РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2018/683 НА КОМИСИЯТА

от 4 май 2018 година

за налагане на временно антидъмпингово мито върху вноса на определени пневматични гуми, нови или регенерирани, от каучук, от видовете, използвани за автобуси или камиони, с индекс на натоварване, по-голям от 121, с произход от Китайската народна република, и за изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/163

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕС) 2016/1036 на Европейския парламент и на Съвета от 8 юни 2016 година за защита срещу дъмпингов внос от страни, които не са членки на Европейския съюз ([1]), и по-специално член 7, параграф 4 от него,

след консултации с държавите членки,

като има предвид, че:

1. ПРОЦЕДУРА

1.1. Започване на процедурата

(1) На 30 юни 2017 г. обединението срещу нелоялния внос на гуми („жалбоподателят“) внесе жалба от името на производители, които представляват над 45 % от общото производство на нови и регенерирани гуми за автобуси или камиони в Съюза. Жалбата съдържаше достатъчно доказателства за дъмпинг и за причинена от него вреда.

(2) На 11 август 2017 г. Европейската комисия („Комисията“) започна антидъмпингово разследване по отношение на вноса в Съюза на определени пневматични гуми, нови или регенерирани, от каучук, от видовете, използвани за автобуси или камиони, с индекс на натоварване, по-голям от 121 („нови и регенерирани гуми“ или „разглеждания продукт“), с произход от Китайската народна република („засегнатата държава“ или „КНР“) въз основа на член 5 от Регламент (ЕС) 2016/1036 на Европейския парламент и на Съвета („основния регламент“). Комисията публикува известие за започване в *Официален вестник на Европейския съюз* ([2]) („известието за започване“).

(3) На 21 октомври Комисията публикува поправка към известието за започване, в която бе пояснен обхватът на определението на разглеждания продукт ([3]).

(4) На 14 октомври 2017 г. Комисията започна антисубсидийно разследване по отношение на вноса в Съюза на нови и регенерирани гуми за автобуси и камиони с произход от КНР и предприе отделно разследване. Комисията публикува известие за започване на процедура в *Официален вестник на Европейския съюз* ([4]).

1.2. Регистрационен режим за вноса

(5) На 30 август 2016 г. жалбоподателят подаде искане за регистрация на вноса на разглеждания продукт с произход от КНР съгласно член 14, параграф 5 от основния регламент.

(6) На 4 октомври 2017 г. Китайската асоциация на каучуковата промишленост (CRIA) и Китайската търговска палата на вносителите и износителите на метали, минерали и химикали (CCCMC) представиха становища по искането за

([1]) ОВ L 176, 30.6.2016 г., стр. 21.
([2]) Известие за започване на антидъмпингова процедура по отношение на вноса на нови и регенерирани гуми за автобуси или камиони с произход от Китайската народна република (ОВ C 264, 11.8.2017 г., стр. 14).
([3]) ОВ C 356, 21.10.2017 г., стр. 24.
([4]) Известие за започване на антисубсидийна процедура по отношение на вноса на нови и регенерирани гуми за автобуси или камиони с произход от Китайската народна република, ОВ C 346, 14.10.2017 г., стр. 9).

регистрация. Те заявиха, че искането не отговаря на приложимия стандарт на доказване, тъй като няма доказателства за наличие на дъмпинг, за значително покачване на вноса и че е вероятно вносът сериозно да подкопае коригиращия ефект на митото. На 19 октомври 2017 г. Комисията проведе изслушване по искане на CRIA, по време на което тя повтори своите по-ранни коментари.

(7) На 2 февруари 2018 г., Комисията публикува Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/163 („Регламента за регистрацията“) ([1]), който въведе от 3 февруари 2018 г. нататък регистрационен режим по отношение на вноса на разглеждания продукт с произход от КНР. В този регламент Комисията оцени коментарите, направени от заинтересованите страни.

(8) След като регистрацията влезе в сила, Hankook Group ([2]) заяви, че правата ѝ на защита са нарушени, тъй като не ѝ е била представена информация за намерението на Комисията да въведе регистрация на вноса на разглеждания продукт преди влизането в сила на регламента за регистрацията. Поради тази причина Hankook Group заяви, че е налице нарушение на член 41 от Хартата на основните права на Европейския съюз.

(9) Комисията отбеляза, че съгласно член 20, параграф 2 от основния регламент предварителното оповестяване е задължително преди налагането на окончателни мерки. Това е приложимо до решението за регистрация съгласно член 14, параграф 5 от основния регламент. Този член предвижда единствено своевременното предварително информиране на държавите членки. Освен това, правото на изслушване съгласно член 41, параграф 2, буква а) от Хартата на основните права на Европейския съюз се прилага само спрямо индивидуални мерки, които биха имали неблагоприятни последици. В този случай Комисията нареди на митническите органи на Съюза да регистрират вноса. Регламентът за регистрацията не е индивидуална мярка, която засяга неблагоприятно Hankook Group. Той не беше насочен към Hankook Group и не създаде индивидуални неблагоприятни последици за тази група. Следователно нито правата на защита на Hankook Group, нито член 41 от Хартата на основните права на Европейския Съюз бяха нарушени.

1.3. **Разследван период и разглеждан период**

(10) Разследването на дъмпинга и вредата обхвана периода от 1 юли 2016 г. до 30 юни 2017 г. („разследвания период“). Разглеждането на тенденциите, които са от значение за оценка на вредата, обхвана периода от 1 януари 2014 г. до края на разследвания период („разглеждания период“).

1.4. **Заинтересовани страни**

(11) В известието за започване Комисията прикани заинтересованите страни да се свържат с нея, за да вземат участие в разследването. Освен това Комисията изрично информира жалбоподателя, други известни производители от Съюза, известните производители износители, компетентните органи на Китайската народна република, известните вносители, доставчици и ползватели, търговците, както и сдруженията, за които е известно, че са засегнати, за започването на разследването и ги прикани да вземат участие.

(12) Заинтересованите страни имаха възможност да изразят становището си относно започването на разследването и да поискат да бъдат изслушани от Комисията и/или от служителя по изслушванията при търговските процедури.

(13) Двама производители от Съюза, представлявани от жалбоподателя, използваха възможността да поискат в съответствие с член 19, параграф 1 от основния регламент Комисията да запази наименованията им в тайна поради опасения, че спрямо тях би могло да се предприемат ответни мерки от клиенти или конкуренти, засегнати от настоящото разследване. Освен това двама оказали съдействие производители от Съюза впоследствие поискаха същия статут.

(14) Комисията разгледа индивидуално основанията на всяко искане за поверителност. Тя установи, че действително са налице доказателства за значителна възможност за предприемане на ответни мерки във всеки от въпросните случаи и се съгласи, че наименованията на тези дружества не следва да се оповестяват.

([1]) Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/163 на Комисията от 1 февруари 2018 година за въвеждане на регистрационен режим по отношение на вноса на нови и регенерирани гуми за автобуси или камиони с произход от Китайската народна република (ОВ L 30, 2.2.2018 г., стр. 12).

([2]) Hankook Group се състои от следните свързани дружества: Shanghai Hankook Tire Sales Co., Ltd.; Chongqing Hankook Tire Co., Ltd.; и Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd.

(15) Двама производители износители, Giti Group ([1]) и Aeolus Group ([2]), заявиха, че анонимността на двамата производители от Съюза, представлявани от жалбоподателя, би могла сериозно да засегне правото на страните на защита, тъй като не е възможно да се потвърди, че жалбоподателят реално представлява повече от 25 % от общото производство на Съюза. В допълнение към това, анонимността не позволява на заинтересованите страни да знаят в коя категория ([3]) извършва дейност жалбоподателят и, следователно, да представят съдържателни коментари по съществената вреда, която той би могъл да претърпи в резултат на китайския внос на разглеждания продукт в Съюза. Освен това, Giti Group заяви, че според жалбоподателя производството на Съюза от категория 3, е представлявало само 16 % от общото производство на Съюза. Поради това, тя заяви, че започването на производството представлява нарушение на член 5, параграф 4 от основния регламент. Накрая, Giti Group и Aeolus Group заявиха, че поверителността възпрепятства заинтересованите страни да узнаят дали включените в извадката производители от Съюза са свързани с китайски производители износители.

(16) Съгласно член 19 от основния регламент Комисията не трябва да разкрива каквато и да било поверителна информация без изричното съгласие на лицето, предоставило тази информация. Комисията счете, че публичната версия на жалбата позволява на заинтересованите страни да оценят установените изисквания. Освен това представителността на жалбоподателя трябва да бъде оценявана на общата база на бранша, за който се твърди, че търпи вреди, а не по пазарна категория. В крайна сметка Комисията не беше убедена от аргумента, че липсата на сведения за потенциални връзки между анонимните жалбоподатели и китайски производители износители възпрепятства упражняването на правата на защита на заинтересованите страни. Поради това жалбите, подадени срещу предоставянето на поверителност, бяха отхвърлени.

(17) Освен това Комисията информира производителите в Република Корея („Корея“), Япония, Република Индия („Индия“), Република Южна Африка („Южна Африка“), Република Турция („Турция“), Кралство Тайланд („Тайланд“) и Федеративна република Бразилия („Бразилия“) за започването на процедурата и ги прикани да участват. В известието за започване Комисията уведоми заинтересованите страни, че разглежда Съединените американски щати (САЩ) като трета държава с пазарна икономика („държава аналог“) по смисъла на член 2, параграф 7, буква а) от основния регламент. Заинтересованите страни имаха възможност да представят коментари и представиха становища в тази връзка (виж по-долу раздел 3.1.2).

1.5. **Изготвяне на извадка**

(18) В известието за започване Комисията посочи, че може да изготви извадка от заинтересованите страни в съответствие с член 17 от основния регламент.

а) *Изготвяне на извадка от производители от Съюза*

(19) В известието за започване Комисията посочи, че е направила временен подбор на извадка от производители от Съюза. Комисията изготви извадка въз основа на най-големите представителни обеми на производството и продажбите, като следеше да бъде обхваната цялата територия на Съюза. Комисията прикани заинтересованите страни да изразят становището си по временната извадка.

(20) Четири заинтересовани страни представиха становища по временната извадка (the Aeolus Group; Giti Group; CRIA и CCCMC). По-специално, те счетоха, че сегментирането на пазара на три категории не е било надлежно отразено във временната извадка и че извадката следва да отразява възможно най-точно процента на производство и продажби по категория 1, категория 2 и категория 3 от общото производство и продажби на Съюза.

(21) В продължение на това становище, на 25 септември 2017 г. Комисията поиска от производителите от Съюза да предоставят допълнителна информация за категориите с оглед установяването на преразгледана извадка на производители от Съюза.

(22) Оказалите съдействие производители от Съюза, които отговориха на въпросника, предназначен за участниците в извадката, включват големи и малки и средни предприятия (МСП) ([4]) и представляват повече от 50 % от общия изчислен размер на производство и продажби на Съюза.

([1]) Giti Tire (China) Investment Co., Ltd и неговите дъщерни дружества: Giti Tire (Anhui) Co., Ltd; Giti Tire (Fujian) Co., Ltd; Giti Tire (Hualin) Co., Ltd; Giti Tire (Yinchuan) Co., Ltd.

([2]) Aeolus Tyre Group Co., Ltd, включително Chonche Auto Double Happiness Tyre Corp., Ltd и Pirelli Tyre Co., Ltd.

([3]) Събраната и получена от Комисията информация показва, че пазарът на Съюза за гуми за автобуси и камиони е сегментиран в три категории. Гумите от категория 1 обхващат нови гуми от високия пазарен сегмент на ЕС с водещата марка на основни производители. Гумите от категория 2 обхващат повечето гуми, които не са от високия пазарен сегмент, както нови, така и регенерирани, с цени и пробег, движещи се в границите между приблизително 65 % и 80 % от цената на гумите от категория 1. Гумите от категория 3 обхващат нови и регенерирани гуми с по-нисък пробег и много ограничена възможност за регенериране.

([4]) Вж. Препоръка на Комисията от 6 май 2003 г. относно определението за микро-, малки и средни предприятия (2003/361/ЕО).

(23) За да изготви окончателната извадка, Комисията взе предвид фрагментирането на сектора на гумите на различни категории, като осигури обхващане на всичките три категории във включените в извадката дружества. В допълнение, за да се осигури правилно отразяване на положението на МСП в анализа на вредите, като се има предвид, че МСП представляват около 15 % от общите обеми от продажби на производителите от Съюза, Комисията счете, че те следва също да бъдат представени в извадката.

(24) Единадесет производители от Съюза бяха включени в извадката въз основа на:

— общата представителност от гледна точка обема на производството и на продажбите на разглеждания продукт през 2016 г.,

— представителността на категориите от гледна точка на обема на производството на съответния продукт през 2016 г.,

— географското разпределение, както и

— представителността на производителите от Съюза от гледна точка на техния размер, а именно МСП и по-големи дружества.

(25) Включените в извадката производители от Съюза включват както големи дружества, така и МСП. Избраните производители от Съюза са установени в шест държави членки (Италия, Испания, Полша, Португалия, Германия и Франция), които заедно представляват повече от 36 % от производството и продажбите на Съюза, отчетени от оказалите съдействие производители от Съюза.

(26) На 22 декември 2017 г. един от включените в извадката производители от Съюза, полският производител Geyer&Hosaja, информира Комисията, че е решил да спре да съдейства на разследването. Процентите, споменати в съображение 25 по-горе, не се влияят от оттеглянето на този производител, тъй като неговото производство представлява по-малко от 0,1 % от общото производство на Съюза. Поради това Комисията стигна до заключението, че окончателната извадка е представителна за промишлеността на Съюза.

(27) Накрая Giti Group заяви, че Комисията е следвало да прекрати незабавно това разследване поради процедурно погрешния предварителен подбор на извадка от производители от Съюза. Комисията припомни, че временният подбор на извадка от производители от Съюза е законно възможен и води до ефективно разследване в кратки срокове. Както е показано в съображения 21 до 25, временната извадка беше променена след коментари от страна на заинтересовани страни. Вследствие на това искането беше отхвърлено.

б) *Изготвяне на извадка от вносители*

(28) За да реши дали е необходимо изготвянето на извадка и — ако случаят е такъв — да направи подбор на такава извадка, Комисията поиска от несвързаните вносители да предоставят информацията, посочена в известието за започване. Отзоваха се петима вносители, внасящи около 430 000 бройки от КНР. В извадката бяха включени две дружества, представляващи [70 % — 90 %] от вносителите, представили формуляр за включване в извадката.

в) *Извадка от производители износители в КНР*

(29) За да реши дали е необходимо изготвянето на извадка и — ако случаят е такъв — да направи подбор на такава извадка, Комисията поиска от всички производители износители от КНР да предоставят информацията, посочена в известието за започване. Освен това Комисията се обърна към мисията на Китайската народна република в Съюза с молба да посочи и/или да се свърже с други евентуални производители износители, които е възможно да проявят интерес да участват в разследването.

(30) 49 производители износители представиха поисканата информация и се съгласиха да бъдат включени в извадката. В съответствие с член 17, параграф 1 от основния регламент Комисията подбра извадка от следните четирима производители въз основа на най-големия представителен обем на износа за Съюза, за който е разумно да се очаква, че може да бъде разследван в рамките на наличното време:

— Aeolus Tyre Co., Ltd; Chonche Auto Double Happiness Tyre Corp., Ltd; Qingdao Yellow Sea Rubber Co., Ltd и Pirelli Tyre Co, Ltd („Aeolus Group“),

— Xingyuan Tire Group Ltd., Co. и Guangrao Xinhongyuan Tyre Co., Ltd. („Xingyuan Group“),

— Giti Tire (China) Investment Co., Ltd; Giti Tire (Anhui) Co., Ltd; Giti Tire (Fujian) Co., Ltd; Giti Tire (Hualin) Co., Ltd; Giti Tire (Yinchuan) Co., Ltd („Giti Group“),

— Shanghai Hankook Tire Sales Co., Ltd.; Chongqing Hankook Tire Co., Ltd.; Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd.; („Hankook Group“).

(31) В съответствие с член 17, параграф 2 от основния регламент бяха проведени консултации относно подбора на извадката с всички известни засегнати производители износители и със съответните органи на засегнатата държава. Комисията получи становища от: 1) жалбоподателя, 2) CRIA и CCCMC; и 3) един производител износител — Giti Group.

(32) Жалбоподателят заяви, че предложената извадка не е достатъчно представителна, тъй като тя не отчита в достатъчна степен различните ценови сегменти, наричани категории, на пазара на гуми на Съюза. Според жалбоподателя средният сегмент (категория 2) е представен прекомерно в извадката, докато преобладаващото мнозинство от китайските износители извършват дейност в долния сегмент (категория 3), който е недостатъчно представен. Поради това той заяви, че включените в извадката производители износители не биха отразили адекватно средната цена за внос в Съюза. Жалбоподателят поиска замяна на включените в извадката производители износители в категория 2 с производители износители в категория 3.

