KOMISIJOS REGLAMENTAS (ES) 2018/683

2018 m. gegužės 4 d.

kuriuo tam tikroms importuojamoms Kinijos Liaudies Respublikos kilmės naujoms ar restauruotoms guminėms pneumatinėms padangoms, naudojamoms autobusams arba sunkvežimiams, kurių apkrovos indeksas didesnis kaip 121, nustatomas laikinasis antidempingo muitas ir iš dalies keičiamas Įgyvendinimo reglamentas (ES) 2018/163

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo,

atsižvelgdama į 2016 m. birželio 8 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 2016/1036 dėl apsaugos nuo importo dempingo kaina iš Europos Sąjungos narėmis nesančių valstybių ([1]), ypač į jo 7 straipsnio 4 dalį,

pasikonsultavusi su valstybėmis narėmis,

kadangi:

1. PROCEDŪRA

1.1. Inicijavimas

(1) Skundą gamintojų, kurie pagamina daugiau nei 45 % visų naujų ir restauruotų autobusų arba sunkvežimių padangų Sąjungoje, vardu 2017 m. birželio 30 d. pateikė koalicija prieš nesąžiningą padangų importą (toliau – skundo pateikėjas). Skunde pateikta pakankamai dempingo ir jo sukeliamos žalos įrodymų.

(2) 2017 m. rugpjūčio 11 d. Europos Komisija (toliau – Komisija), remdamasi Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2016/1036 (toliau – pagrindinis reglamentas) 5 straipsniu, inicijavo antidempingo tyrimą dėl tam tikrų į Sąjungą importuojamų Kinijos Liaudies Respublikos (toliau – nagrinėjamoji šalis arba KLR) kilmės naujų ar restauruotų guminių pneumatinių padangų, naudojamų autobusams arba sunkvežimiams, kurių apkrovos indeksas didesnis kaip 121 (toliau – naujos ir restauruotos padangos arba nagrinėjamasis produktas). Komisija *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* paskelbė pranešimą apie inicijavimą ([2]) (toliau – pranešimas apie inicijavimą).

(3) Spalio 21 d. Komisija paskelbė pranešimo apie inicijavimą klaidų ištaisymą, kuriame patikslino nagrinėjamojo produkto apibrėžties apibrėžtąją sritį ([3]).

(4) 2017 m. spalio 14 d. Komisija inicijavo antisubsidijų tyrimą dėl į Sąjungą importuojamų KLR kilmės naujų ir restauruotų autobusų ir sunkvežimių padangų ir pradėjo atskirą tyrimą. Komisija *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* paskelbė pranešimą apie inicijavimą ([4]).

1.2. Importo registracija

(5) 2016 m. rugpjūčio 30 d. skundo pateikėjas pateikė prašymą registruoti KLR kilmės nagrinėjamojo produkto importą pagal pagrindinio reglamento 14 straipsnio 5 dalį.

(6) 2017 m. spalio 4 d. Kinijos gumos pramonės asociacija (toliau – CRIA) ir Kinijos metalų, mineralinių ir cheminių medžiagų importuotojų ir eksportuotojų prekybos rūmai (toliau – CCCMC) pateikė pastabų dėl registracijos

([1]) OL L 176, 2016 6 30, p. 21.
([2]) Pranešimas apie antidempingo tyrimo dėl importuojamų Kinijos Liaudies Respublikos kilmės naujų ir restauruotų autobusų arba sunkvežimių padangų inicijavimą (OL C 264, 2017 8 11, p. 14).
([3]) OL C 356, 2017 10 21, p. 24.
([4]) Pranešimas apie antisubsidijų tyrimo dėl importuojamų Kinijos Liaudies Respublikos kilmės naujų ir restauruotų autobusų arba sunkvežimių padangų inicijavimą (OL C 346, 2017 10 14, p. 9).

prašymo. Jų tvirtinimu, prašymas neatitinka taikytino standarto dėl įrodymų, nes nėra jokių įrodymų apie anksčiau vykdytą dempingą, reikšmingą importo padidėjimą ir tikėtino importo poveikio smarkiai sumenkinant taisomąjį muito poveikį. 2017 m. spalio 19 d. CRIA prašymu Komisija surengė klausymą, per kurį CRIA pakartojo savo ankstesnes pastabas.

(7) 2018 m. vasario 2 d. Komisija paskelbė Įgyvendinimo reglamentą (ES) 2018/163 (toliau – Registracijos reglamentas) ([1]), kuriuo nustatė reikalavimą nuo 2018 m. vasario 3 d. registruoti importuojamą KLR kilmės nagrinėjamąjį produktą. Tame reglamente Komisija įvertino suinteresuotųjų šalių pateiktas pastabas.

(8) Įsigaliojus registracijos reikalavimui „Hankook Group“ ([2]) tvirtino, kad buvo pažeista jos teisė į gynybą, nes prieš Registracijos reglamento įsigaliojimą jai nebuvo pranešta apie Komisijos ketinimą nustatyti reikalavimą registruoti importuojamą nagrinėjamąjį produktą. Todėl „Hankook Group“ tvirtino, kad buvo pažeistas Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijos 41 straipsnis.

(9) Komisija pažymėjo, kad pagal pagrindinio reglamento 20 straipsnio 2 dalį informaciją privaloma atskleisti prieš nustatant galutines priemones. Šis reikalavimas netaikomas sprendimui dėl registracijos pagal pagrindinio reglamento 14 straipsnio 5 dalį. Tame straipsnyje tik numatyta, kad valstybės narės informuojamos iš anksto tinkamu laiku. Be to, teisė būti išklausytam pagal Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijos 41 straipsnio 2 dalies a punktą taikoma tik individualių nepalankių priemonių atveju. Šiuo atveju Komisija nurodė Sąjungos muitinėms registruoti importuojamus produktus. Registracijos reglamentas nėra individuali, „Hankook Group“ neigiamą poveikį daranti priemonė. Jis nėra skirtas „Hankook Group“ ir nedaro tai grupei jokio individualaus neigiamo poveikio. Taigi nebuvo pažeistos nei „Hankook Group“ teisės į gynybą, nei Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijos 41 straipsnis.

1.3. **Tiriamasis laikotarpis ir nagrinėjamasis laikotarpis**

(10) Atliekant tyrimą dėl dempingo ir žalos nagrinėtas 2016 m. liepos 1 d. – 2017 m. birželio 30 d. laikotarpis (toliau – tiriamasis laikotarpis). Tiriant žalai įvertinti svarbias tendencijas nagrinėtas laikotarpis nuo 2014 m. sausio 1 d. iki tiriamojo laikotarpio pabaigos (toliau – nagrinėjamasis laikotarpis).

1.4. **Suinteresuotosios šalys**

(11) Pranešime apie inicijavimą Komisija paragino suinteresuotąsias šalis pranešti jai apie ketinimą dalyvauti atliekant tyrimą. Be to, Komisija apie tyrimo inicijavimą konkrečiai pranešė skundo pateikėjui, kitiems žinomiems Sąjungos gamintojams, žinomiems eksportuojantiems gamintojams, Kinijos Liaudies Respublikos valdžios institucijoms, žinomiems importuotojams, tiekėjams ir naudotojams, prekiautojams ir žinomoms susijusioms asociacijoms ir paragino juos dalyvauti tyrime.

(12) Suinteresuotosios šalys turėjo galimybę teikti pastabas dėl tyrimo inicijavimo ir teikti prašymą išklausyti dalyvaujant Komisijai ir (arba) prekybos bylas nagrinėjančiam pareigūnui.

(13) Skundo pateikėjo atstovaujami du Sąjungos gamintojai pasinaudojo šia galimybe ir pagal pagrindinio reglamento 19 straipsnio 1 dalį Komisijos paprašė, kad jų pavadinimai nebūtų atskleisti, baimindamiesi, kad su šiuo tyrimu susiję pirkėjai ar konkurentai gali imtis atsakomųjų veiksmų. Be to, du bendradarbiaujantys Sąjungos gamintojai vėliau paprašė suteikti jiems tokį patį statusą.

(14) Komisija atskirai iš esmės išnagrinėjo kiekvieną konfidencialumo prašymą. Ji nustatė, kad iš tiesų yra įrodymų, jog kiekvienu atveju yra didelė atsakomųjų veiksmų tikimybė, ir sutiko neatskleisti šių bendrovių pavadinimų.

([1]) 2018 m. vasario 1 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2018/163, kuriuo nustatomas reikalavimas registruoti importuojamas Kinijos Liaudies Respublikos kilmės naujas ir restauruotas autobusų arba sunkvežimių padangas (OL L 30, 2018 2 2, p. 12).

([2]) „Hankook Group“ sudaro šios susijusios bendrovės: „Shanghai Hankook Tire Sales Co., Ltd.“; „Chongqing Hankook Tire Co., Ltd.“ ir „Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd.“

(15) Du eksportuojantys gamintojai, „Giti Group“ ([1]) ir „Aeolus Group“ ([2]), tvirtino, kad skundo pateikėjo atstovaujamų dviejų Sąjungos gamintojų anonimiškumas galėjo smarkiai pakenkti šalių teisei į gynybą, nes neįmanoma patikrinti, ar skundo pateikėjas iš tiesų atstovauja daugiau nei 25 % visos Sąjungos gamybos. Be to, dėl anonimiškumo suinteresuotosios šalys negali sužinoti, kurioje pakopoje ([3]) skundo pateikėjas vykdo veiklą, ir pateikti pagrįstų pastabų dėl materialinės žalos, kurią jis galėtų patirti dėl iš Kinijos į Sąjungą eksportuojamo nagrinėjamojo produkto. Be to, „Giti Group“ tvirtino, kad, skundo pateikėjo teigimu, 3 pakopos Sąjungos gamyba sudaro tik 16 % visos Sąjungos gamybos. Taigi ji tvirtina, kad inicijavus tyrimus buvo pažeista pagrindinio reglamento 5 straipsnio 4 dalis. Galiausiai „Giti Group“ ir „Aeolus Group“ tvirtino, kad dėl konfidencialumo suinteresuotosios šalys negali sužinoti, ar atrinkti Sąjungos gamintojai yra susiję su Kinijos eksportuojančiais gamintojais.

(16) Pagrindinio reglamento 19 straipsnyje nurodyta, kad Komisija neprivalo atskleisti jokios konfidencialios informacijos be tokios informacijos pateikėjo specialaus leidimo. Komisija manė, kad suinteresuotosios šalys galėjo įvertinti būklės reikalavimus susipažinusios su nekonfidencialia skundo santrauka. Be to, skundo pateikėjo tipiškumas turi būti vertinamas atsižvelgiant į visą pramonės sektorių, kuriam tariamai padaryta žala, o ne į vieną rinkos pakopą. Galiausiai Komisijos neįtikino ir argumentas, kad nežinodamos apie galimus ryšius tarp anonimiškų skundo pateikėjų ir Kinijos eksportuojančių gamintojų suinteresuotosios šalys negalėtų pasinaudoti savo teise į gynybą. Todėl tvirtinimai dėl konfidencialumo statuso suteikimo buvo atmesti.

(17) Komisija taip pat pranešė apie tyrimo inicijavimą gamintojams Korėjos Respublikoje (toliau – Korėja), Japonijoje, Indijos Respublikoje (toliau – Indija), Pietų Afrikos Respublikoje (toliau – Pietų Afrika), Turkijos Respublikoje (toliau – Turkija), Tailando Karalystėje (toliau – Tailandas) ir Brazilijos Federacinėje Respublikoje (toliau – Brazilija) ir paragino juos dalyvauti tyrime. Pranešime apie inicijavimą Komisija suinteresuotosioms šalims pranešė ketinanti Jungtines Amerikos Valstijas (toliau – JAV) pasirinkti kaip rinkos ekonomikos trečiąją šalį (toliau – panaši šalis), kaip apibrėžta pagrindinio reglamento 2 straipsnio 7 dalies a punkte. Suinteresuotosios šalys turėjo galimybę teikti pastabas ir jų pateikė (žr. toliau 3.1.2 skirsnį).

1.5. **Atranka**

(18) Pranešime apie inicijavimą Komisija nurodė, kad pagal pagrindinio reglamento 17 straipsnį gali vykdyti suinteresuotųjų šalių atranką.

a) *Sąjungos gamintojų atranka*

(19) Pranešime apie inicijavimą Komisija nurodė preliminariai atrinkusi Sąjungos gamintojus. Komisija bendroves atrinko remdamasi didžiausia tipine gamybos ir pardavimo apimtimi ir atsižvelgdama į geografinį išsidėstymą. Komisija paragino suinteresuotąsias šalis teikti pastabas dėl preliminariai atrinktų bendrovių.

(20) Pastabas dėl preliminariai atrinktų bendrovių pateikė keturios suinteresuotosios šalys („Aeolus Group“, „Giti Group“, CRIA ir CCCMC). Visų pirma, jos pareiškė, kad preliminariai atrinktos bendrovės tinkamai neatspindi rinkos pasidalijimo į tris pakopas ir kad atrinktos bendrovės turėtų kuo tiksliau atspindėti, kokią visos Sąjungos gamybos ir pardavimo procentinę dalį sudaro 1, 2 ir 3 pakopų gamyba ir pardavimas.

(21) Gavusi tokią pastabą, 2017 m. rugsėjo 25 d. Komisija paprašė Sąjungos gamintojų pateikti papildomos informacijos apie pakopas, siekdama peržiūrėti atrinktus Sąjungos gamintojus.

(22) Atrankos klausimyną užpildę bendradarbiaujantys Sąjungos gamintojai yra didelės ir mažosios bei vidutinės įmonės (toliau – MVĮ) ([4]), kurioms tenka daugiau nei 50 % visos apskaičiuotos Sąjungos gamybos ir pardavimo apimties.

([1]) „Giti Tire (China) Investment Co., Ltd“ ir jos patronuojamosios įmonės: „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“, įskaitant „Chonche Auto Double Happiness Tyre Corp., Ltd“ ir „Pirelli Tyre Co., Ltd“.

([3]) Iš Komisijos surinktos ir gautos informacijos matyti, kad Sąjungos autobusų ir sunkvežimių padangų rinka padalyta į tris pakopas. 1 pakopos padangos – tai aukštos klasės naujos pagrindinių gamintojų prekių ženklų padangos. 2 pakopos padangos – tai daugiausia ne aukštos klasės naujos ir restauruotos padangos, kurių kainos ir ridos veiksmingumas sudaro maždaug 65–80 % 1 pakopos padangų kainos. 3 pakopos padangos – tai naujos ir restauruotos padangos, kurių ridos veiksmingumas yra prastesnis, o galimybė restauruoti – labai ribota.

