Prinx Changshan, Zhongce Rubber Group Co., Ltd och Sailun Group Co., som också har medlemmar av kommunistpartiet i styrelsen eller tillsynsnämnden.

(89) För det tredje bedriver de kinesiska myndigheterna offentlig politik eller vidtar åtgärder som diskriminerar till förmån för inhemska leverantörer eller på annat sätt inverkar på de fria marknadskrafterna.

(90) Sökanden nämnde särskilt att däckindustrin är föremål för gynnsamma strategier genom tilldelningar till petrokemikalier och gummi samt för politik som gynnar viktiga kostnadskomponenter, såsom stål, energi eller textil. I detta avseende hänvisas till det faktum att produktion och försäljning av naturgummi sker enligt CRIA:s riktlinjer. Det nämndes också att Yunnans regerings treåriga handlingsplan för modernisering av jordbruket betecknar naturgummi som en ”nyckelindustri” och nämner det som ett utvecklingsområde. Planen syftar till att ”utöka produktionen av specialgummi för däck”. Sanmens härads långsiktiga mål för 2035 fokuserar också på gummiindustrin och syftar till att bygga ett nationellt inspektions- och testcentrum för gummi.

(91) När det gäller stål noterar sökanden att den 14:e femårsplanen även behandlar främjande och uppgradering av stålindustrin och hänvisar till att vägledande yttranden om främjande av en högkvalitativ utveckling av järn- och stålindustrin offentliggjordes i början av 2022 för att genomföra den 14:e femårsplanen och den 14:e femårsplanen för utveckling av råvaruindustrin. Kontrollen över stålmarknaden genomförs genom *China Iron and Steel Association* (CISA), som står under överinseende av byrån för partiuppbyggande, som inte är något annat än partikommittén för statsrådets SASAC.

(92) När det gäller energi och textil hänvisade sökanden till en nyligen genomförd antidumpningsundersökning av kommissionen och Förenta staterna avseende kinesiska produkter, som illustrerar förekomsten av prisreglering när det gäller el, där provinsens NDRC fastställer elpriset. Textilindustrin finns med i den 14:e femårsplanen. Följaktligen offentliggjorde industri- och informationsteknikministeriet ett tillkännagivande om lansering av 2022 års verksamhet för textilier och kläder, ”Optimering av försörjning och främjande av uppgradering”. Enligt detta tillkännagivande ansvarar *China National Textile and Apparel Council* för att planera och genomföra uppgifter och står under ”vägledning, tillsyn och ledning avseende verksamheten av statsrådets kommission för övervakning och förvaltning av statsägda tillgångar”.

(93) Däck ingår i gummiindustrin i de vägledande yttrandena om främjande av en högkvalitativ utveckling av den petrokemiska och kemiska industrin under den 14:e femårsplanen, som kräver att ”andelen gröna produkter i industrier såsom däck ökar” och att en digital omställning främjas för däckprodukter. Däckindustrin vägleds ytterligare genom CRIA:s riktlinjer. Ett andra utvecklingsområde i den 14:e femårsplanen som gynnar däckproducenter är stödet till forskning och utveckling, särskilt genom det nationella forskningscentret för avancerad däckutrustning och viktiga material. Dessutom betonade sökanden att ministeriet för industri och informationsteknik (MIIT) också valde ut Sailun Group i sin första ”pilotdemonstration av nationell intelligent tillverkning” och ”pilotdemonstration av nationellt industriellt internet” i industrin, och sin första ”plattform för karakteristiskt industriellt internet för viktiga industrier”.

(94) Utöver flera provinsiella strategier förlitade sig sökanden på ett antal andra åtgärder, bland annat följande:

— Miljöincitament i enlighet med den 13:e och 14:e femårsplanen, som kräver att den ekonomiska utvecklingen är miljövänlig.

— Däckindustrin gynnas av annan miljöpolitik, däribland finansministeriets finanspolitiska stöd till arbetet med koldioxidtoppar och koldioxidneutralitet, som syftar till att genomföra statlig finanspolitik.

— MIIT utsåg företag som lokala institutioner uppmanas att rikta in sig på för att genomföra industripolitiken och få till en grön omställning. 29 däckföretag utsågs.

— Kinas certifiering för gröna produkter, som skulle bidra till att få ytterligare finansiellt stöd från regeringen och beviljades flera däckproducenter.

(95) När det gäller industrierna i senare led nämndes följande i ansökan:

— Den 14:e femårsplanen, som syftar till att främja förbrukningen av konsumtionsvaror, inbegripet bilar, och riktar sig till transportindustrin.

— Planen för statsrådets allmänna kontor som är inriktad på ”industrin för fordon som drivs med ny energi”, som främjar ”fordon som drivs med ny energi”, inbegripet lastbilar som drivs med ny energi.

— Den tidigare planen för grön utveckling, som byggde på den trettonde femårsplanen, var redan inriktad på utvecklingen av den gröna bilindustrin.

— Den 14:e femårsplanens moderna logistikutvecklingsplan, som främjar utvecklingen av lastbilsindustrin och särskilt utvecklingen av obemannade lastbilar.

(96) När det gäller de ekonomiska åtgärderna noterade sökanden särskilt följande:

— Under 2022 arbetade Kinas allmänna tullförvaltning tillsammans med CRIA för att minska bördan för exporterande företag inom däckindustrin.

— I Shandong-provinsen gav staten också subventioner till tolv däckföretag för att genomföra tekniska omvandlingsprojekt. Den största investeringen tilldelades Shandong Linglong Tire Co. Ltd, även om andra företag, däribland Triangle Tire Co. Ltd, också noteras vara mottagare av sådant stöd.

— Shandong Yongfeng Tyres Co., Ltd avslöjade på sin webbplats 2018 att däckproducenterna var föremål för ett stort antal statliga subventioner och gynnsamma strategier. De lokala myndigheterna svarade på Xi Jinpings uppmaning att minska de privata företagens kostnader genom att genomföra en mindre betungande politik för elförbrukning, finansiering, avgifter och institutionella transaktioner.

(97) I ansökan anges dessutom att de kinesiska myndigheterna, utöver åtgärder i form av omfattande finansiellt stöd, genom sina lokala enheter ingrep i företagens ledning genom att driva på för sammanslagningar och omorganiseringar.

(98) Slutligen hänvisade sökanden till en global expansionspolitik som gynnar däckindustrin, inbegripet skapandet av avsättningsmöjligheter genom initiativet *Ett bälte, en väg*, indirekt stöd till sjöfartsexport och det faktum att initiativet *Ett bälte, en väg* diskriminerar brett och i grund och botten är ett förtäckt sätt att finansiera kinesiska företag utomlands på bekostnad av de deltagande länderna.

(99) För det fjärde är däckindustrin, precis som alla andra sektorer i den kinesiska ekonomin, föremål för snedvridningar till följd av diskriminerande tillämpning eller bristande efterlevnad av kinesiska konkurs-, företags- och egendomsregler.

— Sökanden hänvisade till en systematiskt bristande efterlevnad av konkursreglerna, vilket leder till att ett stort antal ”zombieföretag” överlever. Uppskattningsvis 6 % av gummiindustrin består av zombieföretag och 14 % av petroleumbearbetningsindustrin. Att hålla företag vid liv på konstgjord väg innebär att underförstådda statliga garantier beviljas dessa företag, vilket i sin tur snedvrider kreditkostnaderna och tillgången till finansiering.

— Flera däckproducenter har beviljats skatteavdrag som hjälpt dem att undkomma insolvens.

— Inom stålsektorn tillämpades en kombination av de många industripolitiska åtgärderna över tid.

— Sökanden hänvisade också till tidigare undersökningar från kommissionen där det konstaterades att företag inte behöver gå igenom ett anbudsförfarande för att erhålla mark. Markanvändningsrättigheter omfördelas vanligtvis till företagen kostnadsfritt eller fördelas av lokala myndigheter till framförhandlade priser. Däckproducenterna gynnas av denna diskriminerande fördelning av mark.

(100) För det femte snedvrids också lönekostnaderna i däckindustrin.

(101) Enligt sökanden finns det bevis för att höga befattningar inom fackföreningen innehas av höga partifunktionärer i statsägda företag, eller av chefer i icke-statliga företag, vilket leder till att fackföreningens förmåga att på ett effektivt sätt företräda arbetstagare endast är teoretisk. Sökanden nämner också att Kina fortfarande inte har ratificerat flera av de viktigaste internationella arbetskonventionerna och hänvisar till förekomsten av institutionella begränsningar som förhindrar fri lönesättning. Sökanden anser dessutom att den kinesiska arbetskraften påverkas av systemet för registrering av hushåll och uppgav att användningen av tvångsarbete i Xinyangregionen bidrar till att snedvridna löner förekommer, eftersom det sannolikt gynnar däckproducenter med anläggningar i regionen, såsom det statsägda företaget Double Coin (Xinjiang) Kunlun Engineering Tire Co., Ltd, direkt och genom aktörer i tidigare led.

(102) För det sjätte har däckproducenter tillgång till finansiering från institutioner som genomför politiska mål eller på annat sätt inte agerar oberoende i förhållande till staten.

— Sökanden understryker att förekomsten av förmånliga lån på grundval av nationell politik tydligt framgår av årsrapporten från företag som Shanghai Huayi Group. I rapportens räkenskapsavsnitt fastställdes olika redovisningsmetoder beroende på situationen ”för förmånliga lånesubventioner baserade på politik”. Dessutom gynnades företaget definitivt av sådan politik, eftersom dess tre största långfristiga lån beviljades av Export-Import Bank of China. Man kan också notera att kategorin ”fasta tillgångslån i Xinjiangs finansiella subventioner” förekommer bland statsbidragen.

— Dessutom visar årsrapporten för Prinx Chengshan Holdings liknande resultat, särskilt ett låneavtal med Bank of China (Hongkong) Limited, Bank of China (Thailand) Corporation Limited och Hongkong and Shanghai Banking Corporation Limited (HSBC), varav de två första är offentliga banker, och den tredje är den första utländska långivaren som har en egen partikommitté i sitt dotterbolag för investment-banktjänster.

— Sökanden påpekade också att det finns en partisk värdering av kinesiska kreditvärderingsinstitut avseende företag som är verksamma inom däckindustrin.

(103) Sökanden hävdade att de ovannämnda snedvridningarna är systembetingade, och menade att de kinesiska myndigheterna ingriper på alla nivåer i leveranskedjan för däck och skapar en situation där insatsvaror, dessa insatsvarors insatsvaror osv. på ett eller annat sätt påverkas av statliga snedvridningar.

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

(105) Kommissionen undersökte huruvida det var lämpligt eller inte att använda de inhemska priserna och kostnaderna i Kina på grund av förekomsten av betydande snedvridningar i den mening som avses i artikel 2.6a b i grundförordningen. Kommissionen gjorde detta på grundval av tillgänglig bevisning i ärendet. Bevisningen i ärendet omfattade bevisningen i rapporten samt i den uppdaterade versionen (*den uppdaterade rapporten*) ([22]) som bygger på offentligt tillgängliga källor.

(106) Analysen omfattade en undersökning av det betydliga statliga inflytandet i den kinesiska ekonomin i allmänhet, men även den specifika marknadssituationen i den relevanta sektorn, inbegripet för den berörda produkten. Kommissionen kompletterade vidare dessa bevisuppgifter med sin egen undersökning av de olika kriterier som är relevanta för att bekräfta förekomsten av betydande snedvridningar i Kina.

3.3.2. *Betydande snedvridningar som påverkar de inhemska priserna och kostnaderna i Kina*

(107) Det kinesiska ekonomiska systemet bygger på begreppet socialistisk marknadsekonomi. Detta begrepp finns inskrivet i den kinesiska konstitutionen och avgör Kinas ekonomiska styrning. Den centrala principen är ”socialistiskt offentligt ägande av produktionsmedlen som ägs av hela folket och kollektivt av arbetarna” ([23]).

(108) Den statsägda ekonomin är den ”ledande kraften i den nationella ekonomin” och staten har i uppdrag att ”säkerställa dess konsolidering och tillväxt” ([24]). Detta innebär att den kinesiska ekonomins övergripande struktur inte bara möjliggör betydande statligt inflytande i ekonomin, utan att staten i själva verket uttryckligen har i uppdrag att utöva ett sådant inflytande. Det faktum att det offentliga ägandet har företräde framför privat ägande genomsyrar hela rättssystemet och betonas som en allmän princip i alla centrala lagar.

(109) Den kinesiska egendomslagen är ett utmärkt exempel på detta: den hänvisar till det primära stadiet i socialismen och anförtror staten uppgiften att upprätthålla det grundläggande ekonomiska system enligt vilket det offentliga ägandet spelar en dominerande roll. Andra ägandeformer tolereras eftersom lagen tillåter dem att utvecklas vid sidan av statligt ägande ([25]).

(110) Enligt kinesisk rätt utvecklas dessutom den socialistiska marknadsekonomin under ledning av det kinesiska kommunistpartiet. Den kinesiska statens och kommunistpartiets strukturer är sammanflätade på alla nivåer (rättsligt, institutionellt, personligt) och bildar en överbyggnad där partiets och statens roller är oskiljbara.

(111) Efter en ändring av den kinesiska författningen i mars 2018 blev kommunistpartiets ledande roll ännu mer framträdande genom att den på nytt bekräftades i artikel 1 i konstitutionen.

(112) Efter den befintliga första meningen i bestämmelsen, ”det socialistiska systemet är Folkrepubliken Kinas grundläggande system” infogades en ny andra mening som lyder ”det främsta kännetecknet för den kinesiska formen av socialism är det kinesiska kommunistpartiets ledarskap” ([26]). Detta åskådliggör det kinesiska kommunistpartiets absoluta och allt större kontroll över Kinas ekonomiska system.

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

(114) Den kinesiska staten för en interventionistisk ekonomisk politik och strävar efter mål som sammanfaller med den politiska dagordning som fastställs av kommunistpartiet i stället för att avspegla de ekonomiska förhållandena på en fri marknad ([27]). De kinesiska myndigheterna tillämpar interventionistiska verktyg av många olika slag, bland annat systemet för industriell planering, finanssystemet samt lagstiftning.

([22]) Arbetsdokument från kommissionens avdelningar, *Significant Distortions in the Economy of the People's Republic of China for the Purposes of Trade Defence Investigations*, 10.4.2024, SWD(2024) 91 final.
([23]) Den uppdaterade rapporten – kapitel 2, s. 7.
([24]) Den uppdaterade rapporten – kapitel 2, s. 7–8.
([25]) Den uppdaterade rapporten – kapitel 2, s. 10, 18.
([26]) Finns på http://www.npc.gov.cn/zgrdw/englishnpc/Constitution/node_2825.htm (senast hämtad den 8 april 2024).
([27]) Den uppdaterade rapporten – kapitel 2, s. 29–30.

(115) För det första styrs den kinesiska ekonomins inriktning, när det gäller den övergripande administrativa kontrollen, av ett komplext system av industriell planering som påverkar alla ekonomiska verksamheter i landet. Sammantaget omfattar dessa planer en omfattande och komplex uppsättning sektorer och övergripande politiska åtgärder, och de tillämpas på alla myndighetsnivåer.

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

(117) Inom ramen för dessa planer väljs enskilda industrisektorer och/eller projekt ut som (positiva eller negativa) prioriteringar i linje med statens prioriteringar och särskilda utvecklingsmål fastställs för dem (industriell uppgradering, internationell expansion osv.).

(118) De ekonomiska aktörerna, såväl privata som statsägda, måste effektivt anpassa sin affärsverksamhet efter villkoren i planeringssystemet. Detta beror inte bara på att planerna är bindande, utan också på att de berörda kinesiska myndigheterna på alla nivåer följer systemet med planer och utövar sina befogenheter därefter, vilket innebär att de förmår de ekonomiska aktörerna att uppfylla de prioriteringar som stakas ut i planerna ([28]).

(119) För det andra domineras Kinas finansiella system av statsägda affärsbanker och politiska banker när det gäller fördelningen av ekonomiska resurser. När dessa banker fastställer och genomför sin utlåningspolicy måste de anpassa sig till regeringens industripolitiska mål i stället för att först och främst bedöma de ekonomiska fördelarna med ett visst projekt ([29]).

(120) Detsamma gäller de andra komponenterna i Kinas finansiella system, till exempel aktiemarknader, obligationsmarknader, marknaden för riskkapital osv. Dessa delar av finanssektorn inrättas också institutionellt och operativt på ett sätt som inte är inriktat på att maximera finansmarknadernas effektivitet utan på att säkerställa kontroll och tillåta ingripanden från statens och det kinesiska kommunistpartiets sida ([30]).

(121) För det tredje ingriper staten i ekonomin på olika sätt genom regelverket. Reglerna för offentlig upphandling används till exempel ofta för att uppnå andra politiska mål än ekonomisk effektivitet, vilket undergräver de marknadsbaserade principerna på detta område. I tillämplig lagstiftning föreskrivs uttryckligen att offentlig upphandling ska genomföras för att underlätta uppnåendet av de mål som utformas utifrån statens politik. Målens karaktär fastställs dock inte, vilket ger de beslutande organen en bred marginal för egna bedömningar ([31]).

(122) På investeringsområdet har de kinesiska myndigheterna likaså en betydande kontroll och ett stort inflytande över både vad de statliga och privata investeringarna ska inriktas på och hur omfattande de ska vara. Investeringskontroll och olika incitament, begränsningar och förbud i samband med investeringar är viktiga verktyg för myndigheterna för att stödja industripolitiska mål, exempelvis att upprätthålla statlig kontroll av viktiga sektorer eller stödja den inhemska industrin ([32]).

(123) Sammanfattningsvis grundas Kinas ekonomiska modell på vissa grundläggande axiom som möjliggör och uppmuntrar statliga ingripanden av många olika slag. Sådana betydande statliga ingripanden strider mot de fria marknadskrafterna, vilket snedvrider en effektiv resursfördelning enligt marknadsprinciperna ([33]).

([28]) Den uppdaterade rapporten – kapitel 4, s. 57, 92.
([29]) Den uppdaterade rapporten – kapitel 6, s. 149–150.
([30]) Den uppdaterade rapporten – kapitel 6, s. 153–171.
([31]) Den uppdaterade rapporten – kapitel 7, s. 204–205.
([32]) Den uppdaterade rapporten – kapitel 8, s. 207–208 och 242–243.
([33]) Den uppdaterade rapporten – kapitel 2, s. 19–24, kapitel 4, s. 69 och s. 99–100 samt kapitel 5, s. 130–131.

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

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

(125) Sektorn för den berörda produkten betjänas huvudsakligen av statsägda företag, bl.a. China National Tyre & Rubber Co. Ltd (CNRC), som ägs av SINOCHEM (statsägt företag som styrs av SASAC) ([34]), Aeolus Tyres, som ägs till 57,5 % av det statsägda företaget CNRC ([35]), och Shuangqian (Double Coin) Tire Group Co., Ltd, som är statsägt till 58,57 % ([36]).

(126) Dessutom har andra företag ett betydande statligt ägande, bland annat Qingdao Doublestar, som är statsägt till 42,4 % ([37]), och Guizhou Tyre Co., Ltd, som är statsägt till 26,47 % ([38]).

(127) Det kinesiska kommunistpartiets ingripanden i det operativa beslutsfattandet har dock blivit normen inte bara i statsägda företag utan även i privata företag ([39]) och kommunistpartiet hävdar ledarskap över praktiskt taget alla aspekter av landets ekonomi. Statens inflytande genom kommunistpartiets strukturer inom företagen leder i själva verket till att ekonomiska aktörer står under regeringens kontroll och politiska tillsyn med tanke på hur långt stats- och partistrukturerna har vuxit ihop i Kina.

(128) Sektorn för den berörda produkten omfattas dessutom av flera statliga strategier, såsom det vägledande yttrandet från MIIT om främjande av en högkvalitativ utveckling av den kemiska och petrokemiska industrin inom ramen för den 14:e femårsplanen, som i avsnitt II.3 innehåller bestämmelser om genomförande av ”åtgärder för att förbättra kvaliteten på tillgången på kemiska produkter. Fokusera på strategiska framväxande industrier […] och påskynda utvecklingen av […] högpresterande gummi- och plastmaterial […]. Öka andelen gröna produkter inom industrier såsom […] däck […]. Uppmuntra företag att förbättra produktkvaliteten och att skapa och främja varumärken”. Dessutom föreskrivs i avsnitt V i detta vägledande yttrande att ”en internetbaserad övervakning av industrikedjan ska tillämpas på bulkprodukter såsom gödselmedel och däck” ([40]).