(33) CRIA, CCCMC и Giti Group приеха по принцип временната извадка, но счетоха, че с оглед на големия брой производители износители нивото на представителност на извадката би могло да бъде допълнително повишено с добавянето на още дружества.

(34) Комисията счете, че предложената извадка се състои от производители износители от средната и ниската категории, които представляват над 50 % от общия внос от КНР за Съюза. Замяната на най-големите производители износители от категория 2 с по-малки производители износители от категория 3 би лишила извадката от представителност с оглед на факта, че според наличните данни голяма част от общия внос се намира в междинната категория.

(35) Съответно, Комисията реши да запази временната извадка и информира за това всички заинтересовани страни на 19 октомври 2017 г.

(36) Впоследствие Европейската асоциация на търговците с регенерирани гуми (BIPAVER) и Европейската асоциация на производителите на гуми и каучук (ETRMA) заявиха, че окончателната извадка би могла да причини силен дисбаланс в продуктовия асортимент между гумите от категория 2 и категория 3. Според тях средните цени на вноса не могат да отразят точно частта от обемите от вноса, които са най-вредни за индустрията на Съюза. Поради това те приканиха настоятелно Комисията да преоцени и измени извадката и, най-малкото, да добави един производител износител със значителни обеми на износ от категория 3.

(37) Комисията преоцени дали би било практически възможно извадката да се разшири допълнително. Тя отбеляза, че групите, подбрани в извадката производители износители, се състоят от: 1) 13 юридически лица, които участват в производството и вътрешните продажби на разглежданията продукт; 2) двама свързани износители, намиращи се извън Съюза, и 3) повече от десет свързани вносители, намиращи се в Съюза. Данните, предоставени от всяко от тези лица, трябваше да бъдат обработени и проверени. Поради това, Комисията счете, че не би било възможно да се разследва по-голям брой производители износители в рамките на наличното време.

(38) Поради това Комисията не промени окончателната извадка, съобщена по-рано на заинтересованите страни.

(39) В допълнение към четиримата включени в извадката производители износители, десет производители износители декларираха, че в случай че не са подбрани в извадката, те биха желали да получат въпросник и други формуляри за заявления, за да ги попълнят и този начин да поискат индивидуално разглеждане съгласно член 17, параграф 3 от основния регламент.

(40) Комисията изпрати антидъмпингови въпросници на четиримата включени в извадката китайски производители износители; десетимата производители износители, които поискаха въпросника и други формуляри за заявления, посочени по-горе както и включените в извадката производители от Съюза.

(41) Отговори на въпросника бяха получени от четиримата включени в извадката китайски производители износители и от десет включени в извадката производители от Съюза. Никой от невключените в извадката производители износители не изпрати отговор на въпросниците.

1.6. **Формуляри за заявления за третиране като дружество, работещо в условията на пазарна икономика (ТДПИ)**

(42) Комисията изпрати формуляри за заявления за ТДПИ на двамата включени в извадката производители износители, Hankook Group и Giti Group, поискали третиране като дружества, работещи в условията на пазарна икономика в съответствие с член 2, параграф 7, буква б) от основния регламент. Тя изпрати формуляри за заявления за ТДПИ и на невключени в извадката оказали съдействие производители износители, поискали такива. Комисията получи отговори на формулярите за заявления за ТДПИ само от двете включени в извадката дружества.

1.7. **Контролни посещения**

(43) Комисията потърси и провери цялата информация, която счете за необходима за целите на временното установяване на наличието на дъмпинг, вредата от него и интереса на Съюза. В съответствие с член 16 от основния регламент бяха извършени контролни посещения в помещенията на следните дружества:

Производители от Съюза

— Good Year Firma Oponiarska, Полша,

— Wetest, Република Чехия,

— B.R.P. Pneumatici, Италия,

— Banden plant, Нидерландия,

— Marangoni Spa Ltd., Италия,

— Четирима производители от Съюза, които поискаха поверителност.

Производители износители от КНР:

— Aeolus Tyre Co., Ltd; (Jiaozuo); Chonche Auto Double Happiness Tyre Corp., Ltd; (Taiyuan) и Pirelli Tyre Co, Ltd; (Jining),

— Xingyuan Tire Group Ltd., Co. и Guangrao Xinhongyuan Tyre Co., Ltd. (Dongying),

— Giti Tire (China) Investment Co., (Shanghai); Giti Tire (Anhui) Co., Ltd; (Hefei); Giti Tire (Hualin) Co., Ltd (Hualin); и свързан износител в Сингапур,

— Shanghai Hankook Tire Sales Co., Ltd. (Shanghai); Chongqing Hankook Tire Co., (Chongqing) Ltd.; Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd. (Jiangsu); и свързан износител в Сеул, Корея.

Производители в държава аналог:

— Анонимен производител в държава аналог в Бразилия.

Свързани вносители в Съюза

— Giti UK, Cheshire, Обединено кралство,

— Hankook UK, Northamptonshire, Обединено кралство и Hankook Germany, Neu-Isenburg, Германия.

2. **РАЗГЛЕЖДАН ПРОДУКТ И СХОДЕН ПРОДУКТ**

2.1. **Разглеждан продукт**

(44) Разглежданият продукт е определени пневматични гуми, нови или регенерирани, от каучук, от видовете, използвани за автобуси или камиони, с индекс на натоварване, по-голям от 121, с произход от КНР, понастоящем класирани в кодове по КН 4011 20 90 и ex 4012 12 00 (код по ТАРИК 4012 12 00 10). Тези кодове по КН и ТАРИК са посочени само за информация.

(45) Разглежданият продукт обхваща и нови, и регенерирани пневматични гуми за автобуси или камиони, които имат еднакви съществени физически, химически и технически характеристики.

(46) И двата типа от разглеждания продукт са направени от еднакви материали (дори използваната технология да е различна) и имат сходна структура. Разликата в суровините и структурата дава различни функционални характеристики.

2.1.1. *Производствен процес*

2.1.1.1. Нови гуми

(47) Производственият процес на новите гуми за камиони и автобуси включва: 1) смесване и разбъркване на каучук, 2) подготовка на компонентните на гумите, 3) изграждане на („зелена“) гума, 4) вулканизация и 5) окончателна проверка. Всички гуми за камиони и автобуси са направени от едни и същи основни суровини, а именно естествен каучук, синтетичен каучук, стомана, въглеродни сажди, други химикали и масла, както и текстил и имат еднакви компоненти, а именно протекторна лента, странична стена, вътрешна обвивка, бордови ленти, стоманени ленти, корди на каркаса, дори ако се установи някаква разлика между различните производители на този продукт.

(48) Беше установено, че производственият процес на новите гуми за камиони и автобуси също включва различаващи се технологии, които обаче не оказват въздействие върху общите констатации за взаимозаменяемост.

2.1.1.2. Регенерирани гуми

(49) Регенерирането е по същество процес на рециклиране, чрез който износени гуми се обновяват посредством замяна на протектора на стар каркас. Каркасите са основните елементи от процеса на регенериране, и, като такива, съществена част от дейността на осъществяващия рециклирането са подборът и придобиването на каркаси, подходящи за регенериране. Поради това каркасите са най-важният материал за производствения процес и представляват — в зависимост от качеството си — реален „полуготов“ продукт или отпадък.

(50) Още веднъж, този процес може да включва различаващи се технологии без това да оказва влияние върху констатациите на Комисията за взаимозаменяемост.

2.1.2. *Начини на употреба и типове гуми*

(51) Гумите за камиони и автобуси се произвеждат в голямо разнообразие от типове и размери според широката гама от търговски автомобили, от камиони за местни доставки и автобуси в градски или регионални райони до камиони и автобуси за превози на дълги разстояния според техните спецификации за размер и индекс на натоварване. Те не са подходящи за употреба нито за пътнически автомобили, нито за други лекотоварни търговски автомобили, нито за автомобили, предвидени за придвижване изцяло извън пътища, като земеделски трактори.

(52) Гумите за камиони или автобуси са два вида и се продават в четири категории: Гумата с вътрешна гума е по-традиционна опция; тя има вътрешна гума със собствен вентил, разположен в гумата. В гумата без вътрешна гума, гумата и джантата на колелото формират херметично уплътнение, като вентилът е монтиран директно на джантата. Огромна част от гумите за камиони или автобуси, продавани в Съюза, са гуми без вътрешна гума. Четирите категории гуми за камиони или автобуси са: управляеми, задвижващи, за ремарке и за различни позиции. Управляемите гуми са предназначени за използване на предната ос, за да помагат с насочването, но могат да бъдат използвани на всички позиции на камионите или автобусите, в зависимост от използването на превозното средство. Задвижващите гуми са предназначени за задвижването и осигуряват по-добра тяга. Гумите за ремарке са предназначени за монтаж на ремаркета, докато гумите за различни позиции са предназначени за използване на всички позиции на автомобила, в зависимост от начина на използването му.

(53) Гумите, независимо дали са нови или регенерирани, трябва да отговарят на същите изисквания за безопасност на пазара в Съюза като предвидените в Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ([1]).

2.2. **Сегментиране на пазара на гуми на Съюза на три категории**

(54) Събраната и получена от Комисията информация показва, че пазарът на Съюза за гуми за автобуси и камиони е сегментиран в три категории или сегмента. Макар да няма ясни разделителни линии между категориите, има принципно съгласие между заинтересованите страни и констатациите на Комисията относно следната категоризация.

(55) Гумите от категория 1 обхващат нови гуми от високия пазарен сегмент на ЕС с водещата марка на основни производители. Разпознаването на марката е ключов фактор за гумите в тази категория и оправдава значително по-високи цени за очаквани високи показатели на работа, както и особено високи маркетингови инвестиции. В тази категория се включват основно гумите като оригинално оборудване (ОО1) за камиони или автобуси. Качеството на гумите от категория 1 осигурява високо ниво на възможност за регенериране на гумите, които са определени като

([1]) Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 5 септември 2007 година за създаване на рамка за одобрение на моторните превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства (ОВ L 263, 9.10.2007 г., стр. 1).

гуми с „множество животи“ („multi-life“), което допълнително увеличава значително по-големия пробег на оригиналния продукт (до трикратно регенериране за нормална употреба). Гумите от категория 1 се свързват и с по-високо ниво на безопасност и често се придружават от добро равнище на следпродажбени услуги.

(56) Гумите от категория 2 обхващат повечето гуми, които не са от високия пазарен сегмент, както нови, така и регенерирани, с цени, движещи се в границите между приблизително 65 % и 80 % от цената на гумите от категория 1. В тази категория може да се включват гумите за оригинално оборудване (ОО2) на ремаркета. Разпознаването на марките остава важно в тази категория и марките обичайно са добре познати на купувачите, които са в състояние и да идентифицират производителите на гумите. Те принципно дават възможност за поне еднократно регенериране и, макар да е по-ограничен от гумите от категория 1, пробегът им е добър.

(57) Гуми от категория 3 обхващат нови и регенерирани гуми с по-малък пробег и много ограничена възможност за регенериране, ако въобще има такава. Обичайно те се предлагат на по-малко от 65 % от цената и пробега на гумите от категория 1. В тази категория разпознаване на марките почти не съществува и цената става определящият фактор за решението на клиента да купува. Обичайно те се предоставят без следпродажбени услуги.

(58) Регенерираните гуми могат да бъдат класифицирани в категория 2 или категория 3. Макар някои китайски гуми да дават възможност за регенериране, в Китай се извършва съвсем малко дейност по регенериране. Регенерирането обаче е доста широко разпространено в Съюза и на други пазари, например в Бразилия. Дейността по регенериране в Съюза се извършва от:

— интегрирани осъществяващи рециклиране субекти, действащи под името, марката или с пълномощия от производителя на нови гуми. Те се разглеждат като продължение на марките, продаващи новите гуми. Това отговаря на гуми от категория 2,

— независими осъществяващи рециклиране субекти, които обичайно покриват много по-малки географски пазари и обеми. Те продават гуми под своето собствено име или марка и разчитат на собствените си експертни познания. Повечето от тях са МСП (поне 380 дружества в Съюза). Това отговаря на гуми от категория 3.

(59) Комисията състави картата на новите и регенерираните гуми по марки въз основа на информация, предоставена от жалбоподателя, която беше предоставена на всички заинтересовани страни на 27 октомври 2017 г.

2.3. **Твърдения относно сегментирането на пазара на гуми на Съюза**

(60) Както е посочено в съображение 58, заинтересованите страни приеха като цяло принципа на пазарното сегментиране на три категории.

(61) Картата на пазара на марките гуми, представена в бележката към делото от 27 октомври 2017 г. по категории, беше принципно одобрена от заинтересованите страни, с изключение на следните твърдения от заинтересовани лица за прекласифициране на определени марки в различни категории. По-конкретно, Aeolus Group счете, че неговата марка Aeolus е от категория 3 (а не от категория 2); двама вносители, внасящи гуми от марката Double Coin, заявиха, че тя следва да бъде класифицирана в категория 2 (вместо в категория 3); Hankook Group счете, че неговата марка Aurora принадлежи към категория 2 (вместо в категория 3); Giti Group счете в неговия отговор на въпросника, че неговата марка Primewell и GT Radial принадлежат към категория 2 (вместо категория 3), а един независим вносител заяви, че марката Sailun следва да бъде класифицирана в категория 2 (вместо категория 3).

(62) Комисията прегледа твърденията въз основа на доказателствата, представени от заинтересованите лица, и служебно събраната по време на разследването информация. В съответствие с характеристиките, посочени в съображение 49, тя анализира в каква степен гумите от конкретните марки 1) дават възможност за регенериране, 2) се използват за оригинално оборудване за автобуси и камиони, и 3) се продават в определена категория според собствената оценка на всяко дружество.

(63) По отношение на Hankook Group, Комисията прие да класифицира марката Aurora в категория 2, както беше поискано. Тя обаче установи, че марката на Hankook следва да бъде класифицирана в категория 1. За неговата марка Hankook има правна гаранция, че гумите му могат да бъдат регенерирани поне веднъж. Освен това, то извършва дейност като доставчик на пазара на ОО1 за европейски дружества като Scania, MAN и Mercedes-Benz. Уебсайтът на групата Hankook предлага своята марка Hankook като такава от „високия пазарен сегмент“, а вътрешен документ от свързан вносител, предаден по време на проверката, показа, че марката се е преместила в категория 1.

(64) По отношение на Giti Group Комисията прие да класифицира марките Primewell и GT Radial в категория 2, както беше поискано. Освен това Комисията установи, че гумите на Giti дават възможност за регенериране. Дейностите на пазара на ОО на Giti Group обаче не обхващат камиони и автобуси, а са свързани с гуми за пътнически автомобили. В допълнение към това Giti Group счита, че нейните марки са в категория 2. Поради това марките на групата бяха класифицирани в категория 2.

(65) За Aeolus Group, Комисията временно прие да класифицира своята марка Aeolus в категория 3, както беше поискано от дружеството, въз основа на твърденията, че нейните гуми принципно не дават възможност за регенериране и че не се продават на пазара за ОО.

(66) Вносителите, които представиха твърдения за марките Double Coin и Sailun, не бяха включени в извадката дружества, така че Комисията не можа да провери техните твърдения на този етап. Тъй като не бяха включени в извадката, тяхното класифициране в категория 2 или 3 не засяга резултатите от разследването. Поради това, макар да не поставя под въпрос доказателствата, представени от вносителите, за техния опит с клиентите им с гумите от тези марки, Комисията не застъпи позиция по техните твърдения на този етап.

(67) Няколко заинтересовани страни заявиха, че картографирането на категориите по марки е приложимо само спрямо Съюза, докато на други пазари картата на категориите може да е много различна. По-специално картата на категориите за Съюза не може да бъде пренесена върху китайския пазар. Комисията подчерта, че картата по марки беше използвана в това разследване с цел анализ на ситуацията на пазара на Съюза и няма правно значение за други пазари.

2.3.1. *Искания за изключване на продукти*

(68) CRIA и CCCME, както и Aelous Group заявиха, че новите гуми или регенерираните гуми следва да бъдат изключени от определението на разглеждания продукт, тъй като:

— новите гуми и регенерираните гуми имат различни съществени физически, технически и химически характеристики,

— регенерираните гуми имат по-кратък живот от новите гуми,

— новите гуми и регенерираните гуми имат различни начини на употреба, канали за продажба, приложения и възприемане от страна на потребителя. По-специално регенерираните гуми не се използват на пазара на оригинално оборудване и те принципно не се поставят на управляемата ос и на камиони, носещи опасни стоки,

— новите и регенерираните гуми имат различни кодове по КН.