([4]) Žr. 2003 m. gegužės 6 d. Komisijos rekomendaciją dėl labai mažų, mažųjų ir vidutinių įmonių apibrėžimo (2003/361/EB).

(23) Siekdama galutinai atrinkti įmones Komisija atsižvelgė į padangų sektoriaus pasidalijimą į įvairias pakopas, užtikrindama, kad būtų atrinkta visų trijų pakopų bendrovių. Be to, siekdama užtikrinti, kad analizuojant žalą būtų tinkamai atsižvelgiama į MVĮ padėtį, nes joms tenka maždaug 15 % visos Sąjungos pardavimo apimties, Komisija nusprendė, kad turėtų būti atrinkta ir MVĮ.

(24) Buvo atrinkti vienuolika Sąjungos gamintojų remiantis:

— bendru tipiškumu pagal nagrinėjamojo produkto gamybos ir pardavimo apimties dydį 2016 m.;

— atstovavimu pakopoms pagal nagrinėjamojo produkto gamybos apimties dydį 2016 m.;

— geografine aprėptimi ir

— Sąjungos gamintojų tipiškumu pagal dydį, t. y. įtraukiant tiek MVĮ, tiek didesnių bendrovių.

(25) Tarp atrinktų Sąjungos gamintojų yra ir didelių bendrovių, ir MVĮ. Atrinkti Sąjungos gamintojai yra įsisteigę šešiose valstybėse narėse (Italijoje, Ispanijoje, Lenkijoje, Portugalijoje, Vokietijoje ir Prancūzijoje) ir, remiantis bendradarbiaujančių Sąjungos gamintojų pateiktais duomenimis, kartu jiems tenka daugiau nei 36 % Sąjungos gamybos ir pardavimo apimties.

(26) 2017 m. gruodžio 22 d. vienas atrinktas Sąjungos gamintojas iš Lenkijos „Geyer&Hosaja“ pranešė Komisijai, kad nusprendė per tyrimą nebebendradarbiauti. Šiam gamintojui pasitraukus 25 konstatuojamojoje dalyje nurodytos procentinės dalys nesikeičia, nes jo gamybos apimtis sudaro mažiau nei 0,1 % visos Sąjungos gamybos apimties. Todėl Komisija padarė išvadą, kad galutinai atrinktos bendrovės yra tipiškos Sąjungos pramonės bendrovės.

(27) Galiausiai „Giti Group“ pareiškė, kad Komisija turėjo nedelsdama nutraukti tyrimą dėl procedūriniu požiūriu klaidingos preliminarios Sąjungos gamintojų atrankos. Komisija priminė, kad pagal teisės aktus galima atlikti preliminarią Sąjungos gamintojų atranką ir tai naudinga norint atlikti veiksmingą tyrimą, kai terminas trumpas. Kaip matyti 21–25 konstatuojamosiose dalyse, preliminariai atrinktos bendrovės buvo pakeistos gavus suinteresuotųjų šalių pastabas. Taigi šis tvirtinimas atmestas.

b) *Importuotojų atranka*

(28) Kad galėtų nuspręsti, ar atranka yra būtina (o jei būtina, kad galėtų atrinkti bendroves), Komisija paprašė nesusijusių importuotojų pateikti pranešime apie inicijavimą nurodytą informaciją. Apie save pranešė penki importuotojai, importuojantys maždaug 430 000 vienetų iš KLR. Buvo atrinktos dvi bendrovės, kurioms tenka [70–90 %] atrankos formą pateikusių importuotojų importo apimties.

c) *KLR eksportuojančių gamintojų atranka*

(29) Kad galėtų nuspręsti, ar atranka yra būtina (o jei būtina, kad galėtų atrinkti bendroves), Komisija paprašė visų KLR eksportuojančių gamintojų pateikti pranešime apie inicijavimą nurodytą informaciją. Be to, Komisija paprašė Kinijos Liaudies Respublikos atstovybės Sąjungoje nurodyti kitus eksportuojančius gamintojus (jei tokių yra), kurie galbūt norėtų dalyvauti atliekant tyrimą, ir (arba) su jais susisiekti.

(30) 49 eksportuojantys gamintojai pateikė prašomą informaciją ir sutiko būti atrinkti. Pagal pagrindinio reglamento 17 straipsnio 1 dalį Komisija pagal didžiausią tipišką eksporto į Sąjungą apimtį, kurią galima pagrįstai ištirti per turimą laiką, atrinko šiuos keturis eksportuojančius gamintojus:

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

— „Xingyuan Tire Group Ltd., Co.“ ir „Guangrao Xinhongyuan Tyre Co., Ltd.“ (toliau – „Xingyuan Group“);

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

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

(31) Pagal pagrindinio reglamento 17 straipsnio 2 dalį dėl atrinktų bendrovių konsultuotasi su visais žinomais susijusiais eksportuojančiais gamintojais ir nagrinėjamosios šalies valdžios institucijomis. Komisijai pastabų pateikė: 1) skundo pateikėjas, 2) CRIA ir CCCMC ir 3) eksportuojantis gamintojas „Giti Group“.

(32) Skundo pateikėjas tvirtino, kad pasiūlytos atrinkti bendrovės nėra pakankamai tipiškos, nes nepakankamai atsižvelgta į skirtingus kainų segmentus, vadinamąsias pakopas, susiformavusias Sąjungos padangų rinkoje. Skundo pateikėjo teigimu, atrinkta pernelyg daug viduriniojo segmento (2 pakopos) bendrovių, o didžioji dauguma Kinijos eksportuotojų veikia žemesniame segmente (3 pakopoje) ir jų atrinkta nepakankamai. Todėl jis tvirtino, kad atrinkti eksportuojantys gamintojai netinkamai atspindės vidutinę importo į Sąjungą kainą. Skundo pateikėjas paprašė pakeisti atrinktus 2 pakopos eksportuojančius gamintojus 3 pakopos eksportuojančiais gamintojais.

(33) CRIA, CCCMC ir „Giti Group“ iš principo pritarė preliminariai atrinktoms bendrovėms, bet manė, kad atsižvelgiant į didelį eksportuojančių gamintojų skaičių atrinktų bendrovių tipiškumą būtų galima dar padidinti atrenkant daugiau bendrovių.

(34) Komisijos nuomone, pasiūlytos atrinktos bendrovės – tai ir viduriniosios, ir žemesniosios pakopos eksportuojantys gamintojai, kuriems tenka daugiau nei 50 % viso importo iš KLR į Sąjungą. Jeigu didžiausi 2 pakopos eksportuojantys gamintojai būtų pakeisti mažesniais 3 pakopos eksportuojančiais gamintojais, atrinktos bendrovės būtų netipiškos, nes remiantis turimais duomenimis didelė visos eksporto apimties dalis – viduriniosios pakopos produktai.

(35) Taigi Komisija nusprendė nekeisti preliminariai atrinktų bendrovių ir 2017 m. spalio 19 d. pranešė apie tai visoms suinteresuotosioms šalims.

(36) Vėliau Europos padangų restauravimo asociacija (toliau – BIPAVER) ir Europos padangų ir gumos gamintojų asociacija (toliau – ETRMA) tvirtino, kad dėl galutinai atrinktų bendrovių gali būti didelių neatitikimų tarp 2 ir 3 pakopų produktų asortimento. Jų nuomone, vidutinės importo kainos gali netiksliai atspindėti importo apimties dalį, dėl kurios Sąjungos pramonei daroma didžiausia žala. Dėl to jos paragino Komisiją iš naujo įvertinti ir pakeisti atrinktas bendroves ir įtraukti bent vieną eksportuojantį gamintoją, kuriam tenka didelė dalis eksportuojamų 3 pakopos produktų.

(37) Komisija iš naujo įvertino, ar būtų praktiškai įmanoma dar didinti atrinktų bendrovių skaičių. Ji atkreipė dėmesį į tai, kad atrinktas eksportuojančių gamintojų grupes sudaro: 1) 13 juridinių subjektų, dalyvaujančių gaminant ir vidaus rinkoje parduodant nagrinėjamąjį produktą; 2) du susiję eksportuotojai, įsikūrę ne Sąjungoje, ir 3) daugiau nei dešimt susijusių importuotojų, įsikūrusių Sąjungoje. Kiekvieno iš tų subjektų pateiktus duomenis reikia apdoroti ir patikrinti. Todėl Komisija nusprendė, kad ištirti daugiau eksportuojančių gamintojų per turimą laiką nebūtų pagrįstai įmanoma.

(38) Tad Komisija nepakeitė galutinai atrinktų bendrovių, apie kurias buvo anksčiau pranešusi suinteresuotosioms šalims.

(39) Be tų keturių atrinktų eksportuojančių gamintojų, dar dešimt eksportuojančių gamintojų pareiškė, kad, jeigu jie nebus atrinkti, jie norėtų gauti klausimyną ir kitas prašymų formas, kad juos užpildytų ir pareikalautų individualaus nagrinėjimo pagal pagrindinio reglamento 17 straipsnio 3 dalį.

(40) Komisija išsiuntė antidempingo klausimynus keturiems atrinktiems Kinijos eksportuojantiems gamintojams, dešimčiai eksportuojančių gamintojų, kurie prašė klausimyno ir kitų prašymų formų, kaip jau minėta, ir atrinktiems Sąjungos gamintojams.

(41) Klausimyno atsakymus pateikė keturi atrinkti Kinijos eksportuojantys gamintojai ir dešimt atrinktų Sąjungos gamintojų. Nė vienas iš neatrinktų eksportuojančių gamintojų klausimyno atsakymų nepateikė.

1.6. **Prašymo taikyti rinkos ekonomikos režimą (RER) formos**

(42) Komisija išsiuntė RER prašymo formas dviem atrinktiems eksportuojantiems gamintojams, „Hankook Group“ ir „Giti Group“, kurie prašė taikyti rinkos ekonomikos režimą pagal pagrindinio reglamento 2 straipsnio 7 dalies b punktą. Ji taip pat išsiuntė RER prašymo formas neatrinktiems bendradarbiaujantiems eksportuojantiems gamintojams, kurie jų prašė. Komisija užpildytas RER prašymo formas gavo tik iš dviejų atrinktų bendrovių.

1.7. **Tikrinamieji vizitai**

(43) Komisija rinko ir tikrino visą informaciją, kurią manė esant reikalingą preliminarioms išvadoms dėl dempingo, jo daromos žalos ir Sąjungos interesų padaryti. Pagal pagrindinio reglamento 16 straipsnį tikrinamieji vizitai buvo surengti šių bendrovių patalpose:

Sąjungos gamintojai:

— „Good Year Firma Oponiarska“, Lenkija;

— „Wetest“, Čekija;

— „B.R.P. Pneumatici“, Italija;

— gamykla „Banden“, Nyderlandai;

— „Marangoni Spa Ltd.“, Italija;

— keturi Sąjungos gamintojai, kurie prašė neatskleisti jų pavadinimų.

KLR eksportuojantys gamintojai:

— „Aeolus Tyre Co., Ltd.“ (Dziaodzuo); „Chonche Auto Double Happiness Tyre Corp., Ltd.“ (Tajuanas) ir „Pirelli Tyre Co, Ltd.“ (Dziningas);

— „Xingyuan Tire Group Ltd., Co.“ ir „Guangrao Xinhongyuan Tyre Co., Ltd.“ (Dongingas);

— „Giti Tire (China) Investment Co., Ltd“ (Šanchajus); „Giti Tire (Anhui) Co., Ltd.“ (Hefėjus); „Giti Tire (Hualin) Co., Ltd“ (Hualinas) ir susijęs eksportuotojas Singapūre;

— „Shanghai Hankook Tire Sales Co., Ltd.“ (Šanchajus); „Chongqing Hankook Tire Co., Ltd.“ (Čongčingas); „Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd.“ (Dziangsu) ir susijęs eksportuotojas Seule, Korėja.

Panašios šalies gamintojai:

— anonimiškas panašios šalies gamintojas Brazilijoje.

Susiję importuotojai Sąjungoje:

— „Giti UK“, Češyras, Jungtinė Karalystė;

— „Hankook UK“, Nortamptonšyras, Jungtinė Karalystė, ir „Hankook Germany“, Noi Izenburgas, Vokietija.

2. NAGRINĖJAMASIS PRODUKTAS IR PANAŠUS PRODUKTAS

2.1. **Nagrinėjamasis produktas**

(44) Nagrinėjamasis produktas – tam tikros KLR kilmės naujos ar restauruotos guminės pneumatinės padangos, naudojamos autobusams arba sunkvežimiams, kurių apkrovos indeksas didesnis kaip 121 ir kurių KN kodai šiuo metu yra 4011 20 90 ir ex 4012 12 00 (TARIC kodas 4012 12 00 10). Šie KN ir TARIC kodai pateikiami tik kaip informacija.

(45) Nagrinėjamasis produktas – tai ir naujos, ir restauruotos autobusų arba sunkvežimių pneumatinės padangos, kurioms būdingos tos pačios pagrindinės fizinės, cheminės ir techninės savybės.

(46) Abiejų rūšių nagrinėjamasis produktas pagamintas iš tų pačių žaliavų (nors technologija gali skirtis) ir yra panašios struktūros. Dėl žaliavų ir struktūros skirtumų skiriasi veiksmingumo savybės.

2.1.1. *Gamybos procesas*

2.1.1.1. Naujos padangos

(47) Naujų sunkvežimių ir autobusų padangų gamybos procesą sudaro: 1) gumos maišymas, 2) padangos sudedamųjų dalių paruošimas, 3) (žalių) padangų gamyba, 4) vulkanizavimas ir 5) baigiamoji apžiūra. Visos sunkvežimių ir autobusų padangos gaminamos iš tų pačių pagrindinių žaliavų, t. y. natūraliojo kaučiuko, sintetinės gumos, plieno, augalinių anglių, kitų cheminių medžiagų ir alyvų ir audinio, ir jas sudaro tos pačios sudedamosios dalys, kaip antai protektoriaus juosta, šoninė sienelė, padangos karkaso vidaus sluoksnis, padangos krašto vielos, plieno juostos ir padangos kordai, net jeigu tarp įvairių šio produkto gamintojų esama tam tikrų skirtumų.

(48) Be to, buvo nustatyta, kad naujos sunkvežimių ir autobusų padangos gaminamos taikant įvairias technologijas, bet tai nedaro poveikio bendroms išvadoms dėl pakeičiamumo.