(129) Däckindustrin omfattas också av strategier på provinsnivå, såsom Shandong-provinsens 14:e femårsplan för utvecklingen av den kemiska industrin, som föreskriver följande särskilt för ”däckindustrin: Strikt genomföra industripolitik och industristandarder, integrera och dra tillbaka företag med en årlig produktionskapacitet på mindre än 1,2 miljoner radialdäck av helstål (med undantag för maskindäck, flygdäck och slanglösa däck med bredsektion) och mindre än 5 miljoner radialdäck av halvstål (med undantag för punkteringssäkra däck, högkvalitativa tävlingsdäck och ultralågsektionsdäck). [...] Precis som på avancerade och segmenterade marknader, utveckla avancerade produkter, såsom produkter med ultralåg sektion, utjämning, lågt rullmotstånd, lågt buller och punkteringsfrihet, utöka FoU och produktion av högpresterande radialdäck såsom smarta däck, säkerhetsdäck, däck med lågt rullmotstånd och superslitagetåliga däck, för att öka produkternas mervärde och marknadsandelar. Stärka däckindustriklustren på Shandonghalvön och i norra Shandong, stärka förbindelserna med industrins stödinrättningar, utveckla gummitillsatsindustriklustret i västra Shandong och utvidga industriklustret för gummibearbetningsutrustning i östra Shandong. I omfattande utsträckning förbättra digitalisering, nätverksutveckling och smart utveckling av däckindustrin, främja uppförandet av smarta fabriker i däckindustrin i hela provinsen och skapa en internetmolnplattform för däcktillverkningsindustrin. Aktivt främja produktionsprocesser för gröna däck såsom kemisk gummiraffinering och teknik för förvulkanisering av strålning, uppmuntra sekundär användning av däck, främja grön pyrolys och kimröksregenereringsteknik för avfallsdäck, och främja industrins gröna cirkulära utveckling. [...] År 2025 kommer däckindustrins produktionsvärde att uppgå till 200 miljarder renminbi yuan. Det kommer att finnas åtta däckföretag med försäljningsintäkter som överstiger 10 miljarder renminbi yuan, varav fler än två kommer att överstiga 20 miljarder renminbi yuan och ett till två företag kommer att vara bland de tio största företagen i den globala däckindustrin” ([41]).

([34]) https://www.sinochem.com/en/17197.html (senast hämtad den 10 juli 2024).
([35]) https://q.stock.sohu.com/newpdf/202457883741.pdf (senast hämtad den 10 juli 2024).
([36]) http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2024/2024-4/2024-04-30/10153300.PDF (senast hämtad den 10 juli 2024).
([37]) https://q.stock.sohu.com/newpdf/202457251875.pdf (senast hämtad den 10 juli 2024).
([38]) https://pdf.dfcfw.com/pdf/H2_AN202404151630237833_1.pdf?1713215477000.pdf (senast hämtad den 10 juli 2024).
([39]) Artikel 33 i det kinesiska kommunistpartiets stadgar, artikel 19 i den kinesiska bolagslagen. Se den uppdaterade rapporten – kapitel 3, s. 47–50.
([40]) https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-04/08/content_5683972.htm (senast hämtad den 10 juli 2024).
([41]) https://huanbao.bjx.com.cn/news/20211201/1191133.shtml (senast hämtad den 10 juli 2024).

(130) Statlig kontroll och politisk övervakning kan också observeras på de berörda branschorganisationernas nivå ([42]).

(131) Till exempel anger CRIA, där CNRC, Aeolus Tyres, Qingdao Doublestar, Shuangqian (double coin) Tire Group Co., Ltd och Guizhou Tyre Co., Ltd är medlemmar ([43]) i artikel 3 i sina stadgar att man ”upprätthåller det kinesiska kommunistpartiets övergripande ledarskap. I enlighet med bestämmelserna i Kinas kommunistiska partis författning inrättar intresseorganisationen en organisation för Kinas kommunistiska parti, bedriver partiets verksamhet och tillhandahåller de nödvändiga villkoren för partiorganisationens verksamhet. Den myndighet som ansvarar för registrering och förvaltning av intresseorganisationen är Kinas inrikesministerium, och den myndighet som ansvarar för partiuppbyggande är partikommittén för statsrådets kommission för tillsyn och förvaltning av statsägda tillgångar. Intresseorganisationen accepterar affärsvägledning, tillsyn och förvaltning av den myndighet som ansvarar för registrering och förvaltning, och av den myndighet som ansvarar för partiuppbyggande samt av den relevanta administrativa avdelning som ansvarar för industrins förvaltning” ([44]). I artikel 36 anges vidare att de personer som ansvarar för intresseorganisationen måste uppfylla villkor, t.ex. ”respektera det kinesiska kommunistpartiets ledarskap, stödja den kinesiska formen av socialism, beslutsamt genomföra partiets linje, principer och politik samt ha goda politiska kvaliteter” ([45]).

(132) Dessutom har CRIA 15 avdelningar och yrkeskommittéer, varav däckavdelningen är den största. Det finns fler än 270 medlemsenheter, främst däcktillverkare, och resten är forskningsinstitut, tillverkare av gummimaskiner, produktions- och distributionsföretag för råvaror och hjälpmaterial som är kopplade till däckproduktion. CRIA:s däckavdelning följer bestämmelserna i CRIA:s stadgar, ser det som sitt syfte att tjäna medlemmarna, spelar rollen som en bro mellan regeringen och företagen och utför olika uppgifter under ledning av intresseorganisationen som helhet ([46]).

(133) Medlemsföretagens däckproduktion står för omkring 80 % av den kinesiska inhemska däckproduktionen. Intresseorganisationen har 62 styrande enheter, ordförandeenheten är Zhongce Rubber Group Co., Ltd, och vice ordförande-enheterna är Sailun Group Co., Ltd, Linglong Tire Co., Ltd, SHUANGQIAN Tire Group Co., Ltd, Triangle Tire Co., Ltd, Michelin (China) Investment Co., Ltd och andra välkända inhemska och utländska däckföretag ([47]).

(134) Intresseorganisationen själv understryker dess politiks inverkan på marknaden, och särskilt att ”priserna på de viktigaste råvarorna [2023] minskade under årets första hälft och fortsatte att stiga under det tredje kvartalet, vilket ledde till en våg av prisökningar inom däckindustrin. Trots detta uppvisade vinsterna för kimrök, gummitillsatser och stålkord under de första tio månaderna fortfarande en betydande minskning per år, varav kimrök minskade med 14,99 %, tillsatser med 7,45 % och material till däckstommar med 2,90 %”. Intresseorganisationen belyser också politikens inverkan på däckindustrins exportresultat och nämner att ”exporten till utländska marknader är särskilt gynnsam, vilket kompenserar klyftan i den inhemska förbrukningen och blir en viktig drivkraft för att stödja den ökade försäljningen. Enligt statistik från *China Rubber Association* uppgick industrins export till 37,5 % (i värde) från januari till oktober. Under denna tidsperiod uppvisade däckexporten en hög tillväxttakt och exporttakten (värde) låg kvar på över 50 % under flera på varandra följande månader. (…). Statistiska uppgifter från Kinas allmänna tullförvaltning visar att landets export av nya pneumatiska gummidäck från januari till november uppgick till omkring 564 miljoner, en ökning med 11,4 %. Exportvolymen uppgick till omkring 7,86 miljoner ton, en ökning med 16,8 %. Exportens handelsvärde var 137,51 miljarder renminbi yuan, en ökning med 20,3 %” ([48]).

([42]) Den uppdaterade rapporten – kapitel 2, s. 24–27.
([43]) https://www.cria.org.cn/c/member (senast hämtad den 10 juli 2024).
([44]) https://ccb.cria.org.cn/;https://tyre.cria.org.cn/c/id/1772857864279343106; https://www.cria.org.cn/c/id/1760859134713970690 (senast hämtad den 25 september 2024).
([45]) *Se ovan*.
([46]) https://tyre.cria.org.cn/c/id/1772857864279343106 (senast hämtad den 25 september 2024).
([47]) *Se ovan*.
([48]) https://www.ty-tyre.com/news/industry/2024/0124/739.html (senast hämtad den 25 september 2024).

(135) Däckföretagen nämner också uttryckligen kommunistpartiets inflytande över deras beteende. Till exempel anger Qingdao Doublestar i sin årsrapport för 2023 följande: ”Under 2023 fortsatte företaget att ha partiuppbyggande som vägledning och högkvalitativ utveckling som mål, genomförde aktivt strategin ’fyra nya moderniseringar’ för ekologi, högteknologi, lokalisering och digitalisering, fokuserade på de två huvudlinjerna för affärsförbättring och innovationsgenombrott” och underströk ”nya landvinningar inom partiuppbyggande ledarskap: Håll fast vid partiuppbyggande ledarskap, fokusera på huvudansvaret och huvudverksamheten, utveckla och fördjupa utbildningen på temat Xi Jinpings tanke om den kinesiska formen av socialism för en ny era, stärk det politiska bygget, konsolidera partiuppbyggandet på gräsrotsnivå och ge fullt spelrum åt rollen som spelas av avdelningskommittéer i arbetsgrupper och rollen som spelas av partimedlemmar på frontlinjen” ([49]). På samma sätt nämner Shuangqian (double coin) Tire Group Co., Ltd att ”under det starka ledarskapet i företagets partikommitté och styrelse har alla kadrar och anställda stärkt sitt förtroende, ställts inför utmaningar, övervunnit effekterna av konjunkturnedgången inom industrin och gjort stadiga framsteg i företagets produktion och verksamhet, vilket kontinuerligt förbättrar företagets kärnkonkurrenskraft och påskyndar uppbyggnaden av ett företag i världsklass” ([50]). Slutligen anser Guizhou Tyre Co., Ltd att ”som ett statsägt holdingbolag håller företaget alltid fast vid ’partiets orubbliga ledarskap för statsägda företag’. I bolagsordningen bekräftas partiorganisationens rättsliga status i fråga om företagsstyrning och partiets ledarskap integreras i alla aspekter av företagsstyrning” ([51]).

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

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

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

(138) Enligt Kinas bolagsrätt ska en kommunistpartipolitisk organisation upprättas i varje företag (med minst tre medlemmar från kommunistpartiet enligt partiets stadgar ([52])), och företagen ska skapa de nödvändiga förutsättningarna för partiorganisationens aktiviteter.

(139) Tidigare förefaller detta krav inte alltid ha följts eller tillämpats strikt. Men åtminstone sedan 2016 har kommunistpartiet stärkt sina krav på att kontrollera affärsbeslut i företag som en politisk princip ([53]), bland annat genom att utöva påtryckningar på privata företag att sätta ”patriotism” främst och följa partidisciplinen ([54]).

(140) Redan 2017 rapporterades att det fanns particeller i 70 % av cirka 1,86 miljoner privatägda företag, och trycket ökade på att organisationer från kommunistpartiet ska ha sista ordet när det gäller affärsbeslut inom respektive företag ([55]). Liknande uppskattningar rapporterades 2022 ([56]). Dessa regler gäller generellt i den kinesiska ekonomin och i alla sektorer, inbegripet för producenter av den produkt som översynen gäller och leverantörer av insatsvaror till denna.

([49]) https://q.stock.sohu.com/newpdf/202457251875.pdf, sidan 14 (senast hämtad den 25 september 2024).
([50]) http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2024/2024-4/2024-04-30/10153300.PDF, sidan 9 (senast hämtad den 25 september 2024).
([51]) https://pdf.dfcfw.com/pdf/H2_AN202404151630237833_1.pdf?1713215477000.pdf, sidan 41 (senast hämtad den 25 september 2024).
([52]) Den uppdaterade rapporten – kapitel 3, s. 40.
([53]) Se till exempel Blanchette, J. – *Xi's Gamble: The Race to Consolidate Power and Stave off Disaster*, Foreign Affairs, vol. 100, nr 4, juli/augusti 2021, s. 10–19.
([54]) Den uppdaterade rapporten – kapitel 3, s. 41.
([55]) Finns på https://www.reuters.com/article/us-china-congress-companies-idUSKCN1B40JU (senast hämtad den 26 september 2024).
([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 (senast hämtad den 26 september 2024).

(141) Den 15 september 2020 offentliggjordes dessutom ett dokument med riktlinjer från kommunistpartiets centralkommitté om en upptrappning av arbetet enligt Förenade fronten i den privata sektorn för den nya eran (*riktlinjerna*) ([57]) för att ytterligare utvidga partikommittéernas roll i de privata företagen.

(142) I avsnitt II.4 i riktlinjerna anges följande: ”Vi måste utöka partiets övergripande kapacitet att leda arbetet enligt Förenade fronten inom den privata sektorn och intensifiera arbetet inom detta område på ett effektivt sätt.” I avsnitt III.6 anges följande: ”Vi måste trappa upp partiuppbyggandet ytterligare i de privata företagen, göra det möjligt för particellerna att verka effektivt som ett försvarsverk och göra det möjligt för partimedlemmarna att utöva sina roller som förtrupper och pionjärer.” Riktlinjerna syftar därmed till att betona och utöka kommunistpartiets roll i företag och andra enheter i den privata sektorn ([58]).

(143) Undersökningen har bekräftat att överlappningar mellan ledande befattningar och medlemskap i kommunistpartiet/partifunktioner även finns inom däcksektorn. För att ge ett exempel är flera chefer och/eller styrelseledamöter i China National Tyre & Rubber Co. Ltd, Qingdao Doublestar, Shuangqian (double coin) Tire Group Co., Ltd och Guizhou Tyre Co., Ltd medlemmar i kommunistpartiet och innehar befattningar vid partikommitténs sekretariat ([59]). Detta gäller även styrelseordföranden, generaldirektören och styrelseledamöterna hos Aeolus, och det noteras att en styrelseledamot också fungerar som finansdirektör hos China National Chemical Rubber Co., Ltd ([60]).

(144) Statens närvaro och ingripande i finansmarknaderna och i tillhandahållandet av råvaror och insatsvaror har dessutom en ytterligare snedvridande effekt på marknaden ([61]). Den statliga närvaron i företag inom däcksektorn och andra sektorer (såsom finanssektorn och sektorn för insatsvaror) gör det således möjligt för de kinesiska myndigheterna att påverka priser och kostnader.

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

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

(146) Generellt sett leder planeringssystemet i Kina till att resurser riktas mot sektorer som regeringen har betecknat som strategiska eller på annat sätt politiskt viktiga i stället för att fördelas enligt marknadskrafterna ([62]).

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

(148) Syftet med den 14:e femårsplanen för utveckling av råvaruindustrin ([63]) är att uppnå ett genombrott inom viktiga råvarukategorier ”med fokus på viktiga tillämpningsområden såsom [...] bioniskt syntetgummi” ([64]). Ytterligare bestämmelser som är specifika för däckindustrin ingår också i MIIT:s vägledande yttrande om främjande av en högkvalitativ utveckling av den kemiska och petrokemiska industrin inom ramen för den 14:e femårsplanen och Shandong-provinsens 14:e femårsplan om utvecklingen av den kemiska industrin (se skälen 128 och 129 ovan).

([57]) Se till exempel riktlinjerna från kommunistpartiets centralkommitté om en upptrappning av arbetet enligt Förenade fronten i den privata sektorn för den nya eran i www.gov.cn/zhengce/2020-09/15/content_5543685.htm (senast hämtad den 10 juli 2024).
([58]) *Chinese Communist Party asserts greater control over private enterprise*, Financial Times (2020), på https://on.ft.com/3mYxP4j (senast hämtad den 10 juli 2024).
([59]) https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2021-12/29/5665166/files/90c1c79a00b44c67b59c29392476c862.pdf (senast hämtad den 10 juli 2024).
([60]) https://www.cria.org.cn/c/member (senast hämtad den 10 juli 2024).
([61]) Den uppdaterade rapporten – kapitel 14, avsnitt 14.1–14.3.
([62]) Den uppdaterade rapporten – kapitel 4, s. 56–57 och 99–100.
([63]) https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2021-12/29/5665166/files/90c1c79a00b44c67b59c29392476c862.pdf (senast hämtad den 26 september 2024).
([64]) https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2021-12/29/5665166/files/90c1c79a00b44c67b59c29392476c862.pdf (senast hämtad den 10 juli 2024).

(149) På provinsnivå ska de statliga myndigheterna enligt Anhui-provinsens 14:e femårsplan för utveckling av ny materialindustri ([65]) utforma sektorns industriella struktur på följande sätt: ”Fokusera på fordons-, elektronik-, höghastighetsjärnvägs-, rymd- och kärnkraftssektorerna, och lita på industribaserna i Anqing, Huainan och på andra platser, öka intensiteten i forskning och utveckling och innovation, och kraftfullt utveckla gummimaterialsprodukter med särskilda egenskaper och processer såsom beständighet mot höga och låga temperaturer, åldringsbeständighet, ablationsbeständighet, beständighet mot kemiska medel, väderhärdighet, ozonbeständighet, ljusbågshärdighet osv.” I förteckningen över nyckelprodukter nämns också ”hydrerat nitrilgummi, bromerat nitrilgummi, lösningspolymeriserat styren-butadiengummi, isoprengummi och dess monomerer, akrylatgummi, speciellt fluorinnehållande gummi, fluorosilikongummi, elisolerande silikongummi” och i förteckningen över banbrytande teknik nämns ”teknik för hydrering av nitrilgummi, prepareringsteknik för karboxylnitrilgummi, funktionaliserad SSBR-produktionsteknik, energibesparande teknik för torkningsprocessen för syntetgummi, teknik för emulsionpolymerisationskoncentration, miljövänlig teknik för tillsatsersättning osv.” ([66]).

(150) På samma sätt innehåller Gansu-provinsens 14:e femårsplan för utveckling av råvaruindustrin ([67]) ett avsnitt om ”finkemisk industri” där det anges att ”senast 2025 kommer industrins totala industriella produktionsvärde att sträva efter att nå 50 miljarder yuan” och att målet inom området för syntetiskt gummi är att ”sätta tilliten till basföretag, kraftfullt utveckla miljövänliga gummitillsatser, gummiacceleratorserier CBS/MBS, koldisulfid, olösligt svavel, kimrök av hög kvalitet och andra produkter” och att för avancerade petrokemiska nya material ”sätta tilliten till basföretag för att förbättra Gansu-provinsens nivå och kapacitet inom teknisk specialplast, specialsyntetgummi osv.” och att ”kraftfullt utveckla strategiska nya material”. Avseende petrokemikalier gäller det att ”utveckla teknisk plast, specialsyntetgummi, specialfibrer, biologiskt nedbrytbara högpresterande material och högpresterande kompositmaterial”.

(151) Gansu-provinsens 14:e femårsplan tar också upp PetroChina Lanzhou Petrochemical Company i sin förteckning över viktiga projekt och uppförandet av en ny specialenhet för nitrilgummi som ska producera 35 000 ton/år, som främst omfattar en kemisk beredningsenhet, en polymerisationsenhet, en monomeråtervinningsenhet, ett slamlager, en blandningsenhet och en koagulationstorknings- och förpackningsenhet osv., med en sammanlagd investering på över 84 miljoner renminbi yuan ([68]).

(152) I Jiangxi-provinsens 14:e femårsplan om den petrokemiska industrins högkvalitativa utveckling ([69]) anges att ”vi kommer att [...] utöka tillämpningsområdet för [...] organosilikonprodukter som silikonolja, silikongummi (...) och vit kimrök. Vi kommer att stärka forskningen och utvecklingen och produktionen av nya kemiska material och kraftfullt utveckla avancerade nya material såsom specialgummi (...)”. När det gäller specialgummi föreskrivs också att regeringen ska ”fokusera på utvecklingen av lösningsstyrenbutadiengummi (SSBR), hydrerat nitrilgummi, halogenerat butylgummi, hydrerade styrentermoplastiska elastomerer (HSBC), isoprengummi (IR), termoplastiskt vulkanisat, etenpropengummi (EPR) osv.”.

(153) Slutligen föreskriver Jilin-provinsens 14:e femårsplan för den petrokemiska industrins utveckling ([70]) att regeringen ”fullt ut ska främja utvecklingen av industrin för nya kemiska material såsom teknisk plast, specialsyntetgummi och högpresterande fibrer, utvidga tillämpningsområdet för nya kemiska material på områdena fordon, järnvägstransport, rymdfart osv., och förverkliga den högkvalitativa utvecklingen av det petrokemiska industrisystemet i vår provins” och ”stärka de tio pelarprodukterna, iepolyetylen, ABS, akrylonitril, metylmetakrylat, fenol/aceton, bensen, butyloktanol, etenoxid, etenpropengummi, och bränsleetanol, förfina specialkolfiber, högaktivt polyisobutylen, specialgummi och plastmaterial och andra specialprodukter, (…) och bilda tre stora konkurrenskraftiga sektorer för syntetiska hartser, syntetgummi och grundläggande organiska kemiska råvaror, stärka konkurrenskraften och endogen utveckling av den petrokemiska industrin, samt bidra till att utveckla konkurrenskraftiga produktkluster och specifika produktkedjor”.

([65]) Anhui-provinsens 14:e femårsplan för utveckling av ny materialindustri, offentliggjord den 28 februari 2022, AVSNITT III, tabell 6.
([66]) *Se ovan*.
([67]) https://gxt.gansu.gov.cn/gxt/c106992/202201/1959993/files/bc8a41db8b904e55b5bd7017eb42d119.pdf (senast hämtad den 26 september 2024).
([68]) *Se ovan*.
([69]) https://huanbao.bjx.com.cn/news/20211115/1187880.shtml (senast hämtad den 26 september 2024).
([70]) http://gxt.jl.gov.cn/xxgk/zcwj/sgxtwj/202109/t20210914_8217060.html (senast hämtad den 26 september 2024).

(154) I de största däckföretagens årsrapporter nämns också förekomsten av statliga subventioner eller statligt stöd. I årsrapporten för Aeolus-däck uppges till exempel att företaget fick statliga subventioner på 9,4 miljoner renminbi yuan 2023 och 11 miljoner 2022 ([71]). Qingdao fick statliga subventioner på 105,6 miljoner renminbi yuan 2023 och 625 miljoner 2022 ([72]). Shuangqian (Double Coin) Tire Group Co., Ltd rapporterade 163 miljoner renminbi yuan 2023 och 760,8 miljoner 2022 ([73]). Slutligen visar Guizhou Tyre Co., Ltd:s årsrapport att företaget fick statliga subventioner för affärsverksamhet på 25,2 miljoner renminbi yuan 2023 och 19,8 miljoner 2022 ([74]).

