A BIZOTTSÁG (EU) 2018/683 RENDELETE

(2018. május 4.)

a Kínai Népköztársaságból származó egyes, 121 feletti terhelési indexű, autóbuszhoz vagy tehergépjárműhöz való új vagy újrafutózott gumi légabroncsok behozatalára vonatkozó ideiglenes dömpingellenes vám kivetéséről, valamint az (EU) 2018/163 végrehajtási rendelet módosításáról

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel az Európai Unióban tagsággal nem rendelkező országokból érkező dömpingelt behozatallal szembeni védelemről szóló, 2016. június 8-i (EU) 2016/1036 európai parlamenti és tanácsi rendeletre ([1]) és különösen annak 7. cikke (4) bekezdésére,

a tagállamokkal folytatott konzultációt követően,

mivel:

1. ELJÁRÁS

1.1. Az eljárás megindítása

(1) A tisztességtelen abroncsbehozatal elleni koalíció (a továbbiakban: panaszos) 2017. június 30-án panaszt nyújtott be olyan gyártók nevében, amelyek termelése az új és az újrafutózott autóbusz- vagy tehergépjármű-abroncsok teljes uniós termelésének több mint 45 %-át teszi ki. A panasz elegendő bizonyítékot tartalmazott a dömping és az abból eredő kár fennállásáról.

(2) 2017. augusztus 11-én az Európai Bizottság (a továbbiakban: Bizottság) az (EU) 2016/1036 európai parlamenti és tanácsi rendelet (a továbbiakban: alaprendelet) 5. cikke alapján dömpingellenes vizsgálatot indított a Kínai Népköztársaságból (a továbbiakban: érintett ország, Kína) származó egyes, 121 feletti terhelési indexű, autóbuszhoz vagy tehergépjárműhöz való új vagy újrafutózott gumi légabroncsok (a továbbiakban: új és újrafutózott abroncsok, érintett termék) Unióba érkező behozatalára vonatkozóan. A Bizottság a vizsgálat megindításáról értesítést (a továbbiakban: az eljárás megindításáról szóló értesítés) tett közzé az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*. ([2])

(3) A Bizottság október 21-én helyesbítést tett közzé az eljárás megindításáról szóló értesítéshez, amelyben egyértelműbbé tette az érintett termék fogalmi lehatárolását. ([3])

(4) 2017. október 14-én a Bizottság szubvencióellenes vizsgálatot indított a Kínából származó új és újrafutózott autóbusz- és tehergépjármű-abroncsok Unióba érkező behozatalára vonatkozóan, amely független a dömpingellenes vizsgálattól. A Bizottság a vizsgálat megindításról értesítést tett közzé az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*. ([4])

1.2. A behozatalok nyilvántartásba vétele

(5) A panaszos 2016. augusztus 30-án az alaprendelet 14. cikkének (5) bekezdése alapján kérelmet nyújtott be a Kínából származó érintett termék behozatalainak nyilvántartásba vétele iránt.

(6) 2017. október 4-én a Kínai Gumiipari Szövetség (China Rubber Industry Association, a továbbiakban: CRIA) és a Kínai Fém-, Ásványianyag- és Vegyianyag-importőrök és -exportőrök Kereskedelmi Kamarája (China Chamber

([1]) HL L 176., 2016.6.30., 21. o.
([2]) Értesítés a Kínai Népköztársaságból származó új és újrafutózott autóbusz- vagy tehergépjármű-abroncsok behozatalára vonatkozó dömpingellenes eljárás megindításáról (HL C 264., 2017.8.11., 14. o.).
([3]) HL C 356., 2017.10.21., 24. o.
([4]) Értesítés a Kínai Népköztársaságból származó új és újrafutózott autóbusz- vagy tehergépjármű-abroncsok behozatalára vonatkozó szubvencióellenes eljárás megindításáról (HL C 346., 2017.10.14., 9. o.).

of Commerce of Metals, Minerals & Chemicals Importers and Exporters, a továbbiakban: CCCMC) észrevételeket fűzött a nyilvántartásba vétel iránti kérelemhez. Azt állították, hogy a kérelem nem felelt meg az irányadó bizonyítási normáknak, mert nem volt bizonyíték a dömping korábbi fennállására, a behozatal jelentős mértékű megnövekedésére és arra, hogy az importőrök valószínűsíthetően súlyos romlást idéznek elő a vám javító hatásában. 2017. október 19-én a Bizottság a CRIA kérelmére meghallgatást szervezett, amelyen a fél megismételte korábbi észrevételeit.

(7) 2018. február 2-án a Bizottság az (EU) 2018/163 végrehajtási rendelet ([1]) (a továbbiakban: a nyilvántartásba vételt elrendelő rendelet) útján 2018. február 3-i hatállyal nyilvántartásbavételi kötelezettséget vezetett be a Kínából származó érintett termék behozatalára vonatkozóan. A rendeletben a Bizottság elemezte az érdekelt felek észrevételeit.

(8) A nyilvántartásba vétel megkezdése után a Hankook csoport ([2]) észrevételezte, hogy sérült a védelemhez való joga, mert nem kapott a nyilvántartásba vételt elrendelő rendelet hatálybalépését megelőzően tájékoztatást arról, hogy a Bizottság az érintett termék behozatalára vonatkozóan nyilvántartásbavételi kötelezettséget kíván bevezetni. A Hankook csoport álláspontja szerint emiatt sérült az Európai Unió Alapjogi Chartájának 41. cikke.

(9) A Bizottság rámutatott arra, hogy az alaprendelet 20. cikkének (2) bekezdése értelmében az érdekelt feleket a végleges intézkedések bevezetése előtt kell tájékoztatni. A nyilvántartásba vétellel kapcsolatban az alaprendelet 14. cikkének (5) bekezdése alapján elfogadott határozathoz nem fűződik hasonló kötelezettség. A kérdéses jogszabályhely csak a tagállamok megfelelő időben történő előzetes tájékoztatásáról rendelkezik. Továbbá a meghallgatáshoz való jog, amelyről az Európai Unió Alapjogi Chartája 41. cikke (2) bekezdésének a) pontja rendelkezik, kizárólag az egy adott személyt hátrányosan érintő egyedi intézkedésekre vonatkozik. A jelen esetben a Bizottság az uniós vámhatóságokat utasította a behozatalok nyilvántartásba vételére. A nyilvántartásba vételt elrendelő rendelet nem a Hankook csoportot hátrányosan érintő egyedi intézkedés. A rendeletnek a Hankook csoport nem címzettje, és a rendelet tartalma nem érinti egyedileg hátrányosan a szóban forgó vállalatcsoportot. Ezért tehát sem a Hankook csoport védelemhez való joga, sem pedig az Európai Unió Alapjogi Chartájának 41. cikke nem sérült.

1.3. **Vizsgálati időszak és figyelembe vett időszak**

(10) A dömpingre és a kárra vonatkozó vizsgálat a 2016. július 1-jétől 2017. június 30-ig tartó időszakra (a továbbiakban: vizsgálati időszak) terjedt ki. A kárra vonatkozó értékelés szempontjából lényeges tendenciák vizsgálata a 2014. január 1-jétől a vizsgálati időszak végéig tartó időszakra (a továbbiakban: figyelembe vett időszak) terjedt ki.

1.4. **Érdekelt felek**

(11) A Bizottság az eljárás megindításáról szóló értesítésben felkérte az érdekelt feleket, hogy a vizsgálatban való részvétel érdekében vegyék fel vele a kapcsolatot. A Bizottság emellett külön tájékoztatta a panaszost, a többi ismert uniós gyártót, az ismert exportáló gyártókat, a Kínai Népköztársaság hatóságait, az ismert importőröket, beszállítókat és felhasználókat, a kereskedőket, valamint az érintettként ismert szervezeteket a vizsgálat megindításáról, és felkérte őket a részvételre.

(12) Az érdekelt feleknek lehetőségük nyílt a vizsgálat megindításával kapcsolatos észrevételeik megtételére, valamint a Bizottsággal és/vagy a kereskedelmi ügyekben eljáró meghallgató tisztviselővel tartandó meghallgatás kérelmezésére.

(13) Két, a panaszos által képviselt uniós gyártó ezzel a lehetőséggel élve – az alaprendelet 19. cikkének (1) bekezdésével összhangban – arra kérte a Bizottságot, hogy nevét kezelje bizalmasan, mert tartott a vizsgálatban érintett vevői vagy versenytársai megtorló intézkedéseitől. Két együttműködő uniós gyártó később kérte ugyanezt.

(14) A Bizottság a bizalmas adatkezelés iránti kéréseket egyedileg, azok érdeme alapján értékelte. Megállapította, hogy valóban vannak minden esetben arra utaló bizonyítékok, hogy jelentős a veszélye a megtorló intézkedéseknek, ezért elfogadta, hogy e vállalatok neve ne kerüljön közzétételre.

([1]) A Bizottság (EU) 2018/163 végrehajtási rendelete (2018. február 1.) a Kínai Népköztársaságból származó új és újrafutózott autóbusz- vagy tehergépjármű-abroncsok behozatalára vonatkozó nyilvántartásbavételi kötelezettség bevezetéséről (HL L 30., 2018.2.2., 12. o.).

([2]) A Hankook csoportot a következő, egymással kapcsolatban álló vállalatok alkotják: a Shanghai Hankook Tire Sales Co., Ltd; a Chongqing Hankook Tire Co., Ltd; és a Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd.

(15) Két exportáló gyártó, a Giti csoport ([1]) és az Aeolus csoport ([2]) felvetette, hogy a panaszos által képviselt két uniós gyártó névtelensége súlyosan befolyásolhatja a felek védelemhez való jogát, mert ilyen körülmények között lehetetlen meggyőződni arról, hogy a panaszos valóban több mint 25 %-át képviseli a teljes uniós termelésnek. Emellett a szóban forgó felek névtelensége miatt az érdekelt felek nem tudhatják, hogy a panaszos melyik termékkategóriával ([3]) foglalkozik, és emiatt nem tudnak érdemi észrevételeket megfogalmazni az érintett terméknek az Unióba irányuló kínai kiviteléből az adott felet valószínűsíthetően érő jelentős kárral kapcsolatban. Továbbá a Giti csoport észrevételezte, hogy a panaszos szerint a 3. termékkategóriába tartozó termékek uniós termelése csupán 16 %-át teszi ki a teljes uniós termelésnek. Ebből kiindulva azt állította, hogy az eljárás megindításával sérült az alaprendelet 5. cikkének (4) bekezdése. Végezetül a Giti csoport és az Aeolus csoport felvetette, hogy az adatok bizalmas kezelése következtében az érdekelt felek nem rendelkeznek ismeretekkel arról, hogy a mintában szereplő uniós gyártók kapcsolatban állnak-e vagy sem kínai exportáló gyártókkal.

(16) Az alaprendelet 19. cikke szerint a Bizottság az információt szolgáltató fél kifejezett engedélye nélkül nem hozhatja nyilvánosságra a hozzá beérkező bizalmas információkat. A Bizottság megítélése szerint a panasz nyilvános változata lehetővé tette az érdekelt felek számára a legitimációs követelmények teljesülésének ellenőrzését. Továbbá a panaszos reprezentativitását a vélt kárral érintett gazdasági ágazat teljes egészére nézve kell megállapítani, nem egy-egy termékkategóriára nézve. Végezetül a Bizottság nem találta meggyőzőnek azt az érvet, hogy a névtelenséget kérő panaszosok és a kínai exportáló gyártók között fennálló esetleges kapcsolatok ismeretének hiánya akadályozza az érdekeltek felek védelemhez való jogának gyakorlását. Ezért a Bizottság a bizalmas adatkezeléssel kapcsolatos észrevételeket elutasította.

(17) A Bizottság a vizsgálat megindításáról emellett a Koreai Köztársaságban (a továbbiakban: Korea), a Japánban, az Indiai Köztársaságban (a továbbiakban: India), a Dél-afrikai Köztársaságban (a továbbiakban: Dél-Afrika), a Török Köztársaságban (a továbbiakban: Törökország), a Thaiföldi Királyságban (a továbbiakban: Thaiföld) és a Brazil Szövetségi Köztársaságban (a továbbiakban: Brazília) működő gyártókat is tájékoztatta, és őket is felkérte a vizsgálatban való részvételre. Az eljárás megindításáról szóló értesítésben a Bizottság tájékoztatta az érdekelt feleket arról, hogy az alaprendelet 2. cikke (7) bekezdésének a) pontja értelmében piacgazdasággal rendelkező harmadik országként (a továbbiakban: analóg ország) az Amerikai Egyesült Államokat (a továbbiakban: USA) tervezi figyelembe venni. Az érdekelt feleknek lehetőségük volt észrevételeket tenni, és éltek is ezzel a lehetőséggel (lásd a 3.1.2. szakaszt).

1.5. **Mintavétel**

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

a) *Mintavétel az uniós gyártók körében*

(19) A Bizottság az eljárás megindításáról szóló értesítésben jelezte, hogy ideiglenesen kiválasztott egy uniós gyártókból álló mintát. A Bizottság a mintát a legnagyobb reprezentatív termelési és értékesítési volumenek alapján választotta ki oly módon, hogy megfelelő földrajzi eloszlást is biztosítson. A Bizottság felkérte az érdekelt feleket, hogy tegyenek észrevételeket az ideiglenes mintával kapcsolatban.

(20) Az ideiglenes mintával kapcsolatban négy érdekelt fél (az Aeolus csoport, a Giti csoport, a CRIA és a CCCMC) fogalmazott meg észrevételeket. Úgy ítélték meg különösen, hogy az ideiglenes mintában nem jelent meg kellőképpen a piac három termékkategória szerinti szegmentálódása, és a mintának a lehető legnagyobb mértékben tükröznie kellene az 1., a 2. és a 3. kategóriába tartozó termékek termelésének és értékesítésének a teljes uniós termelésen és értékesítésen belüli százalékos arányát.

(21) Az észrevétel alapján a Bizottság 2017. szeptember 25-én felkérte az uniós gyártókat arra, hogy az uniós gyártók mintájának kiigazításához szolgáljanak további információkkal a termékkategóriák tekintetében.

(22) A mintavételi kérdőívet kitöltő együttműködő uniós gyártók között nagyvállalatok és kis- és középvállalkozások ([4]) (a továbbiakban: kkv-k) egyaránt vannak, és ezek a gyártók együttesen több mint 50 %-át adják a becsült uniós termelésnek és értékesítésnek.

([1]) Giti Tire (China) Investment Co., Ltd és a következő leányvállalatai: 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, amely a Chonche Auto Double Happiness Tyre Corp., Ltd-t és a Pirelli Tyre Co., Ltd-t foglalja magában.

([3]) A Bizottság által összegyűjtött és a Bizottságnak megküldött információk arra engednek következtetni, hogy az autóbusz- és tehergépjármű-abroncsok uniós piaca három termékkategória köré szerveződik. Az 1. kategória az új prémium abroncsokat, a legnagyobb gyártók vezérmárkáit tartalmazza. A 2. kategória a prémium abroncsokon kívüli – új vagy újrafutózott – abroncsok többségét tartalmazza, és e termékek ára és a velük megtehető kilométerszám az 1. kategóriába tartozó abroncsok árának körülbelül 65–80 %-a. A 3. kategória olyan, csupán rendkívül korlátozottan újrafutózható abroncsokat tartalmaz, amelyek használatával alacsonyabb kilométerszám érhető el.

([4]) Lásd: a Bizottság 2003. május 6-i ajánlása a mikro-, kis- és középvállalkozások meghatározásáról (2003/361/EK).

(23) A végleges minta összeállításakor a Bizottság figyelembe vette az abroncságazat termékkategóriánkénti tagozódását, és biztosította, hogy a mintában szereplő vállalatok mindhárom termékkategóriát képviseljék. Továbbá annak biztosítása érdekében, hogy a kárelemzésben az uniós gyártók teljes uniós értékesítési volumenének körülbelül 15 %-át adó kkv-k helyzete megfelelő módon kifejezésre jusson, a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a mintában kkv-knak is szerepelniük kell.

(24) A mintában tizenegy uniós gyártó szerepelt, amelyek kiválasztása a következő szempontok alapján történt:

— az érintett termék 2016. évi termelési és értékesítési volumenének nagysága szempontjából vett általános reprezentativitás,

— az érintett termék 2016. évi termelési volumenének nagysága szempontjából vett termékkategóriák szerinti reprezentativitás,

— a földrajzi eloszlás, valamint

— az uniós gyártók méret szerinti, különösen pedig a kkv-k és a nagyvállalatok közötti megoszlása.

(25) Az uniós gyártók mintájában nagyvállalatok és kkv-k egyaránt szerepelnek. A kiválasztott uniós gyártók hat országban működnek (Olaszország, Spanyolország, Lengyelország, Portugália, Németország és Franciaország), és együttesen az együttműködő uniós gyártók által jelzett uniós termelés és értékesítés több mint 36 %-át adták.

(26) 2017. december 22-én a mintában szereplő egyik uniós gyártó, nevezetesen a lengyel Geyer&Hosaja arról értesítette a Bizottságot, hogy a továbbiakban nem kíván együttműködni a vizsgálatban. Tekintettel arra, hogy a szóban forgó gyártó termelése a teljes uniós termelés kevesebb mint 0,1 %-át képviseli, a visszalépés nem érinti a (25) preambulumbekezdésben említett százalékos értéket. Ezért a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a végleges minta reprezentatív az uniós gazdasági ágazatra nézve.

(27) Végezetül a Giti csoport felvetette, hogy az uniós gyártók körében végzett ideiglenes mintavétel eljárási fogyatékosságai miatt a Bizottságnak a jelen vizsgálatot azonnali hatállyal meg kellett volna szüntetnie. A Bizottság emlékeztetett arra, hogy az uniós gyártók körében jogilag lehetséges ideiglenes mintavételt végezni, és ez a lépés a vizsgálat szoros határidők közötti eredményes lefolytatását szolgálja. Mint a (21)–(25) preambulumbekezdésben bemutattuk, az ideiglenes mintát a Bizottság az érdekelt felek észrevételei nyomán módosította. Ezért ezt a felvetést a Bizottság elutasította.

b) *Mintavétel az importőrök körében*

(28) Annak érdekében, hogy eldönthesse, szükséges-e a mintavétel, és ha igen, kiválaszthassa a mintát, a Bizottság felkérte a független importőröket az eljárás megindításáról szóló értesítésben meghatározott információk benyújtására. Öt importőr jelentkezett, amelyek összesen körülbelül 430 000 darab terméket hoztak be Kínából. A mintába két, a mintavételi űrlapot visszaküldő importőrök [70–90] %-át képviselő vállalat került be.

c) *Mintavétel a Kínában működő exportáló gyártók körében*

(29) Annak érdekében, hogy eldönthesse, szükséges-e a mintavétel, és ha igen, kiválaszthassa a mintát, a Bizottság felkérte a Kínában működő összes exportáló gyártót az eljárás megindításáról szóló értesítésben meghatározott információk benyújtására. Emellett a Bizottság felkérte a Kínai Népköztársaságnak az Unió mellett működő képviseletét, hogy azonosítsa azokat az esetleges további exportáló gyártókat, amelyek érdeklődést tanúsíthatnak a vizsgálatban való részvétel iránt, illetőleg vegye fel velük a kapcsolatot.