(69) Също така, тези страни отбелязаха, че Комисията и Съдът на ЕС (ECJ) заключават в няколко дела за конкуренция, че новите гуми и регенерираните гуми представляват два различни пазара от гледна точка на цена, структура на предлагането, структура на търсенето, канали за доставяне и възможност за заместване ([1]). CRIA и CCCME отбелязаха също така,че други органи за антидъмпингови разследвания третират новите и регенерираните гуми поотделно ([2]).

(70) CRIA и CCCME представиха становище, че Комисията е направила грешка в своята преценка за имащите отношение фактори, като не е третирала новите и регенерираните гуми поотделно.

(71) Giti Group заявиха, че даващите възможност за регенериране гуми или гумите „с множество животи“ („multi-life“) следва да бъдат изключени от определението за разглеждания продукт, тъй като даващите възможност за регенериране гуми са по-сложни от недаващите възможност за регенериране гуми с отличителни технически характеристики.

(72) Комисията установи, че процесът на регенериране запазва основните характеристики, компонентите и структурата на гумата, произтичащи от първоначалния производствен процес. По-специално ключовите технически спецификации на гумата, а именно размер, индекс на натоварване и номинална скорост на гумата, не се променят на етапа на регенериране. Новите гуми (даващи или недаващи възможност за регенериране) и регенерираните гуми са произведени от еднакви суровини, от едни и същи компоненти и имат сходна структура.

(73) Главната разлика в техническите характеристики между новопроизведена гума и регенерирана гума, изградена върху каркас, е, че регенерираната гума може наистина да има по-кратък живот и регенерираната гума може да бъде възприета като по-малко безопасна опция. Точно същите разлики във възприятията по отношение на техническите характеристики, качеството и безопасността обаче възникват и между две нови гуми от различни категории. По-специално, гумите от по-ниска категория също имат по-малък пробег и не се предпочитат за моторни превозни средства, които трябва да отговарят на много високи стандарти за безопасност, а именно такива, превозващи опасни стоки.

(74) Поради това Комисията временно отхвърли твърдението, че новите (даващи или недаващи възможност за регенериране) и регенерираните гуми имат различни основни физически, химически и технически характеристики.

([1]) Европейска комисия, Дело COMP/M.4564 -BRIDGESTONE/BANDAG; Дело COMP/E-2/36.041/PO. Съда на Европейския съюз, Решение от 9 ноември 1983 г., Дело C-322/81 *Michelin/Commission* ECLI: EU:C:1983:313.

([2]) Посочените разследвания се отнасяха до САЩ, Индия, Египет и Европейската комисия.

(75) Освен това Комисията установи, че собствениците на камиони или автобуси, извършващи дейност главно в сектора за превоз на лица или стоки на кратки до дълги разстояния, използват както нови, така и регенерирани гуми. Следователно по същество крайната употреба на новите и регенерираните гуми е една и съща. Освен това Комисията установи, че новите и регенерираните гуми имат едни и същи четири основни типа приложение, а именно управляеми, задвижващи, за ремарке и за всички позиции и трябва да отговарят на същите изисквания за безопасност на пазара на Съюза като посочените в приложимото законодателство.

(76) Поради това твърдението, че новите и регенерираните гуми имат различни приложения, беше временно отхвърлено.

(77) Комисията се съгласи, че регенерираните гуми се различават от новите гуми от категория 1, доколкото те не се продават на пазара на оригинално оборудване. Комисията установи още, че точно същото е вярно за гумите от категория 3 и до голяма степен за марките от категория 2, които също не се продават на пазара на оригинално оборудване.

(78) Поради това, Комисията временно отхвърли твърдението, че новите и регенерираните гуми имат различни канали за продажба.

(79) Що се отнася до решенията на Комисията в областта на конкуренцията и решението на Съда на ЕС ([1]), в които се постановява, че регенерираните гуми са отделен продуктов пазар, това всъщност няма отношение към определението на продукта в разследванията за защита на търговията. Определянето на пазара в контекста на дело за сливане се съсредоточава върху взаимозаменяемостта от гледна точка на търсенето и предлагането ([2]). В едно антидъмпингово разследване пазарът е определен от физическите, техническите и химическите характеристики на разглеждания продукт. Поради това Комисията отхвърли това твърдение.

(80) По отношение на твърдението относно определението на продукта в антидъмпингови дела в трети държави, Комисията посочи, че определянето на продукта е в рамките на широката свобода на преценка, предоставена на разследващия орган в сферата на търговската защита ([3]). Поради това начинът, по който разследващите органи в трети държави са упражнили своето право на преценка в това отношение, не може да ограничи правото на преценка на Комисията за целите на това разследване.

(81) Също така беше заявено, че разглежданият продукт не следва да се обхваща от няколко кода по КН. В тази връзка, Комисията е припомнила на първо място, че често се случва един разглеждан продукт да се обхваща от няколко кода по КН. Това естествено следва от структурата на Комбинираната номенклатура. Освен това в известието за започване ясно се посочва, че кодовете по КН са дадени само за информация. На второ място, не са представени фактически доказателства, нито Комисията е намерила информация, че разглежданият продукт е определен по такъв начин, че внесени регенерирани и нови гуми да не могат да бъдат временно счетени за представляващи алтернатива и директна конкуренция на регенерирани и нови гуми, произведени в Съюза. Същото се отнася за възприятията на производителите и потребителите, каналите за дистрибуция, или други фактори относно съществуването на една или множество продуктови категории спрямо разграничението между нови и регенерирани гуми за целите на това разследване.

(82) Накрая, заинтересованите страни заявиха, че в резултат от сегментацията на пазара в Съюза, регенерираните гуми се възприемат като гуми от по-ниско качество от новите гуми от категория 1, дори ако са направени от каркаси от категория 1.

(83) Комисията прие това твърдение, което е в съответствие с картата на категориите, установена за това разследване, и разгледа само регенерираните гуми в категории 2 и 3.

2.4. **Сходен продукт**

(84) При разследването се установи, че следните продукти притежават едни и същи основни физически характеристики, както и една и съща основна употреба:

— разглежданият продукт,

— продуктът, произвеждан и продаван на вътрешния пазар на Бразилия, която послужи временно за държава аналог,

— продуктът, произвеждан и продаван в Съюза от промишлеността на Съюза.

([1]) Европейска комисия, Дело COMP/M.4564 -BRIDGESTONE/BANDAG; Дело COMP/E-2/36.041/PO. Съда на Европейския съюз, Решение от 9 ноември 1983 г., Дело C-322/81 *Michelin/Commission* ECLI: EU:C:1983:313.

([2]) Европейска комисия, Дело COMP/M.4564 -BRIDGESTONE/BANDAG, стр. 4.

([3]) Съд на Европейския съюз, Решение от 17 март 2016 г., Дело C-232/14 *Portmeirion Group*, ECLI:EU:C:2016:180, в параграфи 47 *и сл.*

(85) На този етап Комисията реши, че посочените продукти са сходни продукти по смисъла на член 1, параграф 4 от основния регламент.

3. **ДЪМПИНГ**

3.1. **Нормална стойност**

3.1.1. *Третиране като дружество, работещо в условията на пазарна икономика (ТДПИ)*

(86) Съгласно член 2, параграф 7, буква а) и буква б) от основния регламент, Комисията трябва да определи нормална стойност въз основа на цената или формираната стойност в трета държава с пазарна икономика в случай на внос от държави с непазарна икономика, освен ако износителят може да докаже, че извършва дейност при условията на пазарна икономика.

(87) CCCMC и CRIA заявиха, че след изтичането на действието на параграф 15, буква а), подточка ii) от Протокола за присъединяване на КНР към Световната търговска организация (СТО) на 11 декември 2016 г. общите правила за определянето на нормална стойност следва да се прилагат към китайските износители. В тази връзка те заявиха, че използването на методология, базирана на непазарна икономика, за достигане до решение след 11 декември 2016 г. е в разрез със задълженията на Съюза в СТО. Те посочиха, че нормалната стойност не може да бъде основана на държава аналог, а следва да е основана на данни за китайските продажби и разходи.

(88) Известието за започване беше публикувано на 11 август 2017 г. Следователно, относимото законодателство, приложимо спрямо това производство, е основният регламент във вида, приложим към момента на започване на процедурата. Съответно нормалната стойност трябва да се установява въз основа на член 2, параграф 7, буква а) и буква б) от основния регламент във вида, приложим към датата на започване на настоящото разследване през август 2017 г. Поради това твърденията на CCCMC и CRIA се отхвърлят.

(89) Накратко и единствено за информация, критериите за ТДПИ са посочени по-долу:

— стопанските решения се вземат в зависимост от пазарните условия и без значителна намеса на държавата, а разходите отразяват пазарните стойности,

— дружествата имат един ясен комплект основна счетоводна документация, който се подлага на независим одит в съответствие с международните счетоводни стандарти и който се прилага във всички случаи,

— няма съществени изкривявания, пренесени от предишната система на непазарна икономика,

— законодателството относно несъстоятелността и собствеността гарантира правна сигурност и стабилност, както и

— обменът на валута се извършва по пазарния курс.

(90) За да може да определи дали са изпълнени критериите съгласно член 2, параграф 7, буква в) от основния регламент, Комисията потърси необходимата информация, като поиска от производителите износители да попълнят формуляр за заявление за ТДПИ. Две от четирите включени в извадката и оказали съдействие дружества, Giti Group и Hankook Group, поискаха ТДПИ и отговориха в срок. Следователно, беше взето решение за предоставяне на ТДПИ на тези две групи от дружества.

(91) Комисията потърси цялата информация, която счете за необходима, и провери цялата информация, представена в исканията за ТДПИ, в помещенията на основните правни субекти на двете групи.

(92) В случаите на свързани лица Комисията провери дали групата на свързаните лица като цяло отговаря на условията за ТДПИ. Поради това в случаите, в които дъщерно дружество или което и да било друго свързано със заявителя дружество в КНР участва пряко или косвено в производството или продажбата на разглеждания продукт, разглеждането за ТДПИ се извърши по отношение на всяко отделно дружество, както и на групата от дружества като цяло.

(93) Нито една от двете групи, подали заявления за ТДПИ, не успя да докаже, че отговаря на всички критерии, определени в член 2, параграф 7, буква в) от основния регламент.

(94) По-конкретно нито една от двете групи не успя да докаже, индивидуално или като група, че има един ясен основен комплект счетоводна документация, която се подлага на независим одит в съответствие с международните счетоводни стандарти; следователно те не отговарят на критерий 2 за предоставяне на ТДПИ.

(95) Освен това нито една от двете групи не успя да докаже, че не е била обект на съществени изкривявания, пренесени от предходната система на непазарна икономика. Съответно тези дружества, или група от дружества, не отговарят на критерий 3 за предоставяне на ТДПИ. По-конкретно двете групи от производители износители се ползваха от преференциални данъчни режими.

(96) В допълнение към това Hankook Group не успя да докаже, че няма значителна държавна намеса и че разходите за основните вложени материали по същество отразяват пазарните стойности. Следователно тази група не доказа и че изпълнява критерий 1.

(97) Комисията оповести констатациите си пред двамата засегнати производители износители, органите в засегнатата държава и пред промишлеността на Съюза. Заинтересованите страни коментираха констатациите. Hankook заяви, че държавната намеса, установена по критерий 1, е незначителна. Двете групи изразиха становището, че недостатъците в техните съответни счетоводни системи не са съществени. Освен това, те защитиха позицията, че преференциалният данъчен режим по критерий 3 за ТДПИ не представлява значително изкривяване.

(98) Коментарите не поставиха под въпрос установените факти, а просто изразиха алтернативна правна квалификация. Въпреки това, с оглед на мащаба и сериозността на проблемните въпроси, установени по всичките три критерия, тези коментари не доведоха да промяна в предварителните констатации на Комисията.

(99) След като информира държавите членки в съответствие с член 2, параграф 7, буква в) от основния регламент, на 9 април 2017 г. всички подали заявление дружества бяха индивидуално и официално информирани за окончателното решение на Комисията по отношение на заявленията за ТДПИ на всяко от тях.

(100) Нито Giti Group, нито Hankook Group беше успял да докаже, че отговаря на всички критерии за ТДПИ, определени в член 2, параграф 7, буква в) от основния регламент, поради което не беше възможно да им се предостави ТДПИ.

3.1.2. *Държава аналог*

(101) Съгласно член 2, параграф 7, буква а) от основния регламент нормалната стойност за всички производители износители беше определена въз основа на цената или на формираната стойност в трета държава с пазарна икономика. За тази цел трябваше да бъде избрана трета държава с пазарна икономика („държава аналог“).

(102) В известието за започване Комисията уведоми заинтересованите страни, че разглежда САЩ като подходяща държава аналог, и прикани заинтересованите страни да представят коментари.

(103) Комисията получи коментари от три заинтересовани страни относно избора на държавата аналог:

— CRIA/CCCMC,

— Giti Group,

— жалбоподателя.

(104) И CRIA/CCCMC, и Giti Group представиха аргументи против САЩ като държава аналог. Освен това те изразиха становище, че Япония и Корея (макар и в по-малка степен) са неподходящи държави, докато Тайланд би била най-подходящата държава аналог. Giti Group също така заяви, че Турция не би могла да служи като подходяща държава с оглед на наличието на търговски ограничения и различен достъп до суровини. CRIA/CCCMC прикани Комисията да се обърне към евентуални производители от държава аналог в Турция, Тайланд, Бразилия и Арабска република Египет („Египет“).

(105) Жалбоподателят възрази срещу Тайланд като държава аналог и още веднъж изрази становището си, че САЩ са най-подходящата държава аналог.

(106) Комисията получи надеждни данни за контакт с 22 производители от осем държави (САЩ, Япония, Корея, Турция, Индия, Тайланд, Южна Африка и Бразилия). Тя се обърна към тези 22 дружества, приканвайки ги да съдействат като производители от държава аналог, и получи отговори на въпросника от четирима производители в САЩ, Тайланд, Южна Африка и Бразилия (по един производител във всяка от тези държави).

(107) Отговорът на въпросника от един производител в САЩ не съдържаше информация в съответствие с въпросника и производителят не пожела да предостави липсващата информация. С оглед на този непълен отговор Комисията изключи САЩ от своя анализ.

(108) Също така Комисията изключи и Тайланд като потенциална държава аналог. Тук отговорът на въпросника от един производител в Тайланд беше показал, че неговият обем на производство е крайно малък (под 10 000 броя) и че той произвежда само гуми с вътрешна гума. Комисията счете, че данните от този производител не биха осигурили никакво смислено сравнение поради липса на представителност, тъй като огромната част от гумите, продавани на пазара на Съюза, са гуми без вътрешна гума.

(109) Комисията получи пълен отговор на въпросника от един производител в Южна Африка. Общото национално производство в Южна Африка се ограничава до по-малко от 200 000 броя годишно, което е едва около 2 % от китайския износ за Съюза. Вътрешното потребление е 1,3 милиона броя. Общият внос представлява 90 % от вътрешното потребление. Макар че няма въведени мита за защита на търговията, редовното мито е сравнително високо: 25 % за повечето държави по света и 15 % за Съюза. Южна Африка е съпоставима с КНР от гледна точка на нивото на икономическо развитие.

(110) Накрая Комисията получи пълен отговор на въпросника от един производител в Бразилия.

(111) Бразилия има значително производство (7,1 милиона броя), което е повече от общия китайски износ за Съюза (4,59 милиона броя). Вътрешното потребление на Бразилия е почти 7 милиона броя. Общият внос — около 1 милион броя — представлява около 15 % от потреблението в Бразилия. Общият износ е 900 000 броя. Обемите на оказалия съдействие производител (повече от 1 милион броя) са достатъчно представителни за установяването на нормалната стойност. Производителите в Бразилия и КНР имат подобни условия на достъп до основните суровини, тъй като и двете държави са производители на естествен каучук. Накрая, Бразилия е съпоставима с КНР от гледна точка на нивото на икономическо развитие. Макар Бразилия да има въведени мита за защита на търговията срещу няколко трети държави, все още има значителен внос на разглеждания продукт, както е посочено по-горе.

(112) Комисията счете, че и Южна Африка, и Бразилия могат да бъдат използвани като държава аналог. С оглед на факта, че вътрешното производство в Южна Африка е значително по-малко, отколкото в Бразилия — както в относително, така и в абсолютно изражение — Комисията реши да избере Бразилия като най-подходяща държава аналог съгласно член 2, параграф 7, буква а) от основния регламент.

3.1.3. *Нормална стойност*

(113) Нормалната стойност за производителите износители, на които не е предоставено ТДПИ, беше определена въз основа на информацията, получена от оказалия съдействие производител в държавата аналог, в съответствие с член 2, параграф 7, буква а) от основния регламент.