2.1.1.2. Restauruotos padangos

(49) Restauravimas iš esmės yra perdirbimo procesas, kai naudotos padangos atnaujinamos atkuriant senos padangos protektorių. Padangų karkasai yra pagrindiniai restauravimo proceso elementai, tad didelę restauruotojo veiklos dalį užima restauruoti tinkamų padangų karkasų atranka ir įsigijimas. Taigi padangų karkasai yra pagrindinė gamybos žaliava ir priklausomai nuo kokybės gali būti tikrasis „pusgaminis“ arba atliekos.

(50) Vėlgi šiame procese gali būti naudojamos įvairios technologijos, bet Komisijos išvados dėl pakeičiamumo dėl to nesikeičia.

2.1.2. *Padangų paskirtys ir rūšys*

(51) Sunkvežimių ir autobusų padangos gaminamos labai įvairių rūšių ir dydžių ir naudojamos labai įvairioms komercinėms transporto priemonėms nuo vietos pristatymo sunkvežimių ir autobusų mieste ar regione iki tolimojo susisiekimo sunkvežimių ir autobusų, atsižvelgiant į jų dydį ir apkrovos indekso specifikacijas. Jos netinka naudoti keleivinėms transporto priemonėms arba kitoms lengvosioms komercinėms transporto priemonėms, taip pat visiškai visureigėms transporto priemonėms, kaip antai žemės ūkio traktoriams.

(52) Parduodamos sunkvežimių arba autobusų padangos būna dviejų rūšių ir keturių kategorijų. Labiau tradicinis variantas yra padangos su kameromis; jose yra vidaus kamera, kurioje yra atskiras vožtuvas ir kuri yra padangos viduje. Padangose be kameros padanga ir ratlankis suformuoja hermetišką siūlę, o vožtuvas įtaisomas tiesiai ratlankyje. Didžioji dauguma Sąjungoje parduodamų sunkvežimių arba autobusų padangų yra padangos be kamerų. Keturios sunkvežimių arba autobusų padangų kategorijos: vairuojamosios padangos, varantiesiems ratams skirtos padangos, priekabų padangos ir universaliosios padangos, kurios gali būti naudojamos įvairiose transporto priemonės vietose. Vairuojamosios padangos skirtos naudoti priekinėje ašyje, kad būtų lengviau vairuoti, tačiau gali būti naudojamos visose sunkvežimių arba autobusų vietose priklausomai nuo transporto priemonės paskirties. Varančiųjų ratų padangos skirtos transmisijai ir užtikrina geresnę trauką. Priekabų padangos skirtos naudoti priekabose, o universaliąsias padangas galima naudoti visose transporto priemonės vietose priklausomai nuo jos paskirties.

(53) Naujoms ar restauruotoms padangoms Sąjungos rinkoje taikomi vienodi saugos reikalavimai, nustatyti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2007/46/EB ([1]).

2.2. **Sąjungos padangų rinkos pasidalijimas į tris pakopas**

(54) Iš Komisijos surinktos ir gautos informacijos matyti, kad Sąjungos autobusų ir sunkvežimių padangų rinka padalyta į tris pakopas arba segmentus. Nors pakopos nėra aiškiai atskirtos, suinteresuotųjų šalių nuomonė apskritai atitinka Komisijos išvadas dėl toliau aprašyto suskirstymo į kategorijas.

(55) 1 pakopos padangos – tai aukštos klasės naujos pagrindinių gamintojų prekių ženklų padangos. Prekių ženklo atpažinimas yra pagrindinis veiksnys, susijęs su šios pakopos padangomis, kuriuo pateisinamos gerokai didesnės kainos už tikėtinus gerus veiksmingumo rezultatus ir ypač dideles rinkodaros investicijas. Prie šios pakopos pirmiausia priskiriamos originaliosios įrangos sunkvežimių arba autobusų gamintojų (toliau – OE1) padangos. 1 pakopos padangų kokybė užtikrina didelę padangų restauravimo galimybę, nes padangos kuriamos taip, kad jas

([1]) 2007 m. rugsėjo 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2007/46/EB, nustatančioje motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, sudėtinių dalių ir atskirų techninių mazgų patvirtinimo pagrindus (OL L 263, 2007 10 9, p. 1).

būtų galima kelis kartus atnaujinti, todėl dar labiau padidėja ir taip didelė originaliojo produkto rida (įprastai naudojant padangas restauruoti galima iki trijų kartų). 1 pakopos padangos taip pat siejamos su aukštesniu saugos lygiu, neretai užtikrinamas geras aptarnavimas po pardavimo.

(56) 2 pakopos padangos – tai daugiausia ne aukštos klasės naujos ir restauruotos padangos, kurių kainos sudaro maždaug 65–80 % 1 pakopos padangų kainos. Prie šios pakopos gali būti priskiriamos originaliosios įrangos priekabų gamintojų (toliau – OE2) padangos. Prekių ženklo atpažinimas ir šioje pakopoje atlieka svarbų vaidmenį ir prekių ženklai paprastai gerai žinomi iš pirkėjų, kurie taip pat gali atpažinti padangų gamintojus. Tokias padangas paprastai galima restauruoti bent vieną kartą, nors mažiau nei 1 pakopos padangas, ir jų ridos veiksmingumas yra geras.

(57) 3 pakopos padangos – tai naujos ir restauruotos padangos, kurių ridos veiksmingumas yra prastesnis, o galimybė restauruoti – labai ribota arba jos nėra. Tokių padangų kaina paprastai mažesnė nei 65 % 1 pakopos padangų kainos ir ridos veiksmingumo. Toje pakopoje prekių ženklo atpažinimas beveik neegzistuoja ir klientui priimant sprendimą pirkti lemiamu veiksniu tampa kaina. Tokioms padangoms aptarnavimo po pardavimo paslaugos paprastai nesiūlomos.

(58) Restauruotos padangos gali būti priskiriamos prie 2 arba 3 pakopos. Nors kai kurias Kinijos padangas galima restauruoti, Kinijoje jų restauruojama labai nedaug. Tačiau restauravimas yra gana paplitęs Sąjungoje ir kitose rinkose, pavyzdžiui, Brazilijoje. Sąjungoje restauravimo veiklą vykdo:

— integruotieji restauruotojai, dirbantys naudodami naujų padangų gamintojo pavadinimą, prekių ženklą ar įgaliojimus. Jie laikomi naujas padangas parduodančio prekių ženklo tęsiniu. Tai paprastai 2 pakopos padangos;

— nepriklausomi restauruotojai, paprastai dirbantys gerokai mažesnėse rinkose ir mažesne apimtimi. Jie parduoda padangas naudodami savo pavadinimą ar prekių ženklą ir vadovaujasi savo žiniomis. Dauguma jų yra MVĮ (Sąjungoje tokių bendrovių yra bent 380). Tai paprastai 3 pakopos padangos.

(59) 2017 m. spalio 27 d. Komisija paskelbė visoms suinteresuotosioms šalims naujų ir restauruotų padangų aprašą pagal prekių ženklus, parengtą remiantis skundo pateikėjo pateikta informacija.

2.3. **Tvirtinimai, susiję su Sąjungos padangų rinkos pasidalijimu**

(60) Kaip pažymėta 58 konstatuojamojoje dalyje, suinteresuotosios šalys apskritai pritarė rinkos padalijimo į tris pakopas principui.

(61) Rinkoje esančių padangų aprašui pagal prekių ženklus, pateiktam 2017 m. spalio 27 d. dokumento pastaboje, suinteresuotosios šalys iš esmės pritarė, bet buvo pateikti keli suinteresuotųjų šalių tvirtinimai, kad tam tikrus prekių ženklus reikėtų priskirti prie kitų pakopų. Konkrečiai kalbant, „Aeolus Group“ mano, kad jos prekių ženklas „Aeolus“ priklauso 3 pakopai (o ne 2 pakopai); du importuotojai, importuojantys prekių ženklo „Double Coin“ padangas, tvirtino, kad jį reikėtų priskirti prie 2 pakopos (o ne prie 3 pakopos); „Hankook Group“ mano, kad jos prekių ženklas „Aurora“ priklauso 2 pakopai (o ne 3 pakopai); klausimyno atsakymuose „Giti Group“ pareiškė, kad jos prekių ženklai „Primewell“ ir „GT Radial“ priklauso 2 pakopai (o ne 3 pakopai), o nepriklausomas importuotojas tvirtino, kad jo prekių ženklas „Sailun“ turėtų būti priskirtas prie 2 pakopos (o ne 3 pakopos).

(62) Komisija peržiūrėjo tuos tvirtinimus remdamasi suinteresuotųjų šalių pateiktais įrodymais ir informacija, kuri buvo surinkta *ex officio* vykdant tyrimą. Atsižvelgdama į 49 konstatuojamojoje dalyje išvardytas savybes, ji išnagrinėjo, kiek nurodytų prekių ženklų padangas 1) galima restauruoti, 2) naudoti kaip originaliąją autobusų ir sunkvežimių įrangą ir 3) teikti tam tikros pakopos rinkai kiekvienos bendrovės vertinimu.

(63) „Hankook Group“ atveju Komisija pritarė, kad prekių ženklą „Aurora“ galima priskirti prie 2 pakopos, kaip prašoma. Tačiau ji taip pat nusprendė, kad prekių ženklą „Hankook“ reikėtų priskirti prie 1 pakopos. Prekių ženklo „Hankook“ padangoms suteikiama teisiškai patvirtinta garantija, kad šias padangas galima restauruoti bent vieną kartą. Be to, ji vykdo veiklą kaip OE1 tiekėja Europos bendrovėms, kaip antai „Scania“, „MAN“ ir „Mercedes-Benz“. „Hankook Group“ interneto svetainėje prekių ženklas „Hankook“ pristatomas kaip „aukštos klasės“ ir susijusio importuotojo vidaus dokumente, kuris buvo pateiktas vykdant patikrinimą, nurodyta, kad prekių ženklas perkeltas į 1 pakopą.

(64) „Giti Group“ atveju Komisija pritarė, kad prekių ženklus „Primewell“ ir „GT Radial“ galima priskirti prie 2 pakopos, kaip prašoma. Komisija taip pat nustatė, kad „Giti“ padangas galima restauruoti. Tačiau „Giti Group“ veikla, susijusi su originaliąja įranga, vykdoma ne sunkvežimių ir autobusų, o keleivinių automobilių padangų sektoriuje. Be to, „Giti Group“ mano, kad jos prekių ženklai priklauso 2 pakopai. Taigi šios grupės prekių ženklai priskirti prie 2 pakopos.

(65) „Aeolus Group“ atveju Komisija preliminariai sutiko priskirti prekių ženklą „Aeolus“ prie 3 pakopos, kaip ši įmonė prašė, remdamasi tvirtinimais, kad tų padangų paprastai negalima restauruoti ir jos nėra parduodamos originaliosios įrangos rinkoje.

(66) Importuotojai, pateikę tvirtinimus dėl prekių ženklų „Double Coin“ ir „Sailun“, nebuvo atrinkti, tad šiame etape Komisija tų tvirtinimų patikrinti negalėjo. Kadangi jie nebuvo atrinkti, jų priskyrimas prie 2 ar 3 pakopos nėra svarbus tyrimo rezultatams. Taigi, nors Komisijai nekyla abejonių dėl importuotojų pateiktų įrodymų dėl jų pirkėjų patirties naudojant tokių prekių ženklų padangas, ji dar nesuformulavo jokios pozicijos dėl jų tvirtinimų.

(67) Kelios suinteresuotosios šalys pareiškė, kad pakopų aprašas pagal prekių ženklus taikytinas tik Sąjungai, o kitose rinkose pakopų aprašas gali atrodyti visai kitaip. Visų pirma, Sąjungos pakopų aprašo negalima taikyti Kinijos rinkai. Komisija pabrėžė, kad aprašas pagal prekių ženklus vykdant tyrimą buvo naudojamas siekiant išnagrinėti padėtį Sąjungos rinkoje ir nėra teisiškai svarbus kitoms rinkoms.

2.3.1. *Prašymai neįtraukti produktų*

(68) CRIA, CCCME ir „Aeolus Group“ tvirtino, kad iš nagrinėjamojo produkto apibrėžties reikėtų išbraukti arba naujas, arba restauruotas padangas, nes:

— naujoms ir restauruotoms padangoms būdingos skirtingos pagrindinės fizinės, techninės ir cheminės savybės;

— restauruotų padangų tarnavimo laikas trumpesnis nei naujų padangų;

— naujos padangos ir restauruotos padangos naudojamos skirtingais tikslais, parduodamos skirtingais kanalais, turi skirtingą paskirtį ir jas skirtingai vertina vartotojai. Visų pirma, restauruotos padangos nėra naudojamos originaliosios įrangos rinkoje, jos paprastai nededamos ant varomosios ašies ir nenaudojamos pavojingas prekes vežančiuose sunkvežimiuose;

— skiriasi naujų ir restauruotų padangų KN kodai.

(69) Tos šalys taip pat pastebėjo, kad Komisija ir Europos Sąjungos Teisingumo Teismas (ESTT) keliose konkurencijos bylose padarė išvadą, jog naujos padangos ir restauruotos padangos yra dvi skirtingos rinkos pagal kainą, pasiūlos struktūrą, paklausos struktūrą, tiekimo kanalus ir pakeičiamumą ([1]). CRIA ir CCCME taip pat pažymėjo, kad kitos antidempingo tyrimus vykdančios institucijos naujas ir restauruotas padangas vertina atskirai ([2]).

(70) CRIA ir CCCME pareiškė, kad Komisija padarė klaidą vertindama svarbos veiksnius, nes naujas ir restauruotas padangas vertino ne atskirai.

(71) „Giti Group“ tvirtino, kad padangų, kurias galima restauruoti arba kelis kartus naudoti pakartotinai, nereikėtų įtraukti į nagrinėjamojo produkto apibrėžtį, nes restauruotinos padangos yra sudėtingesnės nei nerestauruotinos ir turi skiriamųjų techninių ypatumų.

(72) Komisija nustatė, kad restauruojant išsaugomos pagrindinės padangos savybės, sudedamosios dalys ir struktūra, kurios buvo suteiktos jai pirminiame gamybos procese. Visų pirma, restauruojant pagrindinės padangos techninės specifikacijos, kaip antai dydis, apkrovos indeksas ir greičio klasė, nesikeičia. Naujos padangos (kurias galima ir kurių negalima restauruoti) ir restauruotos padangos gaminamos iš tų pačių žaliavų ir tų pačių sudedamųjų dalių ir yra panašios struktūros.