(30) 49 exportáló gyártó nyújtotta be a kért információkat és egyezett bele a mintába való felvételébe. Az Unióba irányuló kivitel azon legnagyobb reprezentatív volumene alapján, amelyet a rendelkezésre álló időn belül megfelelően meg lehetett vizsgálni, a Bizottság az alaprendelet 17. cikkének (1) bekezdésével összhangban a következő négy vállalatból alkotott mintát:

— Aeolus Tyre Co., Ltd; Chonche Auto Double Happiness Tyre Corp., Ltd; Qingdao Yellow Sea Rubber Co., Ltd és Pirelli Tyre Co, Ltd (a továbbiakban: Aeolus csoport),

— Xingyuan Tire Group Ltd, Co. és Guangrao Xinhongyuan Tyre Co., Ltd (a továbbiakban: Xingyuan csoport),

— 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 (a továbbiakban: Giti csoport),

— Shanghai Hankook Tire Sales Co., Ltd; Chongqing Hankook Tire Co., Ltd; Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd (a továbbiakban: Hankook csoport).

(31) Az alaprendelet 17. cikkének (2) bekezdésével összhangban a Bizottság a minta kiválasztásáról egyeztetett valamennyi ismert érintett exportáló gyártóval és az érintett ország hatóságaival. A Bizottság észrevételeket kapott: 1. a panaszostól; 2. a CRIA-tól és a CCCMC-től; valamint 3. egy exportáló gyártótól, nevezetesen a Giti csoporttól.

(32) A panaszos szerint a javasolt minta nem volt eléggé reprezentatív, mert nem vette kellőképpen figyelembe az uniós abroncságazat különböző árszegmenseit (termékkategóriáit). A panaszos szerint a mintában a középső szegmens (a 2. kategória) túlságosan nagy súllyal szerepelt, miközben a kínai exportőrök túlnyomó többsége az alsó szegmensben (a 3. kategóriában) működik, amely így túlságosan kis súllyal szerepelt a mintában. Ebből kiindulva a panaszos azt állította, hogy a mintában szereplő exportáló gyártók adatai alapján nem határozható meg megfelelő módon az Unióba érkező termékek átlagos importára. A panaszos azt kérte, hogy a mintában a 2. termékkategóriával foglalkozó exportáló gyártók egy része helyett olyan exportáló gyártók szerepeljenek, amelyek a 3. termékkategóriával foglalkoznak.

(33) A CRIA, a CCCMC és a Giti csoport elvi szinten elfogadta az ideiglenesen kiválasztott mintát, de úgy ítélte meg, hogy az exportáló gyártók nagy száma miatt a minta reprezentativitása további vállalatok hozzáadásával tovább növelhető.

(34) A Bizottság megítélése szerint a javasolt minta tartalmazott mind a középső, mind az alsó termékkategóriával foglakozó exportáló gyártókat, és a Kínából az Unióba érkező teljes behozatalnak több mint 50 %-át lefedte. Ha a 2. termékkategóriával foglakozó legnagyobb exportáló gyártók helyett olyan kisebb exportáló gyártókat veszünk fel a mintába, amelyek a 3. termékkategóriával foglakoznak, a minta nem lesz reprezentatív, mert a rendelkezésre álló adatok szerint a teljes kivitel egy jelentős része a középső termékkategóriában valósul meg.

(35) Ezért a Bizottság úgy döntött, hogy az ideiglenesen kiválasztott mintát megtartja végleges mintaként, és erről 2017. október 19-én tájékoztatta az érdekelt feleket.

(36) Ezt követően az Újrafutózók Európai Szövetsége (European Retreading Association, BIPAVER) és az Európai Abroncs- és Gumigyártók Szövetsége (European Tyre & Rubber Manufacturers Association, a továbbiakban: ETRMA) felvetette, hogy a végleges minta kiegyensúlyozottságát erősen csorbíthatja a 2. és a 3. kategóriába tartozó abroncsok nem megfelelő figyelembevétele. Nézetük szerint előfordulhat, hogy az átlagos importárak nem fogják pontosan visszatükrözni a behozatal azon részét, amely a legnagyobb kárt okozza az uniós gazdasági ágazatnak. Ezért szorgalmazták, hogy a Bizottság értékelje újra és módosítsa a mintát, vagy legalább adjon hozzá még egy olyan exportáló gyártót, amely jelentős exportvolumennel rendelkezik a 3. termékkategóriában.

(37) A Bizottság megvizsgálta, hogy gyakorlati szempontból lehetséges-e tovább bővíteni a mintát. Rámutatott, hogy a mintában szereplő exportáló gyártói csoportok: 1. tizenhárom, az érintett termék gyártásával és belföldi értékesítésével foglalkozó jogalanyt; 2. két, a gyártókkal kapcsolatban álló, az Unión kívül működő exportőrt; valamint 3. több mint tíz, a gyártókkal kapcsolatban álló, az Unióban működő importőrt foglaltak magukban. Mindegyik jogalany esetében fel kellett dolgozni és ellenőrizni kellett az általa szolgáltatott adatokat. Ennek alapján a Bizottság úgy ítélte meg, hogy több exportáló gyártó nem vizsgálható meg megfelelően a rendelkezésre álló idő alatt.

(38) Ezért a Bizottság nem változtatta meg a végleges mintát ahhoz képest, amit korábban az érdekelt felekkel közölt.

(39) A mintában szereplő négy exportáló gyártó mellett tíz exportáló gyártó úgy nyilatkozott, hogy abban az esetben, ha nem kerül be a mintába, kérdőívet és más igénylőlapokat kíván kapni annak érdekében, hogy ezeket kitöltve az alaprendelet 17. cikkének (3) bekezdése alapján egyedi vizsgálatot kérjen.

(40) A Bizottság a mintában szereplő négy kínai exportáló gyártónak, annak a tíz exportáló gyártónak, amely a fentiek szerint kérdőívet és más igénylőlapokat kért, valamint a mintában szereplő uniós gyártóknak küldött dömpingellenes kérdőívet.

(41) A kérdőívet a mintában szereplő négy kínai exportáló gyártó és a mintában szereplő tíz uniós gyártó küldte vissza kitöltve. A mintában nem szereplő exportáló gyártók közül egy sem töltötte ki a kérdőívet.

1.6. **Piacgazdasági elbánás kérelmezésére szolgáló igénylőlapok**

(42) A Bizottság az alaprendelet 2. cikke (7) bekezdésének b) pontjával összhangban piacgazdasági elbánást kérelmező két, a mintában szereplő exportáló gyártónak, nevezetesen a Hankook csoportnak és a Giti csoportnak küldött piacgazdasági elbánás kérelmezésére szolgáló igénylőlapot. Emellett azoknak a mintában nem szereplő együttműködő exportáló gyártóknak is küldött ilyen igénylőlapot, amelyek azt kérték. Az igénylőlapot csak a mintában szereplő két vállalat küldte vissza a Bizottságnak.

1.7. **Ellenőrző látogatások**

(43) A Bizottság minden olyan információt megkísérelt beszerezni és ellenőrzött, amelyet szükségesnek tartott a dömping, az abból eredő kár és az uniós érdek ideiglenes megállapításához. Az alaprendelet 16. cikke szerinti ellenőrző látogatásokra a következő vállalatok telephelyén került sor:

uniós gyártók:

— Good Year Firma Oponiarska (Lengyelország),

— Wetest (Cseh Köztársaság),

— B.R.P. Pneumatici (Olaszország),

— Banden plant (Hollandia),

— Marangoni Spa Ltd (Olaszország),

— négy, adatainak bizalmas kezelését kérő uniós gyártó;

exportáló gyártók Kínában:

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

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

— Giti Tire (China) Investment Co. (Shanghai); Giti Tire (Anhui) Co., Ltd (Hefei); Giti Tire (Hualin) Co., Ltd (Hualin); és egy velük kapcsolatban álló szingapúri exportőr,

— Shanghai Hankook Tire Sales Co., Ltd (Shanghai); Chongqing Hankook Tire Co., (Chongqing) Ltd; Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd (Jiangsu); és egy velük kapcsolatban álló szöuli (Korea) exportőr;

gyártó az analóg országban:

— egy névtelenséget kérő analóg országbeli gyártó Brazíliában;

a kínai exportáló gyártókkal kapcsolatban álló uniós importőrök:

— Giti UK (Cheshire, Egyesült Királyság),

— Hankook UK (Northamptonshire, Egyesült Királyság) és Hankook Germany (Neu-Isenburg, Németország).

2. AZ ÉRINTETT TERMÉK ÉS A HASONLÓ TERMÉK

2.1. **Az érintett termék**

(44) Az érintett termék: a Kínából származó, jelenleg a 4011 20 90 és ex 4012 12 00 (TARIC-kód: 4012 12 00 10) KN-kódok alá tartozó egyes, 121 feletti terhelési indexű, autóbuszhoz vagy tehergépjárműhöz való új vagy újrafutózott gumi légabroncsok. A megadott KN- és TARIC-kódok csak tájékoztató jellegűek.

(45) Az érintett termék az új és az újrafutózott autóbusz- és tehergépjármű-légabroncsokat egyaránt magában foglalja, amelyek azonos alapvető fizikai, kémiai és műszaki tulajdonságokkal rendelkeznek.

(46) Az érintett termék két típusa ugyanazokból az inputokból készül (bár az alkalmazott technológia eltérő lehet), és azonos a felépítésük. A nyersanyagok és a felépítés tekintetében fennálló különbségek eltérő üzemi jellemzőket kölcsönöznek a termékeknek.

2.1.1. *Gyártási folyamat*

2.1.1.1. Új abroncsok

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

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

2.1.1.2. Újrafutózott abroncsok

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

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

2.1.2. *Az abroncsok felhasználása és típusai*

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

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

(53) Az uniós piacon az új és az újrafutózott abroncsokra azonos biztonsági követelmények vonatkoznak, amelyeket a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról szóló, 2007. szeptember 5-i 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ([1]) határoz meg.

2.2. **Az uniós abroncspiac hármas tagozódása**

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

(55) Az 1. kategória az új prémium abroncsokat, a legnagyobb gyártók vezérmárkáit tartalmazza. Ebben a kategóriában nagyon fontos az abroncs márkájának ismertsége, és a jobb elvárt műszaki jellemzők és a marketingre költött jelentős összegek miatt jellemzőek a magas árak. A tehergépjármű- és az autóbuszgyártók által eredeti alkatrészként felhasznált abroncsok („OE1 abroncsok") elsősorban ebből a kategóriából kerülnek ki.

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

Az 1. kategóriába tartozó abroncsok minősége nagy fokú újrafutózhatóságot biztosít, így az abroncsok „többéltűek" lesznek, azaz tovább nő az eredeti termékkel megtehető, egyébként is nagy kilométerszám (a szokásos használat mellett akár három újrafutózásra is van lehetőség). Az 1. kategóriába tartozó abroncsokhoz emellett magasabb szintű biztonság és gyakran jó értékesítés utáni szolgáltatások is társulnak.

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

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

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

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

— független újrafutózó vállalatok, amelyek tevékenysége általában jóval kisebb kiterjedésű piacokat fed le, illetve volumeneket tesz ki. Az abroncsokat saját nevük vagy márkanevük alatt értékesítik, és saját szakismereteikre támaszkodnak. Többségük kkv (legalább 380 vállalatról van szó az Unióban). Ez a 3. kategóriába tartozó abroncsoknak felel meg.

(59) A Bizottság az új és az újrafutózott abroncsokat márka szerinti bontásban, a panaszos által rendelkezésre bocsátott információk alapján rendelte hozzá a szegmensekhez, és ezt a hozzárendelést 2017. október 27-én az összes érdekelt fél rendelkezésére bocsátotta.

2.3. **Észrevételek az uniós abroncspiac szegmentálásával kapcsolatban**

(60) Ahogyan az (58) preambulumbekezdésben már jeleztük, az érdekelt felek általában elfogadták azt az elvet, hogy a piac három termékkategóriára tagolódik.

(61) A márkanevek termékkategóriákhoz való, az ügy aktájához fűzött 2017. október 27-i feljegyzésben ismertetett hozzárendelését az érdekelt felek általában véve megerősítették, kivéve a következő, az érdekelt felek által egyes márkák más kategóriába sorolása érdekében megfogalmazott felvetéseket. Az Aeolus csoport az Aeolus márkanevét a 3. kategóriához (nem pedig a 2. kategóriához) tartozónak gondolta; két, a Double Coin márkanevű terméket importáló importőr szerint ezt a terméket a 2. kategóriába (nem pedig a 3. kategóriába) kell besorolni; a Hankook csoport szerint az Aurora márkája a 2. kategóriához (nem pedig a 3. kategóriához) tartozik; a Giti csoport a kérdőívre adott válaszában a Primewell és a GT Radial márkáját a 2. kategóriához (nem pedig a 3. kategóriához) tartozóként jelölte meg; egy független importőr szerint pedig a Sailun márkát a 2. kategóriába (nem pedig a 3. kategóriába) kell besorolni.

(62) A Bizottság ezeket a felvetéseket a vizsgálat során az érdekelt felek által szolgáltatott bizonyítékok és hivatalból gyűjtött saját értesülései alapján értékelte. A (49) preambulumbekezdésben ismertetett jellegzetességekből kiindulva áttekintette, hogy az egyes konkrét márkákhoz tartozó termékek milyen mértékben 1. újrafutózhatók; 2. használatosak az autóbuszok és a tehergépjárművek eredeti alkatrészeként; 3. kerülnek értékesítésre az érintett vállalat saját megítélése szerint egy adott kategóriában.

(63) A Hankook csoport esetében a Bizottság a kérésnek megfelelően elfogadta az Aurora márkának a 2. kategóriába való besorolását. Ugyanakkor azt is megállapította, hogy a Hankook márkát az 1. kategóriába kell besorolni. A Hankook márka esetében jogilag szavatolt, hogy az abroncsok legalább egyszer újrafutózhatók. Továbbá a vállalat egyes európai vállalatok, például a Scania, a MAN és a Mercedes-Benz OE1 beszállítója. A Hankook a saját internetes honlapján a Hankook márkát prémium márkaként kínálja, és egy, a Hankook csoporttal kapcsolatban álló importőr belső dokumentuma, amelyet a Bizottság a vizsgálat keretében megkapott, arra utal, hogy a márka átkerült az 1. kategóriába.

(64) A Giti csoport esetében a Bizottság a kérésnek megfelelően elfogadta a Primewell és a GT Radial márkának a 2. kategóriába való besorolását. A Bizottság továbbá megállapította, hogy a Giti abroncsok újrafutózhatók. Azonban a Giti csoport eredetialkatrész-beszállítói tevékenysége a személygépkocsik abroncsaira korlátozódik, a tehergépjárművek és az autóbuszok abroncsaira nem terjed ki. Emellett a Giti csoport a márkáit a 2. kategóriába tartozónak vallja. Ezért a Bizottság a vállalatcsoport abroncsait a 2. kategóriába sorolta.

(65) Az Aeolus csoport esetében a Bizottság előzetesen elfogadta, hogy az Aeolus márkát a vállalat kérésének megfelelően a 3. kategóriába sorolja, kiindulva a vállalat azon állításából, hogy az abroncsok általában nem újrafutózhatók, és nem kerülnek az eredetialkatrész-piacon értékesítésre.

(66) A Double Coin és a Sailun márkával kapcsolatban észrevételt megfogalmazó importőrök nem szerepeltek a mintában, ezért a Bizottságnak az eljárás e szakaszában nem állt módjában ellenőrizni felvetéseiket. Minthogy a kérdéses vállalatok nem szerepeltek a mintában, a 2. vagy a 3. kategóriába való besorolás nem hatott ki a vizsgálat eredményeire. Ennek megfelelően anélkül, hogy kétségbe vonta volna a szóban forgó importőrök által a vevőik tapasztalataiból kiindulva a szóban forgó márkájú abroncsok vonatkozásában szolgáltatott bizonyítékokat, a Bizottság a felvetésekkel kapcsolatban az eljárás e szakaszában nem foglalt állást.

(67) Több érdekelt fél felvetette, hogy a márkák termékkategóriákba sorolása csak az Unióban érvényes, más piacokon a kategóriákba sorolás igen eltérő lehet. Azt jelezték különösen, hogy az Unióban érvényes kategóriák nem vetíthetők ki a kínai piacra. A Bizottság rámutatott, hogy a márkák termékkategóriákba sorolása e vizsgálat keretei között az uniós piac helyzetének elemzését segítette, és abból más piacok kapcsán nem fakadtak jogkövetkezmények.

2.3.1. *Termékek kizárására vonatkozó kérések*

(68) A CRIA és a CCCME, valamint az Aeolus csoport annak a véleményének adott hangot, hogy vagy az új abroncsokat, vagy az újrafutózott abroncsokat ki kell zárni az érintett termék meghatározásából, mert:

— az új abroncsoknak és az újrafutózott abroncsoknak eltérőek az alapvető fizikai, műszaki és kémiai tulajdonságaik,

— az újrafutózott abroncsoknak rövidebb az élettartamuk, mint az új abroncsoknak,

— az új abroncsoknak és az újrafutózott abroncsoknak eltérő a felhasználási módjuk, az értékesítési csatornáik, az alkalmazásuk és a felhasználók általi megítélésük. Különösen fontos, hogy az újrafutózott abroncsok nincsenek jelen az eredetialkatrész-piacon, és általában nem használatosak a járművek kormányzott tengelyén, illetőleg a veszélyes árukat szállító tehergépjárműveken,

— az új abroncsok és az újrafutózott abroncsok eltérő KN-kódok alá tartoznak.

(69) Az említett felek észrevételezték továbbá, hogy a Bizottság és az Európai Bíróság (a továbbiakban: Bíróság) több versenyjogi ügyben arra a következtetésre jutott, hogy az új abroncsok és az újrafutózott abroncsok az árak, a kínálat struktúrája, a kereslet struktúrája, a beszerzési csatornák és a helyettesíthetőség tekintetében két különböző érintett piacot alkotnak. ([1]) A CRIA és a CCCME arra is rámutatott, hogy más dömpingellenes vizsgálatot végző hatóságok az új és az újrafutózott abroncsokat külön kezelték. ([2])

(70) A CRIA és a CCCME beadványa szerint a Bizottság tévesen értékelte a releváns tényezőket akkor, amikor az új és az újrafutózott abroncsokat nem kezelte külön.

(71) A Giti csoport szerint az újrafutózható vagy többéltű abroncsokat ki kell zárni az érintett termék meghatározásából, mert az újrafutózható abroncsok komplexebbek, mint a nem újrafutózhatók, és eltérőek a műszaki tulajdonságaik.

(72) A Bizottság megállapította, hogy az újrafutózás során megmaradnak az abroncsnak a gyártási folyamatból eredő fő tulajdonságai, alkatrészei és felépítése. Nem változnak az újrafutózás során különösen az abroncs alapvető műszaki adatai: mérete, terhelési indexe és sebességkategóriája. Az új – újrafutózható vagy nem újrafutózható – abroncsok és az újrafutózott abroncsok ugyanazokból a nyersanyagokból és alkotóelemekből készülnek, és azonos a felépítésük.