(114) Някои типове продукти, произвеждани в държавата аналог, не биха могли да бъдат свързани с типовете продукти, изнасяни от засегнатата държава за Съюза, тъй като производителят от държавата аналог не произвеждаше всички размери гуми и видове гуми, продавани в Съюза. Поради това нормалната стойност за несъпоставимите видове на продукта трябваше да бъде формирана в съответствие с член 2, параграф 3 от основния регламент въз основа на производствените разходи на производителя от държавата аналог, към които беше добавена обоснована по размер сума за разходите за продажба, общите и административни разходи (ПОАР) и за печалбата.

(115) Комисията изчисли средните производствени разходи (ПР) на килограм за гуми на всяка позиция — предна, задвижваща, за различни позиции или за ремарке за всяка съответна категория (1, 2 или 3) и за всеки тип гума (без вътрешна гума или с вътрешна гума), въз основа на проверени данни за производствените разходи от бразилския производител. Тези средни ПР бяха в рамките на 20,03 китайски юана на килограм и 21,29 китайски юана на килограм. Комисията формира стойността на всеки несъответстващ номер на кода на продукт, изнесен от китайските производители, чрез умножаване на неговото тегло по средните ПР за всяка позиция, тип и категория на гумата. След това Комисията добави обоснована по размер сума за разходите за продажба, общите и административните разходи (35—45 % от ПР) въз основа на действителните данни за производството и продажбите, както е предвидено в член 2, параграф 6 от основния регламент. Накрая тя добави обоснована по размер сума за печалбата (23—28 % от ПР), като използва средния марж на печалбата от продажбите на рентабилните продукти.

3.2. **Експортна цена**

(116) Включените в извадката производители износители изнасят за Съюза директно за независими клиенти или чрез свързани, или несвързани дружества, действащи като вносители.

(117) Ако производителите износители изнасят разглеждания продукт директно за независими клиенти в Съюза, експортната цена е действително платената или подлежаща на плащане цена за разглеждания продукт, когато той се продава за износ за Съюза, в съответствие с член 2, параграф 8 от основния регламент.

(118) В случаите, в които производителите износители изнасят разглеждания продукт за Съюза чрез свързани дружества, действащи като вносители, експортната цена беше определена въз основа на цената, на която внасяният продукт е бил препродаден за първи път на независими клиенти в Съюза, в съответствие с член 2, параграф 9 от основния регламент. В тези случаи цената бе коригирана, за да се отразят всички разходи, направени между вноса и препродажбата, включително разходите за ПОАР и печалбата.

(119) По отношение на едно дъщерно дружество на Aeolus Group (Pirelli Tyre Co., Ltd.) Комисията не получи в зададения срок необходимите данни, за да установи експортната цена. На 23 март 2018 г. Комисията информира дружеството, че въпросниците, предоставени от неговите свързани вносители, са непълни и то беше помолено да

преразгледа и представи отново отговорите на въпросниците. Дружеството беше информирано, че ако не предостави пълна и точна информация в дадения срок, Комисията ще използва наличните факти в съответствие с член 18 от основния регламент. На 4 април 2018 г. въпросното дружество предостави преразгледани отговори. Комисията обаче счете, че същите все още са непълни и поради това не могат да бъдат обработени за целите на анализа на дъмпинга и вредата. В резултат на това Комисията установи дъмпинговия марж въз основа на проверената информация от другите проверени дружества от Aeolus Group, а именно Aeolus Tyre и Chonche Auto Double Happiness Tyre. Aeolus Group беше поканена да актуализира данните относно Pirelli за останалата част от производството.

3.3. **Сравнение**

(120) Комисията сравни нормалната стойност и експортната цена на включените в извадката производители износители въз основата на цена франко завода. Дъмпинговите маржове бяха определени чрез сравнение на цените франко завода на всеки от включените в извадката производители износители с продажните цени на вътрешния пазар на производителя от държавата аналог или с формираната нормална стойност, в зависимост от случая.

(121) За да се гарантира обективно сравнение между нормалната стойност и експортната цена, разликите, които засягат цените и тяхната сравнимост, бяха надлежно отчетени под формата на корекции в съответствие с член 2, параграф 10 от основния регламент. Комисията направи следните корекции в експортната цена и нормалната стойност, използвайки данните, предоставени от включените в извадката износители и производителя в държавата аналог в техния отговор на въпросника и по време на посещението за проверка: разходи, свързани с транспортирането на разглежданията продукт, като разходи за автомобилни и морски товари, застраховка, обработка, натоварване и допълнителни разходи (8—18 %); разходи за банкови такси и кредити (0—1 %); гаранции и отстъпки (2—3 %); непреки данъци(4 %). Накрая за един производител износител бяха направени корекции за комисионните, платени от него на неговото дружество-майка (2—5 %).

3.4. **Дъмпингов марж**

(122) За включените в извадката производители износители Комисията сравни среднопретеглената нормална стойност за всеки вид на сходния продукт със среднопретеглената експортна цена на съответния вид на разглежданията продукт в съответствие с член 2, параграфи 11 и 12 от основния регламент.

(123) Дъмпинговият марж за оказалите съдействие производители износители, които не бяха включени в извадката, беше определен в съответствие с разпоредбите на член 9, параграф 6 от основния регламент. Този марж беше изчислен като среднопретеглена стойност въз основа на маржовете, определени за включените в извадката производители износители.

(124) По отношение на всички други производители износители в КНР Комисията определи степента на съдействие в КНР. Тя беше определена чрез оценка на дела от обема на износа на оказалите съдействие производители от Съюза спрямо общия обем на износа от засегнатата държава за Съюза.

(125) Степента на съдействие беше висока. Поради това остатъчният дъмпингов марж, приложим за всички други производители износители в КНР, бе временно определен на равнище, съответстващо на установения най-висок дъмпингов марж за включените в извадката оказали съдействие производители износители.

(126) Временните дъмпингови маржове, изразени като процент от цената CIF на границата на Съюза, без платено мито, са, както следва:

Дружество	Временен дъмпингов марж (%)
Xingyuan Group	166,7
Giti Group	98,7
Aeolus Group	151,2
Hankook Group	80,4
Други оказали съдействие дружества	110,3
Всички други дружества	166,7

4. ВРЕДА

4.1. Определение за промишленост на Съюза и производство на Съюза

(127) По време на разглеждания период сходният продукт е бил произвеждан от повече от 380 производители в Съюза. Тези производители съставляват промишлеността на Съюза по смисъла на член 4, параграф 1 от основния регламент.

(128) Общото производство на Съюза през разследвания период беше изчислено на около 20,9 милиона гуми. Комисията установи общата стойност на производството на Съюза въз основа на данните, получени по време на разследването. Както е посочено в съображение 24, десет производители от Съюза в окончателната извадка представляват повече от 36 % от производството и продажбите на Съюза, отчетени от съдействалите производители от Съюза на сходния продукт. Поради това микроикономическите показатели бяха изследвани въз основа на данни, получени от отговорите на тези десет производители от Съюза.

(129) Производството в Съюза е разпокъсано между големи групи дружества и повече от 380 МСП в целия Съюз. Големите дружества представляват повече около 90 % от общото производство на Съюза и 85 % от продажбите в Съюза на производителите от Съюза. МСП са ангажирани в производството в регенерирани гуми и обхващат оставащите 10 % от производството на Съюза и 15 % от продажбите в Съюза на производителите от Съюза.

(130) За включените в извадката производители беше установено, че внасят разглеждания продукт от КНР и го препродават на пазара на Съюза. В съпоставка с общите им продажби обаче вносът остава незначителен и не пречи те да бъде считани за производители от Съюза.

4.2. Потребление на Съюза

(131) Потреблението в Съюза беше установено въз основа на информацията, предоставена от ETRMA, данни за вноса от Евростат, отчетени по кодове по КН 4011 20 90 и 4012 12 00, и информация, получена от доставчици на протектори.

(132) По време на разглеждания период потреблението на Съюза се е променяло, както следва:

Таблица 1

Потребление на Съюза (в единици)

	2014 г.	2015 г.	2016 г.	Разследван период
Общо потребление на Съюза	20 248 578	20 782 365	21 452 278	21 590 193
Индекс 2014 г. = 100	*100*	*102,6*	*105,9*	*106,6*

Източник: ETRMA, базата данни Comext на Евростат и доставчици на протектори.

(133) Потреблението на Съюза се е увеличило през разглеждания период. За целия разглеждан период потреблението се е увеличило с 6,6 % от около 20,2 милиона гуми до около 21,6 милиона гуми през разследвания период.

4.3. Информация за пазара на Съюза

4.3.1. *Общо описание*

(134) В Съюза пазарът за гуми за камиони и автобуси е силно конкурентен пазар с многобройни производители и марки.

(135) Пазарът в Съюза е разделен между продажбите на оригинално оборудване на производители на камиони или автобуси и пазара на резервни части. Пазарното търсене на гуми за камиони и автобуси в сектора на оригиналното оборудване се определя от производството на камиони и автобуси, докато секторът на следпродажбеното обслужване се влияе от много фактори, включително икономическа дейност, продажби, размер, състав и използване на камионите или автобусите и използваните автопаркове. Продажбите на китайския внос са концентрирани преди всичко на пазара на резервни части.

(136) Около 17 % от общото потребление на Съюза е оригинално оборудване, продавано на производители на камиони и автобуси. Останалата част от продажбите на гуми за камиони и автобуси в Съюза се извършват като резервни гуми пряко или косвено на собствениците на камиони или автобуси. Резервните гуми обхващат по-широк диапазон от гуми и се продават чрез по-разнообразни канали с различни маркетингови стратегии. Резервните гуми могат да бъдат продавани директно на крайни потребители или чрез свързани или несвързани дистрибутори, които след това ги препродават на крайните потребители.

(137) Основните канали за продажба са продажбите на дистрибутори, които ги препродават на притежатели на автопаркове или директни продажби на собственици на автопаркове, понякога заедно с услуги (контрол, поддръжка, услуги).

(138) Марката често оказва влияние върху цената, която клиентите са готови да платят за гуми за камиони и автобуси. Марките често се свързват с възприятие за качество и обслужване и в по-голяма степен за гумите с по-високо качество.

4.3.2. *Взаимовръзка между нови и регенерирани гуми*

(139) Комисията прецени, че основните производители в Съюза са концентрирани в категории 1 и 2, където гумите бяха/са обозначени като имащи дълъг жизнен цикъл и могат да бъдат регенерирани. Това обосноваваше значително по-високи цени (и маржове на печалбата) за очакваните високи функционални показатели за гумите от категории 1 и 2.

(140) Всъщност разследването показа, че по-големите производители от Съюза активно предлагат на пазара възможност за регенериране на техните гуми като начин за създаване на лоялност към марката и за да се разграничат от внасяните на по-ниски цени гуми от категория 3. Следователно разследването показа, че голяма част от стойността, приписвана на гумите от категории 1 и 2, произхожда всъщност от съществуването на бранша на регенерирането в категория 3.

(141) Високата степен на взаимозаменяемост между регенерирани и нови гуми обаче прави категория 3 също така най-уязвима на китайския внос на ниски цени на разглеждания продукт. Това е особено вярно, когато се има предвид, че потребителите се наясно, че, що се отнася до функционалните им характеристики, регенерираните и нискокачествените нови гуми не се отличават съществено. Тази взаимозаменямост, на свой ред, прави цената определящия фактор при решението на клиента да закупи регенерирани гуми или нови гуми от категория 3.

(142) Комисията прикани заинтересованите страни да представят становища относно предварителната оценка и да предоставят информация в подкрепа на този анализ или срещу него, така че да се създаде максимално пълна картина на крайния етап на това разследване.

4.4. **Внос от засегнатата държава**

4.4.1. *Обем и пазарен дял на вноса от засегнатата държава*

(143) Комисията определи обема на вноса по данни на Евростат. Пазарният дял на вноса бе определен въз основа на потреблението на Съюза в таблица 1.

(144) Вносът в Съюза от засегнатата държава се е променял, както следва:

Таблица 2

Обем на вноса (в бройки) и пазарен дял

	2014 г.	2015 г.	2016 г.	Разследван период
Обем на вноса от КНР (в бройки)	3 471 997	3 840 290	4 420 368	4 596 098
Индекс 2014 г. = 100	*100*	*110,6*	*127,3*	*132,4*
Пазарен дял (%)	17,1	18,5	20,6	21,3
Индекс 2014 г. = 100	*100*	*107,8*	*120,2*	*124,1*

Източник: база данни Comext на Евростат.

(145) Въз основа на данните от Евростат, през разглеждания период обемът на вноса от КНР се е увеличил с 32 %, като от около 3,5 милиона гуми през 2014 г. е достигнал около 4,6 милиона гуми по време на разследвания период. Това е довело до увеличение на пазарния дял на китайския внос на един нарастващ пазар от 17,1 % на 21,3 %.

4.4.2. *Цени на вноса от засегнатата държава*

(146) Комисията установи цените на вноса въз основа на данни от Евростат. Подбиването на цените в резултат на вноса беше установено въз основа на включените в извадката китайски производители износители.

(147) Средната цена на вноса в Съюза от засегнатата държава се е променяла, както следва:

Таблица 3

Цени на вноса (EUR/бройка)

	2014 г.	2015 г.	2016 г.	Разследван период
КНР	144,4	144,3	127,7	128,8
Индекс 2014 г. = 100	*100*	*99,9*	*88,4*	*89,1*

Източник: база данни Comext на Евростат

(148) През разглеждания период цените на китайския внос за Съюза са спаднали с 11 %.

4.4.3. *Подбиване на цените*

(149) Комисията определи подбиването на цените по време на разследвания период, като сравни:

(1) среднопретеглените продажни цени на включените в извадката производители от Съюза по вид на продукта и сегмент за несвързани клиенти на пазара на Съюза, коригирани на ниво франко завода; както и

(2) съответните среднопретеглени цени по вид на продукта и сегмент на вноса от включените в извадката китайски производители износители за първия независим клиент на пазара на Съюза, установени въз основа на стойността, застраховката и навлото (CIF), със съответните корекции за митата и разходите след вноса.

(150) Сравнението на цените беше извършено поотделно за всеки вид на продукта по отношение на сделки на едно и също ниво на търговия, със съответните корекции при необходимост и след приспадането на направените намаления и отстъпки. Резултатът от сравнението беше изразен като процент от оборота на включените в извадката производители от Съюза по време на разследвания период. От него е видно, че е налице среднопретеглен марж на подбиване между 21 % и 31 % вследствие на вноса на разглеждания продукт от засегнатата държава на пазара на Съюза. Освен това, беше установено, че среднопретегленият марж на подбиване в трите категории, е значителен: 24 % за категории 1 и 2 и между 21 % и 31 % за категория 3. Съществено ниво на подбиване показва подчертания ефект на дъмпинга в този случай.

4.5. **Икономическо състояние на промишлеността на Съюза**

4.5.1. *Общи бележки*

(151) В съответствие с член 3, параграф 5 от основния регламент при проверката на въздействието на дъмпинговия внос върху промишлеността на Съюза беше направена оценка на всички икономически показатели, имащи отражение върху състоянието на промишлеността на Съюза по време на разглеждания период.

(152) Както е упоменато в съображения 19 — 27, за определянето на евентуалната вреда, понесена от промишлеността на Съюза, беше използвана извадка.

(153) За определянето на вредата Комисията направи разграничение между макроикономическите и микроикономическите показатели за вредата. Комисията оцени макроикономическите показатели въз основа на данните, които се съдържат в жалбата, статистическите данни на Евростат, становищата на ETRMA, когато беше уместно, така че данните да се отнасят до всички производители от Съюза. Комисията направи оценка на микроикономическите показатели въз основа на данни, посочени в отговорите на въпросника от включените в извадката производители от Съюза и становището на ETRMA. Данните се отнасяха до включените в извадката производители от Съюза. И двата набора от данни бяха счетени за представителни за икономическото състояние на промишлеността на Съюза.

(154) Макроикономическите показатели са: производство, производствен капацитет, използване на капацитета, обем на продажбите, пазарен дял, растеж, заетост, производителност, размер на дъмпинговия марж.

(155) Микроикономическите показатели са: средни единични цени, разходи за единица продукция, разходи за труд, материални запаси, рентабилност, паричен поток, инвестиции, възвръщаемост на инвестициите и способност за привличане на капитал.

(156) Има две бележки относно методологията за анализа на показателите за вредата.