(155) Genom dessa och andra medel styr och kontrollerar de kinesiska myndigheterna praktiskt taget alla aspekter av sektorns utveckling och funktion liksom insatsvaror i tidigare led.

(156) Sammanfattningsvis har de kinesiska myndigheterna vidtagit åtgärder för att få verksamhetsutövare att uppfylla de offentliga politiska målen för sektorn. Sådana åtgärder hindrar marknadskrafterna från att verka fritt.

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

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

(158) Antalet konkurser är fortfarande uppseendeväckande lågt jämfört med storleken på landets ekonomi, inte minst på grund av ett antal brister i insolvensförfarandena som i själva verket avskräcker från att ansöka om konkurs. Staten har dessutom en fortsatt stark och aktiv roll i insolvensförfaranden och har ofta direkt inflytande över resultatet av förfarandena ([75]).

(159) Bristerna i systemet för egendomsrättigheter är dessutom särskilt uppenbara när det gäller markägande och markanvändningsrättigheter i Kina ([76]). All mark ägs av staten (kollektivt ägd mark på landsbygden och statsägd mark i städerna) och det är endast staten som kan tilldela mark. Det finns rättsliga bestämmelser för att fördela markanvändningsrättigheter på ett öppet sätt och till marknadspriser, exempelvis genom att införa anbudsförfaranden. Det är dock vanligt att dessa bestämmelser inte följs och vissa köpare erhåller sin mark utan kostnad eller till lägre priser än marknadspriserna ([77]). Myndigheterna har ofta specifika politiska mål när de tilldelar mark, bland annat genomförandet av ekonomiska planer ([78]).

(160) I likhet med många andra sektorer i den kinesiska ekonomin omfattas producenter av den undersökta produkten av de allmänna reglerna i den kinesiska konkurs-, bolags- och egendomsrätten. Detta innebär att även dessa företag är föremål för de snedvridningar som genomsyrar hela systemet och som uppstår till följd av diskriminerande tillämpning eller bristande efterlevnad av konkurs- och egendomsrätten. På grundval av den tillgängliga bevisningen förefaller dessa överväganden även stämma in helt på däckindustrin. Den aktuella undersökningen visade inte på något som skulle kunna ifrågasätta dessa slutsatser.

(161) Mot bakgrund av ovanstående drog kommissionen slutsatsen att det förekom diskriminerande tillämpning eller bristande efterlevnad av konkurs- och egendomsrätten inom sektorn för den produkt som översynen gäller.

([71]) https://q.stock.sohu.com/newpdf/202457883741.pdf, sidan 146 (senast hämtad den 10 juli 2024).
([72]) https://q.stock.sohu.com/newpdf/202457251875.pdf, sidan 145 (senast hämtad den 10 juli 2024).
([73]) http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2024/2024-4/2024-04-30/10153300.PDF, sidan 190 (senast hämtad den 10 juli 2024).
([74]) https://pdf.dfcfw.com/pdf/H2_AN202404151630237833_1.pdf?1713215477000.pdf, sidan 193 (senast hämtad den 10 juli 2024).
([75]) Den uppdaterade rapporten – kapitel 6, s. 171–179.
([76]) Den uppdaterade rapporten – kapitel 9, s. 260–261.
([77]) Den uppdaterade rapporten – kapitel 9, s. 257–260.
([78]) Den uppdaterade rapporten – kapitel 9, s. 252–254.

3.3.7. *Betydande snedvridningar enligt artikel 2.6a b femte strecksatsen i grundförordningen: snedvridna lönekostnader*

(162) Ett system med marknadsbaserade löner kan inte utvecklas fullt ut i Kina, eftersom arbetstagarna och arbetsgivarna inte har rätt till att organisera sig kollektivt. Kina har inte ratificerat ett antal grundläggande konventioner från Internationella arbetsorganisationen (ILO), bland annat de om föreningsfrihet och om kollektivavtal ([79]).

(163) Enligt den nationella lagstiftningen finns det endast en aktiv fackorganisation. Denna organisation är dock inte oberoende i förhållande till de statliga myndigheterna och dess deltagande i kollektivförhandlingar och skydd av arbetstagarnas rättigheter är fortfarande begränsat ([80]). Den kinesiska arbetskraftens rörlighet begränsas dessutom av systemet för registrering av hushåll som begränsar tillgången till fullständig social trygghet och andra förmåner för lokala invånare i varje administrativt område.

(164) Detta leder ofta till att arbetstagare som inte är registrerade som lokala invånare har en svag ställning på arbetsmarknaden och lägre inkomst än registrerade arbetstagare ([81]). Dessa undersökningsresultat visar att lönekostnaderna i Kina är snedvridna.

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

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

(166) Tillgången till kapital för företagsaktörer i Kina snedvrids på flera olika sätt.

(167) För det första kännetecknas Kinas finansiella system av den starka ställningen för statsägda banker ([82]), som beaktar andra kriterier än ett projekts ekonomiska lönsamhet när de ger tillgång till finansiering. I likhet med icke-finansiella statsägda företag är bankerna inte bara knutna till staten genom ägandeförhållanden utan även via personliga relationer (personer i den högsta ledningen för de stora statsägda finansinstituten utses av det kinesiska kommunistpartiet) ([83]), och bankerna genomför regelbundet offentlig politik som har utformats av de kinesiska myndigheterna.

(168) I och med detta uppfyller bankerna ett uttryckligt rättsligt krav att bedriva sin verksamhet enligt de nationella ekonomiska och sociala utvecklingsbehoven och att följa statens industripolitik ([84]). Det har visserligen bekräftats att det finns flera rättsliga bestämmelser som föreskriver att normal bankpraxis och aktsamhetsregler ska följas, till exempel undersökning av låntagares kreditvärdighet, men nästan all bevisning, bland annat resultat från undersökningar avseende handelspolitiska skyddsåtgärder, tyder på att dessa bestämmelser endast spelar en underordnad roll vid tillämpningen av de olika rättsliga instrumenten.

([79]) Den uppdaterade rapporten – kapitel 13, s. 360–361 och 364–370.
([80]) Den uppdaterade rapporten – kapitel 13, s. 366.
([81]) Den uppdaterade rapporten – kapitel 13, s. 370–373.
([82]) Den uppdaterade rapporten – kapitel 6, s. 137–140.
([83]) Den uppdaterade rapporten – kapitel 6, s. 146–149.
([84]) Den uppdaterade rapporten – kapitel 6, s. 149.

(169) De kinesiska myndigheterna har exempelvis klargjort att beslut rörande privat kommersiell bankverksamhet måste övervakas av kommunistpartiet och ligga i linje med nationell politik. Ett av statens tre övergripande mål när det gäller bankförvaltning är nu att stärka kommunistpartiets ledarskap inom bank- och försäkringssektorn även när det gäller operativa frågor och ledningsfrågor inom företag ([85]). Utvärderingskriterierna för de kommersiella bankernas resultat måste nu även omfatta hur enheterna ”tjänar de nationella utvecklingsmålen och realekonomin”, och i synnerhet hur de ”tjänar strategiska och framväxande industrier” ([86]).

(170) Obligations- eller kreditbetyg snedvrids dessutom ofta av flera olika skäl, bland annat på grund av att riskbedömningarna påverkas av företagens strategiska betydelse för de kinesiska myndigheterna och den styrka eventuella implicita garantier från staten har ([87]). Dessutom tillkommer ytterligare regler för direkt finansiering till sektorer som regeringen har fastställt som gynnade eller viktiga på andra sätt ([88]). Detta leder till att utlåning till statsägda företag, stora privata företag med goda förbindelser och företag inom viktiga industrisektorer prioriteras, vilket i sin tur innebär att tillgången till och kostnaden för kapital inte är lika för alla aktörer på marknaden.

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

(172) För det tredje styrs prissignalerna fortfarande inte av fria marknadskrafter trots en avreglering av den nominella räntan i oktober 2015, utan påverkas av snedvridningar som föranletts av staten. Utlåning till eller under referensräntan utgjorde fortfarande minst en tredjedel av all utlåning i slutet av 2018 ([89]). Officiella medier i Kina rapporterade nyligen att kommunistpartiet uppmanade till ”en sänkning av marknadsräntan för lån” ([90]). Konstgjort låga räntor leder till underprissättning, vilket i sin tur leder till överdriven kapitalanvändning.

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

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

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

([85]) Se det officiella policydokumentet från Kinas bank- och försäkringstillsynskommission (CBIRC) av den 28 augusti 2020: *Treårig åtgärdsplan för att förbättra bolagsstyrningen i bank- och försäkringssektorerna (2020–2022)*: http://www.cbirc.gov.cn/cn/view/pages/ItemDetail.html?docId=925393&itemId=928 (senast hämtad den 8 april 2024). I planen anges att man ”ytterligare ska genomföra andan i generalsekreterare Xi Jinpings huvudanförande om att påskynda reformen av bolagsstyrningen i finanssektorn”. Dessutom syftar avsnitt II i planen till att främja en organisk integrering av partiets ledarskap i bolagsstyrningen, enligt följande: ”Vi ska göra integreringen av partiets ledarskap i bolagsstyrningen mer systematisk, standardiserad och förfarandebaserad […] Större operativa frågor och ledningsfrågor måste ha diskuterats av partikommittén innan beslut fattas av styrelsen eller den högsta ledningen.”

([86]) Se Kinas tillsynsmyndighet för banker och försäkringsbolags *tillkännagivande om affärsbankers resultatutvärderingsmetod*, utfärdat den 15 december 2020: http://jrs.mof.gov.cn/gongzuotongzhi/202101/t20210104_3638904.htm (senast hämtad den 10 juli 2024).

([87]) Den uppdaterade rapporten – kapitel 6, s. 157–158.

([88]) Den uppdaterade rapporten – kapitel 6, s. 150–152, 156–160 och 165–171.

([89]) OECD (2019), *OECD Economic Surveys: China 2019*, OECD Publishing, Paris. s. 29, som finns på https://doi.org/10.1787/eco_surveys-chn-2019-en (senast hämtad den 10 juli 2024).

([90]) http://www.gov.cn/xinwen/2020-04/20/content_5504241.htm (senast hämtad den 10 juli 2024).

(176) Årsrapporten och offentligt tillgängliga källor visar i själva verket att de största företagen inom däckindustrin fick stöd från politiska banker. Offentliga källor nämnde till exempel att ”Henanfilialen av Export-Import Bank of China aktivt har genomfört det nya utvecklingskonceptet, efterlevt de finansiella tjänsternas ansvar och uppdrag för realekonomin och tillhandahållit en kredit på 1 miljard yuan och ett lån på 300 miljoner renminbi yuan till Aeolus Tire Co., Ltd (*Aeolus Tire*) för att hjälpa företaget att utveckla sin exportinriktade verksamhet och ytterligare förbättra sin konkurrenskraft på den internationella marknaden” ([91]). På samma sätt rapporterade medierna att ”Doublestar Group och Industrial and Commercial Bank of Chinas Qingdaofilial den 12 augusti höll en undertecknandeceremoni för strategiskt samarbete vid Doublestar Global Model and Market Innovation Center, där modellen för samarbete mellan banker och företag för ’gemensam utveckling och tillväxt’ togs till en ny nivå. Chai Yongsen, sekreterare för partikommittén och ordförande för Doublestar Group, Zhang Junhua, biträdande sekreterare för partikommittén och ordförande, Cai Qian, sekreterare för partikommittén och ordförande för Industrial and Commercial Bank of Chinas Qingdaofilial, Li Xia, ledamot av partikommittén och vice ordförande samt andra ledare deltog i ceremonin” och att ”ICBC:s Qingdaofilial kommer att fortsätta att tillhandahålla goda finansiella tjänster, öka kredit- och låneskalan för Doublestar Group och fullt ut stödja Doublestar Groups snabba utveckling”, eller att ”Doublestars utveckling är oskiljbar från ICBC:s starka stöd” ([92]). Starka kopplingar till Bank of Communications och Bank of China har också rapporterats i artiklar där det anges att ”Bank of Communications Qingdaofilial kommer att ha Doublestar Group som en nyckelkund, och avseende den framtida utvecklingen av Doublestar Group ge starkt stöd till investeringar och finansiering av kreditlinor, utländska Kumho Tires avancerade projekt för uppgradering av tillverkningskapaciteten och andra aspekter, för att hjälpa Doublestars ’tredje entreprenörskap’ och stödja Doublestar i att bli ett företag i världsklass med högteknologi, digitalisering och socialt ansvar så snart som möjligt” och att ”Yu Qun, sekreterare för partikommittén och ordförande för Bank of Chinas Qingdaofilial, sa att han till fullo skulle stödja utvecklingen av realekonomin i Qingdao och öka Doublestar Groups kredit och kreditskala för att stödja dess snabba utveckling. Efter undertecknandet kommer båda parter att fortsätta att utöka sitt affärssamarbete, med utgångspunkt i de övergripande behoven för Doublestars framtida utveckling, för att uppnå gemensam utveckling och tillväxt, gemensamt främja nya genombrott inom deras respektive verksamhetsområde och uppnå en ’win-win’-situation med ömsesidigt främjande mellan banker och företag” ([93]).

3.3.9. *De beskrivna snedvridningarnas systemiska karaktär*

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

(178) Kommissionen erinrar om att det krävs vissa insatsvaror för att producera den berörda produkten. När producenter av den produkt som översynen gäller köper in/tecknar avtal om dessa insatsvaror påverkas de priser som de betalar (vilka registreras som kostnader) helt klart av samma systemrelaterade snedvridningar som nämns ovan. Leverantörer av insatsvaror anställer till exempel arbetskraft som påverkas av snedvridningarna. De kan låna pengar som omfattas av snedvridningarna av finanssektorn/kapitalfördelningen. De påverkas dessutom av planeringssystemet, som gäller på alla myndighetsnivåer och i alla sektorer. Dessa snedvridningar beskrevs i detalj ovan, särskilt i skälen 66 och 106. Kommissionen påpekade att det regelverk som ligger till grund för dessa snedvridningar är allmänt tillämpligt, eftersom däckproducenter omfattas av dessa regler som alla andra ekonomiska aktörer i Kina. Snedvridningarna har därför en direkt inverkan på kostnadsstrukturen för den berörda produkten.

(179) Till följd av detta är det inte bara de inhemska försäljningspriserna för den berörda produkten som inte kan användas i den mening som avses i artikel 2.6a a i grundförordningen, utan alla kostnader för insatsvaror (råvaror, energi, mark, finansiering, arbetskraft osv.) påverkas till följd av det betydande statliga inflytandet på deras prisbildning, vilket också beskrivs i delarna I och II i den uppdaterade rapporten.

(180) Det statliga inflytande som beskrivs när det gäller fördelningen av kapital, mark, arbetskraft, energi och råvaror förekommer i hela Kina. Detta innebär till exempel att en insatsvara som har producerats i Kina genom en kombination av olika produktionsfaktorer har påverkats av betydande snedvridningar. Detsamma gäller för de insatsvaror som används för produktionen av insatsvarorna och så vidare.

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

(181) Varken de kinesiska myndigheterna eller de exporterande producenterna har åberopat någon bevisning eller framfört några argument om motsatsen i denna undersökning.

3.3.10. *Representativt land*

3.3.10.1. Allmänna anmärkningar

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

— En nivå av ekonomisk utveckling som är jämförbar med Kinas. I detta syfte använde sig kommissionen av länder med en bruttonationalinkomst per capita som är jämförbar med Kinas baserat på Världsbankens databas ([94]).

— Produktion av den produkt som översynen gäller i det landet.

— Förekomst av relevanta lättillgängliga uppgifter i det representativa landet.

— Om det finns fler än ett möjligt representativt land bör företräde, där så är lämpligt, ges till ett land med en adekvat nivå av social trygghet och miljöskydd.

(183) Såsom anges i skälen 57 och 59 utfärdade kommissionen två noteringar till ärendehandlingarna om de källor som användes för att fastställa normalvärdet: den första noteringen av den 14 januari 2024 och den andra noteringen av den 16 juli 2024.

(184) I dessa noteringar beskrevs de fakta och den bevisning som låg till grund för de relevanta kriterierna och de synpunkter som inkommit från parterna om dessa aspekter och relevanta källor behandlades.

(185) I den andra noteringen informerade kommissionen berörda parter om sin avsikt att betrakta Turkiet som ett lämpligt representativt land i det föreliggande ärendet, om förekomsten av betydande snedvridningar enligt artikel 2.6a i grundförordningen skulle bekräftas.

(186) Baserat på de första inlagorna från de exporterande producenter som ingick i urvalet beslutade kommissionen att gruppera råvarorna på grundval av deras viktning i fråga om produktionskostnader. Tre kategorier definierades: de viktigaste råvarorna som sammanlagt utgjorde mer än 35 % av de totala produktionskostnaderna, de sekundära råvarorna som sammanlagt utgjorde mer än 10 % och den sista kategorin med övriga råvaror. Dessa kategorier undersöktes sedan på grundval av Global Trade Atlas ([95]) importdatabas för att säkerställa att de var representativa.

(187) Kommissionen undersökte dessutom om råvarorna omfattades av restriktioner på grundval av OECD:s förteckning över exportbegränsningar för industriella råvaror ([96]), Global Trade Alert-databasen ([97]) och Market Access Map ([98]). Inga restriktioner fastställdes för Turkiet.

3.3.10.2. Den första noteringen

(188) I den första noteringen identifierade kommissionen Brasilien, Indonesien, Malaysia, Thailand, Turkiet och Sydafrika som länder med en ekonomisk utvecklingsnivå som liknar Kinas enligt Världsbanken (dvs. övre medelinkomstländer på grundval av sin bruttonationalinkomst) där det var känt att den undersökta produkten produceras.

(189) På grundval av de första inlagorna från de exporterande producenter som ingick i urvalet ansåg kommissionen att Brasilien och Turkiet hade tillräcklig import för de flesta råvarorna, och den totala importen påverkades inte i någon större utsträckning av importen med ursprung i Kina.

([94]) World Bank Open Data – Upper Middle Income, 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) För det andra kriteriet identifierade kommissionen lättillgängliga detaljerade årsredovisningar i Brasilien och Turkiet: Vipal Borrachas S.A. ([99]) i Brasilien, och Brisa Bridgestone Sabancı Lastik Sanayi och Ticaret AŞ ([100]) i Turkiet. Vipal Borrachas producerar slitbanematerial medan Bridgestone producerar nya däck.

(191) Kommissionen ansåg att Brasilien var ett lämpligare val eftersom det också fanns produktion av nya lastbilsdäck i landet.

(192) Kommissionen uppmanade berörda parter att inkomma med synpunkter på det resonemang som använts för att hitta ett representativt land i den första noteringen.

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

(193) Kommissionen mottog synpunkter från Giti Group, Hankook Group och koalitionen mot illojal däckimport.

(194) Giti hävdade att kommissionen inte lade fram några bevis för antagandet att importen från Kina kan påverka de genomsnittliga importpriserna från andra källor än Kina.

(195) Kommissionen bedömde påståendet och ansåg att nivån på importen från Kina i Malaysia är sådan att importvolymen inte kunde anses vara representativ eftersom den sannolikt är påverkad av snedvridningar, om de betydande snedvridningarna i den mening som avses i artikel 2.6a b i grundförordningen bekräftas i det slutliga utlämnandet. Med tanke på denna risk och det faktum att den kinesiska importen till Turkiet var betydligt lägre avvisade kommissionen påståendet och bekräftade valet av Turkiet.

Brasilien

(196) Giti hävdade att eftersom den brasilianska producent som föreslogs för att hämta de finansiella uppgifterna (försäljnings- och administrationskostnader, andra allmänna kostnader samt vinst) inte producerade nya däck, kan uppgifterna inte användas för beräkningen av normalvärdet. Dessutom rapporterade den föreslagna brasilianska producenten en rörelseförlust för år 2022, när resultatet av likvärdighet i eget kapital ströks från resultaträkningen.

(197) Kommissionen bedömde påståendet och bekräftade att den föreslagna producenten rapporterade förluster för år 2022. Utöver analysen ovan, som visar att det inte finns någon import i Brasilien för fyra produkter i den andra kategorin, drog kommissionen slutsatsen att Brasilien inte var ett lämpligt representativt land med tanke på att det inte fanns några alternativa finansiella uppgifter tillgängliga.

Indonesien

(198) Giti hävdade att Indonesien inte borde bortses från på grund av otillräcklig eller ingen import av HS-nummer 4001 21, 4001 22 och 4002 80 eftersom ett internationellt referensvärde kunde användas för att ersätta värdena (t.ex. Singapores råvarubörs). Giti förklarade inte varför Indonesien kunde vara ett lämpligt potentiellt representativt land och varför Singapores råvarubörs är en tillförlitlig uppgiftskälla. Kommissionen ansåg därför att detta påstående inte var underbyggt.

(199) Kommissionen ansåg att den i en situation där det inte fanns något tillförlitligt importvärde för en viss råvara (t.ex. HS-nummer 4001 22) kan hänvisa till värden som erhållits från andra källor. I detta särskilda fall konstaterades emellertid import av ovannämnda råvaror för andra potentiella representativa länder.

(200) Giti hävdade också att det var irrelevant att beakta ett visst HS-nummer eftersom företaget inte förbrukade en sådan råvara.

(201) Kommissionen erinrar om att den fastställde förteckningen över produktionsfaktorer på grundval av inlagorna från alla grupper av exporterande producenter som ingår i urvalet, eftersom analysen måste vara giltig för alla.