(73) Az újonnan előállított abroncs és az ebből az abroncsból készített újrafutózott abroncs közötti legfontosabb különbség a műszaki tulajdonságok szempontjából az, hogy az újrafutózott abroncsnak valóban rövidebb lehet az élettartama, és az újrafutózott abroncsot a piac kevésbé biztonságos megoldásnak tekintheti. Azonban pontosan ugyanilyen jellegű műszaki, minőségbeli és biztonsági különbségek érzékelhetők két olyan új abroncs között, amely eltérő termékkategóriába tartozik. Konkrétabban az alsóbb kategóriába tartozó abroncsokkal kisebb kilométerszám tehető meg, és ezen abroncsok használata kevésbé jön szóba olyan járművek esetében, amelyeknek nagyon szigorú biztonsági követelményeket kell teljesíteniük, például mert veszélyes árukat szállítanak.

(74) Ezért a Bizottság ideiglenesen elutasította azt az észrevételt, hogy az új – újrafutózható vagy nem újrafutózható – abroncsoknak és az újrafutózott abroncsoknak eltérőek az alapvető fizikai, kémiai és műszaki tulajdonságaik.

([1]) Európai Bizottság: COMP/M.4564. sz. ügy – BRIDGESTONE/BANDAG; COMP/E-2/36.041/PO sz. ügy. Európai Bíróság: a C-322/81. sz. *Michelin kontra Bizottság* ügyben 1983. november 9-én hozott ítélet, ECLI: EU:C:1983:313.

([2]) A megjelölt vizsgálatok az USA-t, Indiát, Egyiptomot és az Eurázsiai Bizottságot érintették.

(75) A Bizottság megállapította továbbá, hogy a kisebbtől nagyobbig terjedő távolságra személy- és árufuvarozást végző tehergépjármű- és autóbusz-tulajdonosok mind új, mind pedig újrafutózott abroncsokat használnak. Ez azt jelenti, hogy az új és az újrafutózott abroncsok alapvető felhasználási területei megegyeznek. A Bizottság emellett azt is megállapította, hogy az új és az újrafutózott abroncsok négy fő alkalmazási típusa is megegyezik, azaz mindkettő lehet kormányzott, húzó-, pótkocsi- és vegyes felhasználású abroncs, és az irányadó jogi szabályozás szerint az uniós piacon ugyanazok a biztonsági követelmények vonatkoznak rájuk.

(76) Ezért a Bizottság ideiglenesen elutasította azt az észrevételt, hogy az új abroncsoknak és az újrafutózott abroncsoknak eltérő az alkalmazásuk.

(77) A Bizottság egyetértett abban, hogy az újrafutózott abroncsok az 1. kategóriába tartozó új abroncsoktól eltérően nincsenek jelen az eredetialkatrész-piacon. A Bizottság megállapította ugyanakkor, hogy pontosan ugyanez elmondható a 3. kategóriába tartozó abroncsok és sok tekintetben a 2. kategóriába tartozó abroncsok esetében is, amelyek szintén nincsenek jelen az eredetialkatrész-piacon.

(78) Ezért a Bizottság ideiglenesen elutasította azt az észrevételt, hogy az új abroncsoknak és az újrafutózott abroncsoknak eltérőek az értékesítési csatornáik.

(79) A Bizottság versenyjogi határozataival és a Bíróság ítéletével ([1]) kapcsolatban, amelyek szerint az újrafutózott abroncsok termékpiaca elkülönül az új abroncsok termékpiacától, a Bizottság megjegyzi, hogy ez a körülmény a piacvédelmi vizsgálatokban alkalmazott termékmeghatározás szempontjából érdektelen. Az összefonódási ügyekben a piac meghatározásakor a hangsúly a keresleti és a kínálati oldali helyettesíthetőségen van. ([2]) A dömpingellenes vizsgálatokban ezzel szemben a piacot az érintett termék fizikai, műszaki és kémiai tulajdonságai határozzák meg. A Bizottság ezért elutasította ezt a felvetést.

(80) A harmadik országok által vizsgált dömpingellenes ügyek termékmeghatározásával kapcsolatos felvetéssel összefüggésben a Bizottság rámutatott arra, hogy a termékmeghatározás területén a piacvédelmi vizsgálatot végző hatóságnak tág mérlegelési jogköre van. ([3]) Ezért az, hogy a harmadik országok vizsgálatot végző hatóságai hogyan gyakorolták ez irányú mérlegelési jogkörüket, nem korlátozhatja a Bizottság e vizsgálat kapcsán meglévő mérlegelési jogkörét.

(81) Az érdekelt felek azt is felvetették, hogy az érintett termék nem tartozhat több KN-kód alá. Ezzel összefüggésben a Bizottság először is emlékeztetett arra, hogy rendkívül gyakori, hogy egyetlen érintett termék több KN-kód alá tartozik. Ez természetes következménye a Kombinált Nómenklatúra felépítésének. Továbbá az eljárás megindításáról szóló értesítés egyértelműen kimondta, hogy a megadott KN-kódok csak tájékoztató jellegűek. Másodszor: sem az érdekelt felek nem szolgáltattak olyan tényszerű bizonyítékokat, sem a Bizottság nem azonosított olyan információkat, amelyekből az következik, hogy az érintett termék meghatározásából fakadóan a behozott újrafutózott és új abroncsokról nem állapítható meg ideiglenesen, hogy alternatívái vagy közvetlen versenytársai az Unióban gyártott újrafutózott és új abroncsoknak. Ha az egy vagy több termékkategória elkülönítését, illetve az új és az újrafutózott abroncsok közötti különbségtételt e vizsgálat keretei között szembeállítjuk egymással, akkor ugyanez mondható el a gyártók és a felhasználók általi megítéléssel, az elosztási csatornákkal és más tényezőkkel összefüggésben is.

(82) Végezetül az érintett felek beadványai szerint az uniós piac szegmentálódásából következően az újrafutózott abroncsok rosszabb minőségűnek tűnnek, mint az 1. kategóriába tartozó új abroncsok, annak ellenére is, hogy esetleg 1. kategóriájú abroncsból készülnek.

(83) A Bizottság elfogadta ezt a felvetést, amely összhangban van az abroncsok termékkategóriákhoz rendelésével, ahogyan azt a Bizottság e vizsgálat keretei között elvégezte, eszerint ugyanis az újrafutózott abroncsok csak a 2. vagy a 3. kategóriába tartozhatnak.

2.4. **A hasonló termék**

(84) A vizsgálat rámutatott arra, hogy a következő termékek ugyanazokkal az alapvető fizikai jellemzőkkel rendelkeznek, továbbá alapvető felhasználási területeik is megegyeznek:

— az érintett termék;

— az ideiglenesen analóg országként figyelembe vett Brazíliában gyártott és a brazil belföldi piacon értékesített termék;

— az uniós gazdasági ágazat által az Unióban gyártott és értékesített termék.

([1]) Európai Bizottság: COMP/M.4564. sz. ügy – BRIDGESTONE/BANDAG; COMP/E-2/36.041/PO sz. ügy. Európai Bíróság: a C-322/81. sz. *Michelin kontra Bizottság* ügyben 1983. november 9-én hozott ítélet, ECLI: EU:C:1983:313.

([2]) Európai Bizottság: COMP/M.4564. sz. ügy – BRIDGESTONE/BANDAG, 4. o.

([3]) Európai Bíróság, a C-232/14. sz. *Portmeirion Group*-ügyben 2016. március 17-én hozott ítélet, ECLI:EU:C:2016:180, 47. és köv. pontok.

(85) A Bizottság az eljárás e szakaszában úgy döntött, hogy ezek a termékek ezért az alaprendelet 1. cikkének (4) bekezdése értelmében hasonló termékek.

3. **DÖMPING**

3.1. **Rendes érték**

3.1.1. *Piacgazdasági elbánás*

(86) Az alaprendelet 2. cikke (7) bekezdésének a) és b) pontja szerint hacsak az exportőr nem tudja bizonyítani, hogy piacgazdasági körülmények között működik, a Bizottságnak a rendes értéket a nem piacgazdasággal rendelkező országokból érkező behozatal esetében egy piacgazdasággal rendelkező harmadik országban érvényes ár vagy egy piacgazdasággal rendelkező harmadik országhoz tartozó számtanilag képzett érték alapján kell meghatároznia.

(87) A CCCMC és a CRIA álláspontja szerint a Kínának a Kereskedelmi Világszervezethez (a továbbiakban: WTO) való csatlakozásáról szóló jegyzőkönyv 15. szakasza a) pontja ii. alpontjának 2016. december 11-i hatályvesztését követően a kínai exportőrökre a rendes érték meghatározásának általános szabályait kell alkalmazni. Ezzel összefüggésben előadták, hogy 2016. december 11. után a nem piacgazdasággal rendelkező országokra irányadó módszertan alkalmazása a rendes érték meghatározására ellentétes az Unió WTO-kötelezettségeivel. Azt állították, hogy a rendes érték nem alapozható egy analóg ország adataira, hanem azt a kínai értékesítési és költségadatokból kiindulva kell meghatározni.

(88) A Bizottság az eljárás megindításáról szóló értesítést 2017. augusztus 11-én tette közzé. Ebből következően az eljárásra az alaprendeletnek az eljárás megindításakor hatályos változata irányadó. Ezért a rendes értéket az alaprendelet 2. cikke (7) bekezdésének a) és b) pontja alapján kell meghatározni azt a szövegállapotot figyelembe véve, amely a vizsgálat megindításának időpontjában, azaz 2017 augusztusában alkalmazandó volt. Emiatt a Bizottság a CCCMC és a CRIA felvetését elutasította.

(89) Röviden és kizárólag tájékoztatás céljából a piacgazdasági elbánás alkalmazásának feltételei a következők:

— a vállalkozás a döntéseit a piaci viszonyok alapján, jelentős állami beavatkozás nélkül hozza meg, és a költségek a piaci értékeket tükrözik;

— a vállalat egyetlen, átlátható könyvelést vezet, amelyet a nemzetközi számviteli standardoknak megfelelően független könyvvizsgálat alá vet, és minden célra alkalmaz;

— nem állnak fenn a korábbi, nem piacgazdasági rendszerből áthozott jelentős torzulások;

— a csődjogi és a tulajdonjogi szabályozás jogbiztonságot és stabilitást biztosít; továbbá

— a valutaátváltásokra piaci árfolyamon kerül sor.

(90) Annak megállapítása céljából, hogy az alaprendelet 2. cikke (7) bekezdésének c) pontjában foglalt kritériumok teljesülnek-e, a Bizottság az exportáló gyártóknak a piacgazdasági elbánás kérelmezésére szolgáló igénylőlap kitöltésére való felkérésével megkísérelte beszerezni a szükséges információkat. A mintában szereplő négy együttműködő vállalat közül kettő, nevezetesen a Giti csoport és a Hankook csoport kért piacgazdasági elbánást és válaszolt határidőn belül. Ezért a Bizottság a piacgazdasági elbánás alkalmazhatóságát e két vállalatcsoport esetében vizsgálta.

(91) A Bizottság a két vállalatcsoporthoz tartozó legfontosabb jogalanyok telephelyén megkísérelte beszerezni a szükségesnek ítélt információkat, és ellenőrizte a piacgazdasági elbánásra irányuló kérelmekben szolgáltatott adatokat.

(92) Egymással kapcsolatban álló felek esetén a Bizottság megvizsgálta, hogy az egymással kapcsolatban álló vállalatok alkotta vállalatcsoport mint egész teljesítette-e a piacgazdasági elbánás alkalmazásának feltételeit. Ennek megfelelően ha egy, a kérelmezővel kapcsolatban álló kínai leányvállalat vagy más vállalat akár közvetlenül, akár közvetve részt vett az érintett termék gyártásában vagy értékesítésében, a Bizottság a piacgazdasági elbánás alkalmazhatóságának vizsgálatát az egyes vállalatokra külön-külön és a vállalatcsoport egészére nézve egyaránt elvégezte.

(93) A piacgazdasági elbánást kérő két vállalatcsoport egyike sem tudta bizonyítani, hogy az alaprendelet 2. cikke (7) bekezdésének c) pontjában foglalt összes feltételt teljesíti.

(94) Konkrétabban egyik vállalatcsoport sem teljesítette a piacgazdasági elbánás alkalmazásának második feltételét, mert sem egyedileg, sem pedig csoportként nem bizonyították, hogy egyetlen, átlátható könyvelést vezetnek, amelyet a nemzetközi számviteli standardoknak megfelelően független könyvvizsgálat alá vetnek.

(95) Emellett a szóban forgó vállalatcsoportok azt sem bizonyították, hogy esetükben nem állnak fenn a korábbi, nem piacgazdasági rendszerből áthozott jelentős torzulások. Ezért ezek a vállalatok, illetve vállalatcsoportok nem teljesítették a piacgazdasági elbánás alkalmazásának harmadik feltételét. Konkrétabban mindkét exportáló gyártói vállalatcsoport részesült adókedvezményekben.

(96) Mindemellett a Hankook csoport azt sem bizonyította, hogy esetében nincs jelentős állami beavatkozás, és hogy az inputok költségei alapjaiban véve a piaci értékeket tükrözik. Ebből következően ez a vállalatcsoport azt sem bizonyította, hogy teljesíti a piacgazdasági elbánás alkalmazásának első feltételét.

(97) A Bizottság a ténymegállapításokról tájékoztatta mindkét érintett exportáló gyártót, az érintett ország hatóságait és az uniós gazdasági ágazatot. Egyes érdekelt felek észrevételeket fogalmaztak meg a ténymegállapításokkal kapcsolatban. A Hankook csoport előadta, hogy az első feltétel vizsgálata kapcsán megállapított állami beavatkozások nem jelentősek. Mindkét csoport úgy ítélte meg, hogy a könyvelési rendszerükben meglévő hiányosságok nem lényegesek. Emellett azt is állították, hogy a piacgazdasági elbánás alkalmazásának harmadik feltétele kapcsán megállapított adókedvezmények nem okoznak jelentős torzulásokat.

(98) A megfogalmazott észrevételek nem a ténymegállapítások ténybeli elemeit vitatták, hanem pusztán eltérő jogi minősítést fejeztek ki. Az észrevételek nyomán a Bizottság – a három említett feltétel kapcsán feltárt problémák nagyságára és súlyosságára való tekintettel – nem változtatta meg ténymegállapításait.

(99) Azt követően, hogy az alaprendelet 2. cikke (7) bekezdésének c) pontjával összhangban tájékoztatta a tagállamokat, a Bizottság 2017. április 9-én mindegyik kérelmezőt egyedileg hivatalosan tájékoztatta a piacgazdasági elbánás iránti kérelme kapcsán hozott végleges döntéséről.

(100) Eszerint sem a Giti csoport, sem a Hankook csoport nem bizonyította, hogy teljesítette a piacgazdasági elbánás alkalmazhatóságának az alaprendelet 2. cikke (7) bekezdésének c) pontja szerinti feltételeit, ezért egyikük sem részesülhetett piacgazdasági elbánásban.

3.1.2. *Analóg ország*

(101) Az alaprendelet 2. cikke (7) bekezdése a) pontjának megfelelően a Bizottság a rendes értéket valamennyi exportáló gyártó esetében egy piacgazdasággal rendelkező harmadik országban érvényes ár vagy egy piacgazdasággal rendelkező harmadik országhoz tartozó számtanilag képzett érték alapján határozta meg. Ehhez ki kellett választani egy piacgazdasággal rendelkező harmadik országot (a továbbiakban: analóg ország).

(102) Az eljárás megindításáról szóló értesítésben a Bizottság arról tájékoztatta az érdekelt feleket, hogy megfelelő analóg országként az USA-t tervezi figyelembe venni, és felkérte az érdekelt feleket, hogy tegyenek észrevételeket.

(103) A Bizottság az analóg ország kiválasztásával kapcsolatban három érdekelt féltől kapott észrevételeket:

— a CRIA-tól, illetve a CCCMC-től;

— a Giti csoporttól;

— a panaszostól.

(104) Mind a CRIA, illetve a CCCMC, mind pedig a Giti csoport az USA analóg országként történő figyelembevétele ellen érvelt. Úgy vélték továbbá, hogy bár Japán vagy Korea kevésbé rossz választás, ezek az országok sem lennének megfelelő analóg országok, míg a legmegfelelőbb analóg ország Thaiföld lenne. A Giti csoport továbbá úgy vélte, hogy a kereskedelemkorlátozó tényezők jelenléte és a nyersanyagokhoz való hozzáférés eltérő helyzete miatt Törökország sem lenne megfelelő analóg ország. A CRIA, illetve a CCCMC azt szorgalmazza, hogy a Bizottság lépjen kapcsolatba potenciális analóg országbeli gyártókkal Törökországban, Thaiföldön, Brazíliában és az Egyiptomi Arab Köztársaságban (a továbbiakban: Egyiptom).

(105) A panaszos ellenezte Thaiföld analóg országként történő figyelembevételét, és megismételte, hogy álláspontja szerint az USA a legmegfelelőbb analóg ország.

(106) A Bizottságnak nyolc országból (az USA, Japán, Korea, Törökország, India, Thaiföld, Dél-Afrika és Brazília) 22 gyártó megbízható kapcsolattartási adatait sikerült beszereznie. Miután kapcsolatba lépett ezzel a 22 gyártóval és felkérte őket az analóg országbeli gyártóként való együttműködésre, mindösszesen négy (egy-egy USA-beli, thaiföldi, dél-afrikai és brazíliai) gyártótól kapott kitöltött kérdőívet.

(107) Az USA-beli gyártó kitöltött kérdőívében található információk nem követték a kérdőívet, és a gyártó nem mutatott hajlandóságot a hiányzó adatok pótlására. A hiányos válasz miatt a Bizottság az USA-t kizárta az elemzésből.

(108) Hasonlóképpen a Bizottság Thaiföldöt is kizárta a potenciális analóg országok köréből. Ez esetben a thaiföldi gyártó kitöltött kérdőíve rendkívül kis (10 000 darabnál kisebb) termelési volumenről tanúskodott, továbbá arról, hogy a kérdéses gyártó kizárólag tömlős kivitelű abroncsokat gyárt. A Bizottság úgy ítélte meg, hogy a reprezentativitás hiánya miatt, tudniillik mert az uniós piacon értékesített abroncsok túlnyomó többsége tömlő nélküli kivitelű, a szóban forgó gyártó adatai nem tennének lehetővé érdemi összehasonlítást.

(109) A Bizottság a dél-afrikai gyártótól hiánytalanul kitöltött kérdőívet kapott. Dél-Afrikában a belföldi termelés évi 200 000 darab alatt van, ami csupán körülbelül 2 %-a az Unióba irányuló kínai kivitelnek. A belföldi felhasználás 1,3 millió darab. A belföldi felhasználás 90 %-át importból fedezik. Bár piacvédelmi vám nincs, a rendes vám viszonylag magas: 25 % a világ legtöbb országa esetében, és 15 % az Unió esetében. Gazdasági fejlettségét tekintve Dél-Afrika hasonló Kínához.