(157) Както е посочено в съображение 23, производителите от Съюза се състоят от две категории дружества според размера: големи дружества и МСП (силно разпокъсани), представляващи съответно 85 % и 15 % от общите продажби в Съюза на производители от Съюза през 2016 г. В резултат обаче от изготвянето на извадката от производителите от Съюза, данните за продажбите на включените в извадката МСП представляваха около 4 % от общите продажби в Съюза на включените в извадката производители от Съюза. Поради това Комисията реши да претегли резултатите на включените в извадката производители от Съюза в съответствие с пазарния дял на всяка категория дружества. Тъй като МСП извършват дейност само в сегмента на категория 3, пряка последица от тази корекция беше увеличение в дела на продажбите в категория 3 в рамките на набора от данни, предоставени от включените в извадката производители от Съюза.

(158) Освен това, общите продажби в Съюза на производителите от Съюза бяха разделени между трите категории в следните пропорции: категория 1: 51 %, категория 2: 23 %, категория 3: 26 %. Въпреки това, данните за продажбите в Съюза на включените в извадката производители от Съюза, дори след описаната в съображение 161 корекция, не отразиха реалното съотношение на продажбите в Съюза по категории. Поради това Комисията реши да претегли резултатите на включените в извадката производители от Съюза в съответствие с дела на всяка категория в общите продажби в Съюза на производителите от Съюза, за да бъдат представени и трите категории съобразно техния дял в общите продажби в Съюза във всички микроиндикатори.

(159) Няколко страни заявиха, че ако Комисията следва сегментацията на три категории, определянето на вредата трябва да бъде извършено и на нивото на категориите. По-специално, състоянието на промишлеността на Съюза, както и въздействието на вноса, трябваше да бъде оценено по категории, например въздействието на вноса в категория 2 (както китайски, така и от други държави) трябва да бъде оценено спрямо производителите от Съюза в категория 2.

(160) Комисията счете, че независимо от сегментацията на пазара на Съюза, гумите, съгласно определението в съображение 78, имат еднакви физически, химически и технически характеристики и са взаимозаменяеми. Следователно, определянето на вреда беше извършено за разглеждания продукт съгласно Антидъмпинговото споразумение на СТО. По-специално, Апелативният орган е установил, че: „разследващите власти предприемат проучване на част от местната промишленост, то те трябва, принципно, по сходен начин да проучат всички останали части, които са част от тази промишленост, както и промишлеността в нейната цялост“. ([1]) Поради това е възможен сегментен анализ съгласно законодателството на СТО, но той трябва да бъде придружен от анализ на цялата промишленост. Също така, Общият съд прие, че анализът на вредата може да се фокусира върху най-засегнатата от дъмпинговия внос категория ([2]).

(161) Затова Комисията извърши анализа на определени показатели на ниво категория. Както е показано в съображения 212 до 216, този анализ потвърждава, че като цяло промишлеността на Съюза е претърпяла вреда и че тенденциите за разглеждания продукт, гледани като цяло, принципно съвпадат с тези за отделно разглежданите категории.

(162) Икономическото положение на промишлеността в Съюза е анализирано на окрупнена база и, при определени микроикономически показатели, също така на ниво категории с оглед на пазарното сегментиране на Съюза.

4.5.2. *Макроикономически показатели*

4.5.2.1. Производство, производствен капацитет и използване на капацитета

(163) През разглеждания период изчисленото общо производство, производствен капацитет и използване на капацитета в Съюза са се променяли, както следва:

Таблица 4

Производство, производствен капацитет и използване на капацитета

	2014 г.	2015 г.	2016 г.	Разследван период
Обем на производството (в бройки)	20 722 065	20 199 411	20 496 669	20 863 087
Индекс 2014 г. = 100	*100*	*98*	*99*	*101*

([1]) WT/DS184/AB/R, 23.8.2001 г., *САЩ — Антидъмпингови процедури относно определени горещо-валцовани стоманени продукти от Япония*, параграф 204.

([2]) Общ съд, Решение от 28 октомври 2004 г., Дело T-35/01 *Shanghai Teraoka Electronic Co.Ltd /Съвет*, параграфи. 129 и 258.

	2014 г.	2015 г.	2016 г.	Разследван период
Производствен капацитет (в бройки)	27 978 885	27 443 671	25 609 977	25 178 389
Индекс 2014 г. = 100	*100*	*98*	*92*	*90*
Използване на капацитета (%)	74	74	80	83
Индекс 2014 г. = 100	*100*	*99*	*108*	*112*

Източник: ETRMA, базата данни Comext на Евростат за данни за внос и износ и информация, предоставена от жалбоподателя.

(164) Както е показано в Таблица 4, производството е останало относително стабилно, с 20,9 милиона единици в разследвания период, докато степента на използване на капацитета се е увеличила с 9 процентни пункта за същия период.

(165) Основната причина за увеличението в използването на капацитета може да бъде отдадена единствено на значителното намаление на производствения капацитет с 10 %. Това е засегнало основно дейността по регенериране, тъй като през разглеждания период поне 85 МСП, разположени буквално във всички държави членки спряха да произвеждат гуми, които могат да се регенерират, но също така бяха затворени и дъщерни дружества на големи дружества ([1]).

(166) Тенденцията на застой на производството в Съюза и закриването на дружества контрастират с нарастващото след кризата потребление в Съюза, от което промишлеността на Съюза е могла да се облагодетелства.

4.5.2.2. Обем на продажбите и пазарен дял

(167) През разглеждания период обемът на продажбите и пазарният дял на промишлеността на Съюза са се променяли, както следва:

Таблица 5

Обем на продажбите и пазарен дял

	2014 г.	2015 г.	2016 г.	Разследван период
Общ обем на продажбите на пазара на Съюза (в бройки)	14 584 057	14 558 260	14 385 254	14 426 297
Индекс 2014 г. = 100	*100*	*99,8*	*98,6*	*99,0*
Пазарен дял (%)	72,0	70,1	67,1	66,8
Индекс 2014 г. = 100	*100*	*97,3*	*93,1*	*92,8*

Източник: ETRMA и база данни Comext на Евростат за данни за вноса.

(168) На един растящ пазар продажбите в Съюза са останали стабилни през разглеждания период. Това е довело до намаление с 5,2 процентни пункта на пазарен дял (от 72,0 % до 66,8 %), докато обемът на продажбите на китайски дъмпингови гуми се е увеличил с 1,1 милиона гуми.

4.5.2.3. Растеж

(169) Потреблението на Съюза се е увеличило с 6,6 % през разглеждания период. Обемите на продажбите на промишлеността на Съюза са намалели с 1 % въпреки нарастващото потребление, което доведе до загуба на пазарен дял за промишлеността на Съюза. Пазарният дял на вноса от засегнатата държава се е увеличил през разглеждания период.

([1]) През 2017 г., Goodyear Group затвори своя завод в Обединеното кралство (около 330 работни места); Michelin Group затвори няколко завода в Съюза: във Франция два завода (през 2014 г. 700 служители, а през 2017 г. 330 служители), в Германия (2016 г. 200 служители), в Унгария (2015 г. 500 служители) и в Италия; Continental Group затвори един завод в Германия.

4.5.2.4. Заетост и производителност

(170) През разглеждания период заетостта и производителността са се променяли, както следва:

Таблица 6

Заетост и производителност

	2014 г.	2015 г.	2016 г.	Разследван период
Брой на наетите лица	38 445	36 478	34 959	34 188
Индекс 2014 г. = 100	*100*	*95*	*91*	*89*
Производителност (единица/нает лице)	539	554	586	610
Индекс 2014 г. = 100	*100*	*103*	*109*	*113*

Източник: Проверени отговори на въпросника, дадени от включените в извадката производители от Съюза и становища от доставчиците на протектори и ETRMA.

(171) Над 4 200 директни работни места бяха загубени през разглеждания период, което засегна както МСП, където поне 85 производители, разположени в целия Съюз, спряха производство, така и големите дружества, които закриха няколко завода.

(172) Освен това италианската асоциация на извършващите рециклиране лица (AIRP) твърдеше, че секторът на регенерирането в Съюза осигурява около 13 000 работни места за производство и дистрибуция. Дейността по регенериране е доста трудоемка дейност и една регенерирана гума създава 3 до 4 пъти повече работни места от една нова гума. Според AIRP няколко свързани дружества понастоящем намаляват броя на служителите си или широко използват осигурителните фондове за безработица.

(173) Успоредно с това продуктивността се е увеличила от 539 единици на служител през 2014 г. до 610 единици на служител в разследвания период.

4.5.2.5. Размер на дъмпинговия марж

(174) Всички дъмпингови маржове са значително над нивото *de minimis*. Въздействието на размера на действителните дъмпингови маржове върху промишлеността на Съюза е значително, като се имат предвид обемът и цените на вноса от засегнатата държава.

(175) Това е първото антидъмпингово разследване относно разглеждания продукт в Съюза. Поради това няма данни, които да дават възможност за оценка на въздействието на евентуален предишен дъмпинг.

4.5.3. *Микроикономически показатели*

4.5.3.1. Цени и фактори, влияещи върху цените

(176) През разглеждания период средните единични продажни цени на производители от Съюза, включените в извадката за несвързани клиенти в Съюза, са се променяли, както следва:

Таблица 7

Продажни цени в Съюза и производствени разходи

	2014 г.	2015 г.	2016 г.	Разследван период
Средна единична продажна цена в Съюза (EUR/бройка)	237	225	216	218
Индекс 2014 г. = 100	*100*	*95*	*91*	*92*

	2014 г.	2015 г.	2016 г.	Разследван период
Средни производствени разходи за единица продукция (EUR/бройка)	200	188	183	188
Индекс 2014 г. = 100	*100*	*94*	*91*	*94*

Източник: Проверени отговори на въпросника, дадени от включените в извадката производители от Съюза.

(177) Средната единична продажна цена е намаляла с 19 EUR, докато единичните разходите са намалели с 12 EUR през същия период. Това съответства на намаление на цените с 8 % през разглеждания период, докато разходите са намалели с 6 %.

(178) През разследвания период, производствените разходи се увеличиха в сравнение с 2016 г., което не можа да се покрие изцяло от продажната цена.

(179) Отделен анализ, базиран на същата методология като описаната, беше проведен за трите категории.

(180) В категория 1 средната продажна цена е намаляла с 25 EUR, докато единичните разходи са намалели с 19 EUR през същия период. През разглеждания период и двете са намалели с 9 %.

Таблица 8

Продажни цени в Съюза и производствени разходи — Категория 1

	2014 г.	2015 г.	2016 г.	Разследван период
Средна единична продажна цена в Съюза (EUR/бройка)	270,8	255,3	245,3	245,7
Индекс 2014 г. = 100	*100*	*94*	*91*	*91*
Средни производствени разходи за единица продукция (EUR/бройка)	222	200	199	203
Индекс 2014 г. = 100	*100*	*90*	*89*	*91*

Източник: Проверени отговори на въпросника, дадени от включените в извадката производители от Съюза.

(181) В категория 2 средната продажна цена е намаляла с 27 EUR, докато единичните разходите са намалели с 17 EUR през същия период. Това съответства на намаление на средната цена с 12 % през разглеждания период, докато разходите са намалели с 9 %.

Таблица 9

Продажни цени в Съюза и производствени разходи — Категория 2

	2014 г.	2015 г.	2016 г.	Разследван период
Средна единична продажна цена в Съюза на общия пазар (EUR/бройка)	228	212	193	201
Индекс 2014 г. = 100	*100*	*93*	*85*	*88*
Средни производствени разходи за единица продукция (EUR/бройка)	187	176	162	170
Индекс 2014 г. = 100	*100*	*94*	*87*	*91*

Източник: Проверени отговори на въпросника, дадени от включените в извадката производители от Съюза.

(182) В категория 3 средната продажна цена е намаляла с 9 EUR, докато единичните разходи са се увеличили с 2 EUR през същия период. Това съответства на намаление на средната цена с 5 % през разглеждания период, докато разходите са се увеличили с 1 %.

Таблица 10

Продажни цени в Съюза и производствени разходи — Категория 3

	2014 г.	2015 г.	2016 г.	Разследван период
Средна единична продажна цена в Съюза на общия пазар (EUR/бройка)	181	176	172	172
Индекс 2014 г. = 100	*100*	*97*	*95*	*95*
Средни производствени разходи за единица продукция (EUR/бройка)	170	175	167	172
Индекс 2014 г. = 100	*100*	*103*	*98*	*101*

Източник: Проверени отговори на въпросника, дадени от включените в извадката производители от Съюза.

4.5.3.2. Разходи за труд

(183) През разглеждания период средните разходи за труд на включените в извадката производители от Съюза са се променяли, както следва:

Таблица 11

Средни разходи за труд на нает лице

	2014 г.	2015 г.	2016 г.	Разследван период
Средни разходи за труд на нает лице (EUR)	43 875	44 961	46 432	46 785
Индекс 2014 г. = 100	*100*	*102*	*105*	*106*

Източник: Проверени отговори на въпросника, дадени от включените в извадката производители от Съюза.

(184) През разглеждания период средните разходи за труд са се увеличили с 6 %.

4.5.3.3. Материални запаси

(185) През разглеждания период равнищата на запасите на включените в извадката производители от Съюза са се променяли, както следва:

Таблица 12

Материални запаси

	2014 г.	2015 г.	2016 г.	Разследван период
Запаси в края на периода (Индекс 2014 г. = 100)	*100*	*81*	*100*	*144*
Запаси в края на периода като процент от производството	7 %	6 %	7 %	9 %
Индекс 2014 г. = 100	*100*	*81*	*97*	*134*

Източник: Проверени отговори на въпросника, дадени от включените в извадката производители от Съюза.

(186) Запасите са се увеличили с 44 % за разглеждания и са достигнали около 9 % от годишното производство. Тази ситуация има отрицателно въздействие върху финансовото положение на включените в извадката производители от Съюза.

4.5.3.4. Рентабилност, паричен поток, инвестиции, Възвръщаемост на инвестициите и способност за привличане на капитал

(187) През разглеждания период рентабилността, паричният поток, инвестициите и Възвръщаемостта на инвестициите на включените в извадката производители от Съюза са се променяли, както следва:

Таблица 13

Рентабилност, паричен поток, инвестиции и възвръщаемост на инвестициите

	2014 г.	2015 г.	2016 г.	Разследван период
Рентабилност на продажбите в Съюза за несвързани клиенти (процент от оборота от продажбите)	15,6	16,7	15,2	13,7
Индекс 2014 г. = 100	*100*	*107*	*98*	*88*
Паричен поток (в милиони евро)	309	312	292	272
Индекс 2014 г. = 100	*100*	*101*	*94*	*88*
Инвестиции (в милиони евро)	86	63	59	65
Индекс 2014 г. = 100	*100*	*73*	*69*	*76*
Възвръщаемост на инвестициите (%)	21,0	21,7	19,3	17,6
Индекс 2014 г. = 100	*100*	*103*	*92*	*84*

Източник: Проверени отговори на въпросника, дадени от включените в извадката производители от Съюза.

(188) Комисията определи рентабилността на включените в извадката производители от Съюза, като изрази нетната печалба преди облагане с данъци от продажбите на сходния продукт за несвързани клиенти в Съюза като процент от оборота от тези продажби.

(189) Средната рентабилност е намаляла от 15,6 % през 2014 г. на 13,7 % през разследвания период. Това беше изчислено на база на тежестта на всяка от категориите в продажбите, както е обяснено в съображения 161 и 162. Намаляващата с 1,9 процентни пункта рентабилност е резултат от по-рязко намаление в цените (– 8 %) спрямо намалението в разходите (– 6 %).

(190) Общата рентабилност е повлияна от рентабилността в категория 1, докато категория 3 самостоятелно е започнала да генерира загуби през разглеждания период. Освен това относителната тенденция в рентабилността за цялата промишленост на Съюза също е низходяща.

(191) Нетният паричен поток представлява способността на производителите от Съюза да самофинансират дейностите си. Тенденцията в нетните парични потоци отбелязва спад с 12 %.

(192) Възвръщаемостта на инвестициите представлява печалбата, изразена като процент от нетната балансова стойност на инвестициите. Тя се е променила с отрицателен знак от 21,0 % на 17,6 % през разглеждания период.

(193) Отделен анализ, базиран на същата методология като описаната, беше проведен за трите категории.

(194) През разглеждания период в рентабилността в категория 1 се наблюдават колебания. Тя се е увеличила между 2014 г. (17,9 %) и 2015 г. (21,8 %), а след това е намаляла през разследвания период до равнище малко по-ниско от това от 2014 г. (17,5 %). Това частично се обяснява от изменението на производствените разходи и цените, тъй като през 2015 г. производствените разходи са спаднали повече от продажните цени.

(195) В категория 1 нетните парични потоци са останали стабилни, докато Възвръщаемостта на инвестициите са намалели от 26,0 % на 24,3 % по време на разглеждания период.