(73) Pagrindinis naujai pagamintos padangos ir iš jos karkaso restauruotos padangos techninių savybių skirtumas yra tas, kad restauruotos padangos tarnavimo laikas iš tikrųjų gali būti trumpesnis ir restauruota padanga gali būti laikoma mažiau saugiu variantu. Tačiau taip pat skirtingai suvokiamos skirtingoms pakopoms priklausančių dviejų naujų padangų techninės charakteristikos, kokybė ir saugos aspektai. Visų pirma, žemesnių pakopų padangų ridos veiksmingumas mažesnis ir jos nebus tinkamiausias pasirinkimas transporto priemonėms, kurios turi atitikti labai aukštus saugos standartus, kaip antai transporto priemonėms, kuriomis vežamos pavojingos prekės.

(74) Taigi Komisija preliminariai atmetė tvirtinimą, kad naujoms (restauruotinoms ar nerestauruotinoms) ir restauruotoms padangoms būdingos skirtingos pagrindinės fizinės, cheminės ir techninės savybės.

([1]) Europos Komisija, byla COMP/M.4564 -BRIDGESTONE/BANDAG; byla COMP/E-2/36.041/PO. 1983 m. lapkričio 9 d. Europos Sąjungos Teisingumo Teismo sprendimas *Michelin/Komisija*, C-322/81, ECLI: EU:C:1983:313.

([2]) Minėti tyrimai susiję su JAV, Indija, Egiptu ir Eurazijos komisija.

(75) Komisija taip pat nustatė, kad ir naujas, ir restauruotas padangas naudoja sunkvežimių arba autobusų savininkai, daugiausia vykdantys veiklą keleivių ar prekių vežimo trumpais ir ilgais atstumais sektoriuje. Todėl iš esmės galutinis naujų ir restauruotų padangų naudojimo būdas yra tas pats. Komisija taip pat nustatė, kad naujos ir restauruotos padangos naudojamos tiems patiems keturių rūšių naudojimo būdams: vairuojamosios padangos, varantiesiems ratams skirtos padangos, priekabų padangos ir universaliosios padangos; Sąjungos rinkoje joms galioja tie patys saugos reikalavimai, kaip nustatyta susijusiuose teisės aktuose.

(76) Taigi tvirtinimas, kad naujų ir restauruotų padangų naudojimo būdai skiriasi, preliminariai atmestas.

(77) Komisija pritarė, kad restauruotos padangos skiriasi nuo naujų 1 pakopos padangų tuo, kad pirmosios nėra parduodamos originaliosios įrangos rinkoje. Komisija taip pat nustatė, kad tas pats pasakytina apie 3 pakopos padangas ir neretai apie 2 pakopos prekių ženklus, kurių produktais taip pat nėra prekiaujama originaliosios įrangos rinkoje.

(78) Taigi Komisija preliminariai atmetė tvirtinimą, kad naujos ir restauruotos padangos parduodamos skirtingais kanalais.

(79) Kalbant apie Komisijos konkurencijos srities sprendimus ir ESTT sprendimą ([1]), kuriuose nustatyta, kad restauruotos padangos yra atskira produktų rinka, faktiškai tai nėra svarbu apibrėžiant produktą prekybos apsaugos tyrimuose. Apibrėžiant rinką susijungimo byloje dėmesys skiriamas paklausos ir pasiūlos pakeičiamumui ([2]). Atliekant antidempingo tyrimą rinka apibrėžiama pagal nagrinėjamojo produkto fizines, technines ir chemines savybes. Todėl Komisija šį tvirtinimą atmetė.

(80) Kalbant apie tvirtinimą dėl produkto apibrėžties antidempingo bylose trečiosiose šalyse, Komisija pažymėjo, kad apibrėžiant produktą prekybos apsaugos tyrimą vykdanti institucija turi didelę veikimo laisvę ([3]). Todėl dėl to, kaip tyrimą atliekančios institucijos trečiosiose šalyse pasinaudojo savo veikimo laisve šiuo klausimu, šiame tyrime negali būti ribojama Komisijos veikimo laisvė.

(81) Taip pat buvo teigiama, kad nagrinėjamasis produktas neturėtų būti priskirtas prie kelių KN kodų. Šiuo požiūriu Komisija priminė, kad, pirma, labai dažnai pasitaiko, kad vienam nagrinėjamajam produktui priskiriami keli KN kodai. Tai natūralu atsižvelgiant į Kombinuotosios nomenklatūros struktūrą. Be to, pranešime apie inicijavimą aiškiai nurodyta, kad KN kodai nurodomi tik kaip informacija. Antra, nebuvo pateikta jokių faktinių įrodymų ir Komisija nerado jokios informacijos, jog nagrinėjamasis produktas apibrėžtas taip, kad importuojamų restauruotų ir naujų padangų negalima preliminariai laikyti Sąjungoje pagamintų restauruotų ir naujų padangų alternatyva ir tiesiogiai su jomis konkuruojančiu produktu. Tas pats pasakytina apie gamintojo ir vartotojo požiūrius, platinimo kanalus arba kitus veiksnius, susijusius su vienos ar kelių produktų kategorijų buvimu, palyginti su alternatyva, kad šiame tyrime naujos ir restauruotos padangos būtų atskirtos.

(82) Galiausiai suinteresuotosios šalys pareiškė, kad dėl rinkos segmentacijos Sąjungoje manoma, kad restauruotos padangos yra prastesnės kokybės nei naujos 1 pakopos padangos, net jeigu jos buvo restauruotos panaudojant 1 pakopos padangų karkasus.

(83) Komisija priėmė šį tvirtinimą, kuris atitinka šiam tyrimui parengtą pakopų aprašą, ir nagrinėjo tik 2 ir 3 pakopų restauruotas padangas.

2.4. **Panašus produktas**

(84) Atlikus tyrimą nustatyta, kad toliau išvardytų produktų pagrindinės fizinės savybės ir pagrindinė naudojimo paskirtis yra tokios pačios:

— nagrinėjamojo produkto;

— Brazilijos, kuri preliminariai naudota kaip panaši šalis, vidaus rinkoje gaminamo ir parduodamo produkto;

— Sąjungoje Sąjungos pramonės gaminamo ir parduodamo produkto.

([1]) Europos Komisija, byla COMP/M.4564 -BRIDGESTONE/BANDAG; byla COMP/E-2/36.041/PO. 1983 m. lapkričio 9 d. Europos Sąjungos Teisingumo Teismo sprendimas *Michelin/Komisija*, C-322/81, ECLI: EU:C:1983:313.

([2]) Europos Komisija, byla COMP/M.4564 -BRIDGESTONE/BANDAG, p. 4.

([3]) 2016 m. kovo 17 d. Europos Sąjungos Teisingumo Teismo sprendimas *Portmeirion Group*, C-232/14, ECLI:EU:C:2016:180, 47 ir paskesni punktai.

(85) Todėl Komisija šiuo etapu nusprendė, kad šie produktai laikomi panašiais produktais, kaip apibrėžta pagrindinio reglamento 1 straipsnio 4 dalyje.

3. **DEMPINGAS**

3.1. **Normalioji vertė**

3.1.1. *Rinkos ekonomikos režimas (RER)*

(86) Pagal pagrindinio reglamento 2 straipsnio 7 dalies a ir b punktus, kai importuojama ne iš rinkos ekonomikos šalių, Komisija normaliąją vertę turi nustatyti remdamasi kaina arba apskaičiuotąja verte rinkos ekonomikos trečiojoje šalyje, nebent eksportuotojas gali įrodyti, kad vykdo veiklą rinkos ekonomikos sąlygomis.

(87) CCCMC ir CRIA tvirtino, kad pasibaigus 2016 m. gruodžio 11 d. KLR stojimo į Pasaulio prekybos organizaciją (toliau – PPO) protokolo 15 straipsnio a punkto ii papunkčio galiojimui Kinijos eksportuotojams turėtų būti taikomos bendrosios normaliosios vertės nustatymo taisyklės. Šiuo požiūriu jos tvirtino, kad ne rinkos ekonomikos metodikos naudojimas normaliajai vertei nustatyti po 2016 m. gruodžio 11 d. nesuderinamas su Sąjungos prisiimtomis prievolėmis PPO. Jų teigimu, normalioji vertė turėtų būti grindžiama ne panašia šalimi, o Kinijos pardavimo ir sąnaudų duomenimis.

(88) Pranešimas apie inicijavimą paskelbtas 2017 m. rugpjūčio 11 d. Taigi šiam tyrimui taikomas susijęs teisės aktas yra pagrindinio reglamento redakcija, galiojusi tuo metu, kai tyrimas buvo inicijuotas. Tad normalioji vertė turi būti nustatoma remiantis pagrindinio reglamento 2 straipsnio 7 dalies a ir b punktais, taikomais tą dieną, kai 2017 m. rugpjūčio mėn. buvo inicijuotas šis tyrimas. Todėl CCCMC ir CRIA tvirtinimai atmesti.

(89) Trumpai, ir tik dėl patogumo, pateikiami RER kriterijai:

— verslo sprendimai priimami atsižvelgiant į rinkos sąlygas, be didelio valstybės kišimosi, o išlaidos atitinka rinkos vertes;

— įmonės turi vieną aiškų pagrindinių apskaitos įrašų, kurie yra tikrinami nepriklausomų auditorių pagal tarptautinius apskaitos standartus ir naudojami visiems tikslams, rinkinį;

— nėra jokių didelių iškraipymų, likusių iš ankstesnės ne rinkos ekonomikos sistemos;

— bankroto ir nuosavybės įstatymai užtikrina teisinį tikrumą bei stabilumą ir

— valiutos keitimo kursas nustatomas pagal rinkos kursą.

(90) Tam, kad nustatytų, ar įvykdyti pagrindinio reglamento 2 straipsnio 7 dalies c punkto kriterijai, Komisija siekė gauti tam būtiną informaciją prašydama eksportuojančių gamintojų užpildyti prašymo taikyti RER formą. Dvi iš keturių atrinktų bendradarbiaujančių bendrovių („Giti Group“ ir „Hankook Group“) paprašė joms taikyti RER ir pateikė atsakymus iki nustatyto termino. Taigi sprendimas dėl RER priimtas šioms dviem bendrovių grupėms.

(91) Komisija rinko visą informaciją, kurią manė esant reikalingą, ir patikrino visą RER prašymuose nurodytą informaciją abiejų grupių pagrindinių juridinių subjektų patalpose.

(92) Susijusių šalių atveju Komisija išnagrinėjo, ar visa susijusių bendrovių grupė atitinka RER sąlygas. Todėl tais atvejais, kai patronuojamoji įmonė ar kita su pareiškėju susijusi KLR bendrovė tiesiogiai arba netiesiogiai dalyvauja gaminant arba parduodant nagrinėjamąjį produktą, atskirai atliktas kiekvienos bendrovės ir visos bendrovių grupės RER tyrimas.

(93) Abi grupės, paprašiusios taikyti joms RER, nesugebėjo įrodyti, kad atitinka visus pagrindinio reglamento 2 straipsnio 7 dalies c punkte nustatytus kriterijus.

(94) Tiksliau, abi grupės – nei atskirai kiekviena bendrovė, nei visa grupė kartu – neįrodė, kad turi vieną aiškų apskaitos įrašų, kurie yra tikrinami nepriklausomų auditorių pagal tarptautinius apskaitos standartus, rinkinį, todėl jos neatitinka 2 RER taikymo kriterijaus.

(95) Be to, abi grupės nesugebėjo įrodyti, kad nėra jokių didelių iškraipymų, likusių iš ankstesnės ne rinkos ekonomikos sistemos. Todėl šios bendrovės arba bendrovių grupės neatitinka 3 RER taikymo kriterijaus. Konkrečiau kalbant, abi eksportuojančių gamintojų grupės naudojosi lengvatiniais mokesčių režimais.

(96) Be to, „Hankook Group“ nepavyko įrodyti, kad nėra didelio valstybės kišimosi, o pagrindinių žaliavų sąnaudos iš esmės atitinka rinkos vertes. Taigi ši grupė nesugebėjo įrodyti, kad atitinka 1 RER kriterijų.

(97) Komisija atskleidė išvadas abiem atitinkamiems eksportuojantiems gamintojams, nagrinėjamosios šalies valdžios institucijoms ir Sąjungos pramonei. Suinteresuotosios šalys pateikė pastabų dėl nustatytų faktų. „Hankook Group“ tvirtino, kad valstybės kišimasis pagal 1 kriterijų nėra didelis. Abiejų grupių nuomone, jų atitinkamų apskaitos sistemų trūkumai nėra reikšmingi. Jos taip pat tvirtino, kad lengvatinis mokesčių režimas pagal 3 RER kriterijų nėra didelis iškraipymas.

(98) Pateikus šias pastabas nebuvo suabejota nustatytais faktais, veikiau buvo išreikšta alternatyvi teisinė nuomonė. Tačiau atsižvelgiant į problemų, nustatytų dėl visų trijų kriterijų, mastą ir sunkumą, Komisijos nustatyti faktai dėl tų pastabų nepasikeitė.

(99) Pranešus valstybėms narėms pagal pagrindinio reglamento 2 straipsnio 7 dalies c punktą, 2017 m. balandžio 9 d. visiems pareiškėjams atskirai ir oficialiai pranešta apie Komisijos galutinį sprendimą dėl jų atitinkamų prašymų taikyti RER.

(100) Nei „Giti Group“, nei „Hankook Group“ nesugebėjo atitinkamai įrodyti, kad atitinka visus RER kriterijus, nustatytus pagrindinio reglamento 2 straipsnio 7 dalies c punkte, todėl joms negalėjo būti suteiktas RER.

3.1.2. *Panaši šalis*

(101) Pagal pagrindinio reglamento 2 straipsnio 7 dalies a punktą normalioji vertė visiems eksportuojantiems gamintojams nustatyta remiantis kaina ar apskaičiuotąja verte rinkos ekonomikos trečiojoje šalyje. Šiuo tikslu reikėjo parinkti rinkos ekonomikos trečiąją šalį (toliau – panaši šalis).

(102) Pranešimu apie inicijavimą Komisija suinteresuotąsias šalis informavo, kad tinkama panašia šalimi ketina pasirinkti JAV, ir paragino suinteresuotąsias šalis teikti pastabas.

(103) Komisija gavo pastabų dėl panašios šalies pasirinkimo iš trijų suinteresuotųjų šalių:

— CRIA ir CCCMC,

— „Giti Group“,

— skundo pateikėjo.

(104) Tiek CRIA ir CCCMC, tiek „Giti Group“ prieštaravo tam, kad JAV būtų pasirinkta panašia šalimi. Jos taip pat manė, kad Japonija ir Korėja nėra tinkamos šalys (nors mažiau), ir tinkamiausia panaši šalis būtų Tailandas. „Giti Group“ taip pat pareiškė, kad Turkija negalėtų būti tinkama panaši šalis, nes esama prekybos apribojimų ir skiriasi galimybė gauti žaliavas. CRIA ir CCCMC paragino Komisiją kreiptis į galimos panašios šalies gamintojus Turkijoje, Tailande, Brazilijoje ir Arabų Respublikoje Egipte (toliau – Egiptas).