(110) Végezetül a Bizottság a brazíliai gyártótól is hiánytalanul kitöltött kérdőívet kapott.

(111) Brazíliában nagy volumenben folyik az abroncsgyártás (7,1 millió darab), és a teljes termelési volumen nagyobb, mint az Unióba irányuló teljes kínai kivitel (4,59 millió darab). Brazíliában a belföldi felhasználás csaknem 7 millió darab. A teljes import, körülbelül 1 millió darab, a brazíliai felhasználás mintegy 15 %-át adja. A teljes export 900 000 darab. Az együttműködő gyártó termelési adatai (több mint 1 millió darab) elegendően reprezentatívak a rendes érték meghatározásához. A brazíliai és a kínai gyártók hasonló feltételek mellett férnek hozzá a fő nyersanyagokhoz, hiszen mindkét országban termelnek természetes kaucsukot. Végezetül Brazília gazdasági fejlettségét tekintve is hasonló Kínához. Brazíliában ugyan több harmadik országgal szemben is vannak hatályban piacvédelmi vámok, az érintett terméket, mint a fentiekben láttuk, mégis jelentős volumenben importálják.

(112) A Bizottság megítélése szerint mind Dél-Afrika, mind Brazília figyelembe vehető analóg országként. Tekintettel arra, hogy a dél-afrikai belföldi termelés mind a relatív, mind az abszolút mennyiségeket tekintve sokkal kisebb a brazíliainál, a Bizottság úgy döntött, hogy az alaprendelet 2. cikke (7) bekezdésének a) pontja alapján Brazíliát tekinti a legmegfelelőbb analóg országnak.

3.1.3. *Rendes érték*

(113) Az alaprendelet 2. cikke (7) bekezdésének a) pontja alapján a Bizottság a piacgazdasági elbánásban nem részesülő exportáló gyártók esetében a rendes értéket az analóg országban működő együttműködő gyártótól kapott információk alapján állapította meg.

(114) Egyes, az érintett országból az Unióba exportált terméktípusokat nem lehetett megfeleltetni az analóg országban gyártott terméktípusoknak, mert az analóg országbeli gyártó nem gyártott minden olyan méretű és típusú abroncsot, amely az érintett országból az Unióba érkezik. Ezért az analóg országban gyártott terméktípusoknak nem megfeleltethető terméktípusok esetében a rendes értéket az alaprendelet 2. cikkének (3) bekezdése szerint eljárva, az analóg országbeli gyártónak az értékesítési, általános és igazgatási költségekkel (a továbbiakban: SGA-költségek), valamint a nyereség észszerű összegével megnövelt előállítási költsége alapján kellett kiszámítani.

(115) A Bizottság a brazíliai gyártó ellenőrzött termelési költségadatai alapján kiszámította minden egyes abroncstípus (kormányzott, húzó-, pótkocsi- és vegyes felhasználású), minden egyes termékkategória (1., 2. és 3.) és mindegyik abroncskivitel (tömlős és tömlő nélküli) esetében az átlagos kilogrammonkénti előállítási költséget. Ez az átlagos előállítási költség a 20,03 CNY/kg és a 21,29 CNY/kg által kijelölt tartományba esett. Az analóg országban gyártott terméktípusoknak nem megfeleltethető, de a kínai gyártók exportjában szereplő termékkódok esetében a Bizottság az értéket az adott abroncs tömegéből és az adott abroncstípushoz, abroncskivitelhez és termékkategóriához tartozó átlagos előállítási költségből képzett szorzatként határozta meg. Az így kapott értéket a Bizottság a tényleges termelési és értékesítési adatokból kiindulva – az alaprendelet 2. cikkének (6) bekezdésével összhangban – megnövelte az SGA-költségek egy észszerű összegével (az előállítási költség 35–45 %-ával). Végezetül az így képzett összeghez – a nyereségesen értékesített termékek értékesítésével elért átlagos haszonkulcsból kiindulva – hozzáadta a haszon egy észszerű összegét (az előállítási költség 23–28 %-át) is.

3.2. **Exportár**

(116) A mintában szereplő exportáló gyártók az Unióba irányuló exporttevékenységüket vagy közvetlenül a független vevők felé, vagy velük kapcsolatban álló vagy független importőrökön keresztül végezték.

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

(118) Abban az esetben, ha az exportáló gyártók az érintett terméket velük kapcsolatban álló importőrökön keresztül exportálták az Unióba, az exportár megállapítása az alaprendelet 2. cikkének (9) bekezdésével összhangban az importált termék uniós független vevők részére történt első viszonteladásakor alkalmazott ár alapján történt. Ezekben az esetekben a Bizottság az árat a behozatal és a viszonteladás között felmerülő összes költség, köztük az SGA-költségek, valamint a nyereség figyelembevételével kiigazította.

(119) Az Aeolus csoporthoz tartozó egyik vállalat, a Pirelli Tyre Co., Ltd esetében a Bizottság nem kapta meg határidőn belül az exportár megállapításához szükséges adatokat. A Bizottság 2018. március 23-án tájékoztatta a vállalatot arról, hogy a vele kapcsolatban álló importőrök által visszaküldött kérdőívek hiányosan voltak kitöltve, és kérte

a kitöltött kérdőívek átvizsgálását és újbóli benyújtását. A vállalat tájékoztatást kapott arról, hogy határidőn belüli teljes és pontos adatszolgáltatás nélkül a Bizottság az alaprendelet 18. cikke alapján, a rendelkezésre álló tényekből kiindulva lesz kénytelen eljárni. A vállalat 2018. április 4-én benyújtotta felülvizsgált válaszát. A Bizottság azonban a felülvizsgált választ is hiányosnak találta, ezért nem tudta a dömping- és a kárelemzés alapjaként figyelembe venni. Mindezek miatt a Bizottság a dömpingkülönbözetet az Aeolus csoporthoz tartozó többi ellenőrzött vállalat, nevezetesen az Aeolus Tyre és a Chonche Auto Double Happiness Tyre ellenőrzött adatai alapján állapította meg. A Bizottság felkérte az Aeolus csoportot arra, hogy a Pirelli adatait az eljárás hátralévő részére aktualizálja.

3.3. **Összehasonlítás**

(120) A Bizottság gyártelepi szinten összehasonlította egymással a rendes értéket és a mintában szereplő exportáló gyártók exportárát. A dömpingkülönbözetek a mintában szereplő exportáló gyártók egyéni gyártelepi árainak az analóg országbeli gyártó belföldi értékesítési áraival, vagy adott esetben a számtanilag képzett rendes értékkel való összehasonlítása útján kerültek meghatározásra.

(121) A Bizottság a rendes érték és az exportár tisztességes összehasonlítása érdekében – az alaprendelet 2. cikkének (10) bekezdésével összhangban – megfelelő kiigazítások formájában figyelembe vette az árakat és az árak összehasonlíthatóságát befolyásoló különbségeket. A Bizottság – a mintában szereplő exportőrök és az analóg országbeli gyártó által a kitöltött kérdőívben és az ellenőrző látogatások során szolgáltatott adatok alapján – a következő tényezők esetében hajtott végre kiigazítást az exportáron és a rendes értéken: az érintett termék fuvarozásával kapcsolatos költségek, például közúti és tengeri fuvarozási, biztosítási, anyagmozgatási, rakodási és mellékköltségek (8–18 %); banki díjak és hitelköltségek (0–1 %); jótállási költségek és árengedmények (2–3 %); közvetett adók (4 %). Végezetül az egyik exportáló gyártó esetében a Bizottság az anyavállalatnak fizetett jutalék figyelembevétele érdekében is végzett kiigazítást (2–5 %).

3.4. **Dömpingkülönbözet**

(122) A mintában szereplő exportáló gyártók esetében a Bizottság az alaprendelet 2. cikkének (11) és (12) bekezdésével összhangban összehasonlította a hasonló termék egyes típusaihoz tartozó rendes értékek súlyozott átlagát az érintett termék megfelelő típusaihoz tartozó exportárak súlyozott átlagával.

(123) A mintában nem szereplő együttműködő exportáló gyártók esetében a dömpingkülönbözet az alaprendelet 9. cikkének (6) bekezdésével összhangban került meghatározásra. Ez esetben a Bizottság a különbözetet a mintában szereplő exportáló gyártókra megállapított különbözetek alapján, súlyozott átlagként számította ki.

(124) A Kínában működő minden más exportáló gyártó esetében a Bizottság meghatározta az együttműködés szintjét Kínában. Ehhez megállapította, hogy az érintett ország teljes uniós exportvolumenén belül milyen arányt képvisel az együttműködő gyártók uniós exportvolumene.

(125) Az együttműködés szintje magas volt. Ennek megfelelően a Bizottság a Kínában működő minden más exportáló gyártó dömpingkülönbözetét ideiglenesen a mintában szereplő együttműködő exportáló gyártókra meghatározott legnagyobb dömpingkülönbözet szintjén állapította meg.

(126) Az ideiglenes dömpingkülönbözetek a vámfizetés nélküli, uniós határparitáson számított CIF-ár százalékában kifejezve a következők:

Vállalat	Ideiglenes dömpingkülönbözet (%)
Xingyuan csoport	166,7
Giti csoport	98,7
Aeolus csoport	151,2
Hankook csoport	80,4
Egyéb együttműködő vállalatok	110,3
Minden más vállalat	166,7

4. KÁR

4.1. Az uniós gazdasági ágazat és az uniós termelés meghatározása

(127) A hasonló terméket a figyelembe vett időszak alatt több mint 380 gyártó gyártotta az Unióban. Ezek a gyártók alkotják az alaprendelet 4. cikkének (1) bekezdése értelmében az „uniós gazdasági ágazatot".

(128) Megállapítást nyert, hogy a vizsgálati időszak alatt a teljes uniós termelés mintegy 20,9 millió abroncsot tett ki. A Bizottság a teljes uniós termelés nagyságát a vizsgálat során beszerzett adatok alapján határozta meg. A (24) preambulumbekezdésben jelzettek szerint tíz, a végleges mintában szereplő uniós gyártó több mint 36 %-át képviseli a hasonló termék együttműködő uniós gyártói által közölt uniós termelésnek és értékesítésnek. Ennek következtében a mikrogazdasági mutatókat a Bizottság a szóban forgó tíz uniós gyártó kitöltött kérdőíveiből kinyert adatok alapján elemezte.

(129) Az uniós termelés a nagy vállalatcsoportok és az Unió területén elszórva működő több mint 380 kkv között oszlik meg. A nagyvállalatok a teljes uniós termelésnek mintegy 90 %-át, az uniós gyártók uniós értékesítésének pedig körülbelül 85 %-át adják. A kkv-k újrafutózott abroncsok gyártásával foglalkoznak és az uniós termelésen, illetve az uniós gyártók uniós értékesítésén belül ők képviselik a fennmaradó 10 %-ot, illetve 15 %-ot.

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

4.2. Uniós felhasználás

(131) A Bizottság az uniós felhasználást az ETRMA által szolgáltatott információk, az Eurostat 4011 20 90 és 4012 12 00 KN-kódokhoz tartozó importadatai, valamint a futófelület-beszállítóktól kapott információk alapján határozta meg.

(132) A figyelembe vett időszak alatt az uniós felhasználás a következőképpen alakult:

1. táblázat

Uniós felhasználás (darab)

	2014	2015	2016	Vizsgálati időszak
Teljes uniós felhasználás	20 248 578	20 782 365	21 452 278	21 590 193
Index 2014 = 100	*100*	*102,6*	*105,9*	*106,6*

Forrás: ETRMA, az Eurostat Comext-adatbázisa és a futófelület-beszállítók.

(133) Az uniós felhasználás a figyelembe vett időszakban nőtt. A figyelembe vett időszak egészét tekintve a felhasználás 6,6 %-os bővülést mutatott, és körülbelül 20,2 millió abroncsról a vizsgálati időszakban tapasztalt mintegy 21,6 millió abroncsra nőtt.

4.3. Piaci háttér az Unióban

4.3.1. *Általános ismertető*

(134) A tehergépjármű- és autóbuszabroncsok uniós piacán számos gyártó és márka van jelen, amelyek igen éles versenyben állnak egymással.

(135) Az uniós piac egyrészt az eredeti alkatrészek tehergépjármű- és autóbuszgyártóknak történő értékesítéseiből, másrészt a cserealkatrészek piacából tevődik össze. Az eredeti alkatrészek ágazatában a tehergépjármű- és autóbuszabroncsok iránti piaci keresletet a tehergépjármű- és az autóbuszgyártás határozza meg, míg a gépjármű-felszerelések ágazatát több tényező alakítja, így a gazdasági tevékenység, az értékesítés, valamint a használatban lévő tehergépjárművek vagy autóbuszok, illetve járműparkok mérete, összetétele és használata. A kínai importáruk értékesítése elsősorban a cserealkatrészek piacára összpontosul.

(136) A teljes uniós felhasználáson belül körülbelül 17 %-os részarányt képviselnek a tehergépjármű- és autóbuszgyártóknak értékesített eredeti alkatrészek. Az Unióban eladott tehergépjármű- és autóbuszabroncsok fennmaradó részét a tehergépjármű- vagy autóbusz-tulajdonosok részére közvetlenül vagy közvetetten értékesített csereabroncsok adják. A csereabroncsok az abroncsok szélesebb skáláját fedik le, értékesítésükre pedig az értékesítési csatornák nagyobb változatossága és a különféle marketingstratégiák alkalmazása jellemző. A csereabroncsok értékesítése történhet közvetlenül végfelhasználók részére, illetve a gyártókkal kapcsolatban álló vagy a gyártóktól független forgalmazókon keresztül is, akik a terméket viszonteladás keretében értékesítik a végfelhasználóknak.

(137) A főbb érékesítési csatornák a következők: forgalmazók részére történő értékesítés, akik a termékeket viszonteladás keretében értékesítik a járműpark-tulajdonosoknak, valamint a járműpark-tulajdonosok részére történő közvetlen, olykor szolgáltatásokkal (ellenőrzéssel, karbantartással és egyéb szolgáltatásokkal) kiegészített értékesítés.

(138) A márkaépítés (*branding*) szintén befolyásolja az árat, amelyet a vevők hajlandók a tehergépjármű- és autóbuszabroncsokért kifizetni. A márkákat a vevők – különösen a jobb minőségű abroncsok esetében – gyakran összekapcsolják a minőségről és szolgáltatásokról alkotott képükkel.

4.3.2. *Az új abroncsok és az újrafutózott abroncsok közötti kapcsolat*

(139) A Bizottság megállapította, hogy a legjelentősebb uniós gyártók az 1. és a 2. kategóriában koncentrálódtak, ahol az abroncsok hosszabb élettartammal rendelkeznek és alkalmasak az újrafutózásra. Ezek az 1. és a 2. kategóriájú abroncsok esetében elvárt kedvező üzemi tulajdonságok indokolják a jóval magasabb árakat (és haszonkulcsokat).

(140) A vizsgálat azt mutatta, hogy a nagyobb uniós gyártók a márkahűség kialakításához, illetve annak érdekében, hogy termékeiket megkülönböztessék a 3. kategóriához tartozó, alacsonyabban árazott importabroncsoktól, aktív piaci munkát folytatnak annak tudatosításához, hogy abroncsaik újrafutózhatók. Ennek kapcsán a vizsgálat rávilágított arra, hogy az 1. és a 2. kategóriába tartozó abroncsoknak tulajdonított érték tulajdonképpen nagyban a 3. kategóriabeli újrafutózási ágazat fennállásából ered.

(141) Ugyanakkor szintén a 3. kategória az, amely – köszönhetően annak, hogy az újrafutózott és az új abroncsok egymással könnyen helyettesíthetők – a leginkább kiszolgáltatott az érintett termék alacsonyan árazott kínai behozatalával szemben. Különösen igaz ez akkor, ha figyelembe vesszük, hogy a felhasználók tisztában vannak azzal, hogy az üzemi tulajdonságok tekintetében nincs jelentősebb különbség az újrafutózott abroncsok és a gyenge minőségű új abroncsok között. Az egymással való helyettesíthetőség miatt az ár játszik meghatározó szerepet abban, hogy abroncsvásárláskor a vevők újrafutózott, vagy a 3. kategóriához tartozó új abroncsokat választanak-e.

(142) A Bizottság annak érdekében, hogy a jelenlegi vizsgálat végső szakaszára a lehető legteljesebb képet alakíthassa ki, felkéri az érdekelt feleket, hogy tegyék meg az előzetes értékeléssel kapcsolatos észrevételeiket, továbbá szolgáltassanak az említett elemzést megerősítő vagy cáfoló információkat.

4.4. **Az érintett országból érkező behozatal**

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

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

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

2. táblázat

A behozatal volumene (darab) és piaci részesedése

	2014	2015	2016	Vizsgálati időszak
A Kínából érkező behozatal volumene (darab)	3 471 997	3 840 290	4 420 368	4 596 098
Index 2014 = 100	*100*	*110,6*	*127,3*	*132,4*
Piaci részesedés (%)	17,1	18,5	20,6	21,3
Index 2014 = 100	*100*	*107,8*	*120,2*	*124,1*

Forrás: az Eurostat Comext-adatbázisa.

(145) Az Eurostat-adatok alapján a Kínából érkező behozatal volumene a figyelembe vett időszak alatt 32 %-kal, a 2014. évi mintegy 3,5 millió abroncsról a vizsgálati időszakra körülbelül 4,6 millió abroncsra nőtt. Ennek következtében a kínai behozatal piaci részesedése – az egyre bővülő piacon – 17,1 %-ról 21,3 %-ra emelkedett.

4.4.2. *Az érintett országból érkező behozatal árai*

(146) A Bizottság az importárakat az Eurostat adatai alapján határozta meg. A behozatal révén megvalósuló áralákínálás megállapításához a mintában szereplő kínai exportáló gyártók adatai szolgáltak alapul.

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

3. táblázat

Importárak (EUR/darab)

	2014	2015	2016	Vizsgálati időszak
Kína	144,4	144,3	127,7	128,8
Index 2014 = 100	*100*	*99,9*	*88,4*	*89,1*

Forrás: az Eurostat Comext-adatbázisa.

(148) Az Unióba érkező kínai behozatal árai a figyelembe vett időszakban 11 %-kal csökkentek.

4.4.3. *Áralákínálás*

(149) A vizsgálati időszak alatti áralákínálás meghatározásához a Bizottság az alábbi tényezőket hasonlította össze:

(1) a mintában szereplő uniós gyártók által az Unió piacán független vevőknek történő értékesítés során alkalmazott értékesítési árak gyártelepi szintre igazított terméktípusonkénti és szegmensenkénti súlyozott átlaga; valamint

(2) a mintában szereplő kínai exportáló gyártók behozatalainak ennek megfelelő, az uniós piacon az első független vevők felé felszámított terméktípusonkénti és szegmensenkénti súlyozott átlagára, amelyet a Bizottság CIF-alapon (költségek, biztosítás és fuvardíj fizetve) állapított meg, és a vámok és a behozatal utáni költségek figyelembevételével megfelelőképpen kiigazított.