([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) I avsaknad av importuppgifter för Indonesien för de relevanta koderna och tillgången till sådana uppgifter i andra potentiella representativa länder kan kommissionen därför inte betrakta Indonesien som ett lämpligt representativt land.

Malaysia

(203) Giti hävdade att Malaysia användes som det primära ersättningslandet av Förenta staternas handelsministerium ([101]) för samma typ av produkter. Dessutom är Malaysia det enda land till vilket det förekommer betydande import till representativa priser för alla råvaror i huvudkategorin. Vidare är importpriserna på råvaror i den andra kategorin också representativa, eftersom de ligger i linje med importpriserna i andra länder för vilka kommissionen inte har tagit upp några frågor om representativitet eller tillförlitlighet. Malaysia lider inte heller av hög inflation, devalvering och höga räntor såsom Turkiet. Parten föreslog att man skulle använda de finansiella uppgifter från Toyo Tyre Malaysia som också användes av Förenta staternas handelsministerium.

(204) När det gäller den producent som föreslogs av parten noterade kommissionen att Toyo Tyre Malaysia, på grundval av företagets webbplats, inte producerar lastbilsdäck ([102]) utan lätta lastbilsdäck (dvs. för fordon av typen stadsjeepar och fyrhjulsdrivna fordon), eftersom det amerikanska förfarandet inte gällde lastbilsdäck.

(205) Med tanke på Malaysias betydande importvolym från Kina av de viktigaste insatsvarorna ansåg kommissionen att importen inte kunde anses vara representativ eftersom den sannolikt påverkas av snedvridningar, om de betydande snedvridningarna i den mening som avses i artikel 2.6a b i grundförordningen bekräftas i det slutliga utlämnandet.

(206) Med tanke på denna risk avvisade kommissionen påståendet.

(207) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter upprepade Giti att Malaysia hade stabila ekonomiska förhållanden med en låg inflationstakt på 3,3 % år 2022 och en måttlig devalvering på 10 % av landets valuta, vilket gjorde Malaysia till ett mer lämpligt representativt land.

(208) Såsom förklaras i skäl 222 ansåg kommissionen att den ekonomiska situationen i ett potentiellt representativt land inte bör betraktas som en avgörande negativ faktor. Detta beror på att fastställandet av riktmärken inte direkt påverkas av landets ekonomiska situation. Kommissionens metod för att fastställa referensvärden bygger på importpriser för råvaror samt användning av procentsatser för försäljnings- och administrationskostnader och andra allmänna kostnader samt vinst, vilket bidrar till att kompensera för interna fluktuationer. Dessutom omvandlas energikostnaderna till renminbi yuan (CNY) med hjälp av en växelkurs som återspeglar den lokala valutans utveckling mot CNY. Mot bakgrund av detta ansåg kommissionen att Turkiet var ett lämpligt representativt land. Påståendet avvisades därför.

(209) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter hävdade Giti att både Brisa Bridgestone och Goodyear Lastikleri främst tillverkade däck för bilar och lätta lastbilar, liknande den undersökta produkten. De föreslagna referensvärdena för försäljnings- och administrationskostnader och andra allmänna kostnader samt vinst baserades därför till stor del på bildäck och lätta lastbilsdäck, vilket skulle göra Toyo Tyre Malaysia till en lämplig referens.

(210) När kommissionen sökte efter ett representativt land visade det sig att inget land hade ett företag som uteslutande tillverkade lastbilsdäck. Såsom nämns i skäl tillverkade Toyo Tyre Malaysia inte lastbilsdäck, medan Brisa Bridgestone och Goodyear Lastikleri tillverkade lastbilsdäck i sina turkiska anläggningar. Mot bakgrund av detta beslutade kommissionen att prioritera företag som tillverkar lastbilsdäck när den fastställde referensvärden för försäljnings- och administrationskostnader och andra allmänna kostnader samt vinst. Detta säkerställer att riktmärkena är mer relevanta och representativa för industrin.

([101]) Förenta staternas handelsministerium, *Decision Memorandum for the Preliminary Results of the Antidumping Duty Administrative Review of Certain Passenger Vehicle and Light Truck Tires from the People's Republic of China*, 2021–2022, s. 15.

([102]) www.toyotiresasia.com/about-us: ”För närvarande erbjuder TOYO-TIRES en rad däck, inbegripet PROXES-bildäck som är utformade för körsträcka och prestanda, och OPEN COUNTRY-däck för stadsjeepar och fyrhjulsdrivna fordon som är avsedda för användare både på väg och i terräng i Malaysia.”

Thailand

(211) Giti hävdade att Thailand borde vara det lämpligaste valet bland dem som kommissionen övervägde. Giti och Hankook hävdade att Thailand inte borde bortses från på grund av otillräcklig eller ingen import av HS-nummer 4001 21, 4001 22 och 4002 80 eftersom ett internationellt referensvärde skulle kunna användas för att ersätta värdena (t.ex. Singapores råvarubörs eller Statista) och att det inte fanns några bestämmelser i grundförordningen som krävde att importuppgifter skulle användas. Giti hävdade dessutom att det var meningslöst att beakta 4001 21 eftersom företaget inte förbrukade en sådan råvara. Samma part lämnade en förteckning över tre producenter av lastbilsdäck.

(212) Kommissionen noterade att Giti inte styrkte sitt påstående och inte förklarade varför Thailand är det lämpligaste valet av representativt land, och inte heller varför Singapores råvarubörs eller Statista ([103]) är tillförlitliga informationskällor. Kommissionen erinrar om att den fastställde förteckningen över produktionsfaktorer på grundval av inlagan från alla grupper av exporterande producenter som ingår i urvalet, eftersom analysen måste vara giltig för alla. Dessutom ansåg kommissionen att Thailand inte kan betraktas som ett lämpligt representativt land i en situation där importen i princip är obefintlig för en av de viktigaste insatsvarorna i den huvudkategori som nämns ovan.

Turkiet

(213) Koalitionen mot illojal import hävdade att kommissionen inte ansåg att Turkiet importerade betydande mängder insatsvaror från Ryssland. Handelsflödena från Ryssland har påverkats allvarligt av sanktionerna efter Ukrainas invasion i februari 2022 och stora produktvolymer har omdirigerats till marknader utanför EU under kommersiella förhållanden som inte kan säkerställa att villkoren för den fria marknaden upprätthålls. Enligt koalitionen mot illojal import kan Turkiet därför inte anses vara ett lämpligt representativt land.

(214) Kommissionen bedömde påståendet och fann att det har förekommit betydande volymer av rysk import till Turkiet av två HS-nummer i huvudkategorin (enligt definitionen i den första noteringen: 2803 00 och 4002 19). Parten lade dock inte fram någon bevisning för att importen från Ryssland kan göra importen till Turkiet otillförlitlig. Kommissionen noterade ingen bevisning för onormala prisfluktuationer för importen från Ryssland till Turkiet av de två HS-nummer som inte såldes med betydande rabatter jämfört med det genomsnittliga importpriset för denna insatsvara i Turkiet. Påståendet avvisades därför.

(215) Giti hävdade att Turkiet införde antidumpningsåtgärder för att skydda sin stålindustri och att dessa åtgärder därför snedvridit importpriserna på ståltråd (en insatsvara för produktion av däck) och att lokala däckproducenter dessutom åtnjöt ett betydande skydd, dvs. antidumpningsåtgärder på däck, vilket ledde till artificiellt höga vinster. Kommissionen ansåg att införandet av antidumpningsåtgärder inte syftade till att skydda lokala producenter från konkurrens, utan tvärtom återupprättade en normal konkurrenssituation. Påståendet avvisades därför.

(216) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter hävdade Giti att kommissionen inte bemötte ett påstående som gjordes efter utlämnandet av den andra noteringen om att den ståltråd som används i den undersökta produkten är en basprodukt av stål som vanligtvis anskaffas på den inhemska marknaden, medan importen bör återspegla specialprodukter snarare än allmänna marknadstrender. Detta påstående om snedvridning styrktes genom att man jämförde Turkiets exportpris med importpriset, som var ungefär hälften av importpriset.

(217) Giti hävdade att en viss typ av ståltråd användes vid tillverkningen av lastbilsdäck, men lade inte fram någon bevisning till stöd för detta påstående. I avsaknad av sådan bevisning ansåg kommissionen att påståendet var spekulativt och beaktade det inte.

([103]) Statista är en global plattform för data- och affärsinformation med omfattande insamling av statistik, rapporter och insikter.

(218) När det gäller Turkiet hävdade Hankook att Brisa Bridgestones koncernredovisning omfattade dotterbolag till Arvento som deltog i utveckling och tillverkning av mobil teknik. Brisa Bridgestone ansågs därför uppenbart inte vara representativt för konstruktion av normalvärdet. Parten föreslog att Goodyear Lastikleri Turk ([104]) skulle användas, vilket skulle vara lämpligare än Brisa Bridgestone eftersom det inte förekom någon konsolidering av andra typer av verksamheter.

(219) När det gäller Brisa Bridgestone och Arvento noterade kommissionen att parten inte underbyggde sitt påstående, särskilt när det gäller effekten av Arventos omsättning i koncernredovisningen. Kommissionen drog därför slutsatsen att Brisa Bridgestones finansiella uppgifter förblev en lämplig källa för att fastställa procentsatser för försäljnings- och administrationskostnader, andra allmänna kostnader samt vinst. Kommissionen beaktade dessutom påståendet om Goodyear Lastikleri Turk och drog slutsatsen att de finansiella uppgifterna från denna producent av lastbilsdäck också kunde vara en källa för att fastställa procentsatser för försäljnings- och administrationskostnader, andra allmänna kostnader samt vinst för att konstruera normalvärdet i Turkiet, utöver uppgifterna från Brisa Bridgestone. De finansiella uppgifterna för Goodyear Lastikleri Turk är lättillgängliga och dess räkenskaper granskas. På grundval av båda producenterna är de vägda genomsnittliga försäljnings- och administrationskostnaderna, de andra allmänna kostnaderna samt vinsten, uttryckt i procent av kostnaden för sålda varor, 22,0 % respektive 10,8 %, att anse som rimliga för denna industri.

(220) Påståendet avvisades därför.

(221) Giti och Hankook hävdade att de ekonomiska villkoren (såsom hög inflation, devalvering av den turkiska liran, höjda utlåningsräntor eller energipriser) påverkar den turkiska ekonomin och att arbetskraftskostnaderna påverkades av politiska beslut. De ansåg att detta kunde påverka de indirekta utgifternas tillförlitlighet och undergräva normalvärdets tillförlitlighet.

(222) Kommissionen ansåg att importpriserna inte påverkades av devalvering av den turkiska liran, och ansåg att en eventuell ökning kommer att återspeglas av en ökning av de totala kostnaderna för sålda varor och/eller försäljnings- och administrationskostnader, andra allmänna kostnader samt vinst, och därmed av den minskade vinstmarginalen för den representativa producenten. Eftersom marginaler för försäljnings- och administrationskostnader, andra allmänna kostnader samt vinst uttrycktes i procent påverkade detta inte beräkningen av normalvärdet. När det gäller inflationen för vissa specifika kostnader, såsom arbetskraft eller el, ansåg kommissionen att den inflation som rapporterats i Turkiet till stor del försvagas av utvecklingen av växelkursen mellan turkiska lira och renminbi. Påståendet avvisades därför.

(223) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter hävdade Giti att kommissionens metod för att beräkna försäljnings- och administrationskostnader och andra allmänna kostnader inte tog hänsyn till den betydande inverkan som valutadevalveringen hade på export och import, som uttrycktes i utländsk valuta. Giti angav särskilt att kommissionens krav på att skilja mellan realiserade och valutakursomräknade vinster/förluster inte var genomförbart, eftersom de turkiska företagens finansiella uppgifter inte gav denna detaljnivå.

(224) Kommissionen undersökte också den potentiella inverkan av valutakursvinster eller valutakursförluster på marginalen för försäljnings- och administrationskostnader och andra allmänna kostnader, men fann inga bevis i ärendehandlingarna som tydde på att de var betydande. Oavsett är det klart att eventuella förändringar i det totala beloppet för försäljnings- och administrationskostnader och andra allmänna kostnader skulle ha en motsvarande inverkan på det totala vinstbeloppet och därför inte skulle påverka det slutliga fastställandet av dumpningsmarginalerna. Påståendet avvisades därför.

Sydafrika

(225) När det gäller Sydafrika håller Giti med kommissionen om att Sydafrika inte verkar vara ett lämpligt representativt land på grund av den försumbara importen av alla produktionsfaktorer.

(226) Kommissionen har därför för avsikt att betrakta Turkiet som representativt land.

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

3.3.11. *Den andra noteringen*

(227) Efter offentliggörandet av den första noteringen reviderade Hankook Group flera gånger sin ursprungliga inlaga om produktionsfaktorer. Detta ledde till att kommissionen såg över förteckningen över HS-nummer för varje kategori som beskrivs i skäl 186 och dess inledande analys. Efter revideringen utgjorde huvudkategorin i den andra noteringen omkring 64 % av de direkta materialkostnaderna, och den andra produktkategorin utgjorde omkring 22 % av de direkta materialkostnaderna.

(228) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter hävdade Giti att kommissionen inte hade lämnat några förklaringar till omklassificeringen av HS-nummer 4002 80 från kategori A till kategori B.

(229) Såsom nämns i skäl 227 reviderades förteckningen över HS-nummer för varje kategori efter översynen av Hankooks produktionsfaktorer. Den metod som användes för att fastställa varje kategori baserades på vikten av varje HS-nummer enligt beskrivningen i skäl 186. Kommissionen ansåg därför att den metod som använts uttryckligen hade meddelats berörda parter. Påståendet avvisades därför.

(230) Såsom nämns i skäl 219 reviderade kommissionen förteckningen över HS-nummer för varje kategori efter översynen av Hankooks produktionsfaktorer. Denna revidering gjordes i enlighet med den metod som beskrivs i skäl 186 och som grundar sig på varje vikten av varje HS-nummer. Kommissionen hade uttryckligen meddelat de berörda parterna denna metod och ansåg därför att påståendet var ogrundat. Påståendet avvisades därför.

3.3.12. *Påståenden som gjorts efter utfärdandet av den andra noteringen*

(231) I sina synpunkter upprepade Hankook Group sitt påstående att koncernredovisningen inte kunde användas (se skäl 218) och att kommissionen inte hade lagt fram någon bevisning till stöd för att Brisa Bridgestone skulle betraktas som en tillförlitlig källa. Hankook Group ansåg därför att Brisa Bridgestones finansiella uppgifter var omotiverade och oberättigade.

(232) Kommissionen ansåg att Hankook Group inte styrkte sitt påstående med ny bevisning för att absorptionen av Arvento påverkade Brisa Bridgestones vinstmarginal. När årsredovisningarna för Brisa Bridgestone och Goodyear Lastikleri Turk konsoliderades hade företaget en rimlig vinstmarginal på 10,8 %, och detta bör därför betraktas som det lämpligaste referensvärdet.

(233) I sina synpunkter upprepade Giti Group sitt påstående att Malaysia inte borde lämnas utan avseende, eftersom kommissionen och Förenta staternas handelsministerium hade valt detta land i nyligen behandlade ärenden. Giti Group ansåg att Malaysia var ett mycket lämpligare representativt land eftersom de viktigaste insatsvarorna importerades i tillräcklig mängd. När det gäller valet av en producent i det representativa landet ansåg Giti Group dessutom att Toyo Tyre Malaysia fortfarande kunde anses vara lämpligt, även om företaget endast producerade däck till stadsjeepar. Detta grundades på att den turkiska producenten Goodyear Lastikleri Turk inte uteslutande producerade lastbilsdäck. Under det första kvartalet 2023 stod bildäck för 85 % av antalet däck som såldes av den exporterande producenten i unionen.

(234) Kommissionen avvisade påståendet eftersom Toyo Tyre Malaysia inte alls producerade den produkt som översynen gäller.

(235) När det gäller Turkiet upprepade Giti Group sina påståenden om inflation och devalvering av den turkiska liran, att elpriserna eller arbetskraftskostnaderna påverkades av politiska faktorer och att däck med olika ursprung var föremål för antidumpningsåtgärder.

(236) Eftersom ingen ytterligare bevisning lämnades in av Giti Group, bortsåg man från påståendet.

3.3.13. *Nivå av social trygghet och miljöskydd*

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

3.3.13.1. Slutsats

(238) Mot bakgrund av ovanstående analys och i enlighet med artikel 2.6a a första strecksatsen i grundförordningen ansåg kommissionen att Turkiet var det lämpligaste representativa landet och att Brisa Bridgestones koncernredovisningar och Goodyear Lastikleri Turks årsredovisningar var en lämplig och rimlig källa till finansiella uppgifter.

3.3.14. *Källor som använts för att fastställa icke snedvridna kostnader*

(239) I den första noteringen redovisade kommissionen de produktionsfaktorer, såsom material, energi och arbetskraft, som de exporterande producenterna som ingår i urvalet använder vid produktionen av den produkt som översynen gäller, och uppmanade de berörda parterna att inkomma med synpunkter och föreslå lättillgängliga uppgifter om icke snedvridna värden för var och en av de faktorer som nämns i noteringen.

(240) Därefter angav kommissionen i den andra noteringen att den, för att konstruera normalvärdet i enlighet med artikel 2.6a a i grundförordningen, skulle använda databasen Global Trade Atlas (GTA) för att fastställa icke snedvridna kostnader för de flesta av produktionsfaktorerna, särskilt för råvaror. Dessutom uppgav kommissionen att den å ena sidan skulle använda Turkiets statistikbyrå ([105]) för att fastställa icke snedvridna kostnader för arbetskraft, naturgas, flytande naturgas (LNG) och ånga, och å andra sidan den statistik som tillhandahållits av tillsynsmyndigheten för energimarknaden ([106]) för att fastställa icke snedvridna kostnader för el. Statistiken från ordförandeskapet för Turkiets investeringskontor ([107]) kommer att användas av kommissionen för att fastställa icke snedvridna kostnader för vatten.

(241) Kommissionen uppgav att den skulle beräkna förbrukningsvarornas procentandel av den totala kostnaden för råvaror och tillämpa denna procentandel på den omräknade kostnaden för råvaror när den använde sig av de fastställda, icke snedvridna referensvärdena från det lämpliga representativa landet.

3.3.14.1. Produktionsfaktorer

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

Tabell 1

Produktionsfaktorer

Produktionsfaktor	Varukod i Turkiet	I renminbi yuan	Måttenhet	Uppgiftskälla
Råvaror				
Sojabönolja	150790	40,977	CNY/kg	Global Trade Atlas ([108])
Svavel av alla slag	250300	1,490	CNY/kg	Global Trade Atlas
Kaolin	250700	1,710	CNY/kg	Global Trade Atlas
Annan lera	250840	1,672	CNY/kg	Global Trade Atlas
Magnesia, annan magnesiumoxid	251990	5,764	CNY/kg	Global Trade Atlas
Annat petroleum	271019	5,740	CNY/kg	Global Trade Atlas

([105]) Turkiets statistikbyrå: http://www.turkstat.gov.tr.
([106]) EPDK | Tillsynsmyndigheten för energimarknaden: http://epdk.gov.tr.
([107]) Turkiets investeringskontor: https://www.invest.gov.tr/en/investmentguide/pages/cost-of-doing-business.aspx.
([108]) www.gtis.com/gta/secure/default.cfm.