Таблица 14

Рентабилност в категория 1, паричен поток, инвестиции и възвръщаемост на инвестициите

	2014 г.	2015 г.	2016 г.	Разследван период
Рентабилност на продажбите в Съюза за несвързани клиенти (процент от оборота от продажбите)	17,9	21,8	18,9	17,5
Индекс 2014 г. = 100	*100*	*122*	*106*	*98*
Паричен поток (в милиони евро)	191	218	199	192
Индекс 2014 г. = 100	*100*	*113*	*104*	*100*
Инвестиции (в милиони евро)	54	36	35	38
Индекс 2014 г. = 100	*100*	*68*	*65*	*72*
Възвръщаемост на инвестициите (%)	26,0	29,3	25,0	24,3
Индекс 2014 г. = 100	*100*	*112*	*96*	*93*

Източник: Проверени отговори на въпросника, дадени от включените в извадката производители от Съюза.

(196) По отношение на категория 2, рентабилността е спаднала с 2,6 процентни пункта през разглеждания период (от 17,9 % през 2014 г. на 15,3 % през разследвания период).

(197) В категория 2 нетните парични потоци са намалели значително с 22 %, а Възвръщаемостта на инвестициите е намаляла от 20,4 % на 16,2 % по време на разглеждания период.

Таблица 15

Рентабилност в категория 2, паричен поток, инвестиции и възвръщаемост на инвестициите

	2014 г.	2015 г.	2016 г.	Разследван период
Рентабилност на продажбите в Съюза за несвързани клиенти (процент от оборота от продажбите)	17,9	16,7	16,0	15,3
Индекс 2014 г. = 100	*100*	*93*	*90*	*86*
Паричен поток (в милиони евро)	88	76	65	69
Индекс 2014 г. = 100	*100*	*86*	*74*	*78*
Инвестиции (в милиони евро)	18	16	15	17
Индекс 2014 г. = 100	*100*	*92*	*84*	*97*
Възвръщаемост на инвестициите (%)	20,4	21,4	20,1	16,2
Индекс 2014 г. = 100	*100*	*105*	*98*	*79*

Източник: Проверени отговори на въпросника, дадени от включените в извадката производители от Съюза.

(198) През разследвания период категория 3 генерира загуби (– 0,4 %). Загубите за МСП бяха особено изразени (– 6,1 % през разследвания период). Печалбите за големите дружества в категория 3 са намалели наполовина от 2014 г. до разследвания период от 10 % на 4,8 %.

(199) В категория 3 нетните парични потоци са намалели значително с 62 %, а Възвръщаемостта на инвестициите е намаляла от 7,6 % на 2,5 % по време на разглеждания период.

Таблица 16

Рентабилност в категория 3, паричен поток, инвестиции и възвръщаемост на инвестициите

	2014 г.	2015 г.	2016 г.	Разследван период
Рентабилност на продажбите в Съюза за несвързани клиенти (процент от оборота от продажбите)	6,1	0,6	2,7	– 0,4
Индекс 2014 г. = 100	*100*	*10*	*45*	*– 7*
Паричен поток (в милиони евро)	28	17	26	11
Индекс 2014 г. = 100	*100*	*62*	*93*	*38*
Инвестиции (в милиони евро)	14	10	10	10
Индекс 2014 г. = 100	*100*	*69*	*66*	*66*
Възвръщаемост на инвестициите (%)	7,6	0,2	4,8	2,5
Индекс 2014 г. = 100	*100*	*2*	*62*	*33*

Източник: Проверени отговори на въпросника, дадени от включените в извадката производители от Съюза.

4.6. **Взаимовръзка между категориите**

(200) Пазарът на Съюза за гуми за автобуси или камиони беше съществено засегнат от икономическата криза. Тъй като потреблението на гуми е по същността си свързано със закупуването на нови автомобили и пробега на автопарковете, то е силно зависимо от общата икономическа активност. Всяко изменение в икономическата активност и особено в обема стоки, превозвани с автомобилен транспорт, се отразява директно в продажбите на гуми. В период, когато се използват по-малко камиони, придобиването на нови камиони или замяната на гуми на камиони става по-малко необходима и поради това пазарът на гуми бележи спад.

(201) След икономическата криза имаше структурно пренасочване на търсенето от по-високите категории към по-ниските категории, където цената е определяща за решенията за извършване на покупки. В този контекст, евтините предложения за вносни гуми и предпочитанията на определени собственици на автопаркове да изберат по-евтини гуми изиграха важна роля за преконфигурирането на пазара на Съюза.

(202) Тъй като извършващите рециклиране лица са под силен натиск, се затварят все повече заводи и сервизи, както е посочено в съображение 175. Поради липсата на налични обекти на място става все по-малко възможно да се регенерират висококачествени износени гуми. Следователно закупуването на висококачествена гума с опция за множество регенерирания става все по-малко привлекателно. В контекста на тези събития и изправени пред вноса на ниска цени на гуми от категория 3, които представляват по-голямата част от китайския внос, производителите на нови гуми от Съюза нямат друг избор освен да засилят и своето присъствие с категория 3.

(203) Накрая, конкуренцията между сегментите е ясна и от въздействието на цените в по-ниските категории върху ценообразуването в по-високата категория. В Съюза цените на гумите от категория 1 усетиха натиска на евтиния внос. Жалбоподателят заяви, че въздействието е още по-очевидно в регионалните области, където гумите от категория 3 са с по-голямо присъствие (т.е. в тези области гумите от категория 1 обичайно се предлагаха на по-ниски цени, отколкото в други области на Съюза, което подчертава конкурентното въздействие на гумите от категория 3 върху гумите от категория 1).

(204) Това означава, че икономическите оператори изглежда са пренасочили част от своите покупки на гуми от категория 1 или категория 2 към гуми от категория 3, което показва, че конкуренция съществува и между различните сегменти.

(205) Таблицата по-долу показва дела по категории в потреблението на Съюза през 2012 г. и през 2016 г. През този период потреблението в Съюза се е увеличило с около 3,8 милиона единици и над 90 % от това увеличение е било в категория 3 (около 3,6 милиона броя). Това е довело до промяна в относителната важност на категория 3, която се увеличи от 27 % на 39 % от общото потребление в Съюза.

Таблица 17

Разделение на потреблението на Съюза по категории в годините 2012 г. и 2016 г.

	2012 г.	2016 г.
Потребление на Съюза	17 684 000	21 452 278
Категория 1	46 %	37 %
Категория 2	27 %	24 %
Категория 3	27 %	39 %

Източник: ETRMA и базата данни Comext на Евростат.

(206) Въз основа на събраната информация, Комисията прецени, че в миналото гумите от категория 1 определяха базовото ценово ниво за другите категории. Основните производители от Съюза бяха концентрирани в категории 1 и 2, където гумите бяха/са обозначени като имащи дълъг жизнен цикъл и като даващи възможност да бъдат регенерирани. Това обосноваваше значително по-високи цени (и маржове на печалбата) за очакваните високи функционални показатели за гумите от категории 1 и 2. Потребителите ценяха тези физически и функционални характеристики и бяха готови да платят по-високи цени за тях. Информацията, с която разполага Комисията, обаче показа, че горепосочената тенденция в ценообразуването се е променила и е започнал „обратен каскаден ефект“, при който цените от категория 3 засягат в обратна посока категория 1. Следва да се подчертае, че по-голямата част от вноса на ниски цени се отнася за категория 3, в която производителите от Съюза претърпяха загуби по време на периода на разследването.

(207) На база на гореизложеното Комисията стигна до временното заключение, че има симбиотична връзка между различните категории, при която ценовият натиск върху категория 3 засяга и цените в другите категории.

4.7. **Заключение относно вредата**

(208) В общи линии, показателите за вредата показват, че промишлеността на Съюза като цяло е била подложена на интензивен натиск. Налице е спад в производствения капацитет, инвестициите и заетостта в разследвания период и значителна загуба на пазарен дял въпреки намаляващите продажни цени. Вносът на разглеждания продукт придоби пазарен дял за сметка на промишлеността на Съюза, независимо от сегментацията, което доведе до закриването на над 4 200 работни места. Макар все още да е около 14 % за промишлеността като цяло, рентабилността е спаднала с 1,9 процентни пункта между 2014 г. и РП и с 3 процентни пункта между 2015 г. и РП. Освен това, относителната тенденция в рентабилността за цялата промишленост на Съюза също спада.

(209) Също така, беше временно установено, че китайският внос съществено подбива цените на промишлеността на Съюза, което, на свой ред, беше индикация за директно и значително въздействие върху влошаващата се производителност и намаляващите капацитет, производство, заетост и други показатели за вреда за промишлеността на Съюза. Неблагоприятното развитие беше най-силно усетено в категория 3, където много извършващи регенерация МСП излязоха от пазара и не можаха да се възползват от икономическото възстановяване в сектора, който в крайна сметка беше завзет от вноса на ниски цени. Припомня се, че дружествата, които са най-активни в категория 3, осигуряват около 20 % от общото производство на Съюза. Загубите на категория 3 не са възстановими и създадоха риск за оцеляването на цялата дейност по регенериране в Съюза.

(210) Освен това, ефектите от ценовия натиск засегнаха и цените на по-високите категории. Нарастващият ценови натиск от гумите от категория 3, произтичащ от вноса на ниски цени, свързан преди всичко с гуми от категория 3, даде началото на подобно развитие в категория 2, където продажните цени са спаднали с 12 % през разглеждания период и дори цените за гумите от категория 1 трябваше да бъдат намалени с 9 %, за да останат конкурентни.

(211) Действително, с оглед на ценовата взаимовръзка между категориите, дори категорията с най-добри характеристики — категория 1 — страдаше от обратния каскаден ценови натиск в трите категории, обяснен в предходната глава. Това е довело до индустриално изчерпване, загуба на стойност по веригата на доставки за всички три категории и влошаване на качеството на гумите, налични на пазара на Съюза. Освен това силната ценова конкуренция във всички три категории има отрицателни последици за използването на капацитета и води до нарастване на запасите на промишлеността (таблица 12), в съчетание с по-малко парични потоци и инвестиции (таблица 13). Накрая, загубата на бранша на регенерирането в Съюза засяга и рентабилността, която може да бъде постигната от дружествата, извършващи дейност в категории 1 и 2.

(212) Поради това се прави временното заключение, че производството на Съюза е понесло вреда по смисъла на член 3, параграф 5 от основния регламент.

(213) В допълнение, жалбоподателите твърдят, че има риск от още по-тежка вреда. Според тях са наложени редица мерки на други пазари за внос и износ, които биха могли да предизвикат незабавно отклоняване на търговските потоци. Освен това, се твърди, че са застрашени експортните пазари на производителите от Съюза, тъй като някои държави като Турция са започнали разследване за защитни мерки. Рискът от влошаване би бил свързан, също така, с огромни свръхкапацитети в КНР, където неизползваните капацитети представляват около 40 % от настоящия китайски износ. Освен това жалбоподателите се опасяваха от структурно въздействие върху пазара на ЕС на гуми, тъй като обосноваването на допълнителния разход за закупуване на висококачествени гуми би било все по-малко възможно, когато възможността за многократно регенериране на висококачествените гуми изчезне заедно с бранша на регенерирането. Накрая, те предвиждат постоянно подобрение на гумите от КНР. Ако гуми от по-високо качество от КНР получат възможност да се конкурират с гумите от Съюза на дъмпингови цени, това би намалило маржовете на промишлеността за производство на гуми на Съюза и следователно — нейния капацитет да инвестира и създава иновации. Това, на свой ред, вероятно би принудило промишлеността на Съюза да разчита на по-нискокачествени гуми, изискващи ограничена инвестиция в НИРД, което допълнително ще засегне възможността те да бъдат регенерирани.

(214) Комисията отбеляза на този етап, че „Политиката на промишлеността за производство на гуми“ ([1]) на КНР насърчава производителите на гуми да подобряват техническите аспекти и брандинга (като да въвеждат брандинг стратегии, да увеличават на популярността и репутацията на марката, и да продължават да повишават стойността на марката) и отбеляза, че в момента се води успоредна антисубсидийна процедура. Поради това, с оглед на гореизложеното, тя прикани страните да представят становища по повдигнатите от жалбоподателите въпроси в предходното съображение, за да ѝ позволят да анализира тези въпроси по-подробно за окончателния етап.

5. **ПРИЧИННО-СЛЕДСТВЕНА ВРЪЗКА**

(215) В съответствие с член 3, параграф 6 от основния регламент Комисията проучи дали дъмпинговият внос от засегнатата държава е нанесъл съществена вреда на промишлеността на Съюза. В съответствие с член 3, параграф 7 от основния регламент Комисията също така проучи дали е възможно по същото време и други известни фактори да са нанесли вреда на промишлеността на Съюза.

(216) Комисията се увери, че евентуалната вреда от фактори, различни от дъмпинговия внос от засегнатата държава, не е била приписана на дъмпинговия внос. Тези фактори са: вносът от други трети държави, резултатите от експортните продажби на производителите от Съюза и изменението на разходите.

5.1. **Въздействие на дъмпинговия внос**

(217) Цените на дъмпинговия внос от КНР значително са подбивали цените на промишлеността на Съюза по време на разследвания период, като маржовете на подбиване на цените са варирали от 21 % до 31 %, което е довело до намаляване на пазарния дял и печалбата за промишлеността на Съюза (съответно от 72,0 % на 66,8 % и от 15,6 % през 2014 г. на 13,7 % по време на разглеждания период). На практика по време на разглеждания период обемът на продажбите на промишлеността на Съюза леко е спаднал, докато обемът на вноса от КНР се е увеличил с 32 % и следователно е поел огромната част от увеличението в потреблението на Съюза.

(218) Като цяло по време на разглеждания период загубата на пазарен дял от страна на промишлеността на Съюза (– 5,2 процентни пункта) е поета от китайския внос (+ 4,2 процентни пункта).

(219) Показателите за анализа на вредата в съображения 155 до 203 показват, че икономическото положение на промишлеността на Съюза, и по-специално неговото финансово положение, се е влошило и това съвпада с осъществяването на големи обеми дъмпингов внос от КНР. Цените на този внос подбиват тези на промишлеността

([1]) Обявление на министерството на промишлеността и информационните технологии за отпечатването и разпространението на „Политиката на промишлеността за производство на гуми“. Обнародваща институция: Министерство на индустрията и информационната технология Документ номер: Gong Chan Ye Zheng Ce [2010] № 2. Дата на обнародване: 15.9.2010 г. Дата на влизане в сила: 15.9.2010 г.

на Съюза и оказват значителен натиск надолу върху цените на пазара на Съюза. Действително основните фактори, които трябва да бъдат взети предвид в разглеждания случай, са рязкото увеличение на вноса и установеното значително подбиване на цените.

(220) Китайските износители са увеличили значително своя пазарен дял за сметка на промишлеността на Съюза. По време на разследвания период по-голямата част от общия обем дъмпингов китайски внос е концентриран в категория 3, принуждавайки няколко производители от Съюза в тази категория, по-специално извършващи регенериране МСП, да напуснат пазара. В допълнение към това, както е обяснено в съображение 137, Комисията установи, че тези високи обеми на дъмпингови цени, са засегнали механизма на определяне на цените. Преди цените се определяха на базата на категория 1, т.е. цените в категория 2 се определяха съотнесено с категория 1, а в категория 3 — съотнесено с категория 2. Сега съотношението е обратно: цените в категория 2 се определят на базата на категория 3, а в категория 1 — на базата на категория 2. В резултат на това се наблюдава спад на продажните цени във всички категории. Следователно Комисията стигна до временното заключение, че натискът от дъмпинговия внос от КНР е имал решаваща роля за съществената вреда, претърпяна от промишлеността на Съюза.

(221) Други фактори, които бяха разгледани в анализа на вредата в съответствие с член 3, параграф 7 от основния регламент, са: вносът от други държави, равнището на износа на промишлеността на Съюза и изменението на разходите на промишлеността на Съюза.