(105) Skundo pateikėjas prieštaravo tam, kad panašia šalimi būtų laikomas Tailandas, ir pakartojo savo nuomonę, kad tinkamiausia panaši šalis yra JAV.

(106) Komisija gavo patikimus 22 gamintojų iš aštuonių šalių (JAV, Japonijos, Korėjos, Turkijos, Indijos, Tailando, Pietų Afrikos ir Brazilijos) kontaktinius duomenis. Ji susisiekė su visomis 22 bendrovėmis, pasiūlė joms, kaip panašios šalies gamintojams, bendradarbiauti ir gavo klausimyno atsakymus iš keturių gamintojų iš JAV, Tailando, Pietų Afrikos ir Brazilijos (po vieną gamintoją kiekvienoje iš šių šalių).

(107) Vieno JAV gamintojo klausimyno atsakymuose nebuvo jokios informacijos, kurios buvo prašoma pateikti klausimyne, ir tas gamintojas atsisakė pateikti tą trūkstamą informaciją. Dėl tokių neišsamių atsakymų Komisija neįtraukė JAV į savo analizę.

(108) Komisija taip pat atmetė Tailandą, kaip galimą panašią šalį. Šiuo atveju vieno Tailando gamintojo klausimyno atsakymuose buvo nurodyta, kad jo gamybos apimtis buvo itin maža (mažiau nei 10 000 vienetų) ir kad jis gamina tik padangas su kameromis. Komisija nusprendė, kad remiantis iš to gamintojo gautais duomenimis neįmanoma atlikti pagrįsto palyginimo dėl nepakankamo tipiškumo, nes didžioji dauguma Sąjungos rinkoje parduodamų padangų yra be kamerų.

(109) Komisija gavo išsamius klausimyno atsakymus iš vieno gamintojo Pietų Afrikoje. Bendra vidaus gamybos apimtis Pietų Afrikoje neviršija 200 000 vienetų per metus, o tai sudaro vos apytiksliai 2 % Kinijos eksporto į Sąjungą apimties. Vidaus suvartojimas yra 1,3 mln. vienetų. 90 % vidaus suvartojimo patenkinama importuojant. Nors jokių prekybos apsaugos muitų nėra, įprastas muitas yra palyginti didelis: 25 % iš daugumos pasaulio šalių importuojamam produktui ir 15 % iš Sąjungos importuojamam produktui. Pagal ekonominės plėtros lygį Pietų Afriką galima palyginti su KLR.

(110) Galiausiai Komisija gavo išsamų klausimyno atsakymą iš vieno gamintojo Brazilijoje.

(111) Brazilijos gamybos mastas yra didelis (7,1 mln. vienetų), t. y. daugiau nei visa Kinijos eksporto į Sąjungą apimtis (4,59 mln. vienetų). Brazilijos vidaus suvartojimas yra beveik 7 mln. vienetų. Iš viso importuojama apie 1 mln. vienetų, t. y. maždaug 15 % Brazilijos suvartojimo. Iš viso eksportuojama 900 000 vienetų. Bendradarbiaujančio gamintojo gamybos apimtis (daugiau nei 1 mln. vienetų) yra pakankamai tipiška, kad būtų galima nustatyti normaliąją vertę. Brazilijos ir KLR gamintojai gauna žaliavas panašiomis sąlygomis, nes abi šalys gamina natūralųjį kaučiuką. Galiausiai pagal ekonominės plėtros lygį, Brazilija ir KLR yra panašios. Nors Brazilija taiko prekybos apsaugos muitus kelioms trečiosioms šalims, nagrinėjamasis produktas importo apimtis vis tiek yra gana didelė, kaip minėta pirmiau.

(112) Komisija nusprendė, kad ir Pietų Afrika, ir Brazilija gali būti laikomos panašia šalimi. Atsižvelgdama į tai, kad Pietų Afrikoje vidaus gamyba gerokai mažesnė nei Brazilijoje ir santykinai, ir absoliučiais skaičiais, Komisija nusprendė pasirinkti Braziliją tinkamiausia panašia šalimi pagal pagrindinio reglamento 2 straipsnio 7 dalies a punktą.

3.1.3. *Normalioji vertė*

(113) Eksportuojančių gamintojų, kuriems netaikomas RER, normalioji vertė nustatyta pagal pagrindinio reglamento 2 straipsnio 7 dalies a punktą remiantis informacija, gauta iš panašios šalies bendradarbiaujančio gamintojo.

(114) Kai kurių rūšių produktų, gaminamų panašioje šalyje, negalima palyginti su iš nagrinėjamosios šalies į Sąjungą eksportuojamų rūšių produktais, nes panašioje šalyje gamintojas negamina visų į Sąjungą eksportuojamų dydžių ir rūšių padangų. Todėl tokių atitikmens neturinčių rūšių produkto normalioji vertė turėjo būti apskaičiuota pagal pagrindinio reglamento 2 straipsnio 3 dalį remiantis panašios šalies gamintojo gamybos sąnaudomis, prie kurių pridėta pagrįsta pardavimo, bendrųjų ir administracinių (PBA) išlaidų bei pelno suma.

(115) Remdamasi patikrintais Brazilijos gamintojo pateiktais gamybos sąnaudų duomenimis Komisija apskaičiavo vidutines gamybos sąnaudas vienam kg kiekvienai padangų vietai (priekyje, varantiesiems ratams skirtoms padangoms, universaliosioms arba priekabų padangoms), kiekvienai atitinkamai pakopai (1, 2 ar 3) ir kiekvienai padangų rūšiai (be kameros arba su kamera). Tokios vidutinės gamybos sąnaudos yra nuo 20,03 CNY/kg iki 21,29 CNY/kg. Komisija apskaičiavo kiekvieno atitikmens neturinčio Kinijos gamintojų eksportuojamo produkto (pagal produkto kodo numerį) vertę padaugindama produkto svorį iš vidutinių gamybos sąnaudų atsižvelgdama į kiekvieną padangų vietą, rūšį ir pakopą. Tada Komisija pridėjo pagrįstą PBA sumą (35–45 %. gamybos sąnaudų), remdamasi su gamyba ir pardavimu susijusiais faktiniais duomenimis, kaip numatyta pagrindinio reglamento 2 straipsnio 6 dalyje. Pagaliau ji pridėjo pagrįstą pelno dydį (23–28 % gamybos sąnaudų) tam panaudodama pelningo produkto pardavimo vidutinį pelno dydį.

3.2. **Eksporto kaina**

(116) Atrinkti eksportuojantys gamintojai į Sąjungą eksportavo tiesiogiai nepriklausomiems pirkėjams arba per susijusias ar nesusijusias bendroves, veikiančias kaip importuotojas.

(117) Jeigu eksportuojantys gamintojai nagrinėjamąjį produktą eksportuoja tiesiogiai nepriklausomiems pirkėjams Sąjungoje, pagal pagrindinio reglamento 2 straipsnio 8 dalį eksporto kaina buvo už eksportui į Sąjungą parduotą nagrinėjamąjį produktą faktiškai sumokėta arba mokėtina kaina.

(118) Jeigu eksportuojantys gamintojai nagrinėjamąjį produktą į Sąjungą eksportuoja per susijusias bendroves importuotojas, eksporto kaina pagal pagrindinio reglamento 2 straipsnio 9 dalį buvo nustatyta remiantis kaina, kuria importuotas produktas buvo pirmą kartą perparduotas nepriklausomiems pirkėjams Sąjungoje. Šiais atvejais kaina buvo koreguojama atsižvelgiant į visas išlaidas, kurios buvo patirtos nuo importo iki perpardavimo, įskaitant PBA išlaidas, ir į pelną.

(119) Kalbant apie vieną „Aeolus Group“ patronuojamąją įmonę („Pirelli Tyre Co., Ltd.“), iki nustatyto termino Komisija negavo reikiamų duomenų, kad galėtų nustatyti eksporto kainą. 2018 m. kovo 23 d. Komisija pranešė bendrovei, kad jos susijusių importuotojų pateikti klausimynai buvo neišsamūs, ir paprašė jos peržiūrėti ir iš naujo pateikti

klausimyno atsakymus. Bendrovė buvo informuota, kad jai nepateikus išsamios ir tikslios informacijos iki nustatyto termino, Komisija gali naudoti turimus faktus pagal pagrindinio reglamento 18 straipsnį. 2018 m. balandžio 4 d. nagrinėjamoji bendrovė pateikė peržiūrėtus atsakymus. Tačiau Komisija nusprendė, kad jie vis tiek buvo neišsamūs, todėl negalėjo jų panaudoti savo dempingo ir žalos analizėje. Todėl Komisija nustatė dempingo skirtumą remdamasi patikrinta informacija, kurią pateikė kitos patikrintos „Aeolus Group“ bendrovės „Aeolus Tyre“ ir „Chonche Auto Double Happiness Tyre“. „Aeolus Group“ buvo paprašyta atnaujinti duomenis apie „Pirelli“ likusiai tyrimo daliai.

3.3. **Palyginimas**

(120) Komisija atrinktų eksportuojančių gamintojų normaliąją vertę ir eksporto kainą palygino remdamasi gamintojo kainomis EXW sąlygomis. Dempingo skirtumai nustatyti lyginant individualias atrinktų eksportuojančių gamintojų kainas EXW sąlygomis ir panašios šalies gamintojo pardavimo vidaus rinkoje kainas arba, atitinkamai, apskaičiuotąją normaliąją vertę.

(121) Siekiant užtikrinti teisingą normaliosios vertės ir eksporto kainos palyginimą, pagal pagrindinio reglamento 2 straipsnio 10 dalį koreguojant deramai atsižvelgta į skirtumus, kurie daro poveikį kainoms ir kainų palyginamumui. Komisija taip pakoregavo eksporto kainą ir normaliąją vertę naudodama atrinktų eksportuotojų ir panašios šalies gamintojo klausimyno atsakymuose pateiktus duomenis ir duomenis, surinktus tikrinamojo vizito metu: sąnaudos, susijusios su nagrinėjamojo produkto vežimu, kaip antai krovinių vežimo keliais ir jūra, draudimo, tvarkymo, krovos ir papildomos sąnaudos (8–18 %); banko mokesčiai ir kredito išlaidos (0–1 %); garantijos ir nuolaidos (2–3 %); netiesioginis apmokestinimas (4 %). Galiausiai vienam eksportuojančiam gamintojui atliktas koregavimas atsižvelgiant į komisinius, kuriuos jis mokėjo patronuojančiajai bendrovei (2–5 %).

3.4. **Dempingo skirtumas**

(122) Vertindama atrinktus eksportuojančius gamintojus Komisija palygino kiekvienos rūšies panašaus produkto vidutinę svertinę normaliąją vertę su atitinkamos rūšies nagrinėjamojo produkto vidutine svertine eksporto kaina, kaip nustatyta pagrindinio reglamento 2 straipsnio 11 ir 12 dalyse.

(123) Neatrinktų bendradarbiaujančių eksportuojančių gamintojų dempingo skirtumas nustatytas remiantis pagrindinio reglamento 9 straipsnio 6 dalies nuostatomis. Šis skirtumas apskaičiuotas kaip atrinktiems eksportuojantiems gamintojams nustatytų skirtumų svertinis vidurkis.

(124) Visiems kitiems KLR eksportuojantiems gamintojams Komisija nustatė KLR bendradarbiavimo lygį. Jis nustatytas įvertinus bendradarbiaujančių gamintojų eksporto į Sąjungą apimties dalį, palyginti su visa nagrinėjamosios šalies eksporto į Sąjunga apimtimi.

(125) Bendradarbiavimo lygis buvo aukštas. Todėl visiems kitiems KLR eksportuojantiems gamintojams preliminariai nustatytas dempingo skirtumas yra lygus atrinktų bendradarbiaujančių eksportuojančių gamintojų, kuriems nustatytas didžiausias dempingo skirtumas, dempingo skirtumui.

(126) Procentais išreikšti CIF kainos Sąjungos pasienyje prieš sumokant muitą laikinieji dempingo skirtumai yra tokie:

Bendrovė	Laikinasis dempingo skirtumas (%)
„Xingyuan Group“	166,7
„Giti Group“	98,7
„Aeolus Group“	151,2
„Hankook Group“	80,4
Kitos bendradarbiaujančios bendrovės	110,3
Visos kitos bendrovės	166,7

4. ŽALA

4.1. **Sąjungos pramonės apibrėžtis ir Sąjungos gamyba**

(127) Panašų produktą nagrinėjamuoju laikotarpiu gamino daugiau kaip 380 Sąjungos gamintojų. Tie gamintojai sudaro Sąjungos pramonę, kaip apibrėžta pagrindinio reglamento 4 straipsnio 1 dalyje.

(128) Nustatyta, kad tiriamuoju laikotarpiu bendra Sąjungos gamybos apimtis buvo maždaug 20,9 mln. padangų. Komisija nustatė bendrą Sąjungos gamybos apimtį remdamasi atliekant tyrimą gautais duomenimis. Kaip pažymėta 24 konstatuojamojoje dalyje, dešimčiai galutinai atrinktų Sąjungos gamintojų tenka daugiau nei 36 % Sąjungos gamybos ir pardavimo apimties, kaip pranešė bendradarbiaujantys Sąjungos panašaus produkto gamintojai. Todėl mikroekonominiai rodikliai buvo nagrinėjami remiantis duomenimis, pateiktais tų dešimties Sąjungos gamintojų atsakymuose.

(129) Sąjungoje produktą gamina didelės bendrovių grupės ir daugiau nei 380 MVĮ visoje Sąjungoje. Didelėms bendrovėms tenka apie 90 % visos Sąjungos gamybos apimties ir 85 % Sąjungos gamintojų pardavimo Sąjungoje apimties. MVĮ dalyvauja gaminant restauruotas padangas ir joms tenka likusieji 10 % Sąjungos gamybos ir 15 % Sąjungos gamintojų pardavimo Sąjungoje apimties.

(130) Nustatyta, kad atrinkti gamintojai nagrinėjamąjį produktą importavo iš KLR į Sąjungos rinką ir joje perpardavė. Tačiau, palyginti su jų bendra pardavimo apimtimi, importo apimtis buvo nedidelė ir nedarė poveikio jų įvardijimui Sąjungos gamintojais.