(150) Az árak összehasonlítása típusonként történt az azonos kereskedelemi szinten megvalósult ügyletek vizsgálata alapján, az adatok szükség szerinti megfelelő kiigazításával és a kedvezmények és az árengedmények levonásával. Az összehasonlítás eredményét a Bizottság a mintában szereplő uniós gyártók vizsgálati időszak alatti forgalmának százalékában fejezte ki. Ennek alapján az érintett terméknek az érintett országból érkező behozatalához tartozó alákínálási különbözet súlyozott átlaga az uniós piacon 21 % és 31 % között mozgott. Megállapítást nyert továbbá, hogy az alákínálási különbözet súlyozott átlaga mindhárom kategóriában jelentős: az 1. és a 2. kategóriában 24 %-ot ért el, a 3. kategóriában pedig 21 % és 31 % között mozgott. A jelentős szintű alákínálás azt bizonyítja, hogy a dömping hatása ebben az esetben erőteljesen érvényesült.

4.5. **Az uniós gazdasági ágazat gazdasági helyzete**

4.5.1. *Általános megjegyzések*

(151) A dömpingelt behozatal által az uniós gazdasági ágazatra kifejtett hatás vizsgálata az alaprendelet 3. cikkének (5) bekezdésével összhangban magában foglalta valamennyi olyan gazdasági mutató értékelését, amely a figyelembe vett időszak alatt hatást gyakorolt az uniós gazdasági ágazat helyzetére.

(152) A Bizottság – miként az a (19)–(27) preambulumbekezdésben szerepelt – az uniós gazdasági ágazatot ért esetleges kár vizsgálatára mintavételt alkalmazott.

(153) A kár megállapításához a Bizottság elkülönítette a makrogazdasági és mikrogazdasági kármutatókat. A makrogazdasági mutatókat a Bizottság a panaszban szereplő adatok, az Eurostat statisztikai adatai és az ETRMA beadványai alapján értékelte, így biztosítva, hogy az adatok minden esetben valamennyi uniós gyártót lefedjék. A mikrogazdasági mutatókat a Bizottság a mintában szereplő uniós gyártók kitöltött kérdőíveiben, illetve az ETRMA beadványaiban szereplő adatok alapján értékelte. Az adatok a mintában szereplő uniós gyártókra vonatkoztak. Mindkét adatcsoport reprezentatívnak bizonyult az uniós gazdasági ágazat gazdasági helyzete szempontjából.

(154) A makrogazdasági mutatók a következők: termelés, termelési kapacitás, kapacitáskihasználás, értékesítési volumen, piaci részesedés, növekedés, foglalkoztatás, termelékenység, a dömpingkülönbözet nagysága.

(155) A mikrogazdasági mutatók a következők: átlagos egységárak, egységköltségek, munkaerőköltségek, készletek, jövedelmezőség, pénzforgalom, beruházások, a beruházások megtérülése és tőkebevonási képesség.

(156) A kármutatók elemzéséhez a Bizottság két módszertani észrevételt kíván fűzni.

(157) Az uniós gazdasági ágazatot a vállalatméret szempontjából – miként azt a (23) preambulumbekezdés megállapította – a vállalatok két kategóriája alkotja: a nagyvállalatok, valamint a kkv-k (erősen tagolt) kategóriája, amelyek az uniós gyártók 2016. évi teljes uniós értékesítésén belül 85 %-os, illetve 15 %-os részarányt képviseltek. Ugyanakkor az uniós gyártók körében végzet mintavétel eredményeként a mintában szereplő kkv-k értékesítési adatai hozzávetőleg 4 %-át fedték le a mintában szereplő uniós gyártók teljes uniós értékesítésének. A Bizottság ezért úgy döntött, hogy a mintában szereplő uniós gyártók eredményeit az egyes vállalatkategóriák piaci részesedése szerint súlyozza. Mivel a kkv-k tevékenysége a 3. kategóriára korlátozódik, ennek a korrekciónak a közvetlen következménye az lett, hogy megnőtt a 3. kategóriához tartozó értékesítések részesedése a mintában szereplő uniós gyártóktól származó adatcsoporton belül.

(158) Ezenfelül az uniós gyártók teljes uniós értékesítése a három kategória között a következőképpen oszlott meg: 1. kategória – 51 %, 2. kategória – 23 %, valamint 3. kategória – 26 %. A mintában szereplő uniós gyártók uniós értékesítési adatai azonban még a (161) preambulumbekezdésben ismertetett korrekciót követően sem az egyes kategóriákhoz tartozó uniós értékesítések valódi súlyát tükrözték. A Bizottság ezért úgy döntött, hogy súlyozza a mintában szereplő uniós gyártók eredményeit az egyes kategóriáknak az uniós gyártók teljes uniós értékesítésén belüli részarányával, így biztosítva, hogy mindhárom kategória a teljes uniós értékesítésen belüli súlyának megfelelően jelenjen meg az összes mikrogazdasági mutató esetében.

(159) Néhány fél azt állította, hogy ha a Bizottság a három kategória szerinti szegmentálást követi, akkor a kategóriák szintjén is el kell végezni a kármeghatározást. Különösen az uniós gazdasági ágazat állapota és a behozatal hatása kapcsán lenne szükséges kategóriaalapú elemzést végezni, például annak felmérésére, hogy a 2. kategóriába tartozó (Kínából és más országokból érkező) behozatal milyen hatást gyakorol a 2. kategóriához tartozó uniós gyártókra.

(160) A Bizottság úgy vélte, hogy az uniós piac szegmensekre való tagozódása ellenére – és a (78) preambulumbekezdésben meghatározottak szerint – az abroncsok azonos alapvető műszaki, fizikai és kémiai tulajdonságokkal rendelkeznek, és helyettesíthetők egymással. Ebből adódóan az érintett termékre vonatkozó kármeghatározást a Bizottság a WTO dömpingellenes megállapodásában foglaltakkal összhangban végezte el. Kiemelendő, hogy a Fellebbezési Testület megállapítása szerint „ha a vizsgálatot végző hatóságok a belföldi gazdasági ágazat egy részét vizsgálják, akkor elvben hasonló módon meg kell vizsgálniuk az ágazat minden más részét, valamint az ágazat egészét is.” [1] A WTO szabályai tehát lehetővé teszik a szegmensek szerinti elemzést, azzal a kikötéssel, hogy a teljes ágazat elemzését is el kell végezni. Hasonlóképpen, a Törvényszék megerősítette, hogy a kárelemzés összpontosíthat arra a kategóriára, amelyet a dömpingelt behozatal legsúlyosabban érintett. [2]

(161) Ennek megfelelően a Bizottság egyes mutatók elemzését kategóriák szerinti bontásban végezte el. Amint az a (212)–(216) preambulumbekezdésben is szerepel, ez az elemzés megerősíti, hogy az uniós gazdasági ágazat egészét kár érte, és hogy az érintett termék egésze tekintetében azonosított tendenciák általában véve megfelelnek az egyes kategóriák esetében külön-külön megállapított tendenciáknak.

(162) A Bizottság az uniós gazdasági ágazat gazdasági helyzetét összesített formában elemezte, egyes mikrogazdasági mutatókat pedig emellett – az uniós piac szegmentálása miatt – kategóriák szerinti bontásban is megvizsgált.

4.5.2. *Makrogazdasági mutatók*

4.5.2.1. Termelés, termelési kapacitás és kapacitáskihasználás

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

4. táblázat

Termelés, termelési kapacitás és kapacitáskihasználás

	2014	2015	2016	Vizsgálati időszak
Termelési volumen (darab)	20 722 065	20 199 411	20 496 669	20 863 087
Index 2014 = 100	*100*	*98*	*99*	*101*

[1] WT/DS184/AB/R, 2001.8.23., *United States – Anti-dumping Measures on Certain Hot-Rolled Steel Products from Japan*, 204. pont.
[2] A Törvényszék 2004. október 28-i ítélete, *Shanghai Teraoka Electronic Co. Ltd kontra Tanács*, T-35/01, 129. és 258. pont.

	2014	2015	2016	Vizsgálati időszak
Termelési kapacitás (darab)	27 978 885	27 443 671	25 609 977	25 178 389
Index 2014 = 100	*100*	*98*	*92*	*90*
Kapacitáskihasználás (%)	74	74	80	83
Index 2014 = 100	*100*	*99*	*108*	*112*

Forrás: ETRMA, az Eurostat Comext-adatbázisa szerinti import- és exportadatok, valamint a panaszos által benyújtott információk.

(164) Ahogy azt a 4. táblázat mutatja, a termelés viszonylag stabilan alakult és a vizsgálati időszakban 20,9 millió darabos mennyiséget ért el, miközben a kapacitáskihasználás ugyanezen időszakban 9 százalékponttal emelkedett.

(165) A kapacitáskihasználás növekedésének fő oka csakis a termelési kapacitás jelentős, 10 %-os visszaesése lehet. Jóllehet ebben a nagyvállalatok leányvállalat-bezárásai ([1]) is szerepet játszottak, elsősorban mégis az újrafutózási ágazat volt érintett, hiszen a figyelembe vett időszak alatt – gyakorlatilag az Unió összes tagállamára kiterjedően – legalább 85 kkv hagyott fel az újrafutózott abroncsok gyártásával.

(166) Az uniós termelés stagnálást jelző trendje és a vállalatok bezárása az unióbeli felhasználásnak a válságot követő növekedése ellenére következett be, pedig ebből a növekedésből az uniós gazdasági ágazat előnyt kovácsolhatott volna.

4.5.2.2. Értékesítési volumen és piaci részesedés

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

5. táblázat

Értékesítési volumen és piaci részesedés

	2014	2015	2016	Vizsgálati időszak
Teljes értékesítési volumen az uniós piacon (darab)	14 584 057	14 558 260	14 385 254	14 426 297
Index 2014 = 100	*100*	*99,8*	*98,6*	*99,0*
Piaci részesedés (%)	72,0	70,1	67,1	66,8
Index 2014 = 100	*100*	*97,3*	*93,1*	*92,8*

Forrás: ETRMA, az Eurostat Comext-adatbázisa szerinti importadatok.

(168) Az uniós értékesítés az egyre bővülő piacon stabil szintű maradt a figyelembe vett időszakban. Ennek következtében a piaci részesedés 5,2 százalékponttal (72,0 %-ról 66,8 %-ra) csökkent, miközben a dömpingelt kínai abroncsok értékesítési volumene 1,1 millió abronccsal nőtt.

4.5.2.3. Növekedés

(169) A figyelembe vett időszak alatt az uniós felhasználás 6,6 %-kal nőtt. A bővülő felhasználás ellenére az uniós gazdasági ágazat értékesítési volumene 1 %-kal csökkent, ami az uniós gazdasági ágazat piaci részesedésének zsugorodását eredményezte. Az érintett országból érkező behozatal piaci részesedése a figyelembe vett időszak alatt nőtt.

([1]) A Goodyear csoport 2017-ben bezárta egyesült királyságbeli gyárát (330 munkahely); a Michelin csoport több uniós gyárat bezárt: Franciaországban kettőt (2014-ben 700 alkalmazott, 2017-ben 330 alkalmazott), valamint Németországban (2016-ban 200 alkalmazott), Magyarországon (2015-ben 500 alkalmazott) és Olaszországban; a Continental csoport pedig egy németországi gyárat zárt be.

4.5.2.4. Foglalkoztatás és termelékenység

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

6. táblázat

Foglalkoztatás és termelékenység

	2014	2015	2016	Vizsgálati időszak
Alkalmazottak létszáma	38 445	36 478	34 959	34 188
Index 2014 = 100	*100*	*95*	*91*	*89*
Termelékenység (darab/alkalmazott)	539	554	586	610
Index 2014 = 100	*100*	*103*	*109*	*113*

Forrás: a mintában szereplő uniós gyártók kérdőívre adott ellenőrzött válaszai, valamint a futófelület-beszállítók és az ETRMA beadványai.

(171) A gyártással összefüggésben közvetlenül alkalmazottak száma a figyelembe vett időszakban több mint 4 200 fővel csökkent, ami egyaránt érintette a kkv-ket – amelyek közül Unió-szerte legalább 85 gyártó hagyott fel a gyártással – és a több üzemet is bezáró nagyvállalatokat.

(172) Az újrafutózok olaszországi egyesülete (a továbbiakban: AIRP) ezenfelül azt állította, hogy a gyártás és a forgalmazás keretében az uniós újrafutózási ágazat mintegy 13 000 alkalmazottat foglalkoztat. Az újrafutózás meglehetősen munkaintenzív tevékenység, és az újrafutózott abroncsokhoz háromszor-négyszer több alkalmazottra van szükség, mint az új abroncsokhoz. Az AIRP szerint több tagvállalatánál létszámcsökkentést hajtanak végre vagy kiterjedten igénybe veszik a munkanélküli-biztosítási alapokat.

(173) Ezzel párhuzamosan az alkalmazottankénti termelékenység a 2014. évi 539 darabról a vizsgálati időszakban 610 darabra nőtt.

4.5.2.5. A dömpingkülönbözet nagysága

(174) Valamennyi dömpingkülönbözet jóval meghaladta a csekély mértékű (*de minimis*) szintet. Figyelembe véve az érintett országból érkező behozatal volumenét és árait, a dömpingkülönbözetek tényleges mértékének az uniós gazdasági ágazatra gyakorolt hatása jelentős volt.

(175) Az érintett termékkel kapcsolatban ez az első uniós dömpingellenes vizsgálat. Ebből adódóan nem álltak rendelkezésre adatok az esetleges korábbi dömping hatásainak felméréséhez.

4.5.3. *Mikrogazdasági mutatók*

4.5.3.1. Árak és az árakat befolyásoló tényezők

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

7. táblázat

Értékesítési árak az Unióban és termelési költség

	2014	2015	2016	Vizsgálati időszak
Átlagos értékesítési egységár az Unióban (EUR/darab)	237	225	216	218
Index 2014 = 100	*100*	*95*	*91*	*92*

	2014	2015	2016	Vizsgálati időszak
Termelési átlagköltség (EUR/darab)	200	188	183	188
Index 2014 = 100	*100*	*94*	*91*	*94*

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

(177) Az átlagos értékesítési egységár 19 EUR-val csökkent, míg az egységköltségek ugyanazon időszak alatt 12 EUR-val estek vissza. Ez a figyelembe vett időszak tekintetében 8 %-os árcsökkenésnek és 6 %-os költségcsökkenésnek felel meg.

(178) A termelési költség 2016-hoz képest nőtt a vizsgálati időszakra, amit azonban az értékesítési árba nem lehetett teljes mértékben beépíteni.

(179) A Bizottság az ismertetett módszertan alapján a három kategóriát külön-külön is elemezte.

(180) Az 1. kategóriában az átlagos értékesítési egységár 25 EUR-val csökkent, míg az egységköltségek ugyanazon időszakban 19 EUR-val estek vissza. A figyelembe vett időszak tekintetében mindkét mutató 9 %-os csökkenést mutatott.

8. táblázat

Értékesítési árak az Unióban és termelési költség – 1. kategória

	2014	2015	2016	Vizsgálati időszak
Átlagos értékesítési egységár az Unióban (EUR/darab)	270,8	255,3	245,3	245,7
Index 2014 = 100	*100*	*94*	*91*	*91*
Termelési átlagköltség (EUR/darab)	222	200	199	203
Index 2014 = 100	*100*	*90*	*89*	*91*

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

(181) A 2. kategóriában az átlagos értékesítési egységár 27 EUR-val csökkent, míg az egységköltségek ugyanazon időszakban 17 EUR-val estek vissza. Ez a figyelembe vett időszak tekintetében 12 %-os átlagárcsökkenésnek és 9 %-os költségcsökkenésnek felel meg.

9. táblázat

Értékesítési árak az Unióban és termelési költség – 2. kategória

	2014	2015	2016	Vizsgálati időszak
Átlagos értékesítési egységár a teljes uniós piacon (EUR/darab)	228	212	193	201
Index 2014 = 100	*100*	*93*	*85*	*88*
Termelési átlagköltség (EUR/darab)	187	176	162	170
Index 2014 = 100	*100*	*94*	*87*	*91*

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

(182) A 3. kategóriában az átlagos értékesítési egységár 9 EUR-val csökkent, míg az egységköltségek ugyanazon időszakban 2 EUR-val nőttek. Ez a figyelembe vett időszak tekintetében 5 %-os átlagárcsökkenésnek és 1 %-os költségnövekedésnek felel meg.

10. táblázat

Értékesítési árak az Unióban és termelési költség – 3. kategória

	2014	2015	2016	Vizsgálati időszak
Átlagos értékesítési egységár a teljes uniós piacon (EUR/darab)	181	176	172	172
Index 2014 = 100	*100*	*97*	*95*	*95*
Termelési átlagköltség (EUR/darab)	170	175	167	172
Index 2014 = 100	*100*	*103*	*98*	*101*

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

4.5.3.2. Munkaerőköltségek

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

11. táblázat

Alkalmazottankénti átlagos munkaerőköltség

	2014	2015	2016	Vizsgálati időszak
Alkalmazottankénti átlagos munkaerőköltség (EUR)	43 875	44 961	46 432	46 785
Index 2014 = 100	*100*	*102*	*105*	*106*

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

(184) Az átlagos munkaerőköltség a figyelembe vett időszakban 6 %-kal nőtt.

4.5.3.3. Készletek

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

12. táblázat

Készletek

	2014	2015	2016	Vizsgálati időszak
Zárókészlet (Index 2014 = 100)	*100*	*81*	*100*	*144*
Zárókészlet a termelés százalékában (%)	7	6	7	9
Index 2014 = 100	*100*	*81*	*97*	*134*

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

(186) A készletek 44 %-kal nőttek a figyelembe vett időszakban, és elérték az éves termelés mintegy 9 %-át. Ez a helyzet a mintában szereplő uniós gyártók pénzügyi helyzetét kedvezőtlenül befolyásolja.

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

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

13. táblázat

Jövedelmezőség, pénzforgalom, beruházások és a beruházások megtérülése

	2014	2015	2016	Vizsgálati időszak
A független vevőknek történő uniós értékesítések jövedelmezősége (az értékesítési forgalom %-ában)	15,6	16,7	15,2	13,7
Index 2014 = 100	*100*	*107*	*98*	*88*
Pénzforgalom (millió EUR-ban)	309	312	292	272
Index 2014 = 100	*100*	*101*	*94*	*88*
Beruházások (millió EUR-ban)	86	63	59	65
Index 2014 = 100	*100*	*73*	*69*	*76*
Beruházások megtérülése (%)	21,0	21,7	19,3	17,6
Index 2014 = 100	*100*	*103*	*92*	*84*

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

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

(189) A teljes jövedelmezőség a 2014. évi 15,6 %-ról a vizsgálati időszakra 13,7 %-ra mérséklődött. Ehhez a számításhoz a Bizottság az egyes kategóriák értékesítésen belüli – a (161) és a (162) preambulumbekezdésben meghatározottak szerinti – súlyát vette alapul. A jövedelmezőség 1,9 százalékpontos csökkenésének hátterében az áll, hogy az árak a költségeknél meredekebben (a – 6 %-kal szemben – 8 %-kal) csökkentek.