Produktionsfaktor	Varukod i Turkiet	I renminbi yuan	Måttenhet	Uppgiftskälla
Mineralvaxer	271290	9,368	CNY/kg	Global Trade Atlas
Kimrök	280300	10,448	CNY/kg	Global Trade Atlas
Kiseldioxid	281122	19,662	CNY/kg	Global Trade Atlas
Zinkoxid	281700	7,491	CNY/kg	Global Trade Atlas
Kalciumkarbonat	283650	3,637	CNY/kg	Global Trade Atlas
Andra cykliska kolväten	290219	18,489	CNY/kg	Global Trade Atlas
Andra svavelorganiska föreningar	293090	25,540	CNY/kg	Global Trade Atlas
Andra konstgjorda vaxer och beredda vaxer	340490	20,000	CNY/kg	Global Trade Atlas
Beredda vulkningsacceleratorer	381210	38,299	CNY/kg	Global Trade Atlas
Sammansatta mjukningsmedel för gummi eller plast	381220	16,826	CNY/kg	Global Trade Atlas
Blandningar av oligomerer av 2,2,4-trimetyl-1,2-di-hydrokinolin	381231	22,786	CNY/kg	Global Trade Atlas
Andra antioxidanter och andra sammansatta stabiliseringsmedel för gummi eller plast	381239	27,414	CNY/kg	Global Trade Atlas
Stearinsyra	382311	10,265	CNY/kg	Global Trade Atlas
Andra kemikalier	382499	25,565	CNY/kg	Global Trade Atlas
Av polymerer av styren	390390	14,054	CNY/kg	Global Trade Atlas
Melaminplaster	390920	20,405	CNY/kg	Global Trade Atlas
Fenolhartser	390940	20,553	CNY/kg	Global Trade Atlas
Petroleumhartser, kumaron-, inden- och kumaronindenhartser samt polyterpener	391110	18,458	CNY/kg	Global Trade Atlas
Rökt arkgummi	400121	14,692	CNY/kg	Global Trade Atlas
Tekniskt specificerat naturgummi	400122	12,769	CNY/kg	Global Trade Atlas

Produktionsfaktor	Varukod i Turkiet	I renminbi yuan	Måttenhet	Uppgiftskälla
Syntetgummi	400219	15,197	CNY/kg	Global Trade Atlas
Syntetgummi	400220	14,566	CNY/kg	Global Trade Atlas
Syntetgummi	400239	22,528	CNY/kg	Global Trade Atlas
Syntetgummi	400270	20,992	CNY/kg	Global Trade Atlas
Syntetgummi	400280	7,945	CNY/kg	Global Trade Atlas
Gummiregenerat, i obearbetad form eller i form av plattor, duk eller remsor	400300	3,477	CNY/kg	Global Trade Atlas
Med inblandning av kimrök eller kiseldioxid	400510	16,169	CNY/kg	Global Trade Atlas
Enkeltrådigt bomullsgarn	520523	25,243	CNY/kg	Global Trade Atlas
Enkeltrådigt bomullsgarn	520622	33,186	CNY/kg	Global Trade Atlas
Kordväv	590210	50,004	CNY/kg	Global Trade Atlas
Kordväv	590220	28,808	CNY/kg	Global Trade Atlas
Kordväv	590290	84,159	CNY/kg	Global Trade Atlas
Tråd av järn, pläterad eller överdragen med oädel metall annan än zink	721730	14,224	CNY/kg	Global Trade Atlas
Tvinnad tråd, linor och kablar	731210	24,539	CNY/kg	Global Trade Atlas
Arbetskraft				
Arbetskraftskostnad per arbetstimme	Ej tillämpligt	69,20	Arbetstid	Turkiets statistikbyrå
Energi				
Kol	270111	1,700	CNY/kg	Global Trade Atlas
Elektricitet	Ej tillämpligt	1,180	CNY/kWh	Turkiets statistikbyrå
Naturgas	Ej tillämpligt	5,02	CNY/m^3	Turkiets statistikbyrå
Ånga	Ej tillämpligt	2 361	CNY/ton	Turkiets statistikbyrå
Vatten	Ej tillämpligt	4,957	CNY/m^3	Investeringskontoret vid Republiken Turkiets presidentkansli

3.3.14.2. Råvaror

(243) För att fastställa det icke snedvridna priset på råvaror som levereras fritt fabrik till en producent i det representativa landet använde kommissionen som grund det vägda genomsnittliga importpriset till det representativa landet, såsom det rapporterats i GTA-databasen, och lade till importtullar och transportkostnader. Importpriset i det representativa landet fastställdes som ett vägt genomsnitt av enhetspriserna för importen från alla tredjeländer, med undantag av Kina och länder som inte är WTO-medlemmar och som anges i bilaga I till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/755 ([109]). Kommissionen beslutade att undanta importen från Kina till det representativa landet, eftersom den i avsnitt 3.2 drog slutsatsen att det till följd av förekomsten av betydande snedvridningar i enlighet med artikel 2.6a a i grundförordningen inte är lämpligt att använda inhemska priser och kostnader i Kina. Eftersom det inte finns någon bevisning som visar att samma snedvridningar inte påverkar produkter avsedda för export på samma sätt, ansåg kommissionen att samma snedvridningar påverkade exportpriserna. Efter att ha uteslutit importen från Kina till det representativa landet förblev importvolymen från övriga tredjeländer representativ.

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

(245) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter hävdade Giti att kommissionen felaktigt hade bortsett från företagets inköp av naturgummi när detta importerades och fakturerades direkt i utländsk valuta.

(246) Kommissionen noterade att även om den skulle använda kostnaden för inköp av naturgummi när den importeras och faktureras direkt i utländska valutor skulle detta endast innebära en minskning av dumpningsmarginalen med cirka 2 % och samtidigt ligga långt över miniminivån, och därmed skulle det inte ha någon inverkan på det övergripande konstaterandet om fortsatt dumpning. Kommissionen behandlade därför inte påståendet ytterligare.

3.3.14.3. Arbetskraft

(247) Turkiets statistikbyrå offentliggör detaljerad information om löner inom olika ekonomiska sektorer i Turkiet ([110]). Kommissionen fastställde referensvärdet på grundval av den senast tillgängliga statistiken för 2022 för genomsnittliga arbetskraftskostnader per timme för näringsgrenen ”Tillverkning av däck och slangar”, Nace-kod C.22 enligt Nace rev.2-klassificeringen, och en personalstyrka på mer än 1 000 anställda. Värdena justerades vidare för inflation med användning av det arbetskostnadsindex som offentliggjordes av Turkiets statistikbyrå ([111]) för att återspegla kostnaderna under undersökningsperioden.

(248) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter hävdade Giti att det referensvärde som användes verkade vara överdrivet jämfört med andra fall på senare tid.

(249) Kommissionen granskade påståendet och hittade inga bevis på beräkningsfel. Partens hänvisningar till andra ärenden inom olika industrier, såsom linor och kablar av stål, melamin och volframkarbid, utgjorde inte någon grund för att ifrågasätta kommissionens beräkningar. De skillnader som observerats i dessa fall kan tillskrivas de olika branschernas särdrag. Påståendet avvisades därför.

([109]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/755 av den 29 april 2015 om gemensamma regler för import från vissa tredjeländer (EUT L 123, 19.5.2015, s. 33). I enlighet med artikel 2.7 i grundförordningen kan de inhemska priserna i dessa länder inte användas för att fastställa normalvärdet.

([110]) Turkiets statistikbyrå – Faktisk veckoarbetstid och genomsnittlig arbetskraftskostnad per månad efter näringsgren och Faktisk veckoarbetstid och genomsnittlig arbetskraftskostnad per månad efter huruvida företaget omfattas av kollektivavtal och företagets storleksklass: https://data.tuik.gov.tr/Kategori/GetKategori?p=istihdam-issizlik-ve-ucret-108&dil=2. Senast hämtad den 18 juli 2024. De relevanta filerna finns i ärendehandlingarna för berörda parter under nummer t24.005240.

([111]) Turkiets statistikbyrå – Arbetskostnadsindex: https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Labour-Input-Indices-Quarter-I:-January-March,-2024-53682. Senast hämtad den 18 juli 2024. De relevanta filerna finns i ärendehandlingarna för berörda parter under nummer t24.005240.

3.3.14.4. Elektricitet

(250) Elpriset för företag (industriella användare) i Turkiet offentliggörs av tillsynsmyndigheten för energimarknaden (EPDK) ([112]) i Turkiet. Kommissionen använde de uppgifter om industriella elpriser som EPDK föreskrev skulle tillämpas från och med den 1 januari 2023, exklusive moms, eftersom de turkiska producenterna av den undersöka produkten har rätt till återbetalning.

3.3.14.5. Naturgas och ånga

(251) Priset på naturgas för industriella användare i Turkiet offentliggörs av Turkiets statistikbyrå. Kommissionen använde det pris som var tillgängligt för andra halvåret 2021 och första halvåret 2022 och som motsvarar ett förbrukningsintervall på 2 610 000–26 100 000 m^3 ([113]). Detta pris justerades vidare för inflation med användning av det producentprisindex som offentliggjordes av Turkiets statistikbyrå ([114]) för att återspegla kostnaderna under undersökningsperioden. Mervärdesskatten, som ingår i det offentliggjorda priset, drogs av eftersom de turkiska producenterna av den undersökta produkten har rätt till återbetalning.

(252) För ånga härleddes referensvärdet från referensvärdet för naturgas med hjälp av en omräkningsfaktor. Under standardförhållanden uppskattas det att ungefär 0,421 ton naturgas förbrukas för att producera 1 ton ånga.

3.3.14.6. Vatten

(253) Investeringskontoret vid Republiken Turkiets presidentkansli ([115]) har offentliggjort kostnaden för vatten för industriellt bruk. Kommissionen använde det pris som gäller 2023 för Balıkesirregionen, där Şişecam Elyaf är beläget, exklusive moms eftersom de turkiska producenterna av den undersökta produkten har rätt till återbetalning.

3.3.14.7. Produktionsomkostnader, försäljnings- och administrationskostnader, andra allmänna kostnader samt vinst

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

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

(256) För att fastställa ett icke snedvridet och skäligt belopp för försäljnings- och administrationskostnader, andra allmänna kostnader samt vinst använde kommissionen lättillgängliga finansiella uppgifter för översynsperioden för de turkiska producenterna Brisa Bridgestone och Goodyear Lastikleri Turk som nämns i skäl 238 ovan.

(257) Baserat på Brisa Bridgestones koncernredovisning och Goodyear Lastikleris årsredovisning uppgår de vägda genomsnittliga försäljnings- och administrationskostnaderna, de andra allmänna kostnaderna samt vinsten, uttryckt i procent av kostnaden för sålda varor, till 22,0 % respektive 10,8 %. Dessa nivåer ansågs rimliga för däckindustrin.

([112]) Tillsynsmyndigheten för energimarknaden (EPDK): https://www.epdk.gov.tr/Detay/Icerik/3-0-39/kurul-kararlari-. Senast hämtad den 18 juli 2024. De relevanta filerna finns i ärendehandlingarna för berörda parter under nummer t24.005240.

([113]) Turkiets statistikbyrå – Naturgaspriser för industrin efter förbrukningsintervall för perioden januari–juni 2022: https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Electricity-and-Natural-Gas-Prices-Period-I:-January-June,-2022-45567. Senast hämtad den 18 juli 2024. De relevanta filerna finns i ärendehandlingarna för berörda parter under nummer t24.005240.

([114]) Turkiets statistikbyrå – Inhemskt producentprisindex och förändringstakt: https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Domestic-Producer-Price-Index-June-2024-53691. Senast hämtad den 18 juli 2024. De relevanta filerna finns i ärendehandlingarna för berörda parter under nummer t24.005240.

([115]) Investeringskontoret vid Republiken Turkiets presidentkansli: https://www.invest.gov.tr/en/investmentguide/pages/cost-of-doing-business.aspx – Avsnitt om kostnader för att göra affärer. Senast hämtad den 18 juli 2024. En skärmdump av de relevanta uppgifterna finns tillgänglig i ärendehandlingarna för berörda parter under nummer t24.005240.

(258) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter hävdade Giti att kommissionen som vinstmarginal använde ett referensvärde som återspeglar vinsten för nivå 1-varumärken och att detta därför inte kunde utgöra ett rimligt referensvärde för dem.

(259) Såsom nämns i skäl 257 förlitade sig kommissionen på tillgängliga uppgifter och fastställde en marginal på 8,1 % (uttryckt i procent av de totala intäkterna). Även om en beräkning baserad på de tre nivåerna inte var genomförbar ansåg kommissionen att denna marginal låg nära ett vägt genomsnitt mellan nivå 1 och nivå 2, eftersom Bridgestone och Goodyear inte bara tillverkar lastbilsdäck inom nivå 1 utan även lastbilsdäck inom nivå 2 under olika varumärken. Kommissionen ansåg dock att detta referensvärde var rimligt för en översyn vid giltighetstidens utgång. Detta beror på att en exakt marginal inte krävs vid en sådan översyn. Påståendet avvisades därför.

(260) Efter utlämnandet av uppgifter upprepade Hankook att Brisa Bridgestones årsredovisning inte borde användas vid beräkningen av dumpningen och att Hankook hade lagt fram argument i olika skeden av undersökningen. Hankook ansåg att kommissionen inte bemötte dess argument och därmed hindrade Hankook fårn att utöva sin rätt till försvar, eftersom dess påstående uppenbarligen inte bedömdes enligt den standard som krävs enligt de grundläggande principerna om god förvaltningssed.

(261) Hankook hävdade att de skäl som kommissionen åberopade för att motivera användningen av Brisa Bridgestone var rena spekulationer som inte stöddes av bevisning, och att kommissionen inte styrkte sitt eget val eller uppfyllde beviskraven för fastställande av ett representativt värde för försäljnings- och administrationskostnader, allmänna kostnader samt vinst i enlighet med artikel 2.6a i grundförordningen.

(262) Tribunalen bekräftade nyligen denna princip då den upprepade den grundläggande principen att bevisbördan vilar på den part som åberopar en fordran. ([116]) I detta specifika fall är det kommissionen som måste bevisa att dessa siffror är ”lämpliga”, eftersom de relevanta försäljnings- och administrationskostnaderna och andra allmänna kostnaderna inte är desamma som för Hankook Group, vilket krävs enligt artikel 2.6a. Det ankommer således på kommissionen att tillhandahålla konsekvent bevisning för att valet av Turkiet som representativt land och valet av bland annat Brisa Bridgestone som representativ lokal producent är lämpligt och motiverat i enlighet med artikel 2.6a i grundförordningen och inte på de berörda parterna att bevisa motsatsen.

(263) Hankook påstod att kommissionen beslutade att utesluta den malaysiska producenten på grund av att den också var verksam inom andra sektorer.

(264) Hankook hävdade att det ankommer på kommissionen att bevisa att dess val av representativ lokal producent är lämpligt enligt artikel 2.6a i grundförordningen och inte på de berörda parterna att bevisa motsatsen.

(265) De konsoliderade siffrorna för Brisa Bridgestone omfattade en rad olika produkter, däribland vissa som uppenbart saknar samband med undersökningen vilket innebar att de inte var representativa i den mening som avses i artikel 2.6a i grundförordningen.

(266) Hankook hävdade att kommissionen inte hade förklarat varför det var nödvändigt att använda Brisa Bridgestones årsredovisning. Hankook klargjorde dessutom att användningen av Goodyear Lastikleris årsredovisning aldrig ifrågasattes och att det därför inte fanns något behov av att lägga till ett annat företag.

(267) Dessa påståenden avvisades. Kommissionen ansåg att Brisa Bridgestone var en representativ producent i det representativa landet eftersom i) företaget tillverkar den berörda produkten, ii) det hade tillgång till finansiella uppgifter för skadeundersökningsperioden och iii) dess försäljnings- och administrationskostnader och andra allmänna kostnader samt vinst inte föreföll oproportionerligt höga och därför ansågs vara lämpliga. Kommissionen menade att Hankook inte lade fram några bevis för att konsolideringen av annan verksamhet i Brisa Bridgestons årsredovisning resulterade i onormala försäljnings- och administrationskostnader och andra allmänna kostnader samt vinst. Eftersom kommissionen hade tillgång till finansiella uppgifter för två producenter av den berörda produkten i Turkiet fann den därför inga uppgifter som kunde utesluta den ena eller den andra.

(268) När det gäller argumentet om uteslutning av den malaysiska producenten, såsom förklaras i skäl 234, tillverkade den inte alls den berörda produkten, i motsats till de två producenter som identifierats i Turkiet.

([116]) Tribunalens dom av den 21 februari 2024, T-762/20, Sinopec, EU:T:2024:113, punkt 65.

(269) Hankook och Giti hävdade att kommissionen fastställda försäljnings- och administrationskostnader och andra allmänna kostnader var felaktiga eftersom vissa kostnader, såsom transport- och lagringskostnader, inte togs bort från det totala beloppet för försäljnings- och administrationskostnader och andra allmänna kostnader. Hankook och Giti hävdade dessutom att även andra typer av kostnader, såsom provisionskostnader eller marknadsföringskostnader, borde tas bort från beloppet för försäljnings- och administrationskostnader och andra allmänna kostnader.

(270) Kommissionen granskade påståendena och fastställde att en revidering av procentsatsen försäljnings- och administrationskostnader och andra allmänna kostnader var nödvändig. Vad gäller den tillämpade metoden använde kommissionen sin standardmetod för att fastställa försäljnings- och administrationskostnader och andra allmänna kostnader. från de totala intäkterna togs kostnaderna för sålda varor och vinsten bort, varefter transportkostnaderna drogs av.

(271) På grundval av de tillgängliga årsredovisningarna tog kommissionen bort transportkostnaderna från det totala beloppet för försäljnings- och administrationskostnader och andra allmänna kostnader (fastställda på grundval av den metod som beskrivs ovan). Eftersom det saknades kvartalsvisa uppgifter uppskattade kommissionen transportkostnaderna under översynsperioden på grundval av årsredovisningen för januari–juni 2023. De uppskattade transportkostnaderna stod för en viss procentandel av det totala beloppet för försäljnings- och administrationskostnader och andra allmänna kostnader. Till följd av denna revidering minskade procentsatsen för försäljnings- och administrationskostnader och andra allmänna kostnader från 22,0 % till 18,5 % uttryckt som en procentandel av kostnaden för sålda varor (13 % uttryckt som en procentandel av de totala intäkterna).

3.3.15. *Beräkningen av normalvärdet*

(272) På grundval av ovanstående konstruerade kommissionen normalvärdet för varje produkttyp från fabrik i enlighet med artikel 2.6a a i grundförordningen.

(273) Först fastställde kommissionen de icke snedvridna tillverkningskostnaderna. Kommissionen tillämpade de icke snedvridna kostnaderna per enhet på de samarbetsvilliga exporterande producenternas faktiska förbrukning av de olika produktionsfaktorerna. Dessa förbrukningskvoter som tillhandahölls av de samarbetsvilliga exporterande producenterna verifierades under kontrollbesöket. Kommissionen multiplicerade förbrukningsfaktorerna med de icke snedvridna enhetskostnader som noterats i det representativa landet enligt beskrivningen i avsnitt 3.3.14.

(274) När den icke snedvridna produktionskostnaden hade fastställts lade kommissionen till produktionsomkostnaderna såsom anges i skäl 255.

(275) Kommissionen lade sedan till försäljnings- och administrationskostnader och andra allmänna kostnader på 18,5 % och vinst på 10,8 %, såsom förklaras i skäl 271.

3.3.15.1. Exportpris

(276) Exportförsäljningen till unionen från de exporterande producenter som ingick i urvalet skedde antingen direkt till oberoende köpare och/eller via närstående företag som fungerar som importörer.

(277) Om de exporterande producenterna exporterar den produkt som översynen gäller direkt till oberoende kunder i unionen fastställdes exportpriset på grundval av det pris som faktiskt betalats eller skulle betalas för den produkt som översynen gäller när den säljs på export till unionen i enlighet med artikel 2.8 i grundförordningen.

(278) Om de exporterande producenterna exporterar den produkt som översynen gäller till unionen via närstående företag som fungerar som importörer fastställdes exportpriset på grundval av den importerade produktens pris då den första gången såldes vidare till oberoende kunder i unionen, i enlighet med artikel 2.9 i grundförordningen. I detta fall gjordes justeringar av priset för alla omkostnader som hade tillkommit mellan importen och återförsäljningen, inbegripet försäljnings- och administrationskostnader, andra allmänna kostnader samt förväntad vinst.

(279) I avsaknad av samarbete med en icke-närstående importör förlitade sig kommissionen på den vinst för en icke-närstående importör som fastställdes under den ursprungliga undersökningen, dvs. 6,7 %.

3.3.15.2. Jämförelse

(280) Kommissionen jämförde, per produkttyp, det konstruerade normalvärde som fastställts i enlighet med artikel 2.6a a i grundförordningen och det ovan fastställda exportpriset från fabrik för de exporterande producenter som ingick i urvalet.

(281) När det var motiverat för att jämförelsen skulle bli rättvis justerade kommissionen i enlighet med artikel 2.10 i grundförordningen normalvärdet och/eller exportpriset för att ta hänsyn till olikheter som påverkade priserna och prisjämförbarheten. Justeringar gjordes för fraktkostnader i unionen, tullar, kvantitetsrabatter, kreditkostnader och bankavgifter.

3.3.15.3. Dumpningsmarginaler

(282) För de samarbetsvilliga exporterande producenterna i urvalet jämförde kommissionen det vägda genomsnittliga normalvärdet för varje typ av den likadana produkten med det vägda genomsnittliga exportpriset för motsvarande typ av den produkt som översynen gäller för alla exporttransaktioner, i enlighet med artikel 2.11 och 2.12 i grundförordningen.

(283) På denna grundval fastställdes de vägda genomsnittliga dumpningsmarginalerna, uttryckt i procent av priset cif vid unionens gräns, före tull, till mellan 7 % och 22 % för de samarbetsvilliga producenter som ingick i urvalet. Det fastslogs därför att dumpningen fortsatte under översynsperioden.

4. SANNOLIKHET FÖR FORTSATT DUMPNING

(284) Eftersom dumpning konstaterats förekomma under översynsperioden undersökte kommissionen, i enlighet med artikel 11.2 i grundförordningen, sannolikheten för fortsatt dumpning om åtgärderna skulle upphöra att gälla.

(285) Följande ytterligare faktorer analyserades: produktionskapacitet och outnyttjad kapacitet i Kina, förhållandet mellan exportpriserna till tredjeländer och prisnivån i unionen och unionsmarknadens attraktionskraft.

4.1. Produktionskapacitet och outnyttjad kapacitet i Kina

(286) I avsaknad av samarbete fastställde kommissionen produktionskapacitet och outnyttjad kapacitet i Kina på grundval av uppgifter i begäran om översyn vid giltighetstidens utgång.

(287) Enligt uppgifterna i sökandens begäran rapporterade CRIA en produktion på 122,39 miljoner däck i Kina under 2021, med en uppskattad produktionskapacitet på 141,76 miljoner däck samma år, vilket innebär en ökning av antalet producerade däck med 2,72 miljoner jämfört med föregående år. Kapacitetsutnyttjandet enligt dessa siffror skulle uppgå till omkring 86 %. Redan under 2022 hade en produktionskapacitet om minst 1,5 miljoner ytterligare däckenheter lagts till, vilket rapporterats av CRIA. Detta innebär att den totala produktionskapaciteten för däck uppgick till omkring 143,25 miljoner enheter år 2022. Om man utgår från att kapacitetsutnyttjandet var detsamma som under 2021 skulle produktionen uppgå till omkring 123,67 miljoner producerade däck. Den tillgängliga outnyttjade kapaciteten i Kina 2022 uppgår därför till nästan 20 miljoner enheter, vilket nästan motsvarar hela förbrukningen på EU-marknaden ([117]).