4.2. **Sąjungos suvartojimas**

(131) Sąjungos suvartojimas buvo nustatytas remiantis ETRMA pateikta informacija, Eurostato importo duomenimis pagal KN kodus 4011 20 90 ir 4012 12 00 ir iš protektorių tiekėjų gauta informacija.

(132) Sąjungos suvartojimo raida nagrinėjamuoju laikotarpiu:

1 lentelė

Sąjungos suvartojimas (vienetais)

	2014 m.	2015 m.	2016 m.	Tiriamasis laikotarpis
Bendras Sąjungos suvartojimas	20 248 578	20 782 365	21 452 278	21 590 193
Indeksas 2014 m. = 100	*100*	*102,6*	*105,9*	*106,6*

Šaltinis: ETRMA, Eurostatas (*Comext*) ir protektorių tiekėjai.

(133) Per nagrinėjamąjį laikotarpį Sąjungos suvartojimas padidėjo. Iš viso per nagrinėjamąjį laikotarpį suvartojimas padidėjo 6,6 % maždaug nuo 20,2 mln. padangų iki maždaug 21,6 mln. padangų tiriamuoju laikotarpiu.

4.3. **Bendra informacija apie Sąjungos rinką**

4.3.1. *Bendras aprašymas*

(134) Sąjungos sunkvežimių ir autobusų padangų rinka yra labai konkurencinė rinka, kurioje yra daug gamintojų ir prekių ženklų.

(135) Sąjungos rinka padalyta tarp originaliosios įrangos pardavimo sunkvežimių arba autobusų gamintojams ir atsarginių padangų rinkos. Sunkvežimių ir autobusų padangų paklausą rinkos originaliosios įrangos sektoriuje lemia sunkvežimių ir autobusų gamyba, o atsarginių dalių rinkos sektorių veikia daug veiksnių, įskaitant ekonominę veiklą, pardavimo apimtį, dydį, sudėtį, sunkvežimių arba autobusų naudojimą ir veikiančius transporto priemonių parkus. Iš Kinijos importuojami produktai daugiausia parduodami atsarginių padangų rinkoje.

(136) Maždaug 17 % viso Sąjungos suvartojimo yra originalioji įranga, parduodama sunkvežimių ir autobusų gamintojams. Likusi sunkvežimių ir autobusų padangų pardavimo apimtis Sąjungoje – tai atsarginės padangos, tiesiogiai ar netiesiogiai parduodamos sunkvežimių arba autobusų savininkams. Atsarginių padangų yra daugiau rūšių ir jos parduodamos įvairesniais kanalais taikant įvairias prekybos strategijas. Atsarginės padangos gali būti parduodamos tiesiogiai galutiniams naudotojams arba per susijusius ar nesusijusius platintojus, kurie vėliau perparduoda jas galutiniams naudotojams.

(137) Pagrindiniai pardavimo kanalai yra pardavimas platintojams, kurie perparduoda padangas transporto priemonių parkų savininkams arba parduoda jiems tiesiogiai, kartais kartu teikdami paslaugas (kontrolės, techninės priežiūros, aptarnavimo).

(138) Prekių ženklai taip pat daro poveikį kainai, kurią pirkėjai yra pasiruošę mokėti už sunkvežimių ir autobusų padangas. Prekių ženklai neretai siejami su numanoma kokybe ir aptarnavimo lygiu, ypač geresnės kokybės padangų atveju.

4.3.2. *Naujų ir restauruotų padangų sąsaja*

(139) Komisija nustatė, kad pagrindiniai Sąjungos gamintojai vykdo veiklą daugiausia 1 ir 2 pakopose, kuriose numatoma, kad padangos turi tarnauti ilgai ir jas turi būti galima restauruoti. Tuo pateisinamos gerokai didesnės kainos (ir pelno dydis), nes iš 1 ir 2 pakopų padangų tikimasi gerų veiksmingumo rezultatų.

(140) Faktiškai atliekant tyrimą paaiškėjo, kad didesni Sąjungos gamintojai aktyviai reklamuoja galimybę restauruoti jų gaminamas padangas kaip būdą užtikrinti lojalumą jų prekių ženklui ir išsiskirti, palyginti su pigesnėmis importuojamomis 3 pakopos padangomis. Iš esmės atliekant tyrimą paaiškėjo, kad didelė dalis vertės, siejamos su 1 ir 2 pakopos padangomis, faktiškai susijusi su 3 pakopos restauravimo pramonės buvimu.

(141) Tačiau dėl aukšto restauruotų ir naujų padangų pakeičiamumo lygio 3 pakopa taip pat labiausiai pažeidžiama dėl pigaus iš Kinijos importuojamo nagrinėjamojo produkto. Tai ypač pasakytina atsižvelgiant į tai, kad naudotojai žino, jog, kalbant apie veiksmingumo rezultatus, restauruotos ir žemos kokybės naujos padangos nėra labai skirtingos. Dėl tokio pakeičiamumo pirkėjui priimant sprendimą pirkti restauruotas arba 3 pakopos naujas padangas lemiamą vaidmenį atlieka kaina.

(142) Komisija ragina suinteresuotąsias šalis teikti pastabas dėl preliminariojo vertinimo ir teikti informaciją, kuria ta analizė būtų patvirtinta arba paneigta, siekiant susidaryti kuo išsamesnį vaizdą baigiamajame šio tyrimo etape.

4.4. **Importas iš nagrinėjamosios šalies**

4.4.1. *Importo iš nagrinėjamosios šalies apimtis ir rinkos dalis*

(143) Komisija importo apimtį nustatė remdamasi Eurostato duomenimis. Importo rinkos dalis nustatyta remiantis Sąjungos suvartojimu, kaip parodyta 1 lentelėje.

(144) Importo į Sąjungą iš nagrinėjamosios šalies raida:

2 lentelė

Importo apimtis (vienetais) ir rinkos dalis

	2014 m.	2015 m.	2016 m.	Tiriamasis laikotarpis
Importo iš KLR apimtis (vienetais)	3 471 997	3 840 290	4 420 368	4 596 098
Indeksas 2014 m. = 100	*100*	*110,6*	*127,3*	*132,4*
Rinkos dalis (%)	17,1	18,5	20,6	21,3
Indeksas 2014 m. = 100	*100*	*107,8*	*120,2*	*124,1*

Šaltinis: Eurostatas (*Comext*).

(145) Remiantis Eurostato duomenimis, importo iš KLR apimtis nagrinėjamuoju laikotarpiu padidėjo 32 % – maždaug nuo 3,5 mln. padangų 2014 m. iki maždaug 4,6 mln. padangų per tiriamąjį laikotarpį. Iš Kinijos importuojamų produktų rinkos dalis augančioje rinkoje atitinkamai padidėjo nuo 17,1 % iki 21,3 %.

4.4.2. *Importo iš nagrinėjamosios šalies kainos*

(146) Importo kainas Komisija nustatė pagal Eurostato duomenis. Priverstinis importo kainų mažinimas nustatytas remiantis atrinktais Kinijos eksportuojančiais gamintojais.

(147) Importo į Sąjungą iš nagrinėjamosios šalies vidutinės kainos raida:

3 lentelė

Importo kainos (EUR už vienetą)

	2014 m.	2015 m.	2016 m.	Tiriamasis laikotarpis
KLR	144,4	144,3	127,7	128,8
Indeksas 2014 m. = 100	*100*	*99,9*	*88,4*	*89,1*

Šaltinis: Eurostatas (*Comext*).

(148) Per nagrinėjamąjį laikotarpį iš Kinijos į Sąjungą importuojamų produktų kainos sumažėjo 11 %.

4.4.3. *Priverstinis kainų mažinimas*

(149) Priverstinį kainų mažinimą tiriamuoju laikotarpiu Komisija nustatė lygindama:

(1) atrinktų Sąjungos gamintojų kiekvienos rūšies ir kiekvieno segmento produkto vidutines svertines pardavimo kainas, taikytas nesusijusiems pirkėjams Sąjungos rinkoje, pakoreguotas atsižvelgiant į gamintojo kainas EXW sąlygomis, ir

(2) iš atrinktų Kinijos bendradarbiaujančių eksportuojančių gamintojų importuoto kiekvienos rūšies ir kiekvieno segmento produkto atitinkamas vidutines svertines kainas pirmam nepriklausomam pirkėjui Sąjungos rinkoje, nustatytas remiantis CIF kaina (kaina, draudimas ir frachtas) ir tinkamai pakoreguotas siekiant atsižvelgti į muitus ir išlaidas po importo.

(150) Lygintos to paties prekybos lygio sandorių kiekvienos rūšies produkto kainos, prireikus tinkamai pakoreguotos, atskaičius lengvatas ir nuolaidas. Palyginus gautas rezultatas išreikštas atrinktų Sąjungos gamintojų apyvartos tiriamuoju laikotarpiu procentine dalimi. Nustatyta, kad nagrinėjamojo produkto importo iš nagrinėjamosios šalies Sąjungos rinkoje priverstinio kainų mažinimo vidutinis svertinis skirtumas buvo 21–31 %. Be to, nustatyta, kad priverstinio kainų mažinimo vidutinis svertinis skirtumas trijose pakopose yra reikšmingas: 24 % – 1 ir 2 pakopose ir 21–31 % 3 pakopoje. Didelis priverstinio kainų mažinimo lygis šiuo atveju rodo gana didelį dempingo poveikį.

4.5. **Sąjungos pramonės ekonominė padėtis**

4.5.1. *Bendrosios pastabos*

(151) Pagal pagrindinio reglamento 3 straipsnio 5 dalį nagrinėjant importo dempingo kaina poveikį Sąjungos pramonei buvo įvertinti visi ekonominiai rodikliai, nagrinėjamuoju laikotarpiu turėję įtakos Sąjungos pramonės būklei.

(152) Kaip minėta 19–27 konstatuojamosiose dalyse, nustatant galimą žalą Sąjungos pramonei atlikta atranka.

(153) Siekdama nustatyti žalą Komisija atskirai nagrinėjo makroekonominius ir mikroekonominius žalos rodiklius. Makroekonominius rodiklius Komisija vertino remdamasi skunde pateiktais duomenimis, Eurostato statistiniais duomenimis, taip pat prireikus ETRMA pateikta informacija, siekdama užtikrinti, kad duomenys būtų susiję su visais Sąjungos gamintojais. Mikroekonominius rodiklius Komisija vertino remdamasi atrinktų Sąjungos gamintojų klausimyno atsakymuose pateiktais duomenimis ir ETRMA pateikta informacija. Duomenys buvo susiję su atrinktais Sąjungos gamintojais. Nustatyta, kad abu duomenų rinkiniai atspindi Sąjungos pramonės ekonominę padėtį.

(154) Makroekonominiai rodikliai: gamyba, gamybos pajėgumai, pajėgumų naudojimas, pardavimo apimtis, rinkos dalis, augimas, užimtumas, našumas ir dempingo skirtumo dydis.

(155) Mikroekonominiai rodikliai: vidutinės vieneto kainos, vieneto sąnaudos, darbo sąnaudos, atsargos, pelningumas, pinigų srautas, investicijos, investicijų grąža ir pajėgumas padidinti kapitalą.

(156) Yra dvi pastabos dėl žalos rodiklių analizės metodikos.

(157) Kaip minėta 23 konstatuojamojoje dalyje, Sąjungos gamintojai pagal dydį suskirstyti į dvi bendrovių kategorijas: didelės bendrovės ir MVĮ (labai suskaidyta), kurioms 2016 m. atitinkamai teko 85 % ir 15 % visos Sąjungos gamintojų pardavimo Sąjungoje apimties. Tačiau, atrinkus Sąjungos gamintojus, atrinktų MVĮ pardavimo duomenys sudarė maždaug 4 % visos atrinktų Sąjungos gamintojų pardavimo Sąjungoje apimties. Todėl Komisija nusprendė nustatyti svertinius atrinktų Sąjungos gamintojų rezultatus pagal kiekvienos kategorijos bendrovėms tenkančią rinkos dalį. Kadangi MVĮ vykdo veiklą tik 3 pakopos segmente, šis koregavimas padarė tiesioginį poveikį – 3 pakopos pardavimo dalis pagal atrinktų Sąjungos gamintojų duomenis padidėjo.

(158) Be to, bendra Sąjungos gamintojų pardavimo Sąjungoje apimtis tarp trijų pakopų pasidalija taip: 1 pakopa – 51 %, 2 pakopa – 23 % ir 3 pakopa – 26 %. Tačiau Sąjungos pardavimo apimties duomenys, susiję su atrinktais Sąjungos gamintojais, net atlikus 161 konstatuojamojoje dalyje aprašytą koregavimą, neatspindėjo tikrosios Sąjungos pardavimo dalies kiekvienoje pakopoje. Taigi Komisija nusprendė nustatyti svertinius atrinktų Sąjungos gamintojų rezultatus pagal kiekvienai pakopai tenkančią bendros Sąjungos gamintojų pardavimo Sąjungoje apimties dalį, siekdama užtikrinti, kad nustatant visus mikrorodiklius būtų atsižvelgta į kiekvienai iš trijų pakopų tenkančią bendros Sąjungos pardavimo apimties dalį.

(159) Kelios šalys tvirtino, kad, jeigu Komisija laikysis pasidalijimo į tris pakopas, žalą reikia nustatyti taip pat pakopų lygmeniu. Visų pirma, pakopų lygmeniu reikia vertinti Sąjungos pramonės būklę ir importuojamų produktų poveikį, pavyzdžiui, (ir iš Kinijos, ir iš kitų šalių) importuojamų 2 pakopos produktų poveikį 2 pakopos Sąjungos gamintojams.

(160) Komisijos nuomone, nepaisant Sąjungos rinkos segmentacijos, padangoms, kaip apibrėžta 78 konstatuojamojoje dalyje, būdingos vienodos pagrindinės fizinės, cheminės ir techninės savybės ir pakeičiamumas. Todėl vertinant nagrinėjamąjį produktą žala buvo nustatyta laikantis PPO susitarimo dėl antidempingo. Visų pirma, apeliacinis komitetas nustatė, kad „kai tyrimą atliekančios valdžios institucijos nagrinėja vieną vidaus pramonės dalį, jos iš esmės turėtų tokiu pačiu būdu nagrinėti ir visas kitas dalis, kurios sudaro pramonę, be to, – nagrinėti visą pramonę kaip vieną junginį“ ([1]). Taigi segmentų analizę galima atlikti pagal PPO teisę, bet kartu reikia atlikti visos pramonės analizę. Be to, Bendrasis Teismas patvirtino, kad žalos analizę galima atlikti sutelkiant dėmesį į pakopą, kuriai importas dempingo kaina daro didžiausią poveikį ([2]).