(190) A teljes jövedelmezőséget az 1. kategória jövedelmezősége is befolyásolja, miközben önmagában a 3. kategória a vizsgálati időszakra veszteségessé vált. Emellett a jövedelmezőség relatív tendenciája a teljes uniós gazdasági ágazatot tekintve szintén csökkenést mutat.

(191) A nettó pénzforgalom az uniós gyártók önfinanszírozó képességét jelzi. A nettó pénzforgalom 12 %-kal csökkent.

(192) A beruházások megtérülése a beruházások könyv szerinti nettó értékének százalékában kifejezett nyereség. Ez a mutató a figyelembe vett időszakban negatív irányba mozdult el: 21,0 %-ról 17,6 %-ra esett vissza.

(193) A Bizottság az ismertetett módszertan alapján a három kategóriát külön-külön is elemezte.

(194) Az 1. kategória jövedelmezősége ingadozott a figyelembe vett időszak alatt. 2014-ről 2015-re nőtt (17,9 %-ról 21,8 %-ra), majd a vizsgálati időszakra valamivel a 2014-es szint alá csökkent (17,5 %). Ezt részben a termelési költség és az árak alakulása magyarázza, hiszen 2015-ben a termelési költség az értékesítési áraknál nagyobb mértékben csökkent.

(195) Az 1. kategóriában a figyelembe vett időszak alatt a nettó pénzforgalom stabil maradt, szemben a beruházások megtérülésével, amely 26,0 %-ról 24,3 %-ra csökkent.

14. táblázat

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

	2014	2015	2016	Vizsgálati időszak
A független vevőknek történő uniós értékesítések jövedelmezősége (az értékesítési forgalom %-ában)	17,9	21,8	18,9	17,5
Index 2014 = 100	*100*	*122*	*106*	*98*
Pénzforgalom (millió EUR-ban)	191	218	199	192
Index 2014 = 100	*100*	*113*	*104*	*100*
Beruházások (millió EUR-ban)	54	36	35	38
Index 2014 = 100	*100*	*68*	*65*	*72*
Beruházások megtérülése (%)	26,0	29,3	25,0	24,3
Index 2014 = 100	*100*	*112*	*96*	*93*

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

(196) A 2. kategória esetében a jövedelmezőség a figyelembe vett időszakban 2,6 százalékponttal (a 2014. évi 17,9 %-ról a vizsgálati időszakra 15,3 %-ra) csökkent.

(197) A 2. kategóriában a figyelembe vett időszak alatt a nettó pénzforgalom jelentősen, 22 %-kal visszaesett, a beruházások megtérülése pedig 20,4 %-ról 16,2 %-ra csökkent.

15. táblázat

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

	2014	2015	2016	Vizsgálati időszak
A független vevőknek történő uniós értékesítések jövedelmezősége (az értékesítési forgalom %-ában)	17,9	16,7	16,0	15,3
Index 2014 = 100	*100*	*93*	*90*	*86*
Pénzforgalom (millió EUR-ban)	88	76	65	69
Index 2014 = 100	*100*	*86*	*74*	*78*
Beruházások (millió EUR-ban)	18	16	15	17
Index 2014 = 100	*100*	*92*	*84*	*97*
Beruházások megtérülése (%)	20,4	21,4	20,1	16,2
Index 2014 = 100	*100*	*105*	*98*	*79*

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

(198) A 3. kategória a vizsgálati időszakban veszteséget termelt (– 0,4 %). A kkv-k különösen jelentős veszteségeket voltak kénytelenek elkönyvelni (– 6,1 % a vizsgálati időszakban). A 3. kategóriában működő nagyvállalatok jövedelmezősége 2014 és a vizsgálati időszak között a felére, 10 %-ról 4,8 %-ra csökkent.

(199) A 3. kategóriában a figyelembe vett időszak alatt a nettó pénzforgalom jelentősen, 62 %-kal visszaesett, a beruházások megtérülése pedig 7,6 %-ról 2,5 %-ra csökkent.

16. táblázat

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

	2014	2015	2016	Vizsgálati időszak
A független vevőknek történő uniós értékesítések jövedelmezősége (az értékesítési forgalom %-ában)	6,1	0,6	2,7	– 0,4
Index 2014 = 100	*100*	*10*	*45*	*– 7*
Pénzforgalom (millió EUR-ban)	28	17	26	11
Index 2014 = 100	*100*	*62*	*93*	*38*
Beruházások (millió EUR-ban)	14	10	10	10
Index 2014 = 100	*100*	*69*	*66*	*66*
Beruházások megtérülése (%)	7,6	0,2	4,8	2,5
Index 2014 = 100	*100*	*2*	*62*	*33*

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

4.6. **A kategóriák közötti kölcsönhatás**

(200) A tehergépjármű- és autóbuszabroncsok uniós piacát a gazdasági válság súlyosan érintette. Mivel az abroncsok felhasználása szervesen összefügg az új járművek vásárlásával és a járművek által megtett kilométerek számával, az abroncsfelhasználás nagyban függ a gazdaság egészének működésétől. A gazdasági tevékenységek minden változása, de különösképpen a közúti áruszállítás volumenének megváltozása közvetlenül megmutatkozik az abroncsok értékesítésében. Egy olyan időszakban, amelyre a tehergépjármű-használat visszaszorulása jellemző, az új tehergépjárművek beszerzése vagy a tehergépjármű-abroncsok cseréje egyre inkább mellőzhetővé válik, ez pedig az abroncspiac szűkülésével jár.

(201) A gazdasági válságot követően a kereslet a magasabb kategóriák felől strukturálisan eltolódott az alacsonyabb kategóriák irányába, amelyek esetében a vevők általában az ár alapján döntenek. Ilyen körülmények között az olcsó importabroncs-kínálat, valamint az, hogy egyes járműpark-tulajdonosok szívesebben választanak inkább olcsóbb abroncsokat, meghatározó szerepet játszott az uniós piac átalakulásában.

(202) mivel az újrafutózókra komoly nyomás nehezedik, a gyár- és műhelybezárások – miként azt a (175) preambulum-bekezdés is megállapította – egyre gyakoribbá váltak. A helyben lévő létesítmények hiánya miatt a jó minőségű kopott abroncsok újrafutóztatása egyre kevésbé megoldható. Ebből adódóan azok a jó minőségű abroncsok, amelyeket akár többször is újra lehet futóztatni, egyre kevésbé jelentenek vonzó alternatívát vásárláskor. E fejleményekre tekintettel, továbbá a kínai behozatal legnagyobb részét kitevő, a 3. kategóriához tartozó, alacsonyan árazott importabroncsok jelenléte miatt az új abroncsok uniós gyártóinak nem maradt más választásuk, mint az, hogy a 3. kategóriában is megerősítsék jelenlétüket.

(203) Végezetül az, hogy a szegmensek egymással versenyben állnak, már abból is egyértelmű, hogy az alacsonyabb kategóriák árai hatással vannak a magasabb kategórián belüli árképzésre. Az Unióban az olcsó behozatal nyomása az 1. kategóriához tartozó abroncsok árai esetében tetten érhető volt. A panaszos állítása szerint a hatás még nyilvánvalóbban jelentkezett azokban a régiókban, ahol a 3. kategóriához tartozó abroncsok jelenléte markánsabb volt (az 1. kategóriához tartozó abroncsokat ugyanis ezeken a területeken jellemzően alacsonyabbra árazták, mint az Unióban máshol, ami rávilágít a 3. kategóriához tartozó abroncsok 1. kategóriához tartozó abroncsokra gyakorolt versenyhatására).

(204) A jelek szerint tehát a gazdasági szereplők az 1. vagy a 2. kategóriába tartozó abroncsok vásárlásáról részben áttértek a 3. kategóriába tartozó abroncsok vásárlására, ami azt bizonyítja, hogy a különböző szegmensek versenyben állnak egymással.

(205) Az alábbi táblázat azt mutatja, hogyan oszlott meg kategóriák szerint az uniós felhasználás 2012-ben és 2016-ban. Ebben az időszakban az uniós felhasználás hozzávetőleg 3,8 millió darabbal nőtt, és ennek a növekménynek több mint 90 %-át (mintegy 3,6 millió darabbal) a 3. kategória adta. Ezzel végeredményben elmozdulás volt tapasztalható a 3. kategória relatív jelentőségének javára, amely a teljes uniós felhasználáson belül 27 %-ról 39 %-ra nőtt.

17. táblázat

Az uniós felhasználás kategóriák szerinti megoszlása 2012-ben és 2016-ban

	2012	2016
Uniós felhasználás	17 684 000	21 452 278
1. kategória	46 %	37 %
2. kategória	27 %	24 %
3. kategória	27 %	39 %

Forrás: ETRMA és az Eurostat Comext-adatbázisa.

(206) A beszerzett információk alapján a Bizottság megállapította, hogy korábban az 1. kategóriához tartozó abroncsok árai szolgáltak referenciaárként a többi kategória számára. A legjelentősebb uniós gyártók az 1. és a 2. kategóriában koncentrálódtak, ahol az abroncsok hosszabb élettartammal rendelkeznek és alkalmasak az újrafutózásra. Ezek az 1. és a 2. kategóriájú abroncsok esetében elvárt kedvező üzemi tulajdonságok indokolják a jóval magasabb árakat (és haszonkulcsokat). A vevők értékelték ezeket a fizikai és üzemi tulajdonságokat, és hajlandók voltak magasabb árat fizetni értük. A Bizottság rendelkezésére álló információk ugyanakkor azt mutatták, hogy ez az árazási hatás megváltozott, és azzal, hogy inverz módon a 3. kategória árai gyakoroltak hatást az 1. kategóriára, kialakult egy „ellenkező irányú kaszkádhatás". Megjegyzendő, hogy az alacsonyan árazott importáruk többsége a 3. kategóriához tartozott, ahol az uniós gyártók a vizsgálati időszak alatt veszteségeket könyveltek el.

(207) Mindezek alapján a Bizottság ideiglenesen arra a következtetésre jutott, hogy a különböző kategóriák szimbiotikus viszonyban állnak egymással, és a 3. kategóriára kifejtett árnyomás a többi kategória árait is befolyásolja.

4.7. **A kárra vonatkozó következtetés**

(208) A kármutatók összességében arról tanúskodnak, hogy az uniós gazdasági ágazat egészére intenzív nyomás nehezedett. A vizsgálati időszakban csökkent a termelési kapacitás és a foglalkoztatás, visszaestek a beruházások, és az egyre alacsonyabb értékesítési árak ellenére a piaci részesedés jelentősen lecsökkent. Az érintett termék behozatala – valamennyi szegmensben – piaci részesedést szerzett az uniós gazdasági ágazattól, ami 4 200 munkahely megszűnésével járt. Noha a jövedelmezőség az ágazat egészét tekintve még mindig 14 % körüli, 2014 és a vizsgálati időszak között 1,9 százalékponttal, 2015 és a vizsgálati időszak között pedig 3 százalékponttal csökkent. Emellett a jövedelmezőség relatív tendenciája – a teljes uniós gazdasági ágazatot tekintve – szintén csökkenést mutat.

(209) Ezenkívül ideiglenesen az is megállapítást nyert, hogy a kínai behozatal jelentősen az uniós gazdasági ágazat árai alá kínált, ami a jelek szerint közvetlen és fontos szerepet játszott az uniós gazdasági ágazat teljesítményének gyengülésében, kapacitásának, termelésének, foglalkoztatásának csökkenésében és egyéb kármutatóinak romlásában. A helyzet romlása elsősorban a 3. kategóriában volt érezhető: számos, újrafutózással foglalkozó kkv kilépett a piacról, és nem tudott előnyt kovácsolni az ágazatban tapasztalt gazdasági fellendülésből, amelyet végső soron az alacsonyan árazott behozatal használt ki. Emlékeztetőül: a teljes uniós termelésnek mintegy 20 %-át adják azok a vállalatok, amelyek tevékenysége elsősorban a 3. kategóriában összpontosul. A 3. kategória vesztesége nem tartható fenn, és a teljes unióbeli újrafutózási tevékenység fennmaradását veszélyezteti.

(210) Az árnyomás ráadásul a magasabb kategóriák árai esetében is éreztette hatását. Az abroncsok 3. kategóriája felől egyre erősebben jelentkező, elsősorban a 3. kategóriában megvalósuló alacsonyan árazott behozatal által kiváltott árnyomás következtében hasonló tendencia bontakozott ki a 2. kategóriában, ahol 12 %-kal csökkentek az értékesítési árak a figyelembe vett időszakban, amellett, hogy még az 1. kategóriához tartozó abroncsok árait is 9 %-kal csökkenteni kellett a versenyképesség megőrzése érdekében.

(211) Az egyes kategóriák közötti árkölcsönhatás miatt tehát még a legjobb teljesítményt mutató 1. kategóriát is elérték az előző fejezetben ismertetett ellenkező irányú kaszkádhatás három kategórián átívelő kedvezőtlen árhatásai. Ez az iparág szűkülésével, mindhárom kategória esetében a teljes értékláncot érintő értékvesztéssel, valamint az uniós piacon beszerezhető abroncsok minőségének romlásával járt. Ezenfelül a mindhárom kategóriában jelentkező intenzív árverseny negatív hatással van a kapacitáskihasználásra, amellett, hogy az ágazaton belüli készletek növekedését eredményezi (12. táblázat) és a pénzforgalom, illetve beruházások csökkenésével jár (13. táblázat). Végezetül az uniós újrafutózási ágazat vesztesége az 1. és a 2. kategóriában működő vállalatok által elérhető nyereségre is hatással van.

(212) Ennélfogva ideiglenesen azt a következtetést lehet levonni, hogy az uniós gazdasági ágazatot az alaprendelet 3. cikkének (5) bekezdése értelmében kár érte.

(213) Ezenkívül a kérelmezők állítása szerint fennáll annak a veszélye, hogy a kár még súlyosabbá válik. Véleményük szerint a többi import-export piacon számos olyan intézkedést vezettek be, amelyek a kereskedelemi forgalom akár azonnali átrendeződését is eredményezhetik. Az uniós gyártókat ezenfelül állítólag exportpiacaikon is veszély fenyegeti, mivel néhány ország – például Törökország – védintézkedési vizsgálatot kezdeményezett. A helyzet esetleges súlyosbodása emellett állítólag összefüggésben áll azzal is, hogy Kínában tetemes kapacitásfeleslegek állnak rendelkezésre, a kihasználatlan kapacitás a jelenlegi kínai kivitel mintegy 40 %-ának felel meg. A panaszosok attól is tartottak, hogy az uniós abroncspiacot strukturális hatás éri, mivel a jó minőségű abroncsok megvásárlásával járó többletköltség egyre kevésbé lesz indokolható, ha a többszöri újrafutózás lehetősége – az újrafutózási ágazattal együtt – megszűnik. Végezetül a panaszosok arra számítanak, hogy a Kínából érkező abroncsok minősége folyamatosan javulni fog. Ha a Kínából érkező jobb minőségű abroncsok dömpingárakon versenyezhetnek az uniós abroncsokkal, akkor csökkeni fog az uniós abroncságazat jövedelmezősége, ennélfogva pedig beruházási és innovációs kapacitásai is. Ez valószínűleg azt jelentené, hogy az uniós gazdasági ágazat kénytelen lenne a gyengébb minőségű, kevesebb kutatási-fejlesztési célú ráfordítást igénylő abroncsokra hagyatkozni, ami további következményekkel járna az újrafutózhatóság szempontjából.

(214) A Bizottság az eljárás e szakaszában egyfelől megállapította, hogy a Kínai Népköztársaság „Abroncságazati szakpolitika” ([1]) c. dokumentuma a műszaki jellemzők javítására és a fokozottabb márkaépítésre (például márkaépítési stratégiák alkalmazásra, a márkák népszerűsítésére és jó hírnevük kiépítésére, valamint a márkaérték tovább növelésére) ösztönzi az abroncsgyártókat, másfelől felhívta a figyelmet, hogy jelenleg egy párhuzamos szubvencióellenes eljárás is folyamatban van. Mindezek miatt a Bizottság a fentiekre tekintettel felkérte a feleket, hogy a panaszosok által felvetett, az előző preambulumbekezdésben ismertetett aggályokkal kapcsolatban tegyék meg észrevételeiket, hogy a végeleges szakaszra részletesen megvizsgálhassa e felvetéseket.

5. **OK-OKOZATI ÖSSZEFÜGGÉS**

(215) Az alaprendelet 3. cikke (6) bekezdésének megfelelően a Bizottság megvizsgálta, hogy az érintett országból érkező dömpingelt behozatal okozott-e jelentős kárt az uniós gazdasági ágazatnak. A Bizottság emellett az alaprendelet 3. cikkének (7) bekezdésével összhangban azt is megvizsgálta, hogy más ismert tényezők ezzel egy időben okozhattak-e kárt az uniós gazdasági ágazatnak.

(216) A Bizottság gondoskodott arról, hogy az érintett országból érkező dömpingelt behozatalon kívüli egyéb tényezők által esetlegesen előidézett károkat ne a dömpingelt behozatalnak tulajdonítsa. Ezek a tényezők a következők: az egyéb harmadik országokból érkező behozatal, az uniós gyártók exportértékesítési teljesítménye és a költségek alakulása.

5.1. **A dömpingelt behozatal hatása**

(217) A Kínából érkező dömpingelt behozatal árai 21–31 % közötti alákínálási különbözetekkel a vizsgálati időszakban jelentősen az uniós gazdasági ágazat által alkalmazott árak alá kínáltak, ami az uniós gazdasági ágazat piaci részesedésének és jövedelmezőségének csökkenéséhez vezetett (a piaci részesedés 72,0 %-ról 66,8 %-ra, a jövedelmezőség pedig a 2014. évi 15,6 %-ról a figyelembe vett időszakra 13,7 %-ra esett vissza). Lényegében amíg az uniós gazdasági ágazat értékesítési volumene a figyelembe vett időszak alatt enyhén csökkent, addig a Kínából érkező behozatal volumene 32 %-kal nőtt, és így megszerezte az uniós felhasználás növekedésének túlnyomó részét.

(218) Összességében megállapítható, hogy a figyelembe vett időszak alatt azt a piaci részesedést, amelyet az uniós gazdasági ágazat elveszített (– 5,2 százalékpont), a kínai behozatal szerezte meg (+ 4,2 százalékpont).

(219) A kármutatóknak a (155)–(203) preambulumbekezdésben bemutatott elemzése arról tanúskodik, hogy romlott az uniós gazdasági ágazat gazdasági, különösen pedig pénzügyi helyzete, és ez időben egybeesik azzal, hogy Kínából tetemes volumenű dömpingelt behozatal érkezett. E behozatal árai az uniós gazdasági ágazat árai alá kínáltak, és

([1]) Az Ipari és Információs Technológiai Minisztérium közleménye az „Abroncságazati szakpolitika” c. dokumentum nyomtatásáról és terjesztéséről. Közzétételért felelős intézmény: Ipari és Információs Technológiai Minisztérium. Dokumentumszám: Gong Chan Ye Zheng Ce [2010] No. 2. Közzététel napja: 2010. szeptember 15. Hatálybalépés napja: 2010. szeptember 15.

jelentős mértékben lefelé nyomták az árakat az uniós piacon. Ebben az ügyben ténylegesen a behozatal ugrásszerű megnövekedése, illetve a megállapított jelentős áralákínálás számít a fő tényezőnek.