(288) De kinesiska producenterna har, i linje med de kinesiska myndigheternas och kommunistpartiets industripolitik som beskrivs ovan, fortsatt att öka sin redan överutvecklade produktionskapacitet sedan den ursprungliga undersökningsperioden. Den senaste tidens undersökningar av utrikeshandelspolitiska skyddsåtgärder har visat hur stor den befintliga produktionskapaciteten i Kina är. Redan i den brasilianska antidumpningsundersökningen som offentliggjordes i maj 2021 uppmärksammades att det fanns betydande produktionskapacitet, med bevis för att de största företagen gjort flera investeringar i produktionskapaciteten, som skulle kunna överskrida den brasilianska förbrukningen ([118]). I den sydafrikanska antidumpningsundersökningen från augusti 2022 fastställdes på liknande sätt att de kinesiska producenterna hade en betydande produktionskapacitet som skulle kunna leda till ökad produktion för att möta exportefterfrågan ([119]).

4.2. Unionsmarknadens attraktionskraft och exportpriser till tredjelandsmarknader

(289) Kommissionen undersökte om det var sannolikt att de kinesiska exporterande producenterna skulle fortsätta sin exportförsäljning till dumpade priser på unionsmarknaden om åtgärderna skulle upphöra att gälla. Kommissionen analyserade därför prisnivån på den kinesiska exporten till tredjelandsmarknader och jämförde den med prisnivån på den kinesiska exporten till unionsmarknaden för att fastställa om unionsmarknaden var attraktiv i fråga om prisnivåer.

([117]) Information som offentliggjorts på olika webbplatser, bland annat https://finance.yahoo.com/news/synthetic-rubber-market-growth-trends-133000080.html eller 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) Kommissionen undersökte prisnivån under översynsperioden som rapporterats av de exporterande producenterna som ingick i urvalet och konstaterade att enhetspriset för lastbilsdäck som exporterades till tredjeländer utgjorde omkring 80 % av deras enhetspris i EU för jämförbara transaktioner (dvs. en faktura på fob-incoterms). Unionsmarknadens attraktionskraft styrktes dessutom av det faktum att de kinesiska exportvolymerna till unionen låg kvar på omkring 30 % av importvolymen under den inledande undersökningen, trots de vidtagna antidumpningsåtgärderna.

(291) På grundval av ovanstående drog kommissionen slutsatsen att unionsmarknaden utgjorde en attraktiv marknad för kinesiska exporterande producenter av lastbilsdäck, både i fråga om priser och storlek.

4.3. **Möjlig absorptionsförmåga på marknader i tredjeländer**

(292) Utöver ovanstående konstaterade kommissionen att handelspolitiska skyddsåtgärder på export från Kina av den produkt som översynen gäller är i kraft i Armenien, Botswana, Brasilien, Egypten, Eswatini, Kazakstan, Kirgizistan, Lesotho, Namibia, Ryska federationen, Sydafrika, Turkiet, Förenade kungariket och Förenta staterna. ([120]) Dessa marknader i tredjeländer, som är betydande konsumenter av lastbilsdäck, är därför mindre attraktiva för de kinesiska exporterande producenterna. Detta är ytterligare en faktor som stöder slutsatsen att Kinas nuvarande produktionskapacitet med största sannolikhet skulle gå till unionsmarknaden om åtgärderna upphörde att gälla.

4.3.1. *Slutsats*

(293) Undersökningen visade att importen från Kina fortsatte att komma in på unionsmarknaden i stora volymer (jämfört med marknadens storlek) till dumpade priser under översynsperioden.

(294) Dessutom var den outnyttjade kapaciteten i Kina betydande i jämförelse med förbrukningen i unionen (skäl 301) under översynsperioden. Unionsmarknadens attraktionskraft i fråga om storlek och priser pekade dessutom på att det var sannolikt att den kinesiska exporten skulle riktas mot unionsmarknaden om åtgärderna skulle upphöra att gälla, och outnyttjad kapacitet skulle också användas för att öka produktionen och exporten till unionen.

(295) Kommissionen drog därför slutsatsen att det var sannolikt att ett upphävande av antidumpningsåtgärderna skulle leda till en betydande ökning av den dumpade importen av den produkt som översynen gäller från Kina till unionen på grund av den stora outnyttjade kapaciteten i Kina, och prisnivån på unionsmarknaden jämfört med andra exportdestinationer.

(296) Mot bakgrund av det ovanstående drog kommissionen slutsatsen att ett upphävande av antidumpningsåtgärderna sannolikt skulle leda till fortsatt dumpning.

5. **SKADA**

5.1. **Definition av unionsindustrin och unionens produktion**

(297) Den likadana produkten tillverkades av mer än 400 producenter i unionen under skadeundersökningsperioden. Dessa producenter utgör unionsindustrin i den mening som avses i artikel 4.1 i grundförordningen.

(298) Den totala produktionen i unionen under översynsperioden fastställdes till omkring 18 miljoner däck. Kommissionen fastställde den totala unionsproduktionen på grundval av de uppgifter som lämnats av *European Tyre & Rubber Manufacturers Association* (ETRMA) och sökanden samt statistik från Eurostat. Såsom anges i skäl 27 svarar fem unionsproducenter i det slutliga urvalet för mer än 25 % av unionens produktion och försäljning av den likadana produkten. De mikroekonomiska indikatorerna undersöktes därför på grundval av uppgifter som hämtades från svaren från dessa fem unionsproducenter.

([120]) Baserat på uppgifter från WTO:s dataportal för handelspolitiska skyddsåtgärder, som finns på https://trade-remedies.wto.org/en, samt från WTO:s portal för antidumpningsanmälan, som finns på https://ad-notification.wto.org/.

(299) Vissa av de producenter som ingick i urvalet visade sig importera den berörda produkten från Kina och sälja den vidare på unionsmarknaden. I jämförelse med deras totala försäljning är importen emellertid marginell (mindre än 1 % av deras totala försäljning) och påverkar inte deras status som unionsproducenter.

5.2. **Förbrukningen i unionen**

(300) Kommissionen fastställde förbrukningen i unionen på grundval av uppgifter från ETRMA och Eurostat.

(301) Förbrukningen i unionen utvecklades på följande sätt:

Tabell 2

Förbrukning i unionen (i enheter)

	2020	2021	2022	Översynsperiod
Total förbrukning i EU (i enheter)	18 264 516	21 646 928	22 568 607	20 325 009
Index	*100*	*119*	*124*	*111*

Källa: ETRMA och Eurostat Comext.

(302) Förbrukningen på unionsmarknaden ökade med 11 % under skadeundersökningsperioden. Från 2020 till 2022 skedde en märkbar ökning. Detta är sannolikt kopplat till återhämtningen från covid-19-krisen och kan förklaras av att däckförbrukningen är nära kopplad till det antal kilometer som fordonsparken tillryggalägger, och det är i sin tur mycket beroende av den totala ekonomiska aktiviteten – särskilt av den godsvolym som transporteras på vägar. Förbrukningsökningen kulminerade under 2022 och avtog under översynsperioden.

5.3. **Import från det berörda landet**

5.3.1. *Volym och marknadsandel för importen från det berörda landet*

(303) Kommissionen har fastställt importvolymen på grundval av uppgifter från Eurostat. Marknadsandelen för importen fastställdes på grundval av förbrukningen i unionen enligt tabell 1.

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

Tabell 3

Importvolym (i enheter) och marknadsandel

	2020	2021	2022	Översynsperiod
Importvolym från det berörda landet (i enheter)	900 897	966 311	1 112 883	1 095 084
Index	*100*	*107*	*124*	*122*
Marknadsandel	4,9 %	4,5 %	4,9 %	5,4 %
Index	*100*	*91*	*100*	*109*

Källa: ETRMA och Eurostat Comext.

(305) Kommissionen har fastställt importvolymen på grundval av uppgifter från Eurostat. Marknadsandelen för importen på grundval av förbrukningen i unionen anges i tabell 3.

(306) Importvolymen från Kina ökade med 22 % under skadeundersökningsperioden, från omkring 900 000 däck år 2020 till omkring 1,1 miljoner däck under undersökningsperioden. Ökningen av importen från Kina var särskilt betydande år 2022 när de ursprungliga åtgärderna delvis ogiltigförklarades av Europeiska unionens tribunal, såsom beskrivs i skäl 4. Importvolymerna låg kvar på samma nivå även under översynsperioden, trots den minskade efterfrågan. Detta resulterade i en ökad marknadsandel för import från Kina, från 4,9 % till 5,4 %, under skadeundersökningsperioden.

5.3.2. *Priser på importen från det berörda landet och prisunderskridande*

(307) Kommissionen fastställde importpriserna på grundval av uppgifter från Eurostat.

(308) Det vägda genomsnittliga priset på importen till unionen från det berörda landet utvecklades enligt följande:

Tabell 4

Importpriser (i euro/enhet)

	2020	2021	2022	Översynsperiod
Folkrepubliken Kina	136	156	208	218
Index	*100*	*115*	*153*	*161*

Källa: Eurostat Comext, varken antidumpningstullar eller utjämningstullar är medräknade.

(309) Under skadeundersökningsperioden ökade de genomsnittliga kinesiska importpriserna till unionen (samtliga nivåer) med 61 %.

(310) Eftersom de exporterande producenter som ingick i urvalet främst exporterade däck i nivå 1 och nivå 2 saknade kommissionen ingående information om den kinesiska exporten inom nivå 3, där den primära skadan inträffade under den ursprungliga undersökningen, vilket ledde till en omvänd kaskadeffekt upp i de två andra nivåerna.

(311) Kommissionen uppskattade sålunda prisunderskridandet för hela importen på grundval av importstatistik..

(312) Kommissionen gjorde därför en jämförelse mellan

— det vägda genomsnittliga försäljningspriset per styck som unionsproducenterna i urvalet debiterade icke-närstående kunder på unionsmarknaden, justerat till nivån fritt fabrik, och

— det genomsnittliga kinesiska importpriset i land på kinesisk import på grundval av importstatistik, inbegripet antidumpnings- och utjämningstullar, vanliga tullar och importkostnader.

(313) Denna jämförelse visade att det genomsnittliga kinesiska importpriset i land (270 euro per enhet) var lägre än unionsindustrins genomsnittliga försäljningspris (281 euro per enhet) och endast något högre än unionsindustrins genomsnittliga produktionskostnad (260 euro per enhet). Om priset i land skulle fastställas utan antidumpningstullar skulle det uppgå till 254 euro per enhet, vilket avsevärt underskrider unionsindustrins genomsnittliga försäljningspris och även unionsindustrins produktionskostnad.

(314) Kommissionen drog därför slutsatsen att priserna på den kinesiska importen totalt sett var lägre än unionsindustrins genomsnittliga försäljningspris.

(315) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter hävdade Hankook att kommissionen felaktigt hade ändrat sin metod för beräkning av prisunderskridande i förhållande till den ursprungliga undersökningen. Hankook hävdade att kommissionen, i stället för att uppskatta prisunderskridandet för all import på grundval av importstatistik, borde ha gjort en analys per typ eller per nivå. I versionen märkt ”Sensitive” (version med känsliga uppgifter) av sin inlaga lade Hankook också fram uppgifter om sina exportvolymer och priser och hävdade att kommissionen genom att använda dessa uppgifter kunde ha dragit slutsatser om importpriserna för alla nivåer och gjort en analys av prisunderskridandet för varje nivå.

(316) Kommissionen höll inte med om dessa påståenden. För det första saknade kommissionen, på grund av bristande samarbetsvilja från de kinesiska exporterande producenter som var verksamma inom nivå 3 och såsom anges i skäl 310, detaljerad information om den kinesiska exporten, särskilt inom nivå 3, och kunde inte göra någon analys av prisunderskridandet per nivå. De underliggande uppgifter som kommissionen hade tillgång till ändrades således. För det andra var de uppgifter som Hankook lade fram om sina egna exportvolymer och priser otillräckliga för att det skulle vara möjligt att göra någon ytterligare analys av prisunderskridandet. Även med dessa uppgifter kvarstår det att det finns andra aktörer på nivåerna 1, 2 och 3 för vilka det inte finns några detaljerade uppgifter tillgängliga, och i motsats till vad Hankook hävdar, är uppgifterna inte tillräckliga för att ge ytterligare information om prisunderskridandet per nivå eller för att vederlägga något av resultaten av kommissionens analys av prisunderskridandet. Detta påstående avvisas därför.

5.4. **Import från andra tredjeländer än Kina**

(317) Importen av däck från andra tredjeländer än Kina kom främst från Thailand, Turkiet och Vietnam.

(318) Importvolymen till unionen, liksom marknadsandelen och prisutvecklingen för importen av däck från övriga tredjeländer, utvecklades på följande sätt:

Tabell 5

Import från tredjeländer

Land		2020	2021	2022	Översynsperiod
Thailand	Volym (enheter)	960 744	984 929	1 533 961	1 816 634
	Index	*100*	*103*	*160*	*189*
	Marknadsandel	5,3 %	4,5 %	6,8 %	8,9 %
	Genomsnittspris (euro/enhet)	157	175	200	163
	Index	*100*	*111*	*128*	*104*
Turkiet	Volym (enheter)	1 105 850	1 487 639	1 773 851	1 696 256
	Index	*100*	*135*	*160*	*153*
	Marknadsandel	6,1 %	6,9 %	7,9 %	8,3 %
	Genomsnittspris (euro/enhet)	178	176	213	239
	Index	*100*	*99*	*120*	*134*
Vietnam	Volym (enheter)	477 928	541 921	957 806	964 077
	Index	*100*	*113*	*200*	*202*
	Marknadsandel	2,6 %	2,5 %	4,2 %	4,7 %
	Genomsnittspris (euro/enhet)	155	178	207	193
	Index	*100*	*115*	*134*	*125*
Övriga tredjeländer	Volym (enheter)	2 287 192	2 898 840	2 849 801	2 340 028
	Index	*100*	*127*	*125*	*102*
	Marknadsandel	12,5 %	13,4 %	12,6 %	11,5 %
	Genomsnittspris (euro/enhet)	185	195	222	245
	Index	*100*	*105*	*120*	*132*

Land		2020	2021	2022	Översynsperiod
Sammanlagt för alla tredjeländer utom det berörda landet	Volym (enheter)	4 831 594	5 913 076	7 115 419	6 816 995
	Index	*100*	*122*	*147*	*141*
	Marknadsandel	26,5 %	27,3 %	31,5 %	33,5 %
	Genomsnittspris (euro/enhet)	175	185	213	214
	Index	*100*	*106*	*122*	*122*

Källa: Eurostat Comext.

(319) Under skadeundersökningsperioden ökade importen från andra tredjeländer med omkring 2 miljoner enheter, dvs. med 41 %. Detta är snabbare än utvecklingen av förbrukningen i unionen och ledde till att marknadsandelen ökade från 26,5 % till 33,5 %.

(320) Den största ökningen berodde på import från Thailand (856 000 enheter), Turkiet (590 000 enheter) och Vietnam (486 000 enheter). För övriga tredjeländer var ökningen blygsam (53 000 enheter).

(321) Prisnivån på importen från övriga tredjeländer, särskilt Thailand och Vietnam, var betydligt lägre än unionsindustrins försäljningspriser.

5.5. **Unionsindustrins ekonomiska situation**

5.5.1. *Allmänna anmärkningar*

(322) Bedömningen av unionsindustrins ekonomiska situation omfattade en bedömning av alla ekonomiska indikatorer som påverkade unionsindustrins tillstånd under skadeundersökningsperioden.

(323) Som nämns i skäl 15–17 tillämpades ett stickprovsförfarande för att bedöma unionsindustrins ekonomiska situation.

(324) Vid fastställandet av skadan skilde kommissionen mellan makroekonomiska och mikroekonomiska skadeindikatorer. Kommissionen utvärderade de makroekonomiska indikatorerna på grundval av uppgifter i begäran om översyn, statistik från Eurostat och inlagor från ETRMA. Uppgifterna avsåg samtliga unionsproducenter. Kommissionen utvärderade de mikroekonomiska indikatorerna på grundval av de uppgifter som unionsproducenterna i urvalet lämnat som svar på frågeformuläret. Uppgifterna avsåg de unionsproducenter som ingick i urvalet. Båda uppsättningarna av uppgifter ansågs vara representativa för unionsindustrins ekonomiska situation.

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

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

(327) I den ursprungliga undersökningen analyserades unionsindustrins ekonomiska situation sammantaget, och för vissa mikroekonomiska indikatorer även för de olika nivåerna separat med tanke på unionsmarknadens segmentering. I den aktuella undersökningen analyserade kommissionen först unionsindustrins ekonomiska situation sammantaget.

(328) Kommissionen analyserade också vissa indikatorer på de olika nivåerna separat. Såsom framgår av skälen 370–377 bekräftar analysen att trenderna för den berörda produkten i sin helhet generellt sett motsvarar trenderna när nivåerna betraktas separat.

(329) I den ursprungliga undersökningen viktade kommissionen resultatet för unionsproducenterna i urvalet i förhållande till varje unionsproducents andel av den totala försäljningen i unionen, för att säkerställa att de små och medelstora företagen representerades i enlighet med deras andel av den totala försäljningen i unionen för samtliga mikroindikatorer. Eftersom de små och medelstora företagen endast är verksamma i segmentet nivå 3 fick denna justering till direkt följd att andelen för nivå 3-försäljningen i den uppsättning uppgifter som kom från unionsproducenterna i urvalet ökade.

(330) I den här undersökningen ansåg kommissionen att den ursprungliga viktningen inte var nödvändig för att det skulle gå att göra en objektiv bedömning av unionsindustrins tillstånd i samband med översynen vid giltighetstidens utgång. Undersökningen visade också att skadebilden för de små och medelstora företag som endast var verksamma inom nivå 3 var ännu sämre än skadebilden för nivå 3 totalt sett. Dessutom konstaterade kommissionen att unionsindustrin lidit skada på alla nivåer, även utan att vikta uppgifterna från de unionsproducenter som ingick i urvalet (se skälen 370–377). Logiskt sett skulle en eventuell viktning endast öka de negativa trender som redan observerats i den övergripande skadebilden.

5.5.2. *Makroekonomiska indikatorer*

5.5.2.1. Produktion, produktionskapacitet och kapacitetsutnyttjande

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

Tabell 6

Produktion, produktionskapacitet och kapacitetsutnyttjande

	2020	2021	2022	Översynsperiod
Produktionsvolym (i enheter)	18 323 204	21 701 759	20 380 261	18 047 419
Index	*100*	*118*	*111*	*98*
Produktionskapacitet (i enheter)	22 867 574	24 008 277	24 237 586	21 907 693
Index	*100*	*105*	*106*	*96*
Kapacitetsutnyttjande	80 %	90 %	84 %	82 %
Index	*100*	*113*	*105*	*103*

Källa: ETRMA, Eurostat Comext och uppgifter från sökanden.

(332) Tillsammans med marknadens tillväxt och försäljningen på unionsmarknaden ökade produktionsvolymerna från 2020 till 2021. Därefter minskade produktionen under 2022 och sedan ännu mer under översynsperioden. Minskningen av produktionsvolymerna berodde på de minskade försäljningsvolymerna, som i sin tur var kopplade till den minskade förbrukningen i unionen, och ledde till att unionsindustrin förlorade marknadsandelar. Under översynsperioden återgick unionsindustrins produktionsvolymer till samma nivå som 2020. Unionsindustrin kunde dock anpassa sin kapacitet till förändringarna i produktionsvolymerna, vilket dämpade variationerna i kapacitetsutnyttjandet – som till och med förbättrades något (med 3 %) under hela skadeundersökningsperioden.

5.5.2.2. Försäljningsvolym och marknadsandel

(333) Unionsindustrins försäljningsvolym och marknadsandel utvecklades på följande sätt under skadeundersökningsperioden:

Tabell 7

Försäljningsvolym och marknadsandel

	2020	2021	2022	Översynsperiod
Total försäljningsvolym på unionsmarknaden (i enheter)	12 531 905	14 767 288	14 338 944	12 412 930
Index	*100*	*118*	*114*	*99*
Marknadsandel	69 %	68 %	64 %	61 %
Index	*100*	*99*	*93*	*89*

Källa: ETRMA och Eurostat Comext.

(334) Från 2020 till 2021 ökade unionsindustrins försäljningsvolym på den växande marknaden. Under 2022 minskade unionsindustrins försäljningsvolym trots att marknaden växte och minskade sedan ännu mer under översynsperioden. Under översynsperioden hade unionsindustrins försäljningsvolymer sjunkit till samma nivå som 2020. Eftersom unionsindustrins försäljning inte hängde med marknadens tillväxt under 2022, och försämrades snabbare än marknaden under översynsperioden, minskade marknadsandelen från 69 % till 61 % under skadeundersökningsperioden.

(335) I sina synpunkter på inledandet hävdade Hankook Group att unionsindustrins försäljning och marknadsandel i stort sett förblev stabila under skadeundersökningsperioden och att den lilla minskningen från 2022 till översynsperioden kunde förklaras av den minskade förbrukningen.