(161) Taigi Komisija analizavo tam tikrus rodiklius pakopų lygmeniu. Kaip matyti 212–216 konstatuojamosiose dalyse, šia analize patvirtinama, kad apskritai Sąjungos pramonei padaryta žala ir kad su nagrinėjamuoju produktu susijusios tendencijos, vertinamos bendrai, iš esmės atitinka atskirai vertinamas su pakopomis susijusias tendencijas.

(162) Atsižvelgiant į Sąjungos rinkos segmentaciją Sąjungos pramonės ekonominė padėtis analizuojama bendrai, o kai kurie mikroekonominiai rodikliai – taip pat pakopų lygmeniu.

4.5.2. *Makroekonominiai rodikliai*

4.5.2.1. Gamyba, gamybos pajėgumai ir pajėgumų naudojimas

(163) Visos apskaičiuotosios Sąjungos gamybos, gamybos pajėgumų ir pajėgumų naudojimo raida nagrinėjamuoju laikotarpiu:

4 lentelė

Gamyba, gamybos pajėgumai ir pajėgumų naudojimas

	2014 m.	2015 m.	2016 m.	Tiriamasis laikotarpis
Gamybos apimtis (vienetais)	20 722 065	20 199 411	20 496 669	20 863 087
Indeksas 2014 m. = 100	*100*	*98*	*99*	*101*

([1]) WT/DS184/AB/R, 2001 8 23, *Jungtinės Valstijos – Antidempingo priemonės tam tikriems Japonijos kilmės karštai valcuotiems plieno produktams*, 204 punktas.
([2]) 2004 m. spalio 28 d. Bendrojo Teismo sprendimas *Shanghai Teraoka Electronic Co.Ltd/Taryba*, T-35/01, 129 ir 258 punktai.

	2014 m.	2015 m.	2016 m.	Tiriamasis laikotarpis
Gamybos pajėgumai (vienetais)	27 978 885	27 443 671	25 609 977	25 178 389
Indeksas 2014 m. = 100	*100*	*98*	*92*	*90*
Pajėgumų naudojimas (%)	74	74	80	83
Indeksas 2014 m. = 100	*100*	*99*	*108*	*112*

Šaltinis: ETRMA, Eurostato (*Comext*) importo ir eksporto duomenys ir skundo pateikėjo pateikta informacija.

(164) Kaip matyti iš 4 lentelės, gamyba liko palyginti stabili, 20,9 mln. vienetų per tiriamąjį laikotarpį, o pajėgumų naudojimo koeficientas per tą patį laikotarpį padidėjo 9 procentiniais punktais.

(165) Pagrindinę pajėgumų naudojimo padidėjimo priežastį galima susieti tik su gerokai, t. y. 10 %, sumažėjusiais gamybos pajėgumais. Tai labiausiai sietina su restauravimo veikla, nes per nagrinėjamąjį laikotarpį bent 85 MVĮ praktiškai visose valstybėse narėse nustojo gaminti restauruotas padangas, taip pat buvo uždarytos didelių bendrovių patronuojamosios įmonės ([1]).

(166) Nesikeičianti Sąjungos gamybos tendencija ir įmonių uždarymas neatitinka po krizės augančio Sąjungos suvartojimo, kuris galėjo būti naudingas Sąjungos pramonei.

4.5.2.2. Pardavimo apimtis ir rinkos dalis

(167) Sąjungos pramonės pardavimo apimties ir rinkos dalies raida nagrinėjamuoju laikotarpiu:

5 lentelė

Pardavimo apimtis ir rinkos dalis

	2014 m.	2015 m.	2016 m.	Tiriamasis laikotarpis
Bendra pardavimo apimtis Sąjungos rinkoje (vienetais)	14 584 057	14 558 260	14 385 254	14 426 297
Indeksas 2014 m. = 100	*100*	*99,8*	*98,6*	*99,0*
Rinkos dalis (%)	72,0	70,1	67,1	66,8
Indeksas 2014 m. = 100	*100*	*97,3*	*93,1*	*92,8*

Šaltinis: ETRMA ir Eurostato (*Comext*) importo duomenys.

(168) Augančioje rinkoje pardavimo apimtis Sąjungoje per nagrinėjamąjį laikotarpį liko stabili. Todėl 5,2 procentinio punkto sumažėjo rinkos dalis (nuo 72,0 % iki 66,8 %), o Kinijos padangų pardavimo dempingo kaina apimtis padidėjo 1,1 mln. padangų.

4.5.2.3. Augimas

(169) Per nagrinėjamąjį laikotarpį Sąjungos suvartojimas padidėjo 6,6 %. Nepaisant didėjančio suvartojimo Sąjungos pramonės pardavimo apimtis sumažėjo 1 %, tad Sąjungos pramonė neteko rinkos dalies. Importo iš nagrinėjamosios šalies rinkos dalis per nagrinėjamąjį laikotarpį padidėjo.

([1]) 2017 m. „Goodyear Group“ uždarė savo gamyklą Jungtinėje Karalystėje (maždaug 330 darbo vietų); kelias gamyklas Sąjungoje uždarė „Michelin Group“: dvi gamyklas Prancūzijoje (2014 m. – 700 darbuotojų ir 2017 m. – 330 darbuotojų), Vokietijoje (2016 m. – 200 darbuotojų), Vengrijoje (2015 m. – 500 darbuotojų) ir Italijoje; „Continental Group“ uždarė vieną gamyklą Vokietijoje.

4.5.2.4. Užimtumas ir našumas

(170) Užimtumo ir našumo raida nagrinėjamuoju laikotarpiu:

6 lentelė

Užimtumas ir našumas

	2014 m.	2015 m.	2016 m.	Tiriamasis laikotarpis
Darbuotojų skaičius	38 445	36 478	34 959	34 188
Indeksas 2014 m. = 100	*100*	*95*	*91*	*89*
Našumas (vienetais darbuotojui)	539	554	586	610
Indeksas 2014 m. = 100	*100*	*103*	*109*	*113*

Šaltinis: patikrinti atrinktų Sąjungos gamintojų klausimyno atsakymai ir protektorių tiekėjų ir ERTMA pateikti duomenys.

(171) Per nagrinėjamąjį laikotarpį buvo prarasta daugiau nei 4 200 tiesiogiai susijusių darbo vietų ir MVĮ, kurių sektoriuje gamybą nutraukė bent 85 visoje Sąjungoje įsisteigę gamintojai, ir didelėse bendrovėse, kurios uždarė kelias gamyklas.

(172) Be to, Italijos padangų restauruotojų asociacija (toliau – AIRP) tvirtino, kad Sąjungos padangų restauravimo sektoriuje yra maždaug 13 000 gamybos ir platinimo darbo vietų. Restauravimo veikla yra gana imli darbui ir vienai restauruotai padangai sukurti reikia 3–4 kartus daugiau darbo vietų nei gaminant naują padangą. AIRP teigimu, kelios susijusios bendrovės šiuo metu mažina darbuotojų skaičių arba labai aktyviai naudojasi nedarbo draudimo fondais.

(173) Kartu našumas padidėjo nuo 539 vienetų vienam darbuotojui 2014 m. iki 610 vienetų vienam darbuotojui per tiriamąjį laikotarpį.

4.5.2.5. Dempingo skirtumo dydis

(174) Visi dempingo skirtumai gerokai viršijo *de minimis* lygį. Atsižvelgiant į importo iš nagrinėjamosios šalies apimtį ir kainas, faktinių dempingo skirtumų dydžio poveikis Sąjungos pramonei buvo reikšmingas.

(175) Tai pirmasis antidempingo tyrimas dėl nagrinėjamojo produkto Sąjungoje. Taigi, nėra duomenų, kuriais remiantis būtų galima įvertinti galimo buvusio dempingo poveikį.

4.5.3. *Mikroekonominiai rodikliai*

4.5.3.1. Kainos ir kainoms poveikio turintys veiksniai

(176) Atrinktų Sąjungos gamintojų pardavimo nesusijusiems pirkėjams Sąjungoje vidutinių vieneto kainų raida nagrinėjamuoju laikotarpiu:

7 lentelė

Pardavimo kainos Sąjungoje ir gamybos sąnaudos

	2014 m.	2015 m.	2016 m.	Tiriamasis laikotarpis
Vidutinė vieneto pardavimo kaina Sąjungoje (EUR už vienetą)	237	225	216	218
Indeksas 2014 m. = 100	*100*	*95*	*91*	*92*

	2014 m.	2015 m.	2016 m.	Tiriamasis laikotarpis
Vidutinės gamybos sąnaudos (EUR už vienetą)	200	188	183	188
Indeksas 2014 m. = 100	*100*	*94*	*91*	*94*

Šaltinis: patikrinti atrinktų Sąjungos gamintojų klausimyno atsakymai.

(177) Vidutinė vieneto pardavimo kaina sumažėjo 19 EUR, o vieneto sąnaudos per tą patį laikotarpį sumažėjo 12 EUR. Taigi per nagrinėjamąjį laikotarpį kainos sumažėjo 8 %, o sąnaudos – 6 %.

(178) Per tiriamąjį laikotarpį gamybos sąnaudos padidėjo, palyginti su 2016 m., tačiau pardavimo kainoje to nebuvo įmanoma visapusiškai atspindėti.

(179) Dėl trijų pakopų atlikta atskira analizė taikant tą pačią aprašytąją metodiką.

(180) Vidutinė vieneto pardavimo kaina 1 pakopoje sumažėjo 25 EUR, o vieneto sąnaudos per tą patį laikotarpį sumažėjo 19 EUR. Nagrinėjamuoju laikotarpiu abu rodikliai sumažėjo 9 %.

8 lentelė

Pardavimo kainos Sąjungoje ir gamybos sąnaudos 1 pakopoje

	2014 m.	2015 m.	2016 m.	Tiriamasis laikotarpis
Vidutinė vieneto pardavimo kaina Sąjungoje (EUR už vienetą)	270,8	255,3	245,3	245,7
Indeksas 2014 m. = 100	*100*	*94*	*91*	*91*
Vidutinės gamybos sąnaudos (EUR už vienetą)	222	200	199	203
Indeksas 2014 m. = 100	*100*	*90*	*89*	*91*

Šaltinis: patikrinti atrinktų Sąjungos gamintojų klausimyno atsakymai.

(181) Vidutinė vieneto pardavimo kaina 2 pakopoje sumažėjo 27 EUR, o vieneto sąnaudos per tą patį laikotarpį sumažėjo 17 EUR. Taigi per nagrinėjamąjį laikotarpį vidutinė kaina sumažėjo 12 %, o sąnaudos – 9 %.

9 lentelė

Pardavimo kainos Sąjungoje ir gamybos sąnaudos 2 pakopoje

	2014 m.	2015 m.	2016 m.	Tiriamasis laikotarpis
Vidutinė vieneto pardavimo kaina visoje Sąjungos rinkoje (EUR už vienetą)	228	212	193	201
Indeksas 2014 m. = 100	*100*	*93*	*85*	*88*
Vidutinės gamybos sąnaudos (EUR už vienetą)	187	176	162	170
Indeksas 2014 m. = 100	*100*	*94*	*87*	*91*

Šaltinis: patikrinti atrinktų Sąjungos gamintojų klausimyno atsakymai.

(182) Vidutinė vieneto pardavimo kaina 3 pakopoje sumažėjo 9 EUR, o vieneto sąnaudos per tą patį laikotarpį padidėjo 2 EUR. Taigi per nagrinėjamąjį laikotarpį vidutinė kaina sumažėjo 5 %, o sąnaudos padidėjo 1 %.

10 lentelė

Pardavimo kainos Sąjungoje ir gamybos sąnaudos 3 pakopoje

	2014 m.	2015 m.	2016 m.	Tiriamasis laikotarpis
Vidutinė vieneto pardavimo kaina visoje Sąjungos rinkoje (EUR už vienetą)	181	176	172	172
Indeksas 2014 m. = 100	*100*	*97*	*95*	*95*
Vidutinės gamybos sąnaudos (EUR už vienetą)	170	175	167	172
Indeksas 2014 m. = 100	*100*	*103*	*98*	*101*

Šaltinis: patikrinti atrinktų Sąjungos gamintojų klausimyno atsakymai.

4.5.3.2. Darbo sąnaudos

(183) Atrinktų Sąjungos gamintojų vidutinių darbo sąnaudų raida nagrinėjamuoju laikotarpiu:

11 lentelė

Vieno darbuotojo vidutinės darbo sąnaudos

	2014 m.	2015 m.	2016 m.	Tiriamasis laikotarpis
Vieno darbuotojo vidutinės darbo sąnaudos (EUR)	43 875	44 961	46 432	46 785
Indeksas 2014 m. = 100	*100*	*102*	*105*	*106*

Šaltinis: patikrinti atrinktų Sąjungos gamintojų klausimyno atsakymai.

(184) Vidutinės darbo jėgos sąnaudos per nagrinėjamąjį laikotarpį padidėjo 6 %.

4.5.3.3. Atsargos

(185) Atrinktų Sąjungos gamintojų atsargų raida nagrinėjamuoju laikotarpiu:

12 lentelė

Atsargos

	2014 m.	2015 m.	2016 m.	Tiriamasis laikotarpis
Laikotarpio pabaigos atsargos (indeksas 2014 m. = 100)	*100*	*81*	*100*	*144*
Laikotarpio pabaigos atsargos gamybos procentine dalimi	7 %	6 %	7 %	9 %
Indeksas 2014 m. = 100	*100*	*81*	*97*	*134*

Šaltinis: patikrinti atrinktų Sąjungos gamintojų klausimyno atsakymai.

(186) Per nagrinėjamąjį laikotarpį atsargos padidėjo 44 % ir pasiekė maždaug 9 %. metų gamybos apimties. Tokia padėtis daro neigiamą poveikį atrinktų Sąjungos gamintojų finansinei padėčiai.

4.5.3.4. Pelningumas, pinigų srautas, investicijos, investicijų grąža ir pajėgumas padidinti kapitalą

(187) Atrinktų Sąjungos gamintojų pelningumo, pinigų srauto, investicijų ir investicijų grąžos raida nagrinėjamuoju laikotarpiu:

13 lentelė

Pelningumas, pinigų srautas, investicijos ir investicijų grąža

	2014 m.	2015 m.	2016 m.	Tiriamasis laikotarpis
Pardavimo nesusijusiems pirkėjams Sąjungoje pelningumas (pardavimo apyvartos %)	15,6	16,7	15,2	13,7
Indeksas 2014 m. = 100	*100*	*107*	*98*	*88*
Pinigų srautas (mln. EUR)	309	312	292	272
Indeksas 2014 m. = 100	*100*	*101*	*94*	*88*
Investicijos (mln. EUR)	86	63	59	65
Indeksas 2014 m. = 100	*100*	*73*	*69*	*76*
Investicijų grąža (%)	21,0	21,7	19,3	17,6
Indeksas 2014 m. = 100	*100*	*103*	*92*	*84*

Šaltinis: patikrinti atrinktų Sąjungos gamintojų klausimyno atsakymai.