5.2. **Внос от трети държави**

(222) През разглеждания период обемът на вноса от други трети държави се е променял, както следва:

Таблица 18

Внос от трети държави

Държава	2014 г.	2015 г.	2016 г.	Разследван период
Турция				
Обем на вноса от Турция	712 497	710 504	856 110	884 241
Индекс (2014 г. = 100)	*100*	*100*	*120*	*124*
Единични цени на вноса от Турция	212	216	194	185
Индекс (2014 г. = 100)	*100*	*102*	*91*	*87*
Пазарен дял (%)	3,5	3,4	4,0	4,1
Дял в общия обем на вноса в Съюза (%)	12,6	11,4	12,1	12,3
Корея				
Обем на вноса от Корея	431 676	463 643	477 185	381 167
Индекс (2014 г. = 100)	*100*	*107*	*111*	*88*
Единични цени на вноса от Корея	219	191	181	186
Индекс (2014 г. = 100)	*100*	*87*	*83*	*85*
Пазарен дял (%)	2,1	2,2	2,2	1,8
Дял в общия обем на вноса в Съюза (%)	7,6	7,4	6,8	5,3

Държава	2014 г.	2015 г.	2016 г.	Разследван период
Япония				
Обем на вноса от Япония	386 128	418 802	398 427	390 859
Индекс (2014 г. = 100)	*100*	*108,5*	*103,2*	*101,2*
Единични цени на вноса от Япония	293	227	218	221
Индекс (2014 г. = 100)	*100*	*77,6*	*74,4*	*75,4*
Пазарен дял (%)	1,9	2,0	1,9	1,8
Дял в общия обем на вноса в Съюза (%)	6,8	6,7	5,6	5,5
Русия				
Обем на вноса от Русия	181 031	237 582	270 515	279 798
Индекс (2014 г. = 100)	*100*	*131,2*	*149,4*	*154,6*
Единични цени на вноса от Русия	145	131	130	130
Индекс (2014 г. = 100)	*100*	*90,7*	*89,6*	*89,5*
Пазарен дял (%)	0,9	1,1	1,3	1,3
Дял в общия обем на вноса в Съюза (%)	3,2	3,8	3,8	3,9
Тайланд				
Обем на вноса от Тайланд	142 735	177 209	174 994	167 509
Индекс (2014 г. = 100)	*100*	*124,2*	*122,6*	*117,4*
Единични цени на вноса от Тайланд	310	226	233	241
Индекс (2014 г. = 100)	*100*	*72,9*	*75,3*	*77,7*
Пазарен дял (%)	0,7	0,9	0,8	0,8
Дял в общия обем на вноса в Съюза (%)	2,5	2,8	2,5	2,3
Други трети държави				
Обем на вноса от всички други държави	338 457	376 075	469 425	464 224
Индекс (2014 г. = 100)	*100*	*111*	*139*	*137*
Единични цени на вноса от всички други държави	202	195	200	192
Индекс (2014 г. = 100)	*100*	*96*	*99*	*95*
Пазарен дял (%)	1,7	1,8	2,2	2,1
Дял в общия обем на вноса в Съюза (%)	6,0	6,0	6,6	6,5

Държава	2014 г.	2015 г.	2016 г.	Разследван период
Общо всички трети държави, с изключение на КНР				
Обем на вноса от всички други държави	2 192 524	2 383 815	2 646 656	2 567 798
Индекс (2014 г. = 100)	*100*	*109*	*121*	*117*
Единични цени на вноса от всички други държави	227	202	192	189
Индекс (2014 г. = 100)	*100*	*89*	*85*	*83*
Пазарен дял (%)	10,8	11,5	12,3	11,9
Дял в общия обем на вноса в Съюза (%)	38,7	38,3	37,5	35,8

Източник: Евростат.

(223) Вносът от други трети държави отчита леко увеличение на техния пазарен дял от 10,8 % до 11,9 % през разглеждания период. От целия внос от други трети държави, само руският внос е имал средни цени, подобни на тези на китайския внос. Средните цени на вноса на разглеждания продукт са очевидно по-високи от средните цени на китайския внос. Пазарният дял на вноса на разглеждания продукт от Русия се е увеличил от 0,9 % на 1,3 % в разглеждания период. С оглед обаче на ограничените количества руски внос, той не нарушава причинно-следствената връзка между дъмпинговия внос и вредата, претърпяна от промишлеността на Съюза.

(224) Поради това Комисията направи заключението, че дори да е възможно вносът от други трети държави да е оказал известно ограничено влияние върху състоянието на промишлеността на Съюза, основната причина за вредата продължава да бъде вносът от КНР.

5.2.1. *Равнище на износа на промишлеността на Съюза*

(225) През разглеждания период обемът на износа на производителите от Съюза се е променял, както следва:

Таблица 19

Равнище на износа на производителите от Съюза

	2014 г.	2015 г.	2016 г.	Разследван период
Обем на износа (в бройки)	6 079 036	5 920 561	5 893 729	5 920 981
Индекс 2014 г. = 100	*100*	*97,4*	*97,0*	*97,4*
Средна цена (EUR/бройка)	188	179	169	168
Индекс 2014 г. = 100	*100*	*95,3*	*89,9*	*89,8*

Източник: база данни Comext на Евростат.

(226) На база на Евростат, обемите на износа са намалели с 2,6 % по време на разглеждания период. Средните експортни цени са засегнати от стойностите за прехвърляне към свързани дружества. Няма доказателства, че дейността по износ на промишлеността на Съюза би могла да наруши причинно-следствената връзка между дъмпинговия внос и установената вреда.

5.3. **Изменение на разходите**

(227) Както е посочено в съображение 181, общите разходи на промишлеността на Съюза са намалели с 12 EUR на гума през разглеждания период поради изменението на основните суровини (а именно естествен и синтетичен каучук). Средната продажна цена на промишлеността на Съюза обаче е спаднала с 19 EUR на гума поради ценовия натиск на дъмпинговия китайски внос.

(228) Поради това може да се направи заключението, че не е възможно изменението на разходите да е причина за вредата за Съюза.

5.4. **Заключение относно причинно-следствената връзка**

(229) Беше установено наличието на причинно-следствена връзка между вредата, понесена от производителите от Съюза, и дъмпинговия внос от засегнатата държава.

(230) Значителният ценови и обемен натиск, упражнен върху промишлеността на Съюза чрез увеличаването на дъмпинговия внос от засегнатата държава през разглеждания период, не е позволил на промишлеността на Съюза да се възползва от растящия след кризата пазар на Съюза. Действително, най-ожесточената конкуренция протича в категория 3, където се извършва по-голямата част от китайския внос, което засяга и по-високите категории, както е обяснено в съображения 204 до 210. Анализът на показателите за вредата по-горе показва, че икономическото състояние на промишлеността на Съюза като цяло е било повлияно от дъмпинговия внос на ниски цени от КНР, който е подбил съществено цените в Съюза. Китайските износители са придобили значителен пазарен дял за сметка на промишлеността на Съюза, което води до спад в заетостта и спад на производствения капацитет. Промишлеността на Съюза е загубила 5,2 процентни пункта от пазарния си дял между 2014 г. и разследвания период и бележи застой в обема на продажбите, въпреки че потреблението на пазара на Съюза е нараснало. Освен това тенденцията в рентабилността за цялата промишленост на Съюза също е низходяща, като са налице загуби по-специално при гумите от категория 3.

(231) Комисията направи разграничение и отдели въздействието на всички известни фактори върху състоянието на промишлеността на Съюза от вредните последици от дъмпинговия внос. Не беше установено причинно-следствената връзка да се разрушава от ефекта на другите установени фактори, а именно вноса от други трети държави, равнището на експортните продажби на производителите от Съюза и изменението на разходите, върху неблагоприятното развитие за промишлеността на Съюза от гледна точка на пазарен дял, цени и печалби. Дори при проучване на съчетаното им въздействие заключението на Комисията беше същото: при липсата на дъмпингов внос промишлеността на Съюза не би била засегната неблагоприятно в такава значителна степен. По-специално, пазарният дял не би спаднал до тези нива и заетостта би била поддържана.

(232) Поради това Комисията стигна на този етап до заключението, че съществената вреда, нанесена на промишлеността на Съюза, е причинена от дъмпинговия внос от засегнатата държава и че другите фактори, взети предвид поотделно или заедно, не са нарушили причинно-следствената връзка.

6. **ИНТЕРЕС НА СЪЮЗА**

(233) В съответствие с член 21 от основния регламент Комисията проучи дали независимо от наличието на вредоносен дъмпинг може да се направи категорично заключение, че приемането на мерки в конкретния случай не е в интерес на Съюза. Интересът на Съюза беше определен въз основа на оценка на всички различни засегнати интереси, в това число тези на промишлеността на Съюза и на вносителите.

6.1. **Интерес на промишлеността на Съюза**

(234) Ефектът от евентуалните антидъмпингови мерки е вероятно да бъде положителен за производителите от Съюза и, по-специално, за МСП. Те биха могли също така да са в състояние да се облагодетелстват от нарастващото потребление и пазар, регулиран от справедливи условия. По-специално се очаква при тези условия производителите от Съюза да бъдат в състояние да увеличат своите продажби и така да възстановят част от загубения пазарен дял. Това, на свой ред, би увеличило производството на Съюза и степента на използване на капацитета. При справедливи условия промишлеността на Съюза би била в състояние да увеличи своите цени и да подобри финансовото си състояние.

(235) С оглед на взаимовръзката между дейността по регенериране и производството на даващи възможност за регенериране гуми, предложените мерки биха позволили, по-специално, жизнеспособността на браншa на регенерирането. Това би довело до облекчение от гледна точка на заетостта, по-специално, тъй като браншът на регенерирането е трудоемък и разпръснат из целия Съюз.

6.2. **Интерес на потребителите и вносителите на Съюза**

(236) Известието за започване беше изпратено на повече от 40 вносители и потребители на разглеждания продукт и техните асоциации.

(237) Петима несвързани вносители отговориха на формуляра за включване в извадката. Те представляват [10 % — 15 %] от общия внос от КНР. От тези пет дружества две бяха включени в извадката въз основа на техния обем на вноса (представляващ [6 % — 10 %] от общия китайски внос) и отговориха на въпросника.

(238) И за двамата, включени в извадката вносители, китайският внос на разглеждания продукт представлява значителен дял от оборота през разследвания период. Техният бизнес модел се базира основно на договори с китайските производители износители, макар че те също имат алтернативни източници (вътрешни или от други трети държави). Поради това, въпреки че мерките биха имали въздействие върху тяхната дейност, се очаква също така налагането на мерките да увеличи цените на пазара в Съюза до справедливи нива.

(239) Съществува друг бизнес модел, който разчита на „стратегия за търговия от тип само контейнер“. В този случай вносителите имат по-голяма гъвкавост да променят източниците на снабдяване. Трима от невключените в извадката вносители попадат в тази категория, като представляват по-малко от 2 % от общия китайски внос през разследвания период. Това ниско ниво на съдействие предполага, че налагането на мерки не би имало някакво значително въздействие върху дейността им.

(240) Отзоваха се още дванадесет вносители и две асоциации на вносители — повечето от тях след публикуването на регламента за регистрацията. Бяха направени коментари по регистрацията и евентуалното налагане на мерки. Никой от вносителите от Съюза обаче не представи основателни твърдения.

(241) Следователно, въпреки че предложените мерки не са в интерес на потребителите и вносителите, Комисията не можеше да изчисли на този етап какъвто и да е потенциален отрицателен ефект върху тях.

6.3. **Интерес на доставчиците**

(242) Доставчиците на протектори са представили становища в подкрепа на налагането на антидъмпингови мерки, в които твърдят, че тези мерки са от съществено значение за оцеляването на бранша на регенерирането. Без дейности по регенериране тяхната дейност ще бъде тежко засегната. Този въпрос ще бъде разгледан по-нататък в хода на разследването.

6.4. **Други интереси**

(243) От дълго време Съюзът води политика ([1]) за намаляване на отпадъците и устойчиво управление на суровините. Действително, политиката на Съюза е двупосочна: тя се отнася до избягването на образуването на отпадъци и насърчава рециклирането ([2]). Освен това, има хоризонтална политическа цел да се насърчава присъствието на малки и средни предприятия на пазара на Съюза ([3]).

(244) Регенерирането е от решаващо значение за чиста кръгова икономика. В допълнение към гарантирането на висок стандарт на надеждност, производителност и безопасност, регенерираните гуми представляват голямо предимство и от екологична гледна точка (по-малко използване на суровини и енергия, по-малко емисии на CO_2, замърсяване и по-малко потребление на вода). Ето защо това също би допринесло за постигането на тези по-мащабни социални цели, които се поставят от специфичните политики на Съюза.

(245) Няколко заинтересовани страни подчертаха, че производителите на гуми от високия пазарен сегмент произвеждат нови висококачествени гуми, които са проектирани за дълъг жизнен цикъл и могат да бъдат регенерирани. Без бранша на регенерирането конкуренцията в промишлеността за производство на гуми ще приключи с надпревара за достигане на най-ниски равнище, което ще доведе до изчерпване на промишлеността, загуба на стойност по цялата верига на доставки и намаляване на качеството на предлагането в Съюза.

(246) AIRP заяви, че дейността по регенериране е пример за кръгова икономика, тъй като при регенерирането на една гума, в сравнение с производството на една нова гума, се използват 70 % по-малко суровини, 65 % по-малко енергия и 19 % по-малко вода, се произвежда 37 % по-малко CO_2 и 21 % по-малко замърсяване на въздуха (прахови частици), и предизвиква 29 % по-малко почвена ерозия в държави, където се произвежда естествен каучук.

(247) Освен това браншът на регенерирането понастоящем предотвратява създаването на около 240 000 тона износени гуми годишно. Съответно, мерките в защита на висококачествените гуми в Съюза, които дават възможност за регенериране, наложени срещу гуми, които са по същество за еднократна употреба, също биха допринесли за избягването на образуването на отпадъци в съответствие с целите на Директивата за отпадъците, тъй като биха подпомогнали поддържането на жизнеспособна дейност по регенериране в Съюза.

([1]) Виж Директива 2008/98/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 19 ноември 2008 г. относно отпадъците и за отмяна на определени директиви, ОВ L 312, 22.11.2008 г., стр. 3.

([2]) Виж Плана за действие за кръгова икономика, приет през януари 2018 г.; http://ec.europa.eu/environment/circular-economy/index_en.htm

([3]) Виж Политиката на Комисията за подкрепа за малките и средните предприятия; https://ec.europa.eu/growth/smes/business-friendly-environment/small-business-act_en.

(248) Според изследвания, извършени от AIRP, Италия спестява средно 30 милиона литра суров петрол годишно чрез регенериране, както и над 20 000 тона други стратегически суровини като естествен и синтетичен каучук, въглеродни сажди, текстилни влакна, стомана и мед, освен че намалява емисиите на CO_2 с 10 202 тона. Според същите изследвания, всяка регенерирана гума намалява емисиите CO_2 с 26,5 kg.

(249) Съответно, мерките в защита на висококачествените гуми в Съюза, които дават възможност за регенериране, наложени срещу гуми, които са по същество за еднократна употреба, също биха благоприятствали съгласуваност на политиките с целите на Съюза за намаляване на отпадъците и кръгова икономика, тъй като биха подпомогнали поддържането на жизнеспособна дейност по регенериране в Съюза. Освен това, като се има предвид, че МСП извършват дейност в този сектор, те също биха били в съответствие с важната цел на Комисията да подпомогне тези дружества.

6.5. **Заключение относно интереса на Съюза**

(250) Въздействието на антидъмпинговите мерки върху производителите от Съюза биха били положителни. Въпреки твърденията за потенциално отрицателно въздействие върху вносителите от Съюза, митото все пак не би било несъразмерно с оглед на глобалните ефекти върху цялата промишленост на Съюза. Всъщност се счита, че свободният наличен капацитет в промишлеността на Съюза и вносът от други държави биха смекчили рисковете като предлагат алтернативни източници на снабдяване. Възстановяването на лоялната конкуренция и на равнопоставени условия на конкуренция, в отсъствието на дъмпингов внос, би благоприятствало нормалното развитие на целия пазар на гуми на Съюза и би благоприятствало съгласуваност на политиките с целите на една кръгова икономика, избягване на образуването на отпадъци и защитата на МСП в Съюза. На това основание, няма императивни причини срещу налагането на временни мерки върху вноса на гуми за автобуси и камиони от КНР.

(251) Поради това може да се очаква налагането на антидъмпинговите мерки да даде възможност на промишлеността на Съюза да остане на пазара и впоследствие да подобри състоянието си. Има висок риск, ако не бъдат наложени мерки, промишлеността на Съюза да бъде принудена да обмисли оттегляне от дейността по регенериране на гуми в средносрочен план, което би довело неизбежно до закриване на работни места — както вече се случи със закриването на десетки МСП, както е посочено в съображение 175. От гледна точка на вносителите или потребителите, не бяха установени императивни причини срещу налагането на антидъмпингови мерки върху износа на гуми за автобуси и камиони с произход от КНР на този етап на разследването.

7. **ВРЕМЕННИ АНТИДЪМПИНГОВИ МЕРКИ**

(252) Въз основа на направените от Комисията заключения по отношение на дъмпинга, вредата, причинно-следствената връзка и интереса на Съюза следва да бъдат наложени временни мерки, за да се предотврати по-нататъшното нанасяне на вреда на промишлеността на Съюза от дъмпинговия внос на разглеждания продукт.

7.1. **Равнище на отстраняване на вредата (марж на вредата)**

(253) За да определи равнището на мерките Комисията най-напред определи размера на митото, необходимо за отстраняване на вредата, понесена от промишлеността на Съюза.