(336) Undersökningsresultaten stöder inte detta påstående. Unionsindustrins försäljning låg förvisso på samma nivå under översynsperioden som under 2020, men det skedde en betydande minskning (13 %) från 2022 till översynsperioden. Unionsindustrins marknadsandel minskade dessutom från 69 % till 61 % under skadeundersökningsperioden.

(337) Därför avvisades påståendet.

5.5.2.3. Tillväxt

(338) Från 2020 till 2022 ökade först förbrukningen i unionen, i linje med den ökade ekonomiska aktiviteten efter covid-19. Ökningen av förbrukningen kulminerade under 2022 och avtog sedan under översynsperioden, vilket ledde till en sammanlagd ökning på 11 % under skadeundersökningsperioden. Det var bara under 2021 som unionsindustrins försäljning följde den positiva marknadstrenden. Under 2022 ökade unionsindustrins försäljning inte i samma takt som marknadens tillväxt, och den sjönk i snabbare takt än marknadens nedgång under översynsperioden. Detta ledde till att marknadsandelen minskade med 8 procentenheter (från 69 % till 61 %) under skadeundersökningsperioden.

5.5.2.4. Sysselsättning och produktivitet

(339) Sysselsättning och produktivitet utvecklades under skadeundersökningsperioden enligt följande:

Tabell 8

Sysselsättning och produktivitet

	2020	2021	2022	Översynsperiod
Antal anställda	21 148	21 614	20 291	18 425
Index	*100*	*102*	*96*	*87*

	2020	2021	2022	Översynsperiod
Produktivitet (enhet/anställd)	866	1 004	1 004	979
Index	*100*	*116*	*116*	*113*

Källa: ETRMA och uppgifter från sökanden.

(340) Under skadeundersökningsperioden förlorade unionsindustrin över 2 700 direkta arbetstillfällen. När unionsindustrins produktionsvolymer ökade från 2020 till 2021 ökade även sysselsättningen. Unionsindustrins produktivitet förbättrades emellertid också, och därför ökade inte sysselsättningen i samma takt som produktionsvolymerna. De minskade produktionsvolymerna från 2021 till översynsperioden ledde till minskade arbetstillfällen och även till en viss produktivitetsförlust.

5.5.2.5. Dumpningsmarginalernas storlek och återhämtning från tidigare dumpning

(341) Under översynsperioden var de individuella dumpningsmarginaler som konstaterats för de samarbetsvilliga exporterande producenterna fortfarande betydande (se skäl 283).

(342) Trots att dumpning fortfarande förekom från Kinas sida visar analysen av skadeindikatorerna att de gällande åtgärderna hade en positiv inverkan på unionsindustrin i början av skadeundersökningsperioden. Denna positiva situation vände dock 2022 när unionsindustrins situation försämrades igen.

5.5.3. *Mikroekonomiska indikatorer*

5.5.3.1. Priser och faktorer som påverkar priserna

(343) De genomsnittliga försäljningspriser per enhet som unionsproducenterna i urvalet tog ut av icke-närstående kunder i unionen utvecklades på följande sätt under skadeundersökningsperioden:

Tabell 9

Försäljningspris och produktionskostnad i unionen (euro/enhet)

	2020	2021	2022	Översynsperiod
Genomsnittligt försäljningspris per enhet i unionen (alla nivåer)	224	241	274	281
Index	*100*	*107*	*122*	*125*
Produktionskostnad per enhet	186	193	249	260
Index	*100*	*104*	*134*	*140*

Källa: Kontrollerade svar på frågeformulär från unionsproducenterna i urvalet.

(344) Försäljningspriserna för däck till icke-närstående kunder på unionsmarknaden ökade med 25 % under skadeundersökningsperioden. Mellan 2020 och 2021 sammanföll prisökningen med en ökad efterfrågan. Då kunde unionsindustrin höja sina försäljningspriser mer (med 7 %) än produktionskostnaden ökade (med 4 %).

(345) Denna gynnsamma situation förändrades 2022; därefter kunde unionsindustrin inte överföra sina kostnadsökningar till försäljningspriserna. Försäljningspriserna ökade visserligen med 18 procentenheter mellan 2021 och översynsperioden, men dessa prisökningar var inte i linje med de ökade produktionskostnaderna.

(346) Produktionskostnaden ökade totalt sett med 40 % under skadeundersökningsperioden. Den största ökningen skedde mellan 2021 och 2022, när den ökade med 30 %.

(347) De viktigaste skadeindikatorerna analyserades också för de tre nivåerna.

(348) Inom nivå 1 minskade det genomsnittliga försäljningspriset per enhet med 55 euro, medan kostnaden per enhet ökade med 75 euro under samma period. Det genomsnittliga försäljningspriset ökade med 24 % medan produktionskostnaden ökade med 39 % under skadeundersökningsperioden.

Tabell 10

Försäljningspris och produktionskostnad i unionen (euro/enhet) – Nivå 1

	2020	2021	2022	Översynsperiod
Genomsnittligt försäljningspris per enhet i unionen på den sammanlagda marknaden	235	250	283	290
Index	*100*	*106*	*120*	*124*
Produktionskostnad per enhet	191	196	256	266
Index	*100*	*102*	*134*	*139*

Källa: Kontrollerade svar på frågeformulär från unionsproducenterna i urvalet.

(349) Inom nivå 2 minskade det genomsnittliga försäljningspriset per enhet med 60 euro, medan kostnaden per enhet ökade med 68 euro under samma period. Det genomsnittliga försäljningspriset ökade med 29 % medan produktionskostnaden ökade med 39 % under skadeundersökningsperioden.

Tabell 11

Försäljningspris och produktionskostnad i unionen (euro/enhet) – Nivå 2

	2020	2021	2022	Översynsperiod
Genomsnittligt försäljningspris per enhet i unionen på den sammanlagda marknaden	205	224	258	265
Index	*100*	*109*	*126*	*129*
Produktionskostnad per enhet	173	184	228	241
Index	*100*	*106*	*132*	*139*

Källa: Kontrollerade svar på frågeformulär från unionsproducenterna i urvalet.

(350) Inom nivå 3 minskade det genomsnittliga försäljningspriset per enhet med 40 euro, medan kostnaden per enhet ökade med 58 euro under samma period. Det genomsnittliga försäljningspriset ökade med 24 % medan produktionskostnaden ökade med 34 % under skadeundersökningsperioden.

Tabell 12

Försäljningspris och produktionskostnad i unionen (euro/enhet) – Nivå 3

	2020	2021	2022	Översynsperiod
Genomsnittligt försäljningspris per enhet i unionen på den sammanlagda marknaden	170	176	206	210
Index	*100*	*104*	*121*	*124*
Produktionskostnad per enhet	171	187	223	229
Index	*100*	*109*	*130*	*134*

Källa: Kontrollerade svar på frågeformulär från unionsproducenterna i urvalet.

5.5.3.2. Arbetskraftskostnader

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

Tabell 13

Genomsnittlig arbetskraftskostnad per anställd

	2020	2021	2022	Översynsperiod
Genomsnittlig arbetskraftskostnad per anställd (euro)	50 250	54 950	64 650	64 862
Index	*100*	*109*	*129*	*129*

Källa: Kontrollerade svar på frågeformulär från unionsproducenterna i urvalet.

(352) Den genomsnittliga arbetskraftskostnaden per anställd ökade med 9 % från 2020 till 2021 och därefter med 20 % mellan 2021 och 2022, och låg kvar på samma nivå under översynsperioden.

5.5.3.3. Lagerhållning

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

Tabell 14

Lagerhållning

	2020	2021	2022	Översynsperiod
Utgående lager (Index 2020 = 100)	*100*	*123*	*130*	*155*
Utgående lager som andel av produktionen	14 %	15 %	16 %	21 %
Index	*100*	*102*	*110*	*143*

Källa: Kontrollerade svar på frågeformulär från unionsproducenterna i urvalet.

(354) Det utgående lagret låg, i förhållande till produktionen, kvar på samma nivå under perioden 2020–2022 (14–16 % av produktionsvolymen). Vid en jämförelse mellan utgående lager i slutet av undersökningsperioden (30 juni 2023) och lagernivåerna vid årets slut 2020–2022 konstaterades en ökning (till 21 % av produktionsvolymen). Denna ökning förklaras dock till stor del av säsongsbundenheten. Större volymer däck säljs under årets andra hälft jämfört med första halvåret, medan produktionen är mindre säsongsbetonad. Denna säsongsbundenhet innebär att lagervolymerna vanligtvis är högre i slutet av juni jämfört med slutet av december. Att lagernivåerna uppenbart hade ökat under översynsperioden är alltså inte i sig en indikation på unionsproducenternas ekonomiska situation.

5.5.3.4. Lönsamhet, kassaflöde, investeringar, räntabilitet och kapitalanskaffningsförmåga

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

Tabell 15

Lönsamhet, kassaflöde, investeringar och räntabilitet

	2020	2021	2022	Översynsperiod
Lönsamhet vid försäljning i unionen till icke-närstående kunder (i procent av omsättningen)	7,9 %	13,4 %	1,8 %	1,3 %
Index	*100*	*170*	*23*	*16*
Kassaflöde (euro)	95 814 284	29 530 055	- 57 192 051	- 94 989 994
Index	*100*	*31*	*- 60*	*- 99*
Investeringar (euro)	50 269 926	48 233 290	56 308 570	66 447 814
Index	*100*	*96*	*112*	*132*
Räntabilitet (i %)	– 2,1 %	3,9 %	– 15,2 %	– 16,3 %
Index	*- 100*	*182*	*- 712*	*- 763*

Källa: Kontrollerade svar på frågeformulär från unionsproducenterna i urvalet.

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

(357) Mellan 2020 och 2021 förbättrades först den totala lönsamheten, eftersom efterfrågan på däck ökade när vägtransporterna började återhämta sig från covid-19-krisen och den totala importen ännu inte hade ökat i samma utsträckning som den sedermera skulle göra. Såsom förklaras i skäl 344 kunde unionsindustrin höja sina försäljningspriser under 2021 mer än vad produktionskostnaderna ökade, vilket bidrog till att vinstmarginalerna ökade från 7,9 % till 13,4 %.

(358) Detta ändrades 2022, när unionsindustrin inte kunde höja sina priser i linje med kostnadsökningarna. Följden blev att unionsindustrins lönsamhet sjönk till låga nivåer (1,8 % år 2022 och 1,3 % under översynsperioden).

(359) Nettokassaflödet är ett mått på unionsproducenternas förmåga att självfinansiera sin verksamhet. Nettokassaflödet sjönk under hela skadeundersökningsperioden. Detta berodde främst på två faktorer. Å ena sidan bidrog unionsindustrins totala lönsamhet positivt till kassaflödet i början av skadeundersökningsperioden. Detta bidrag upphörde i princip när lönsamheten minskade 2022. Å andra sidan absorberades rörelsekapitalet av de större produktionsvolymerna och utgående lagernivåerna, vilket inverkade negativt på kassaflödet redan från och med 2021. Totalt sett minskade kassaflödet från ett positivt flöde på 96 miljoner euro till ett negativt flöde på 95 miljoner euro under skadeundersökningsperioden.

(360) Under skadeundersökningsperioden ökade investeringarna från 50 miljoner euro till 66 miljoner euro, dvs. med 32 %. Totalt sett låg de på under 10 % av den totala omsättningen under hela skadeundersökningsperioden.

(361) Räntabiliteten är vinsten i procent av det bokförda nettovärdet av investeringar. Den ökade först från – 2,1 % till 3,9 % mellan 2020 och 2021, i linje med den förbättrade lönsamheten. När unionsindustrins totala lönsamhet sedan försämrades sjönk den ned till – 15,2 % år 2022 och till – 16,3 % under översynsperioden.

(362) Unionsindustrin är fragmenterad, och består av såväl stora grupper av multinationella företag som över 400 små och medelstora företag i hela unionen, vars förmåga att anskaffa kapital skiljer sig mycket åt.

(363) En separat analys som grundar sig på samma metod som beskrivits gjordes för lönsamheten inom de tre nivåerna.

(364) Lönsamhetsutvecklingen inom nivå 1 under skadeundersökningsperioden liknade upp- och nedgångarna i unionsindustrins lönsamhet som helhet. Från 2020 till 2021 förbättrades den först, och sjönk sedan till låga nivåer (1,9 % år 2022 och 1,3 % under översynsperioden).

(365) Inom nivå 1 minskade nettokassaflödet från ett positivt flöde på 85 miljoner euro till ett negativt flöde på 56 miljoner euro under skadeundersökningsperioden. Räntabiliteten ökade först från 1,1 % till 7,6 % och sjönk sedan ned till – 14,0 % under översynsperioden.

Tabell 16

Lönsamhet, kassaflöde, investeringar och räntabilitet – Nivå 1

	2020	2021	2022	Översynsperiod
Lönsamhet vid försäljning i unionen till icke-närstående kunder (i procent av omsättningen)	9,4 %	15,2 %	1,9 %	1,3 %
Index	*100*	*162*	*20*	*14*
Kassaflöde (euro)	85 042 290	35 716 163	- 43 640 531	- 56 302 048
Index	*100*	*42*	*- 51*	*- 66*
Investeringar (euro)	38 607 861	38 181 656	45 748 927	53 222 683
Index	*100*	*99*	*118*	*138*
Räntabilitet (i %)	1,1 %	7,6 %	– 13,6 %	– 14,0 %
Index	*100*	*677*	*- 1 213*	*- 1 252*

Källa: Kontrollerade svar på frågeformulär från unionsproducenterna i urvalet.

(366) Lönsamhetsutvecklingen inom nivå 2 under skadeundersökningsperioden förbättrades först från 2020 till 2021, minskade sedan till 3,5 % år 2022 och fortsatte ned till 2,5 % under översynsperioden.

(367) Inom nivå 2 minskade nettokassaflödet från ett positivt flöde på 5,5 miljoner euro till ett negativt flöde på 34,5 miljoner euro under skadeundersökningsperioden. Räntabiliteten sjönk från 15,8 % år 2020 ned till – 28,0 % under undersökningsperioden.

Tabell 17

Lönsamhet, kassaflöde, investeringar och räntabilitet – Nivå 2

	2020	2021	2022	Översynsperiod
Lönsamhet vid försäljning i unionen till icke-närstående kunder (i procent av omsättningen)	4,6 %	9,3 %	3,5 %	2,5 %
Index	*100*	*203*	*76*	*55*
Kassaflöde (euro)	5 482 431	- 2 889 233	- 13 209 945	- 34 464 853
Index	*100*	*- 53*	*- 241*	*- 629*
Investeringar (euro)	9 439 555	9 080 411	9 167 506	11 950 064
Index	*100*	*96*	*97*	*127*
Räntabilitet (i %)	– 15,8 %	– 14,3 %	– 22,5 %	– 28,0 %
Index	*- 100*	*- 91*	*- 143*	*- 178*

Källa: Kontrollerade svar på frågeformulär från unionsproducenterna i urvalet.

(368) Nivå 3 var olönsam under hela skadeundersökningsperioden. Under skadeundersökningsperioden förvärrades situationen och den negativa lönsamheten på – 1,6 % under 2020 sjönk ned till – 3,5 % under översynsperioden. Situationen var ännu värre för de små och medelstora företag som var verksamma inom nivå 3; deras lönsamhet varierade mellan 4,6 % och – 7,0 % under skadeundersökningsperioden. Den lilla ”förbättringen” mellan 2022 och översynsperioden visade att det var svårt för industrin att anpassa sig till den svåra situationen.

(369) Inom nivå 3 minskade nettokassaflödet från ett positivt flöde på 5,3 miljoner euro till ett negativt flöde på 4,2 miljoner euro under skadeundersökningsperioden. Räntabiliteten var negativ under hela skadeundersökningsperioden och sjönk från – 5,9 % ned till – 20,0 % under skadeundersökningsperioden.

Tabell 18

Lönsamhet, kassaflöde, investeringar och räntabilitet – Nivå 3

	2020	2021	2022	Översynsperiod
Lönsamhet vid försäljning i unionen till icke-närstående kunder (i procent av omsättningen)	– 1,6 %	– 1,5 %	– 6,1 %	– 3,5 %

	2020	2021	2022	Översynsperiod
Index	*- 100*	*- 92*	*- 374*	*- 212*
Kassaflöde (euro)	5 289 563	- 3 296 875	- 341 574	- 4 223 093
Index	*100*	*- 62*	*- 6*	*- 80*
Investeringar (euro)	2 222 510	971 223	1 392 137	1 275 067
Index	*100*	*44*	*63*	*57*
Räntabilitet (i %)	– 5,9 %	– 10,8 %	– 35,4 %	– 20,0 %
Index	*100*	*17*	*- 401*	*- 139*

Källa: Kontrollerade svar på frågeformulär från unionsproducenterna i urvalet.

5.6. **Slutsats om skada**

(370) Undersökningen visade att unionsindustrin som helhet återhämtade sig från tidigare dumpning under 2021. Mellan 2022 och översynsperioden upphörde denna återhämtning och trenden vände.

(371) Detta framgår särskilt tydligt av unionsindustrins minskade lönsamhet, förlorade marknadsandelar och oförmåga att höja priserna i paritet med de stigande kostnaderna. Även indikatorer som är kopplade till lönsamheten, såsom kassaflöde och räntabilitet, visade sämre värden. Detta var särskilt tydligt bland producenter inom nivå 3, som är särskilt utsatta för pristryck från lågprisimport, vilket i sin tur inverkar negativt på de högre nivåerna genom den omvända kedjereaktion som beskrivs i den ursprungliga undersökningen ([121]).

(372) På grundval av detta drog kommissionen slutsatsen att unionsindustrin, under översynsperioden, lidit väsentlig skada i den mening som avses i artikel 3.1 i grundförordningen.

6. **ORSAKSSAMBAND**

(373) Under skadeundersökningsperioden förlorade unionsindustrin sin marknadsandel till import från andra länder, framför allt Thailand, Vietnam, Turkiet och Kina.

(374) Att unionsindustrins marknadsandel minskade berodde delvis på att importen från Kina ökade efter att antidumpningstullarna delvis ogiltigförklarats, men framför allt på att importen ökade från andra länder till låga priser. Lågprisimporten har gjort det svårt för unionsindustrin att höja sina priser och behålla sin marknadsandel när kostnaderna samtidigt ökar.

(375) Efter att Ryssland inledde sitt anfallskrig mot Ukraina ökade priserna på insatsvaror och energi kraftigt, vilket ledde till en snabb ökning av produktionskostnaderna. Samtidigt ökade importvolymerna och från och med 2022 kunde unionsindustrin inte längre föra över sina kostnadsökningar till försäljningspriserna. Försäljningspriserna ökade visserligen med 18 % mellan 2021 och översynsperioden, men prisökningarna räckte inte till för att kompensera för de ökade produktionskostnaderna.

([121]) Se skäl 242 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/1579 av den 18 oktober 2018 om införande av en slutgiltig antidumpningstull och slutgiltigt uttag av den provisoriska tull som införts på import av vissa däck, andra än massivdäck, av gummi, nya eller regummerade, av sådana slag som används på bussar eller lastbilar, med ett belastningsindex högre än 121, med ursprung i Folkrepubliken Kina och om upphävande av genomförandeförordning (EU) 2018/163. EUT L 263, 22.10.2018, s. 3.

(376) Kommissionen konstaterar därför också att unionsindustrin hamnade i denna skadevållande situation samtidigt som andra faktorer uppstod, såsom stora kostnadsökningar och en kraftig ökning av lågprisimporten från andra länder, särskilt Thailand, Vietnam och Turkiet. Såsom framgår av skälen 317–321 ovan ökade importen från Thailand och Vietnam avsevärt och deras prisnivåer var betydligt lägre än unionsindustrins priser.

(377) Kommissionen drog därför slutsatsen att den dumpade importen från Kina bidrog till unionsindustrins väsentliga skada under översynsperioden; andra faktorer, i synnerhet kostnadsökningen och importen från andra länder, kunde dock innebära att det sanna förhållandet mellan den subventionerade importen och verkningarna för unionsindustrin kunde ifrågasättas.. Kommissionen beslutade därför att göra en närmare bedömning av huruvida det är sannolikt att den skada som vållats av den dumpade importen från Kina återkommer om åtgärderna tillåts upphöra att gälla.

(378) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter hävdade Hankook att den skada som unionsindustrin lidit inte orsakats av import från Kina. Hankook hävdade att importen från Kina inte underskrider unionsindustrins priser i nivå 3 eller nivå 1. Till stöd för sitt påstående lämnade Hankook känsliga uppgifter om sina exportpriser och exportvolymer.

(379) Kommissionen höll inte med om detta påstående. Såsom anges i skäl 316 är de uppgifter som Hankook lämnat otillräckliga för en kompletterande analys av prisunderskridandet, eftersom de inte innehåller tillräckliga uppgifter om andra aktörer som är verksamma inom nivåerna 1, 2 och 3. Dessa uppgifter kunde följaktligen inte vederlägga något av resultaten av kommissionens analys av prisunderskridandet. Kommissionen ansåg därför att premissen för detta påstående, dvs. att det inte förekommer något prisunderskridande i nivå 1 eller nivå 3, är felaktig, och detta påstående avvisas därför.

(380) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter hävdade Hankook också att den skada som unionsindustrin lidit inte orsakats av import från Kina utan av import av däck från andra tredjeländer.