(220) A kínai exportőrök látványos piacirészesedés-növekedést értek el az uniós gazdasági ágazat kárára. A vizsgálati időszak alatt a dömpingelt kínai behozatal összvolumenének nagyobb része a 3. kategóriába összpontosult, aminek következtében a kategória uniós gyártói közül többen – elsősorban újrafutózással foglalkozó kkv-k – kénytelenek voltak elhagyni a piacot. Ezenkívül – a (137) preambulumbekezdésben kifejtettek szerint – a Bizottság arra a megállapításra jutott, hogy az ilyen tetemes, dömpingelt árakon behozott mennyiségek hatással voltak az árképzésre. Korábban az árképzés tekintetében az 1. kategória volt meghatározó, azaz a 2. kategória árait az 1. kategóriához képest, a 3. kategória árait pedig a 2. kategória áraihoz képest állapították meg. Ez most megfordult: a 2. kategória árát a 3. kategória alapján, az 1. kategória árát pedig a 2. kategória alapján állapítják meg. Ez azt eredményezte, hogy az értékesítési árak valamennyi kategóriában visszaestek. A Bizottság így arra az ideiglenes következtetésre jutott, hogy a Kínából érkező dömpingelt behozatal ugrásszerű megnövekedésének meghatározó szerepe volt az uniós gazdasági ágazatot ért jelentős kárban.

(221) Az alaprendelet 3. cikke (7) bekezdésének megfelelően a Bizottság az ok-okozati összefüggés elemzése kapcsán a következő további tényezőket vizsgálta meg: az egyéb országokból érkező behozatal, az uniós gazdasági ágazat exportteljesítménye, valamint az uniós gazdasági ágazatnál felmerült költségek alakulása.

5.2. **Harmadik országokból érkező behozatal**

(222) Az egyéb harmadik országokból érkező behozatal volumene következőképpen alakult a figyelembe vett időszakban:

18. táblázat

Harmadik országokból érkező behozatal

Ország	2014	2015	2016	Vizsgálati időszak
Törökország				
A Törökországból érkező behozatal volumene	712 497	710 504	856 110	884 241
Index (2014 = 100)	*100*	*100*	*120*	*124*
A Törökországból érkező behozatal egységárai	212	216	194	185
Index (2014 = 100)	*100*	*102*	*91*	*87*
Piaci részesedés (%)	3,5	3,4	4,0	4,1
Részesedés a teljes uniós behozatali volumenből (%)	12,6	11,4	12,1	12,3
Korea				
A Koreából érkező behozatal volumene	431 676	463 643	477 185	381 167
Index (2014 = 100)	*100*	*107*	*111*	*88*
A Koreából érkező behozatal egységárai	219	191	181	186
Index (2014 = 100)	*100*	*87*	*83*	*85*
Piaci részesedés (%)	2,1	2,2	2,2	1,8
Részesedés a teljes uniós behozatali volumenből (%)	7,6	7,4	6,8	5,3

Ország	2014	2015	2016	Vizsgálati időszak
Japán				
A Japánból érkező behozatal volumene	386 128	418 802	398 427	390 859
Index (2014 = 100)	*100*	*108,5*	*103,2*	*101,2*
A Japánból érkező behozatal egységárai	293	227	218	221
Index (2014 = 100)	*100*	*77,6*	*74,4*	*75,4*
Piaci részesedés (%)	1,9	2,0	1,9	1,8
Részesedés a teljes uniós behozatali volumenből (%)	6,8	6,7	5,6	5,5
Oroszország				
Az Oroszországból érkező behozatal volumene	181 031	237 582	270 515	279 798
Index (2014 = 100)	*100*	*131,2*	*149,4*	*154,6*
Az Oroszországból érkező behozatal egységárai	145	131	130	130
Index (2014 = 100)	*100*	*90,7*	*89,6*	*89,5*
Piaci részesedés (%)	0,9	1,1	1,3	1,3
Részesedés a teljes uniós behozatali volumenből (%)	3,2	3,8	3,8	3,9
Thaiföld				
A Thaiföldről érkező behozatal volumene	142 735	177 209	174 994	167 509
Index (2014 = 100)	*100*	*124,2*	*122,6*	*117,4*
A Thaiföldről érkező behozatal egységárai	310	226	233	241
Index (2014 = 100)	*100*	*72,9*	*75,3*	*77,7*
Piaci részesedés (%)	0,7	0,9	0,8	0,8
Részesedés a teljes uniós behozatali volumenből (%)	2,5	2,8	2,5	2,3
A többi harmadik ország				
Az összes többi országból érkező behozatal volumene	338 457	376 075	469 425	464 224
Index (2014 = 100)	*100*	*111*	*139*	*137*
Az összes többi országból érkező behozatal egységárai	202	195	200	192
Index (2014 = 100)	*100*	*96*	*99*	*95*
Piaci részesedés (%)	1,7	1,8	2,2	2,1
Részesedés a teljes uniós behozatali volumenből (%)	6,0	6,0	6,6	6,5

Ország	2014	2015	2016	Vizsgálati időszak
Harmadik országok mindösszesen, Kína kivételével				
A minden egyéb országból érkező behozatal volumene	2 192 524	2 383 815	2 646 656	2 567 798
Index (2014 = 100)	*100*	*109*	*121*	*117*
A minden egyéb országból érkező behozatal egységárai	227	202	192	189
Index (2014 = 100)	*100*	*89*	*85*	*83*
Piaci részesedés (%)	10,8	11,5	12,3	11,9
Részesedés a teljes uniós behozatali volumenből (%)	38,7	38,3	37,5	35,8

Forrás: Eurostat.

(223) Az egyéb harmadik országokból érkező behozatal piaci részesedése a figyelembe vett időszakban kismértékű növekedést mutatva 10,8 %-ról 11,9 %-ra bővült. A kínai átlagos importárakhoz hasonló átlagárakat az egyéb harmadik országokból érkező összbehozatalon belül kizárólag az oroszországi behozatal esetében mértek. Az érintett termék átlagos importárai egyértelműen magasabbak voltak a kínai behozatal átlagos importárainál. Az érintett termék Oroszországból érkező behozatalának piaci részesedése a figyelembe vett időszakban 0,9 %-ról 1,3 %-ra nőtt. Mindazonáltal az oroszországi behozatal korlátozott mennyiségeket tesz ki, így nincs hatással a dömpingelt behozatal és az uniós gazdasági ágazatot ért kár közötti ok-okozati összefüggésre.

(224) A Bizottság ezért arra a következtetésre jutott, hogy még ha az egyéb harmadik országokból érkező behozatal korlátozott mértékben befolyásolhatta is az uniós gazdasági ágazat helyzetét, a kár elsősorban a Kínából érkező dömpingelt behozatalra vezethető vissza.

5.2.1. *Az uniós gazdasági ágazat exportteljesítménye*

(225) Az uniós gyártók exportvolumene a következőképpen alakult a figyelembe vett időszakban:

19. táblázat

Az uniós gyártók exportteljesítménye

	2014	2015	2016	Vizsgálati időszak
Exportvolumen (darab)	6 079 036	5 920 561	5 893 729	5 920 981
Index 2014 = 100	*100*	*97,4*	*97,0*	*97,4*
Átlagár (EUR/darab)	188	179	169	168
Index 2014 = 100	*100*	*95,3*	*89,9*	*89,8*

Forrás: az Eurostat Comext-adatbázisa.

(226) Az Eurostat-adatok alapján az exportvolumen 2,6 %-kal csökkent a figyelembe vett időszak alatt. Az átlagos exportárakat befolyásolják az egymással kapcsolatban álló vállalatok közötti transzferértékek. Nincs bizonyíték arra, hogy az uniós gazdasági ágazat exporttevékenysége befolyásolhatta a dömpingelt behozatal és a megállapított kár közötti ok-okozati összefüggést.

5.3. **A költségek alakulása**

(227) A (181) preambulumbekezdésben említettek szerint a főbb nyersanyagok (nevezetesen a természetes kaucsuk és a műgumi) tekintetében tapasztalt változások miatt az uniós gazdasági ágazat összköltségei abroncsonként 12 EUR-val csökkentek a figyelembe vett időszakban. Az uniós gazdasági ágazat abroncsonkénti átlagos értékesítési ára mindazonáltal 19 EUR-val csökkent, aminek hátterében a dömpingelt kínai behozatal árnyomása állt.

(228) Mindezek alapján megállapítható, hogy az uniós gazdasági ágazatot ért kár nem magyarázható a költségek alakulásával.

5.4. **Az ok-okozati összefüggésre vonatkozó következtetés**

(229) Megállapítást nyert, hogy ok-okozati összefüggés áll fenn az uniós gyártókat ért kár és az érintett országból érkező dömpingelt behozatal között.

(230) Az érintett országból a figyelembe vett időszakban egyre nagyobb volumenben érkező dömpingelt behozatal olyan erős ár- és mennyiségi nyomás alá helyezte az uniós gazdasági ágazatot, hogy az nem volt képest előnyt kovácsolni az uniós piac válságot követő növekedéséből. A legintenzívebb verseny – amely hatását a (204)–(210) preambulumbekezdésben kifejtettek szerint a magasabb kategóriákban is érezteti – a 3. kategóriában tapasztalható, vagyis épp ott, ahol a kínai behozatal legnagyobb része megvalósul. A kármutatók fenti elemzése azt mutatja, hogy a Kínából egyre nagyobb volumenben érkező olcsó, jóval az uniós árak alá kináló dömpingelt behozatal az uniós gazdasági ágazat teljes egészének gazdasági helyzetére hatást gyakorolt. A kínai exportőrök jelentős piaci részesedést hódítottak el az uniós gazdasági ágazattól, ami a foglalkoztatás csökkenését és a termelési kapacitás visszaesését eredményezte. 2014 és a vizsgálati időszak között az uniós gazdasági ágazat 5,2 százalékpontot vesztett piaci részesedéséből, értékesítési volumene pedig – növekvő uniós piaci felhasználás mellett – stagnált. Ezenkívül a jövedelmezőség is csökkenő tendenciát követ az uniós gazdasági ágazat egészét tekintve, azzal együtt, hogy különösen az abroncsok 3. kategóriájában jelentkeztek veszteségek.

(231) A Bizottság megkülönböztette és elválasztotta az uniós gazdasági ágazat helyzetét befolyásoló összes ismert tényező hatásait a dömpingelt behozatal káros hatásaitól. Megállapítást nyert, hogy a feltárt többi tényezőnek – nevezetesen az egyéb harmadik országokból érkező behozatalnak, az uniós gyártók exportértékesítési teljesítményének és a költségek változásának – az uniós gazdasági ágazat piaci részesedésének, árainak és jövedelmezőségének kedvezőtlen alakulására gyakorolt hatása nem befolyásolta az ok-okozati összefüggést. A Bizottság következtetése ezek együttes hatásának figyelembevételével sem változott meg: nem alakult volna ennyire hátrányosan az uniós gazdasági ágazat helyzete, ha nem lett volna dömpingelt behozatal. Nevezetesen: a piaci részesedés nem esett volna vissza ilyen alacsony szintre, a foglalkoztatást pedig szinten lehetett volna tartani.

(232) Ezért a Bizottság az eljárás e szakaszában arra a következtetésre jutott, hogy az uniós gazdasági ágazatot ért jelentős kárt az érintett országból érkező dömpingelt behozatal okozta, és az egyéb tényezők – akár külön-külön, akár együttesen vizsgálva – nem befolyásolták ezt az okozati összefüggést.

6. **UNIÓS ÉRDEK**

(233) Az alaprendelet 21. cikkével összhangban a Bizottság megvizsgálta, hogy annak ellenére, hogy megállapításra került a kárt okozó dömping, jelen esetben egyértelműen kijelenthető-e, hogy az intézkedések elfogadása nem szolgálja az uniós érdeket. Az uniós érdek meghatározása a különböző érintett érdekek teljes körének értékelésén alapult, beleértve az uniós gazdasági ágazat és az importőrök érdekeit is.

6.1. **Az uniós gazdasági ágazat érdeke**

(234) Az esetleges dömpingellenes intézkedések valószínűsíthetően kedvező hatásokkal fognak járni az uniós gyártók, különösképpen pedig a kkv-k szempontjából. Kihasználhatnák a növekvő felhasználást, valamint a tisztességes feltételek szerint működő piac adta lehetőségeket. A remélt előnyök közül kiemelendő, hogy ilyen feltételek mellett az uniós gyártók várhatóan képesek lesznek növelni értékesítésüket, és így visszaszerezni elvesztett piaci részesedésük egy részét. Ezzel tovább nőne mind az uniós termelés, mind pedig a kapacitáskihasználás. Tisztességes feltételek mellet az uniós gazdasági ágazat növelhetné árait és javíthatná pénzügyi helyzetét.

(235) Az újrafutózási ágazat és az újrafutózható abroncsok gyártásának egymásrautaltsága miatt a tervezett intézkedések egyik fontos hozadéka az lehet, hogy megteremtik az újrafutózási ágazat életben maradásához szükséges hátteret. Ez csökkentené a foglalkoztatásra nehezedő nyomást, különös tekintettel arra, hogy az újrafutózás munkaintenzív tevékenységnek számít, és hogy az újrafutózási ágazat az egész Unióban jelen van.

6.2. **Az uniós felhasználók és importőrök érdeke**

(236) A Bizottság az érintett termék több mint 40 importőrének és felhasználójának, valamint azok szervezeteinek küldte meg az eljárás megindításáról szóló értesítést.

(237) A mintavételi kérdőívet öt független importőr töltötte ki. E felek a Kínából érkező behozatal [10–15 %-át] képviselik. A vállalatok behozatali volumene alapján az ötből két (a teljes kínai behozatalon belül [6–10 %-os] részarányt képviselő) vállalat került be a mintába és nyújtotta be kitöltött kérdőívét.

(238) Az érintett termék kínai behozatala a mintában szereplő mindkét importőrnél jelentős részarányt képviselt a vizsgálati időszak alatt elért összforgalmukon belül. Üzleti modelljük lényegében a kínai exportáló gyártókkal kötött szerződésekre épül, azzal együtt, hogy alternatív (belföldi vagy más harmadik országbeli) beszerzési forrásokkal is rendelkeznek. Ezért annak ellenére, hogy az intézkedések hatással lennének tevékenységükre, arra is számítani lehet, hogy az intézkedések bevezetése nyomán az uniós piacon az árak méltányos szintre fognak emelkedni.

(239) Létezik egy másik üzleti modell is, ennek alapját a „konténterenkénti kereskedés stratégiája" jelenti. Ez a modell nagyobb mozgásteret biztosít az importőröknek a beszerzési források közötti váltáshoz. A mintában nem szereplő importőrök közül három – a vizsgálati időszak alatti teljes kínai behozatal kevesebb mint 2 %-át képviselő – vállalat ebbe a kategóriába tartozik. Az ilyen alacsony szintű együttműködés azt jelzi, hogy az intézkedések bevezetése nem gyakorolna jelentős hatást tevékenységükre.

(240) E vállalatokon kívül még tizenkét importőr és két importőrszervezet jelentkezett a Bizottságnál, többségük a nyilvántartásba vételt elrendelő rendelet kihirdetését követően. A felek a nyilvántartásba vételhez és az intézkedések esetleges bevezetéséhez egyaránt fűztek észrevételeket. Tényekkel alátámasztott állításokat azonban egyetlen uniós importőr sem nyújtott be.

(241) Ezért, bár a tervezett intézkedések nem szolgálják a felhasználók és az importőrök érdekeit, a Bizottságnak az eljárás e szakaszában nem állt módjában, hogy számszerűsítse a szóban forgó felek szempontjából esetlegesen jelentkező nemkívánatos hatásokat.

6.3. **A beszállítók érdeke**

(242) A futófelület-beszállítók a dömpingellenes intézkedések bevezetése mellett foglaltak állást, azzal érvelve beadványaikban, hogy az újrafutózási ágazat számára létkérdést jelentő intézkedésekről van szó. Az újrafutózási tevékenység megszűnése súlyos következményekkel fog járni üzleti tevékenységükre. Ezt a kérdést a Bizottság a vizsgálat során részletesebben meg fogja vizsgálni.

6.4. **Egyéb érdekek**

(243) A hulladékcsökkentés és a fenntartható nyersanyag-gazdálkodás hosszú múltra visszatekintő uniós szakpolitikának ([1]) számít. Az uniós szakpolitika valójában két területet foglal magában: egyrészt a hulladékkeletkezés megelőzését, másrészt az újrafeldolgozás ösztönzését. ([2]) Ehhez kapcsolódik még az a horizontális szakpolitikai célkitűzés, amely a kis- és középvállalkozások uniós piaci szerepvállalásának ösztönzésére irányul. ([3])

(244) Az újrafutózás döntő fontosságú az előremutató körforgásos gazdaság szempontjából. Az újrafutózók tevékenysége nemcsak a magas szintű megbízhatóságra, teljesítményre és biztonságra jelent garanciát, hanem komoly környezeti előnyökkel is jár (alacsonyabb nyersanyag- és energiafelhasználást, kisebb szén-dioxid-kibocsátást és mérsékeltebb vízfelhasználást eredményez). Összességében tehát e jóval tágabb, konkrét uniós szakpolitikákban kijelölt társadalmi célkitűzések megvalósításához is hozzájárulnak.

(245) Számos érdekelt fél kiemelte, hogy a prémium abroncsok gyártói olyan új, jó minőségű abroncsokat gyártanak, amelyek hosszabb élettartammal rendelkeznek és alkalmasak az újrafutózásra. Ha az újrafutózási ágazat megszűnik, az abroncsok ágazatában negatív verseny fog kialakulni, ami az iparág kiüresedését, az értéklánc egészét érintő értékvesztést, valamint az uniós piacon beszerezhető abroncsok minőségének romlását eredményezi.

(246) Az újrafutózás az AIRP állítása szerint a körfogásos gazdaságra példa, mivel egy új abroncs gyártásához képest egyetlen abroncs újrafutózása 70 %-os nyersanyag-megtakarítást, 65 %-os energiamegtakarítást és 19 %-os vízmegtakarítást jelent, továbbá 37 %-kal kisebb szén-dioxid-kibocsátással és (a szálló port tekintve) 21 %-kal alacsonyabb légszennyezéssel jár amellett, hogy a természetes kaucsukot termelő országokban 29 %-kal mérsékli a talajeróziót.

(247) Ezenkívül az újrafutózási ágazat jóvoltából évente mintegy 240 000 kopott abronccsal kevesebb keletkezik. A jó minőségű, újrafutózható abroncsoknak a lényegében egyszer használatos abroncsokkal szembeni uniós védelme érdekében meghozott intézkedések tehát – a hulladékgazdálkodási irányelvben rögzített céloknak megfelelően – a hulladékkeletkezés megelőzését is előmozdítanák, hiszen hozzájárulnának az Unióban egy életképes újrafutózási ágazat fennmaradásához.

([1]) Lásd a hulladékokról és egyes irányelvek hatályon kívül helyezéséről szóló, 2008. november 19-i 2008/98/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet (HL L 312., 2008.11.22., 3. o.).