(254) Вредата би била отстранена, ако промишлеността на Съюза е в състояние да покрие производствените си разходи и преди облагане с данъци да реализира от продажбите на сходния продукт на пазара на Съюза печалба, която разумно може да се очаква при нормални условия на конкуренция за промишленост от този вид в отрасъла, а именно при липсата на дъмпингов внос. Тази целева печалба беше определена на база на печалбата, постигната от промишлеността на Съюза през 2014 г. От разглеждания период, това беше годината през разглеждания период, в която условията на конкуренция бяха най-близко до нормалните, тъй като обемът на китайския внос беше най-нисък и средната цена на вноса беше най-висока.

(255) Въз основа на това Комисията изчисли цена на сходния продукт, която не нанася вреди на промишлеността на Съюза, като добави маржа на печалбата от 15,6 % към производствените разходи по време на разследвания период на включените в извадката производители от Съюза, извади от продажните цени на Съюза действителния марж на печалбата през разследвания период, и го замени с маржа на печалбата от 15,6 %.

(256) След това Комисията определи равнището на отстраняване на вредата въз основа на сравнение на среднопретеглената цена на вноса на включените в извадката оказали съдействие производители износители в КНР, установена с цел изчисляване на подбиването на цената, и среднопретеглената невредоносна цена на сходния продукт, продаван от включените в извадката производители от Съюза на пазара на Съюза през разследвания период. Разликите, получени от това сравнение, бяха изразени като процент от среднопретеглената CIF стойност на вноса.

(257) Равнището на отстраняване на вредата за „други оказали съдействие дружества“ и за „всички други дружества“ се определя по същия начин като дъмпинговия марж за тези дружества (вж. съображения 127 и 128).

7.2. **Временни мерки**

(258) Върху вноса на разглежданията продукт с произход от Китайската народна република следва да бъдат наложени временни антидъмпингови мерки в съответствие с правилото за по-ниското мито в член 7, параграф 2 от основния регламент. Комисията направи сравнение между маржовете на вредата и дъмпинговите маржове. Размерът на митата следва да бъде определен на равнището на по-ниския от двата маржа.

(259) Както е посочено в съображение 7 по-горе, с регламента за регистрационния режим Комисията въведе регистрационен режим по отношение на вноса на разглежданията продукт с произход от КНР, с оглед на възможното прилагане с обратна сила на всякакви антидъмпингови и изравнителни мерки по член 14, параграф 5 от основния регламент и член 24, параграф 5 от Регламент (ЕС) 2016/1037 на Европейския парламент и на Съвета ([1]) („основният антисубсидиен регламент“).

(260) Що се отнася до настоящото антидъмпингово разследване и с оглед на гореизложените констатациите, следва да бъде преустановен регистрационният режим за вноса за целите на антидъмпинговото разследване, в съответствие с член 14, параграф 5 от основния регламент.

(261) Във връзка с паралелното антисубсидийни разследване следва да продължи регистрационният режим по отношение на вноса на разглежданията продукт от КНР съгласно член 24, параграф 5 от основния антисубсидиен регламент.

(262) На този етап от процедурата не могат да бъдат вземани решения за възможно прилагане с обратна сила на антидъмпинговите мерки.

(263) Съгласно Обяснителните бележки към Хармонизираната система (ОБХС) за позиции 8708 и 8716 автомобилните колела, колелата за ремаркета и колелата за полуремаркета, оборудвани с гуми, следва да бъдат класирани в позиции 8708 и 8716. Тъй като може да съществува риск стопанските субекти да използват вноса на колела, оборудвани с китайски гуми, за да заобиколят мерките, Комисията счете за целесъобразно да наблюдава вноса на такива колела, за да сведе риска до минимум. Информацията, събрана по тази схема за наблюдение, може също така да се използва, ако в бъдеще е необходимо да се започне разследване във връзка със заобикаляне на мерките, съгласно член 13 от основния регламент. Поради това ще се въведат отделни кодове по ТАРИК за вноса на автомобилни колела, колела за ремаркета и колела за полуремаркета, оборудвани с пневматични гуми, нови или регенерирани, от каучук, от видовете, използвани за автобуси или камиони, с индекс на натоварване, по-голям от 121.

(264) Поради това, ставките на временното антидъмпингово мито, изразени като цена CIF на границата на Съюза, без платено мито, са, както следва:

Дружество	Дъмпингов марж (%)	Марж на вредата (%)	Временно антидъмпингово мито (%)
Xingyuan Group	166,7	68,8	68,8
Giti Group	98,7	33,2	33,2
Aeolus Group	151,2	48,1	48,1
Hankook Group	80,4	29,3	29,3
Други оказали съдействие дружества	110,3	40,2	40,2
Всички други дружества	166,7	68,8	68,8

(265) Посочените в настоящия регламент индивидуални ставки на антидъмпинговите мита за дружествата са установени въз основа на констатациите от настоящото разследване. Поради това те отразяват установеното по време на разследването положение по отношение на тези дружества. Тези ставки се прилагат изключително за вноса на разглеждания продукт с произход от засегнатата държава, произведен от посочените правни субекти. Вносът на разглеждания продукт, произведен от всяко друго дружество, което не е изрично посочено в постановителната част на настоящия регламент, включително от субекти, свързани с изрично посочените, следва да се облага със ставката на митото, приложима за „всички други дружества“. Индивидуалните ставки на антидъмпинговите мита не следва да се прилагат за този внос.

([1]) Регламент (ЕС) 2016/1037 на Европейския парламент и на Съвета от 8 юни 2016 г. за защита срещу субсидиран внос от страни, които не са членки на Европейския съюз (ОВ L 176, 30.6.2016 г., стр. 55).

(266) Дадено дружество може да поиска прилагането на тези индивидуални ставки на антидъмпинговото мито, ако впоследствие промени наименованието на правния си субект. Искането трябва да бъде адресирано до Комисията. То трябва да съдържа цялата съответна информация, която позволява да се докаже, че промяната не засяга правото на дружеството да се ползва от приложимата за него ставка на митото. Ако промяната на наименованието на дружеството не засяга правото му да се ползва от приложимата за него ставка на митото, в *Официален вестник на Европейския съюз* ще се публикува известие, с което се съобщава за промяната на наименованието.

(267) За да се сведат до минимум рисковете от заобикаляне, породени от голямата разлика в митническите ставки, са необходими специални мерки, за да се гарантира прилагането на индивидуалните антидъмпингови мита. Дружествата с индивидуални антидъмпингови мита трябва да представят на митническите органи на държавите членки валидна търговска фактура. Тя трябва да отговаря на изискванията, определени в член 1, параграф 3 от настоящия регламент. Вносът, който не е придружен от такава фактура, следва да се облага с антидъмпинговото мито, приложимо за „всички други дружества“.

(268) За да се осигури правилното прилагане на антидъмпинговите мита, антидъмпинговото мито за всички други дружества следва да се прилага не само за производителите износители, които не са оказали съдействие при настоящото разследване, но и за производителите, които не са осъществявали износ за Съюза по време на разследвания период.

8. **ФОРМА НА МЕРКИТЕ**

(269) Комисията установи, че *ad valorem* митото има два основни недостатъка. На първо място, едно *ad valorem* мито създава стимул за дружеството да продава нискоценовия сегмент от своя продуктов асортимент. Това би създало допълнителен натиск в категория 3, макар точно тази категория от пазара да се нуждае от най-голяма защита от силна нелоялна конкуренция. Поради това Комисията счете за по-подходящо да определи мито за гумите от категория 3 на определено абсолютно равнище.

(270) На второ място, едно *ad valorem* мито би могло да доведе и до доста високи суми във високоценовата категория на гумите от категория 1 и категория 2. Тук рискът е, че тези висококачествени гуми биха могли да станат твърде скъпи, въпреки че именно тези гуми може да бъдат от полза за дейността по регенериране на Съюза. Извършващите рециклиране субекти в Съюза се нуждаят от подходящи каркаси, които биха могли да бъдат осигурени от производители от Съюза от категория 1 или категория 2 или от някои китайски износители в тази категория. Ако мерките предвиждат прекомерна санкция за вноса в Съюза от категория 1 и категория 2, целите на политиката на Съюза за кръгова политика може да се повлияят отрицателно.

(271) Съответно Комисията направи предварителна оценка, че основанията, свързани с интересите на Съюза, са в полза на налагането на фиксирани мита на бройка, изчислени на база на индивидуалния марж на вредата за всеки износител. Тези фиксирани мита биха премахнали риска от недостатъчно обръщане на внимание на дъмпинга в категория 3, тъй като гуми от категория 3 се внасят в Съюза в големи количества и за тях би било платено относително високо фиксирано мито в сравнение с действителната им стойност. Същевременно такива мита преодоляват риска от свръхвисоки санкции за вноса в Съюза на гуми от категория 1 и категория 2, които дават възможност за регенериране и могат да бъдат регенерирани от извършващи рециклиране субекти в Съюза.

(272) В заключение Комисията счете за уместно да наложи временни мита под формата на фиксирани мита.

9. **ЗАКЛЮЧИТЕЛНА РАЗПОРЕДБА**

(273) В интерес на доброто административно управление Комисията ще прикани заинтересовани страни да представят коментари в писмена форма и/или да поискат изслушване от Комисията и/или от служителя по изслушванията при търговските процедури в рамките на определен срок.

(274) Заключенията относно налагането на временните мита са временни и може да бъдат променени на окончателния етап от разследването,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

1. Налага се временно антидъмпингово мито върху вноса на определени пневматични гуми, нови или регенерирани, от каучук, от видовете, използвани за автобуси или камиони, с индекс на натоварване, по-голям от 121, понастоящем класирани в кодове по КН 4011 20 90 и ex 4012 12 00 (код по ТАРИК 4012 12 00 10) и с произход от Китайската народна република.

2. Временните антидъмпингови мита, приложими в EUR на бройка от продукта, описан в параграф 1 и произвеждан от изброените по-долу дружества, са, както следва:

Дружество	Временно антидъмпингово мито (в EUR/бройка)	Допълнителен код по ТАРИК
Xingyuan Tire Group Ltd., Co.; Guangrao Xinhongyuan Tyre Co., Ltd.	82,17	C331
Giti Tire (Anhui) Company Ltd.; Giti Tire (Fujian) Company, Ltd; Giti Tire (Hualin) Company Ltd.; Giti Tire (Yinchuan) Company, Ltd.	57,42	C332
Aeolus Tyre Co., Ltd; Chonche Auto Double Happiness Tyre Corp., Ltd; Qingdao Yellow Sea Rubber Co., Ltd; Pirelli Tyre Co, Ltd	64,13	C333
Chongqing Hankook Tire Co., Ltd.; Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd.;	52,85	C334
Други съдействали дружества, включени в приложението	62,79	
Всички други дружества	82,17	C999

3. Индивидуалните митнически ставки, определени за дружествата, посочени в параграф 2 или в приложението, се прилагат при представяне пред митническите органи на държавите членки на валидна търговска фактура, върху която фигурира декларация с дата и подпис на служител на издалия фактурата субект, който посочва името и длъжността си, като текстът на декларацията се съставя по следния образец: „*Аз, долуподписаният, удостоверявам, че (бройка) от (разглеждания продукт), продаден за износ за Европейския съюз и обхванат от настоящата фактура, е произведен от (наименование и адрес на дружеството) (допълнителен код по ТАРИК) в Китайската народна република. Декларирам, че информацията, предоставена в настоящата фактура, е пълна и вярна.*“ Ако не е представена такава фактура, се прилага митото, приложимо за всички други дружества.

4. Допускането за свободно обращение в Съюза на посочения в параграф 1 продукт става след представянето на парична гаранция, равностойна по размер на временното мито.

5. Автомобилни колела, колела за ремаркета и колела за полуремаркета, оборудвани с пневматични гуми, нови или регенерирани, от каучук, от видовете, използвани за автобуси или камиони, с индекс на натоварване, по-голям от 121, се класират в кодове по ТАРИК 8708 70 10 15, 8708 70 10 80, 8708 70 50 15, 8708 70 50 80, 8708 70 91 15, 8708 70 99 15, 8716 90 90 15 и 8716 90 90 80.

6. Освен ако е предвидено друго, се прилагат съответните действащи разпоредби в областта на митническото облагане.

Член 2

1. В срок от 25 календарни дни от датата на влизане в сила на настоящия регламент заинтересованите страни могат:

а) да поискат оповестяване на основните факти и съображения, въз основа на които е приет настоящият регламент;

б) да представят своите писмени коментари пред Комисията, включително коментари относно класификацията на марките в сегментите; както и

в) да поискат да бъдат изслушани от Комисията и/или от служителя по изслушванията при търговските процедури.

2. В срок от 25 календарни дни от датата на влизане в сила на настоящия регламент страните, посочени в член 21, параграф 4 от Регламент (ЕС) 2016/1036 на Европейския парламент и на Съвета, могат да представят коментари относно прилагането на временните мерки.

Член 3

В член 1 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/163 параграф 1 се заменя със следното:

„1. Съгласно член 24, параграф 5 от Регламент (ЕС) 2016/1037 на митническите органи се указва да предприемат необходимите действия за въвеждане на регистрационен режим на внос в Съюза на нови или регенерирани гуми за автобуси или камиони, с индекс на натоварване, по-голям от 121, понастоящем класирани в кодове по КН 4011 20 90 и ex 4012 12 00 (код по ТАРИК 4012 12 00 10) и с произход от Китайската народна република.“

Член 4

Настоящият регламент влиза в сила в деня след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Член 1 се прилага за срок от шест месеца.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на 4 май 2018 година.

За Комисията

Председател

Jean-Claude JUNCKER

ПРИЛОЖЕНИЕ

Невключени в извадката оказали съдействие китайски производители износители:

Наименование на дружеството	Допълнителен код по ТАРИК
Bayi Rubber Co., Ltd.	C335
Bridgestone (Huizhou) Tire Co. Ltd.	C336
Briway Tire Co., Ltd.	C337
Chaoyang Long March Tyre Co., Ltd.	C338
Goodyear Dalian Tire Co. Limited	C339
Guizhou Tyre Co., Ltd.	C340
Jiangsu General Science Technology Co., Ltd.	C341
Megalith Industrial Group Co., Ltd.	C342
Michelin Shenyang Tire Co., Ltd.	C343
Nanjing Kumho Tire Co., Ltd.	C344
Ningxia Shenzhou Tire Co., Ltd.	C345
Prinx Chengshan (Shandong) Tire Co., Ltd.	C346
Qingdao Doublestar Tire Industrial Co., Ltd.	C347
Qingdao Fudong Tyre Co., Ltd.	C348
Qingdao Hairunsen Tyre Co., Ltd.	C349
Quindao GRT Rubber Co. Ltd.	C350
Sailun Jinyu Group Co., Ltd.	C351
Shaanxi Yanchang Petroleum Group Rubber Co., Ltd.	C352
Shandong Kaixuan Rubber Co., Ltd.	C353
Shandong Changfeng Tyres Co., Ltd.	C354
Shandong Haohua Tire Co., Ltd.	C355
Shandong Hawk International Rubber Industry Co., Ltd.	C356
Shandong Hengfeng Rubber & Plastic Co.,Ltd	C357
Shandong Hengyu Science & Technology Co., Ltd.	C358
Shandong Homerun Tires Co., Ltd.	C359
Shandong Huasheng Rubber Co., Ltd.	C360
Shandong Hugerubber Co., Ltd.	C361
Shandong Jinyu Tire Co., Ltd.	C362
Shandong Linglong Tyre Co., Ltd.	C363
Shandong Mirage Tyres Co., Ltd.	C364
Shandong Vheal Group Co., Ltd.	C365

Наименование на дружеството	Допълнителен код по ТАРИК
Shandong Wanda Boto Tyre Co., Ltd.	C366
Shandong Wosen Rubber Co., Ltd.	C367
Shandong Yongfeng Tyres Co., Ltd.	C368
Shandong Yongsheng Rubber Group Co., Ltd.; Shandong Santai Rubber Co., Ltd.	C369
Shandong Yongtai Group Co., Ltd.	C370
Shanghai Huayi Group Corp. Ltd.; Double Coin Group (Jiang Su) Tyre Co., Ltd.	C371
Shengtai Group Co., Ltd.	C372
Sichuan Kalevei Technology Co., Ltd.	C373
Toyo Tire (Zhucheng) Co., Ltd.	C374
Triangle Tyre Co., Ltd.	C375
Weifang Goldshield Tire Co., Ltd.	C376
Weifang Shunfuchang Rubber And Plastic Products Co., Ltd.	C377
Xuzhou Armour Rubber Company Ltd.	C378
Zhongce Rubber Group Co., Ltd.	C379