(381) Såsom anges i skäl 377 drog kommissionen slutsatsen att den dumpade importen från Kina bidrog till den väsentliga skadan för unionsindustrin, men även andra faktorer, särskilt kostnadsökningar och importen från andra länder, kunde ifrågasätta det verkliga förhållandet mellan den dumpade importen och verkningarna för unionsindustrin. Kommissionen anser därför att detta påstående inte vederlägger slutsatsen ovan och det avvisas därför.

7. **SANNOLIKHET FÖR ATT SKADAN ÅTERKOMMER**

(382) Kommissionen bedömde, i enlighet med artikel 11.2 i grundförordningen, om det är sannolikt att den skada som ursprungligen orsakades av den dumpade importen från Kina återkommer om åtgärderna mot den skulle upphöra att gälla.

(383) I detta hänseende analyserade kommissionen följande faktorer: produktionskapacitet och outnyttjad kapacitet i Kina, unionsmarknadens attraktionskraft och exportpriser till tredjelandsmarknader och förhållandet mellan priserna i unionen och Kina, eventuell absorptionskapacitet på tredjelandsmarknader, sannolika prisnivåer för import från Kina i avsaknad av antidumpningsåtgärder och deras inverkan på unionsindustrin, inbegripet prisunderskridande och skadevållande nivå samt ökning av kinesisk import efter tillfälligt upphävande av antidumpningstullarna.

7.1. **Produktionskapacitet och outnyttjad kapacitet i Kina**

(384) Såsom anges i skälen 286–288 finns det betydande produktionskapacitet och outnyttjad kapacitet i Kina för att omedelbart öka exporten till unionsmarknaden om antidumpningsåtgärderna tillåts upphöra att gälla. Såsom anges i skäl 287 uppgick den tillgängliga outnyttjade kapaciteten i Kina 2022 till nästan 20 miljoner enheter, vilket i princip motsvarar hela förbrukningen på EU-marknaden.

7.2. **Unionsmarknadens attraktionskraft och exportpriser till tredjelandsmarknader**

(385) Såsom anges i skälen 289–291 är unionsmarknaden, som är den näst största marknaden i världen efter Förenta staterna, en attraktiv marknad både i fråga om priser och storlek. År 2023 var prisnivån för kinesisk export till unionen betydligt högre än de kinesiska genomsnittliga exportpriserna till andra huvuddestinationer, inbegripet Förenta staterna. Den kinesiska importen till unionen låg dessutom kvar på omkring 30 % av importvolymen under den ursprungliga undersökningen, trots de gällande antidumpningsåtgärderna.

7.3. **Möjlig absorptionsförmåga på marknader i tredjeländer**

(386) Såsom anges i skäl 292 är handelspolitiska skyddsåtgärder för export av den likadana produkten från Kina i kraft på de flesta tredjelandsmarknader som är betydande konsumenter av lastbilsdäck. Detta gör dessa marknader mindre attraktiva för de kinesiska exporterande producenterna. Detta är ytterligare en faktor som stöder slutsatsen att Kinas nuvarande produktionskapacitet med största sannolikhet skulle gå till unionsmarknaden om åtgärderna upphörde att gälla.

7.4. **De sannolika prisnivåerna för importen från Kina i avsaknad av antidumpningsåtgärder och deras inverkan på unionsindustrin, inbegripet prisunderskridande och skadevållande nivå.**

(387) Såsom framgår av tabell 4 var importpriserna till unionen från Kina under översynsperioden 218 euro per enhet, vilket är väsentligt lägre än unionsindustrins genomsnittliga försäljningspris på 281 euro per enhet som visas i tabell 9, och även under produktionskostnaden 260 euro per enhet.

(388) Det är därför sannolikt att den kinesiska importen i avsaknad av antidumpningstullar väsentligt skulle underskrida unionens priser.

7.5. **Ökning av importen från Kina efter att antidumpningstullarna delvis upphävdes**

(389) Såsom framgår av tabell 3 och skäl 306 var ökningen av importen från Kina särskilt betydande under 2022 när de ursprungliga åtgärderna delvis ogiltigförklarades av Europeiska unionens tribunal.

(390) Detta tyder på att de kinesiska exporterande producenterna fortfarande är intresserade av unionsmarknaden och att importen sannolikt skulle öka igen om åtgärderna skulle upphävas.

(391) I sina synpunkter på inledandet hävdade Hankook Group att importutvecklingen tyder på att det inte finns någon risk för fortsatt eller återkommande skada. Hankook Group ansåg också att den kinesiska importens nuvarande marknadsandel inte kunde ha någon betydande inverkan på unionsindustrins framtid. Företaget hävdade också att den ökade kinesiska produktionskapaciteten inte var avsedd för unionsmarknaden utan för andra marknader.

(392) Kommissionen höll inte med om denna synpunkt. De nuvarande tullarna skyddar visserligen unionsindustrin i viss utsträckning från den dumpade importen från Kina, men den kinesiska importen kunde trots detta öka sin marknadsandel under skadeundersökningsperioden. Med tanke på de kinesiska prisnivåerna utan tullar och den outnyttjade kapaciteten i Kina är det sannolikt att marknadsandelen för den kinesiska importen skulle öka avsevärt om åtgärderna skulle upphöra att gälla. Det fanns inte heller någon grund till påståendet att den ökade kinesiska kapaciteten främst riktade sig till andra marknader under skadeundersökningsperioden. Även om så skulle vara fallet anser kommissionen att unionsmarknaden fortfarande är attraktiv för kinesisk import.

(393) Dessa påståenden avvisades därför.

(394) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter hävdade Hankook att det inte finns tillräcklig bevisning för sannolikheten för återkommande skada. Hankook hävdade särskilt att ökningen av importen under 2022 inte kan kopplas till det partiella upphävandet av åtgärderna under 2022 och att ökningen inte är signifikativ för de kinesiska exporterande producenternas beteende. Hankook hävdade också att det inte förekom något prisunderskridande i nivå 3, att de kinesiska producenterna snarare skulle öka sina vinster än att sänka sina priser om åtgärderna tilläts upphöra att gälla och att unionsmarknaden, med tanke på att den endast utgjorde 4 % av Kinas totala exportvolym, inte kan anses vara attraktiv.

(395) Kommissionen höll inte med om dessa påståenden. För det första innebar tribunalens partiella upphävande av åtgärderna en signal till marknaden om att det skulle vara möjligt att stryka tullarna och bevilja återbetalning, vilket gjorde importen potentiellt attraktivare. För det andra och som förklaras i skälen316 och 379 är grunden för påståendet om att det inte förekommer något prisunderskridande i nivå 3 felaktig. För det tredje lade Hankook inte fram någon bevisning till stöd för sitt påstående om att de kinesiska producenterna snarare skulle öka sina vinster än sänka sina priser om åtgärderna skulle tillåtas upphöra att gälla. Avslutningsvis kan den nuvarande exporten från Kina till unionen med de gällande tullarna inte anföras för att vederlägga det faktum att unionsmarknaden förblir attraktiv av de skäl som anges i skälen 289–291 och 385. Detta påstående avvisas därför.

7.6. **Slutsatser om sannolikheten för att skadan återkommer**

(396) Mot bakgrund av ovanstående drog kommissionen slutsatsen att om åtgärderna skulle upphöra att gälla skulle det sannolikt leda till en betydande ökning av dumpad import från Kina till skadevållande prisnivåer, vilket skulle förvärra den skadevållande situationen för unionsindustrin ytterligare.

8. **UNIONENS INTRESSE**

(397) I enlighet med artikel 21 i grundförordningen undersökte kommissionen huruvida det skulle strida mot unionens intressen som helhet om de gällande antidumpningsåtgärderna bibehölls. Fastställandet av unionens intresse byggde på en uppskattning av alla de olika intressen som berörs, bland annat unionsindustrins, importörernas och slutanvändarnas.

8.1. **Unionsindustrins intresse**

(398) Unionsproducenter som svarar för mer än 25 % av unionens produktionsvolym samarbetade i undersökningen.

(399) Undersökningen visade att unionsindustrin befann sig i en sårbar situation där den inte fullt ut kunde överföra sina kostnadsökningar till försäljningspriserna och att dess vinstmarginaler hade minskat.

(400) Kommissionen drar slutsatsen att unionsindustrin redan lider skada och om åtgärderna upphör att gälla är det mycket sannolikt att den dumpade importen från Kina ökar till skadevållande prisnivåer, vilket skulle leda till ett ökat pristryck på unionsmarknaden och ytterligare förvärra den skada som unionsindustrin redan lider.

(401) Det ligger därför tydligt i unionsindustrins intresse att åtgärderna bibehålls.

8.2. **Icke-närstående importörers och användares intresse**

(402) Inga importörer eller användare samarbetade i undersökningen.

(403) I den ursprungliga undersökningen drogs slutsatsen att åtgärderna förvisso inte låg i de importörers intresse som främst förlitar sig på import av mycket billiga däck från Kina, men att importörer med en bredare portfölj antagligen inte kommer att påverkas allvarligt av återställandet av rättvis konkurrens.

(404) I avsaknad av ny bevisning drog kommissionen därför slutsatsen, precis som i den ursprungliga undersökningen, att fortsatta åtgärder inte kommer att påverka varken importörer eller användare i någon större utsträckning.

8.3. **Övriga intressen**

(405) Den ursprungliga undersökningen visade att det ligger i unionens intresse med åtgärder som ska skydda unionsindustrins producenter av nya högkvalitetsdäck, vilka är utformade för att ha en lång livscykel och kan regummeras, och även skydda de regummerare som är verksamma på nivå 3-marknaden, för att minska avfallet och hantera råvaror på ett hållbart sätt. Eftersom det mest är små och medelstora företag som är verksamma inom regummeringsbranschen är införandet av åtgärderna även i linje med kommissionens viktiga mål att stödja små och medelstora företag ([122]).

(406) I den ursprungliga undersökningen hade slitbaneleverantörer lämnat inlagor till stöd för införandet av antisubventionsåtgärder och hävdade att det är nödvändigt med sådana åtgärder för regummeringsindustrins överlevnad och att deras näringsverksamhet kommer att påverkas kraftigt om regummeringsverksamheten upphör. Därefter slog kommissionen fast att åtgärderna skulle ligga i slitbaneleverantörernas intresse.

(407) I avsaknad av ny bevisning drog kommissionen därför slutsatsen att åtgärderna, liksom i den ursprungliga undersökningen, skulle ligga i slitbaneleverantörernas intresse.

8.4. **Slutsats om unionens intresse**

(408) På grundval av ovanstående drog kommissionen slutsatsen att det inte fanns några tvingande skäl enligt artikel 21 i grundförordningen avseende unionens intresse som talar emot att bibehålla de gällande åtgärderna beträffande import av däck med ursprung i Kina.

9. **ANTIDUMPNINGSÅTGÄRDER**

(409) På grundval av kommissionens slutsatser om fortsatt dumpning, återkommande skada och unionens intresse bör antidumpningsåtgärderna mot däck från Kina bibehållas.

(410) För att minimera riskerna för kringgående på grund av skillnader i tullsatserna krävs särskilda åtgärder för att säkerställa att de individuella antidumpningstullarna tillämpas. Individuell antidumpning är endast tillämplig på villkor att det för medlemsstaternas tullmyndigheter uppvisas en giltig faktura. Fakturan måste uppfylla kraven i artikel 1.3 i denna förordning. Till dess att en sådan faktura uppvisas bör importen omfattas av den antidumpningstull som är tillämplig på ”alla övriga företag”.

(411) Även om denna faktura är nödvändig för att tullmyndigheterna i medlemsstaterna ska kunna tillämpa de individuella antidumpningstullsatserna på import är den inte den enda omständighet som tullmyndigheterna ska beakta. Även om en faktura som uppfyller samtliga krav i artikel 1.3]i denna förordning uppvisas, bör medlemsstaternas tullmyndigheter utföra sina sedvanliga kontroller och bör, liksom i alla andra fall, kräva ytterligare handlingar (transportdokument osv.) för att kontrollera att uppgifterna i deklarationen är riktiga och för att säkerställa att den påföljande tillämpningen av den lägre tullsatsen är berättigad i enlighet med tullagstiftningen.

([122]) Skäl 295 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/1579 av den 18 oktober 2018 om införande av en slutgiltig antidumpningstull och slutgiltigt uttag av den provisoriska tull som införts på import av vissa däck, andra än massivdäck, av gummi, nya eller regummerade, av sådana slag som används på bussar eller lastbilar, med ett belastningsindex högre än 121, med ursprung i Folkrepubliken Kina och om upphävande av genomförandeförordning (EU) 2018/163 (EUT L 263, 22.10.2018, s. 3).

(412) Om exporten från något av de företag som omfattas av de lägre, individuella tullsatserna ökar väsentligt i volym efter införandet av de berörda åtgärderna, kan denna volymökning i sig anses utgöra en förändring i handelsmönstret som orsakats av införandet av åtgärder i den mening som avses i artikel 13.1 i grundförordningen. Under sådana omständigheter och förutsatt att villkoren är uppfyllda kan en undersökning om kringgående inledas. Vid en sådan undersökning kan man bland annat undersöka om det finns behov av att upphäva de individuella tullsatserna och i stället införa en landsomfattande tull.

(413) De individuella företagsspecifika antidumpningstullsatserna i denna förordning är uteslutande tillämpliga på import av den produkt som översynen gäller med ursprung i Kina och som producerats av de namngivna rättsliga enheterna. Import av den produkt som översynen gäller som producerats av ett annat företag som inte uttryckligen nämns i denna förordnings normativa del, inbegripet närstående enheter till de uttryckligen nämnda företagen, bör omfattas av den tullsats som är tillämplig på ”alla övriga företag”. De bör inte omfattas av någon av de individuella antidumpningstullsatserna.

(414) Ett företag får begära att dessa individuella antidumpningstullsatser tillämpas om företaget senare ändrar namn. En sådan begäran ska ställas till kommissionen ([123]). Begäran ska innehålla all relevant information som behövs för att visa att ändringen inte påverkar företagets rätt att omfattas av den tullsats som är tillämplig på det. Om ändringen av företagets namn inte påverkar dess rätt att omfattas av den tullsats som är tillämplig på företaget kommer ett meddelande om namnändringen att offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning*.

(415) Alla berörda parter har underrättats om de viktigaste omständigheter och överväganden som låg till grund för avsikten att rekommendera att de befintliga åtgärderna bibehålls. De beviljades också en period inom vilken de kunde lämna synpunkter på detta utlämnande av uppgifter.

(416) När ett belopp ska återbetalas till följd av en dom av Europeiska unionens domstol ska den tillämpliga räntesatsen, enligt artikel 109 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU, Euratom) 2024/2509, motsvara den räntesats som Europeiska centralbanken tillämpar på sina huvudsakliga refinansieringstransaktioner, som offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, C-serien, den första kalenderdagen i varje månad.

(417) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från den kommitté som inrättats genom artikel 15.1 i förordning (EU) 2016/1036.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

1. En slutgiltig antidumpningstull införs härmed på import av vissa däck, andra än massivdäck, av gummi, nya eller regummerade, av sådana slag som används på bussar eller lastbilar, med ett belastningsindex högre än 121, som för närvarande klassificeras enligt KN-nummer 4011 20 90 och ex 4012 12 00 (Taric-nummer 4012 12 00 10), med ursprung i Kina.

2. Följande slutgiltiga antidumpningstullsatser ska tillämpas i euro per enhet för den produkt som beskrivs i punkt 1 och som produceras av nedanstående företag:

Ursprungsland	Företag	Antidumpningstull	Taric-tilläggsnummer
Kina	Xingyuan Tire Group Co. Ltd, Guangrao Xinhongyuan Tyre Co., Ltd	4,48	C331
Kina	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]) Europeiska kommissionen, Generaldirektoratet för handel, Direktorat G, Rue de la Loi 170, 1040 Bryssel, Belgien.

Ursprungsland	Företag	Antidumpningstull	Taric-tilläggsnummer
Kina	Chongqing Hankook Tire Co., Ltd, Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd	17,37	C334
Kina	Aeolus Tyre Co., Ltd, Aeolus Tyre (Taiyuan) Co., Ltd, Qingdao Yellow Sea Rubber Co., Ltd, Pirelli Tyre Co., Ltd.	0	C877
Kina	Zhongce Rubber Group Co., Ltd	0	C379
Kina	Weifang Yuelong Rubber Co., Ltd	4,48	C875
Kina	Hefei Wanli Tire Co., Ltd	4,48	C876
Kina	Alla övriga företag som är föremål för återinförande enligt förordning (EU) 2023/737 ([124]) och som förtecknas i bilaga I	10,29	
Kina	Övriga samarbetsvilliga företag som förtecknas i bilaga II	21,62	
Kina	Övriga samarbetsvilliga företag som förtecknas i bilaga III	0	
	All övrig import med ursprung i Folkrepubliken Kina	4,48	C999

3. De individuella tullsatser som anges för de företag som nämns i punkt 2 eller i bilagorna I, II eller III ska tillämpas på villkor att det för medlemsstaternas tullmyndigheter uppvisas en giltig faktura innehållande en försäkran, som är daterad och undertecknad av en tjänsteman vid den enhet som utfärdat fakturan och av vilken ska framgå dennes eller dennas namn och befattning, och som ska ha följande lydelse: *"Jag intygar härmed att (antalet enheter) av (den produkt som översynen gäller) som säljs på export till Europeiska unionen och som omfattas av denna faktura har producerats av (företagets namn och adress) (TARIC-tilläggsnummer) i (det berörda landet). Jag försäkrar att uppgifterna i denna faktura är fullständiga och korrekta."* Till dess att en sådan faktura uppvisas ska tullsatsen för alla övriga företag tillämpas.

4. Artikel 1.2 får ändras för att lägga till nya exporterande producenter från Folkrepubliken Kina och göra dem till föremål för en lämplig vägd genomsnittlig antidumpningstullsats för samarbetsvilliga företag som inte ingår i urvalet. En ny exporterande producent ska tillhandahålla bevisning för att företaget

a) inte exporterade de varor som beskrivs i artikel 1.1 med ursprung i Folkrepubliken Kina under perioden mellan den 1 juli 2016 och den 30 juni 2017 (*den ursprungliga undersökningsperioden*),

b) inte är närstående en exportör eller producent som omfattas av de åtgärder som införs genom denna förordning, och som har eller skulle ha kunnat samarbeta i den undersökning som ledde till tullen, och

c) antingen faktiskt har exporterat den produkt som översynen gäller med ursprung i Folkrepubliken Kina eller genom avtal har gjort ett oåterkalleligt åtagande att exportera en betydande kvantitet till unionen efter utgången av den ursprungliga undersökningsperioden.

([124]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2023/737 av den 4 april 2023 om återinförande av en slutgiltig antidumpningstull på import av vissa däck, andra än massivdäck, av gummi, nya eller regummerade, av sådana slag som används på bussar eller lastbilar, med ett belastningsindex högre än 121 med ursprung i Folkrepubliken Kina till följd av tribunalens dom i de förenade målen T-30/19 och T-72/19, EUT L 96, 5.4.2023, s. 9.

5. I de fall varor har skadats innan de övergår till fri omsättning och det pris som faktiskt betalats eller som ska betalas därför fördelas vid fastställandet av tullvärdet i enlighet med artikel 131.2 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/2447 ([125]) ska antidumpningstullen, beräknad enligt ovan, nedsättas med en procentsats som motsvarar fördelningen av det pris som faktiskt betalats eller ska betalas.

6. Om de slutgiltiga utjämningstullar som införs genom artikel 1 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/1690 ([126]) skulle ändras eller upphävs kommer de tullar som anges i punkt 2 eller i bilaga I och II att ökas i motsvarande grad, begränsat till den faktiskt konstaterade dumpningsmarginalen eller den skademarginal som konstaterats, beroende på vad som är lämpligt, per företag och från och med ikraftträdandet av denna förordning.

I de fall då utjämningstullen har dragits av från antidumpningstullen för vissa exporterande producenter ska en ansökan om återbetalning enligt artikel 21 i förordning (EU) 2016/1037 även utlösa en bedömning av den dumpningsmarginal som konstaterats för denna exporterande producent under undersökningsperioden avseende återbetalning. Det belopp som ska återbetalas till den som ansöker om återbetalning får inte överstiga skillnaden mellan den tull som tagits ut och den kombinerade utjämnings- och antidumpningstull som fastställs i undersökningen avseende återbetalning.

7. Om inte annat anges ska gällande bestämmelser om tullar tillämpas.

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 15 januari 2025

På kommissionens vägnar
Ursula VON DER LEYEN
Ordförande

([125]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/2447 av den 24 november 2015 om närmare regler för genomförande av vissa bestämmelser i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 952/2013 om fastställande av en tullkodex för unionen (EUT L 343, 29.12.2015, s. 558).

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

BILAGA I

Folkrepubliken Kina, samarbetsvilliga exporterande producenter som är föremål för återinförande enligt förordning (EU) 2023/737

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

BILAGA II

Folkrepubliken Kina, samarbetsvilliga exporterande producenter som inte ingick i urvalet i den ursprungliga undersökningen

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

BILAGA III

Andra kinesiska exporterande producenter som inte ingick i urvalet och som samarbetade i den ursprungliga antidumpningsundersökningen, men inte i den ursprungliga antisubventionsundersökningen

Land	Namn	Taric-tilläggsnummer
Kina	Briway Tire Co., Ltd	C337
Kina	Goodyear Dalian Tire Company Limited	C339
Kina	Shandong Hawk International Rubber Industry Co., Ltd	C356
Kina	Sichuan Kalevei Technology Co., Ltd	C373
Kina	Zhongce Rubber Group Co., Ltd	C379