([2]) Lásd a körforgásos gazdaságra vonatkozó, 2018 januárjában elfogadott cselekvési tervet: http://ec.europa.eu/environment/circular-economy/index_en.htm.

([3]) Lásd a kis- és középvállalkozások támogatását szolgáló bizottsági stratégiát: https://ec.europa.eu/growth/smes/business-friendly-environment/small-business-act_en.

(248) Az AIRP felmérései szerint Olaszország az újrafutózásnak köszönhetően évente átlagosan 30 millió liter nyersolajat, a többi stratégiai jelentőségű nyersanyagból – például természetes kaucsukból és műgumiból, koromból, textilszálakból, acélból és rézből – pedig több mint 20 000 tonnát takarít meg amellett, hogy a szén-dioxid-kibocsátást is 10 202 tonnával csökkenti. E felmérések alapján minden egyes újrafutózott abroncs 26,5 kg-mal csökkenti a szén-dioxid-kibocsátást.

(249) A jó minőségű, újrafutózható abroncsoknak a lényegében egyszer használatos abroncsokkal szembeni uniós védelme érdekében meghozott intézkedések tehát a szakpolitikai kohéziót is növelnék a hulladékcsökkentés és a körfogásos gazdaság uniós célkitűzéseivel, hiszen hozzájárulnának az Unióban egy életképes újrafutózási ágazat fennmaradásához. Ezenfelül, mivel a szóban forgó ágazatban elsősorban kkv-k működnek, az intézkedések a Bizottság e vállalkozások támogatását szolgáló fontos célkitűzésével is összhangban lennének.

6.5. **Az uniós érdekre vonatkozó következtetés**

(250) Az uniós gyártók szempontjából a dömpingellenes intézkedések kedvező hatásokkal járnának. Noha az állítások szerint az uniós importőrök esetében jelentkezhetnek negatív hatások, a vám az uniós gazdasági ágazat egészére gyakorolt összhatása miatt még így sem lenne aránytalan. A Bizottság alapjában véve úgy véli, hogy az uniós gazdasági ágazaton belül rendelkezésre álló szabad kapacitások, illetve a többi országból érkező behozatal csökkentenék a kockázatokat azáltal, hogy alternatív beszerzési forrásokat kínálnának. A tisztességes verseny és az egyenlő versenyfeltételek helyreállítása – ha nem érkezik dömpingelt behozatal – a teljes uniós abroncspiac esetében előmozdítaná az egészséges fejlődést amellett, hogy a szakpolitikai kohéziót is növelné az Unióban a körforgásos gazdaság, a hulladékkeletkezés megelőzése és a kkv-k védelme tekintetében rögzített célkitűzésekkel. Nem állnak fenn tehát olyan kényszerítő okok, amelyek az ellen szólnának, hogy a Bizottság ideiglenes intézkedéseket vezessen be az autóbusz- és tehergépjármű-abroncsok Kínából érkező behozatalára.

(251) A dömpingellenes intézkedések bevezetése ennélfogva várhatóan biztosítani fogja az uniós gazdasági ágazat számára, hogy a piacon maradjon, majd azt követően javítson helyzetén. Fennáll annak komoly kockázata, hogy az intézkedések bevezetése nélkül az uniós gazdasági ágazatnak fontolóra kell majd vennie, hogy középtávon kivonul az újrafutózási ágazatból, ami szükségszerűen – csakúgy, mint annak a több tucatnyi kkv-nak az esetében, amely már megszűnt (lásd a (175) preambulumbekezdést) – elbocsátásokkal járna. A Bizottság a vizsgálat e szakaszában sem az importőrök, sem pedig a felhasználók tekintetében nem tárt fel olyan kényszerítő okokat, amelyek a Kínából származó autóbusz- és tehergépjármű-abroncsok behozatalára vonatkozó dömpingellenes intézkedések bevezetése ellen szólnának.

7. **IDEIGLENES DÖMPINGELLENES INTÉZKEDÉSEK**

(252) A Bizottságnak a dömpinggel, a kárral, az ok-okozati összefüggéssel és az uniós érdekkel kapcsolatos következtetései alapján ideiglenes intézkedéseket kell bevezetni annak megakadályozása érdekében, hogy az érintett termék dömpingelt behozatala további kárt okozzon az uniós gazdasági ágazatnak.

7.1. **A kár megszüntetéséhez szükséges mérték (kárkülönbözet)**

(253) Az intézkedések szintjének meghatározásához a Bizottság először az uniós gazdasági ágazatot érő kár megszüntetéséhez szükséges vám összegét állapította meg.

(254) A kár abban az esetben szűnne meg, ha az uniós gazdasági ágazat fedezni tudná termelési költségeit, és a hasonló termék uniós piacon történő értékesítése révén olyan adózás előtti nyereségre tudna szert tenni, amelyet egy ilyen típusú iparág az ágazatban szokásos versenyfeltételek mellett, vagyis dömpingelt behozatal nélkül észszerűen elérhet. E nyereségcél meghatározásához a Bizottság az uniós gazdasági ágazat 2014-ben elért nyereségét vette alapul. A figyelembe vett időszak egészét tekintve a Bizottság úgy vélte, hogy a környezet a figyelembe vett időszaknak ebben az évében hasonlított leginkább a szokásos versenyfeltételekhez, mivel ekkor volt a legalacsonyabb a kínai behozatal volumene és a legmagasabb az átlagos importár.

(255) Mindezek alapján a Bizottság a hasonló terméknek az uniós gazdasági ágazat szempontjából kárt nem okozó árát úgy számította ki, hogy a 15,6 %-os haszonkulcsot hozzáadta a mintában szereplő uniós gyártók vizsgálati időszak alatti termelési költségéhez, illetve az uniós értékesítési árakból a vizsgálati időszak alatt ténylegesen elért haszonkulcsot levonta, és azt a 15,6 %-os haszonkulccsal helyettesítette.

(256) A Bizottság ezt követően a mintában szereplő kínai együttműködő exportáló gyártók súlyozott átlagos importárának, amelyet az áralákínálás kiszámításához meghatározott, valamint a mintában szereplő uniós gyártók által az uniós piacon a vizsgálati időszak alatt értékesített hasonló termék kárt nem okozó, súlyozott átlagárának összehasonlítása alapján meghatározta a kár megszüntetéséhez szükséges mértéket. A Bizottság az ebből az összehasonlításból származó különbözetet a súlyozott átlagos CIF-importérték százalékában fejezte ki.

(257) A kár megszüntetéséhez szükséges mérték az „egyéb együttműködő vállalatok" és a „minden más vállalat" esetében ugyanúgy került meghatározásra, mint az előzőekben említett vállalatokhoz tartozó dömpingkülönbözet (lásd a (127) és a (128) preambulumbekezdést).

7.2. **Ideiglenes intézkedések**

(258) A Kínai Népköztársaságból származó érintett termék behozatalára ideiglenes dömpingellenes intézkedéseket kell bevezetni az alaprendelet 7. cikkének (2) bekezdésében szereplő alacsonyabb vám szabályának megfelelően. A Bizottság elvégezte a kárkülönbözetek és a dömpingkülönbözetek összehasonlítását. A vám összegét a dömping- és a kárkülönbözet közül az alacsonyabb szintjén kell rögzíteni.

(259) A (7) preambulumbekezdésben említetteknek megfelelően a Bizottság a nyilvántartásba vételt elrendelő rendelet elfogadásával nyilvántartásbavételi kötelezettséget vezetett be a Kínából származó érintett termék behozatalaira annak érdekében, hogy előkészítse az alaprendelet 14. cikkének (5) bekezdése és az (EU) 2016/1037 európai parlamenti és tanácsi rendelet ([1]) (a továbbiakban: szubvencióellenes alaprendelet) 24. cikkének (5) bekezdése alapján esetleg bevezetendő dömpingellenes és kiegyenlítő intézkedések esetleges visszamenőleges hatályú alkalmazását.

(260) A jelenlegi dömpingellenes vizsgálatot illetően a fenti ténymegállapításokra való tekintettel meg kell szüntetni a dömpingellenes vizsgálat vonatkozásában a behozataloknak az alaprendelet 14. cikkének (5) bekezdése szerinti nyilvántartásba vételét.

(261) A párhuzamos szubvencióellenes vizsgálat vonatkozásában folytatni kell az érintett termék Kínából érkező behozatalainak a szubvencióellenes alaprendelet 24. cikkének (5) bekezdése szerinti nyilvántartásba vételét.

(262) Az eljárás e szakaszában a dömpingellenes intézkedések esetleges visszamenőleges hatályú alkalmazásáról semmilyen döntést nem lehet hozni.

(263) A Harmonizált Áruleíró- és Kódrendszer Magyarázatában a 8708 és 8716 vámtarifaszámokhoz fűzött magyarázat szerint az abronccsal ellátott kerekeket, pótkocsi- (utánfutó-) és félpótkocsikerekeket a 8708 és a 8716 vámtarifaszám alá kell besorolni. Mivel fennállhat annak a kockázata, hogy a gazdasági szereplők kínai abroncsokkal felszerelt kerekek importálásával kijátsszák az intézkedéseket, a Bizottság helyénvalónak tartotta a kockázat minimálisra csökkentése érdekében az említett kerekek behozatalának nyomon követését. A nyomonkövetési rendszerrel gyűjtött információk egy esetleges jövőbeli, az alaprendelet 13. cikke alapján megindított kijátszásellenes vizsgálathoz is felhasználhatóak lennének. Mindezek miatt a 121 feletti terhelési indexű, autóbuszhoz vagy tehergépjárműhöz való új vagy újrafutózott gumi légabroncsokkal ellátott kerekek, valamint pótkocsi- (utánfutó-) és félpótkocsikerekek behozatalaihoz külön TARIC-kódokat kell meghatározni.

(264) Mindezek alapján az ideiglenes dömpingellenes vámtételek a vámfizetés nélküli, uniós határparitáson számított CIF-ár százalékában kifejezve a következők:

Vállalat	Dömpingkülönbözet (%)	Kárkülönbözet (%)	Ideiglenes dömpingellenes vám (%)
Xingyuan csoport	166,7	68,8	68,8
Giti csoport	98,7	33,2	33,2
Aeolus csoport	151,2	48,1	48,1
Hankook csoport	80,4	29,3	29,3
Egyéb együttműködő vállalatok	110,3	40,2	40,2
Minden más vállalat	166,7	68,8	68,8

(265) Az e rendeletben meghatározott vállalatonkénti egyedi dömpingellenes vámtételeket a Bizottság e vizsgálat ténymegállapításai alapján állapította meg. Ezek a vámtételek tehát a jelenlegi vizsgálat során az említett vállalatok tekintetében feltárt helyzetet tükrözték. E vámtételek kizárólag az érintett országból származó és a megnevezett jogalanyok által gyártott érintett termék behozatalára vonatkoznak. Az e rendelet rendelkező részében kifejezetten meg nem említett vállalatok – ideértve a kifejezetten megemlített vállalatokkal kapcsolatban álló jogalanyokat is – által gyártott érintett termék behozatalára a „minden más vállalatra" vonatkozó vámtétel alkalmazandó. Esetükben az egyedi dömpingellenes vámtételek egyike sem alkalmazandó.

([1]) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/1037 rendelete (2016. június 8.) az Európai Unióban tagsággal nem rendelkező országokból érkező támogatott behozatallal szembeni védelemről (HL L 176., 2016.6.30., 55. o.).

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

(267) A vámtételek közötti jelentős különbségből adódó, az intézkedések kijátszására vonatkozó kockázat lehető legkisebbre csökkentése érdekében az egyedi dömpingellenes vámok alkalmazásának biztosításához különleges intézkedésekre van szükség. A vállalatoknak, amelyekre egyedi dömpingellenes vámok vonatkoznak, a tagállamok vámhatóságai felé érvényes kereskedelmi számlát kell bemutatniuk. A számlának meg kell felelnie az 1. cikk (3) bekezdésében meghatározott követelményeknek. Amennyiben a behozatalt nem kíséri ilyen számla, akkor a „minden más vállalatra" megállapított dömpingellenes vám alkalmazandó.

(268) A dömpingellenes vámok megfelelő érvényesítése érdekében a „minden más vállalatra" megállapított dömpingellenes vám nemcsak az e vizsgálatban nem együttműködő exportáló gyártókra alkalmazandó, hanem azokra a gyártókra is, amelyek a vizsgálati időszak alatt nem exportáltak az Unióba.

8. **AZ INTÉZKEDÉSEK FORMÁJA**

(269) A Bizottság megállapította, hogy az értékvámok alkalmazásának két komoly hátránya van. Az egyik, hogy az értékvám arra ösztönzi a vállalatokat, hogy kínálatukból az alsóbb termékkategóriákat érékesítsék. Ez még nagyobb nyomást eredményezne a 3. kategóriában, holott épp ez a piaci kategória az, amely az agresszív tisztességtelen versennyel szemben leginkább védelemre szorul. A Bizottság ezért úgy vélte, hogy a 3. kategóriába tartozó abroncsok esetében helyénvalóbb a vámot egy adott abszolút szinten rögzíteni.

(270) Az értékvám másik kedvezőtlen hatása az lehet, hogy az 1. és a 2. kategóriába tartozó abroncsok felső árkategóriájában az összegek akár egészen magasra is felkúszhatnak. Ez azt a kockázatot rejti magában, hogy túlságosan megdrágulnak a jó minőségű abroncsok, pedig éppen ezek az abroncsok azok, amelyekből az újrafutózás uniós ágazata előnyt kovácsolhatna. Az uniós újrafutózóknak megfelelő újrafutózható abroncsokra van szükségük, amelyeket az 1. és a 2. kategória uniós gyártói, vagy az e kategóriában működő néhány kínai exportőr biztosíthat. Ha az intézkedések az Unióba irányuló, az 1. és a 2. kategóriában megvalósuló behozatal esetében túl szigorúak, az hátrányosan érintheti a körforgásos gazdaság kapcsán kitűzött uniós szakpolitikai célokat.

(271) A Bizottság ennek megfelelően azt az ideiglenes következtetést vonta le, hogy az uniós érdek darabra megadott, rögzített, az egyes exportőrök egyedi kárkülönbözete alapján kiszámított vámok kivetését kívánja. Az ilyen jellegű rögzített vámok elhárítanák annak veszélyét, hogy az intézkedések nem megfelelően kezelik a 3. kategóriában megvalósuló dömpinget, mivel a szóban forgó abroncsok nagy mennyiségben érkeznek az Unióba, és a behozatal után – az abroncsok tényleges értékéhez mérten – relatíve magas rögzített vám lenne rájuk fizetendő. A szóban forgó vámok ezzel párhuzamosan annak veszélyét is elhárítanák, hogy az intézkedések túl szigorúak lesznek az Unióba irányuló, az 1. és a 2. kategóriában megvalósuló behozatal esetében, mivel ezeket újrafutózható abroncsok alkotják, amelyek újrafutózását uniós vállalatok végezhetik el.

(272) Végeredményben a Bizottság megállapította, hogy az ideiglenes vámokat rögzített vámok formájában helyénvaló kivetni.

9. **ZÁRÓ RENDELKEZÉS**

(273) A felelősségteljes ügyvitel érdekében a Bizottság fel fogja kérni az érdekelt feleket, hogy egy megadott határidőn belül nyújtsák be írásbeli észrevételeiket, és/vagy kérjék a Bizottság és/vagy a kereskedelmi ügyekben eljáró meghallgató tisztviselő előtti meghallgatásukat.

(274) Az ideiglenes vámok kivetésével kapcsolatban tett ténymegállapítások ideiglenesek, és a vizsgálat végleges szakaszában módosulhatnak,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

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

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

Vállalat	Ideiglenes dömpingellenes vám (EUR/darab)	TARIC-kiegészítő kód
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
A mellékletben felsorolt egyéb együttműködő vállalatok	62,79	
Minden más vállalat	82,17	C999

(3) A (2) bekezdésben és a mellékletben felsorolt vállalatok számára meghatározott egyedi vámtételek alkalmazásának feltétele, hogy a tagállamok vámhatóságainak olyan érvényes kereskedelmi számlát mutassanak be, amelyen szerepel az említett számlát kibocsátó jogalany név és beosztás szerint azonosított tisztségviselője által keltezett és aláírt alábbi nyilatkozat: „*Alulírott igazolom, hogy az e számla tárgyát képező, az Európai Unióba történő kivitelre értékesített (darabszám) (érintett termék)-t a(z) (vállalat neve és címe) (TARIC-kiegészítő kód) állította elő a Kínai Népköztársaságban. Kijelentem, hogy az e számlán szereplő adatok hiánytalanok és megfelelnek a valóságnak.*” Ha ilyen számlát nem mutatnak be, a „minden más vállalatra” alkalmazandó vámot kell alkalmazni.

(4) Az (1) bekezdésben meghatározott termék Unión belüli szabad forgalomba bocsátásának feltétele az ideiglenes vám összegével megegyező vámbiztosíték nyújtása.

(5) A 121 feletti terhelési indexű, autóbuszhoz vagy tehergépjárműhöz való új vagy újrafutózott gumi légabroncsokkal ellátott kerekek, valamint pótkocsi- (utánfutó-) és félpótkocsikerekek a 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 és 8716 90 90 80 TARIC-kódok alá tartoznak.

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

2. cikk

(1) Az érdekelt felek az e rendelet hatálybalépésének időpontjától számított 25 naptári napon belül:

a) tájékoztatást kérhetnek azokról a lényeges tényekről és szempontokról, amelyek alapján a Bizottság ezt a rendeletet elfogadta;

b) írásban benyújthatják a Bizottságnak észrevételeiket, többek között a márkák kategóriákba sorolásáról; valamint

c) kérhetik a Bizottság és/vagy a kereskedelmi ügyekben eljáró meghallgató tisztviselő előtti meghallgatásukat.

(2) Az (EU) 2016/1036 európai parlamenti és tanácsi rendelet 21. cikkének (4) bekezdésében említett felek az e rendelet hatálybalépésének időpontjától számított 25 naptári napon belül észrevételeket tehetnek az ideiglenes intézkedések alkalmazására vonatkozóan.

3. cikk

Az (EU) 2018/163 bizottsági végrehajtási rendelet 1. cikkének (1) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A Bizottság az (EU) 2016/1037 rendelet 24. cikkének (5) bekezdése alapján utasítja a vámhatóságokat a Kínai Népköztársaságból származó, jelenleg a 4011 20 90 és ex 4012 12 00 (TARIC-kód: 4012 12 00 10) KN-kódok alá tartozó, 121 feletti terhelési indexű, autóbuszhoz vagy tehergépjárműhöz való új és újrafutózott abroncsok Unióba érkező behozatalainak nyilvántartásba vételéhez szükséges lépések megtételére.”

4. cikk

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

Az 1. cikket hat hónapig kell alkalmazni.

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

Kelt Brüsszelben, 2018. május 4-én.

a Bizottság részéről
az elnök
Jean-Claude JUNCKER

MELLÉKLET

A mintában nem szereplő együttműködő kínai gyártók:

Vállalat neve	TARIC-kiegészítő kód
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

Vállalat neve	TARIC-kiegészítő kód
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