(188) Komisija atrinktų Sąjungos gamintojų pelningumą nustatė panašaus produkto pardavimo nesusijusiems pirkėjams Sąjungoje grynąjį pelną neatskaičius mokesčių išreiškusi šio pardavimo apyvartos procentine dalimi.

(189) Bendrasis pelningumas sumažėjo nuo 15,6 % 2014 m. iki 13,7 % tiriamuoju laikotarpiu. Tai buvo apskaičiuota atsižvelgiant į kiekvienos pakopos svarbą pardavimo apimčiai, kaip paaiškinta 161 ir 162 konstatuojamosiose dalyse. Pelningumo sumažėjimą 1,9 procentinio punkto lėmė didesnis kainų (– 8 %) nei sąnaudų (– 6 %) sumažėjimas.

(190) Bendram pelningumui poveikį daro 1 pakopos pelningumas, o nuostolių per tiriamąjį laikotarpį patirta tik 3 pakopoje. Be to, visos Sąjungos pramonės santykinė pelningumo tendencija taip pat mažėja.

(191) Grynasis pinigų srautas yra Sąjungos gamintojų pajėgumas patiems finansuoti veiklą. Grynasis pinigų srautas sumažėjo 12 %.

(192) Investicijų grąža išreiškiama investicijų grynosios buhalterinės vertės pelno procentiniu dydžiu. Per nagrinėjamąjį laikotarpį ji sumažėjo nuo 21,0 % iki 17,6 %.

(193) Dėl trijų pakopų atlikta atskira analizė taikant tą pačią aprašytąją metodiką.

(194) 1 pakopos pelningumas per nagrinėjamąjį laikotarpį buvo nepastovus. 2015 m. (21,8 %) jis padidėjo, palyginti su 2014 m. (17,9 %), ir vėliau per tiriamąjį laikotarpį sumažėjo iki šiek tiek mažesnio lygio nei buvo 2014 m. (17,5 %). Iš dalies tai galima paaiškinti gamybos sąnaudų ir kainų raida, nes 2015 m. gamybos sąnaudos sumažėjo labiau nei pardavimo kainos.

(195) 1 pakopoje grynasis pinigų srautas išliko stabilus, o investicijų grąža per nagrinėjamąjį laikotarpį sumažėjo nuo 26,0 iki 24,3 %.

14 lentelė

1 pakopos pelningumas, pinigų srautas, investicijos ir investicijų grąža

	2014 m.	2015 m.	2016 m.	Tiriamasis laikotarpis
Pardavimo nesusijusiems pirkėjams Sąjungoje pelningumas (pardavimo apyvartos %)	17,9	21,8	18,9	17,5
Indeksas 2014 m. = 100	*100*	*122*	*106*	*98*
Pinigų srautas (mln. EUR)	191	218	199	192
Indeksas 2014 m. = 100	*100*	*113*	*104*	*100*
Investicijos (mln. EUR)	54	36	35	38
Indeksas 2014 m. = 100	*100*	*68*	*65*	*72*
Investicijų grąža (%)	26,0	29,3	25,0	24,3
Indeksas 2014 m. = 100	*100*	*112*	*96*	*93*

Šaltinis: patikrinti atrinktų Sąjungos gamintojų klausimyno atsakymai.

(196) Kalbant apie 2 pakopą, per nagrinėjamąjį laikotarpį pelningumas sumažėjo 2,6 procentinio punkto (nuo 17,9 % 2014 m. iki 15,3 % tiriamuoju laikotarpiu).

(197) 2 pakopoje grynasis pinigų srautas smarkiai sumažėjo 22 %, o investicijų grąža per nagrinėjamąjį laikotarpį sumažėjo nuo 20,4 % iki 16,2 %.

15 lentelė

2 pakopos pelningumas, pinigų srautas, investicijos ir investicijų grąža

	2014 m.	2015 m.	2016 m.	Tiriamasis laikotarpis
Pardavimo nesusijusiems pirkėjams Sąjungoje pelningumas (pardavimo apyvartos %)	17,9	16,7	16,0	15,3
Indeksas 2014 m. = 100	*100*	*93*	*90*	*86*
Pinigų srautas (mln. EUR)	88	76	65	69
Indeksas 2014 m. = 100	*100*	*86*	*74*	*78*
Investicijos (mln. EUR)	18	16	15	17
Indeksas 2014 m. = 100	*100*	*92*	*84*	*97*
Investicijų grąža (%)	20,4	21,4	20,1	16,2
Indeksas 2014 m. = 100	*100*	*105*	*98*	*79*

Šaltinis: patikrinti atrinktų Sąjungos gamintojų klausimyno atsakymai.

(198) 3 pakopoje per tiriamąjį laikotarpį buvo nuostolių (– 0,4 %). Ypač didelius nuostolius patyrė MVĮ (– 6,1 % per tiriamąjį laikotarpį). Tiriamuoju laikotarpiu 3 pakopos didelių bendrovių pelningumas, palyginti su 2014 m., sumažėjo perpus – nuo 10 % iki 4,8 %.

(199) 3 pakopoje grynasis pinigų srautas sumažėjo net 62 %, o investicijų grąža per nagrinėjamąjį laikotarpį sumažėjo nuo 7,6 % iki 2,5 %.

16 lentelė

3 pakopos pelningumas, pinigų srautas, investicijos ir investicijų grąža

	2014 m.	2015 m.	2016 m.	Tiriamasis laikotarpis
Pardavimo nesusijusiems pirkėjams Sąjungoje pelningumas (pardavimo apyvartos %)	6,1	0,6	2,7	– 0,4
Indeksas 2014 m. = 100	*100*	*10*	*45*	*– 7*
Pinigų srautas (mln. EUR)	28	17	26	11
Indeksas 2014 m. = 100	*100*	*62*	*93*	*38*
Investicijos (mln. EUR)	14	10	10	10
Indeksas 2014 m. = 100	*100*	*69*	*66*	*66*
Investicijų grąža (%)	7,6	0,2	4,8	2,5
Indeksas 2014 m. = 100	*100*	*2*	*62*	*33*

Šaltinis: patikrinti atrinktų Sąjungos gamintojų klausimyno atsakymai.

4.6. **Pakopų sąsaja**

(200) Sąjungos autobusų arba sunkvežimių padangų rinkai didelį poveikį padarė ekonomikos krizė. Kadangi padangų naudojimas glaudžiai susijęs su naujų transporto priemonių įsigijimu ir transporto priemonių parkų rida, šis sektorius labai priklauso nuo bendros ekonominės veiklos. Bet kokie ekonominės veiklos pokyčiai, ypač pokyčiai, susiję su keliais vežamų prekių kiekiais, tiesiogiai atsiliepia padangų pardavimui. Kai sunkvežimiai naudojami mažiau, mažiau reikia įsigyti naujų sunkvežimių ar keisti sunkvežimių padangas, tad padangų rinka traukiasi.

(201) Po ekonomikos krizės įvyko struktūrinis paklausos poslinkis nuo aukštesnio lygio padangų prie žemesnio lygio padangų, o sprendimą pirkti dažniausiai lemia kaina. Atsižvelgiant į tai, Sąjungos rinkos pertvarkyme svarbų vaidmenį atliko pigių importuojamų padangų pasiūla ir tam tikrų transporto priemonių parkų savininkų pageidavimas rinktis pigesnes padangas.

(202) Kadangi padangų restauruotojams daromas didelis spaudimas, uždaroma vis daugiau gamyklų ir dirbtuvių, kaip matyti 175 konstatuojamojoje dalyje. Dėl vietos įrenginių stokos yra mažiau galimybių restauruoti kokybišką nusidėvėjusią padangą. Todėl kokybiškos padangos pirkimas siekiant daug kartų ją restauruoti tampa mažiau patrauklus. Atsižvelgdami į šiuos pokyčius ir pigių 3 pakopos padangų importą, kuris sudaro didžiąją dalį iš Kinijos importuojamo kiekio, Sąjungos naujų padangų gamintojai neturi pasirinkimo ir privalo stiprinti savo pozicijas ir 3 pakopoje.

(203) Galiausiai dėl kainų žemesnėse pakopose poveikio kainų nustatymui aukštesnėje pakopoje taip pat vyksta akivaizdi konkurencija tarp segmentų. Sąjungoje 1 pakopos padangų kainoms daromas spaudimas dėl pigių padangų importo. Skundo pateikėjas tvirtino, kad poveikis aiškiau matomas regionuose, kuriuose 3 pakopos padangų yra daugiau (t. y. tuose regionuose 1 pakopos padangų kainos paprastai mažesnės nei kitur Sąjungoje ir tai pabrėžia 3 pakopos padangų konkurencinį poveikį 1 pakopos padangoms).

(204) Tai reiškia, kad ekonominės veiklos vykdytojai, atrodo, vietoj tam tikros 1 ar 2 pakopos padangų dalies ėmė pirkti 3 pakopos padangas, vadinasi konkurencija vyksta tarp skirtingų segmentų.

(205) Lentelėje toliau parodyta kiekvienai pakopai tenkanti Sąjungos suvartojimo dalis 2012 m. ir 2016 m. Per tą laikotarpį Sąjungos suvartojimas padidėjo maždaug 3,8 mln. vienetų ir daugiau nei 90 % to padidėjimo buvo 3 pakopoje (apie 3,6 mln. vienetų). Dėl to įvyko palyginti svarbus 3 pakopos poslinkis – šios pakopos produktų bendras suvartojimas Sąjungoje padidėjo nuo 27 % iki 39 %.

17 lentelė

Sąjungos suvartojimas pagal pakopas 2012 m. ir 2016 m.

	2012 m.	2016 m.
Sąjungos suvartojimas	17 684 000	21 452 278
1 pakopa	46 %	37 %
2 pakopa	27 %	24 %
3 pakopa	27 %	39 %

Šaltinis: ETRMA ir Eurostatas (*Comext*).

(206) Remdamasi surinkta informacija Komisija nustatė, kad anksčiau kitų pakopų kainas lėmė 1 pakopos nustatoma etaloninė kaina. Pagrindiniai Sąjungos gamintojai veikia daugiausia 1 ir 2 pakopose, kuriose numatoma, kad padangos turi tarnauti ilgai ir jas turi būti galima restauruoti. Tuo pateisinamos gerokai didesnės kainos (ir pelno dydis), nes iš 1 ir 2 pakopų padangų tikimasi gerų veiksmingumo rezultatų. Vartotojai vertino tas fizines ir veiksmingumo rezultatų savybes ir buvo pasiruošę už jas mokėti daugiau. Tačiau iš Komisijos turimos informacijos matyti, kad pirmiau aprašyta kainodaros tendencija pasikeitė ir ėmė pasireikšti atvirkštinis kaskadinis poveikis, kai 3 pakopos kainos pradėjo daryti atvirkštinį poveikį 1 pakopos kainoms. Derėtų pažymėti, kad dauguma pigių importuojamų produktų susiję su 3 pakopa, kurioje Sąjungos gamintojai per tiriamąjį laikotarpį patyrė nuostolių.

(207) Remdamasi tuo, kas išdėstyta, Komisija padarė preliminarią išvadą, kad tarp įvairių pakopų yra simbiozinis ryšys ir 3 pakopos kainoms daromas spaudimas taip pat daro poveikį kitų pakopų kainoms.

4.7. **Išvada dėl žalos**

(208) Apskritai iš žalos rodiklių matyti, kad visai Sąjungos pramonei daromas didelis spaudimas. Per tiriamąjį laikotarpį sumažėjo gamybos pajėgumai, investicijos ir užimtumas, nepaisant mažėjančių pardavimo kainų prarasta didelė rinkos dalis. Importuojamo nagrinėjamojo produkto rinkos dalis padidėjo Sąjungos pramonės sąskaita neatsižvelgiant į jos segmentaciją, prarasta 4 200 darbo vietų. Nors viso sektoriaus pelningumas vis dar siekia maždaug 14 %, nuo 2014 m. iki tiriamojo laikotarpio jis sumažėjo 1,9 procentinio punkto, o nuo 2015 m. iki tiriamojo laikotarpio – 3 procentiniais punktais. Be to, mažėja ir santykinė pelningumo tendencija visoje Sąjungoje.

(209) Taip pat preliminariai nustatyta, kad dėl iš Kinijos importuojamų produktų smarkiai priverstinai mažinamos Sąjungos pramonės kainos, o tai savo ruožtu rodo, kad daromas didelis tiesioginis poveikis prastėjantiems veiklos rezultatams ir mažėjantiems pajėgumams, gamybai, užimtumui ir kitiems su Sąjungos pramonei daroma žala susijusiems rodikliams. Neigiami pokyčiai labiausiai pasijuto 3 pakopoje, kurioje daug padangas restauravusių MVĮ pasitraukė iš rinkos ir negalėjo pasinaudoti sektoriaus ekonomikos atsigavimu, kurio teikiama nauda galiausiai atiteko pigiems importuojamiems produktams. Derėtų priminti, kad bendrovėms, vykdančioms veiklą daugiausia 3 pakopoje, tenkanti bendros Sąjungos gamybos apimties dalis yra 20 %. 3 pakopoje patiriami nuostoliai nėra tvarūs ir kyla pavojus viso Sąjungos padangų restauravimo sektoriaus išlikimui.

(210) Be to, kainų spaudimo poveikis taip pat daromas aukštesnių pakopų kainoms. Dėl didėjančio 3 pakopos padangų kainų spaudimo, susijusio su pigiomis importuojamomis padangomis, daugiausia 3 pakopos padangomis, panašūs pokyčiai stebimi ir 2 pakopoje, kurioje per nagrinėjamąjį laikotarpį pardavimo kainos sumažėjo 12 %, ir norint išsaugoti konkurencingumą teko 9 % sumažinti net 1 pakopos kainas.

(211) Iš tikrųjų, atsižvelgiant į pakopų kainų sąsajas, net geriausiais veiklos rezultatais pasižyminti 1 pakopa patyrė atvirkštinį kaskadinį kainų poveikį visose trijose pakopose, kaip paaiškinta ankstesniame skyriuje. Dėl to sektorius išsunktas, visų trijų pakopų tiekimo grandinės vertė sumažėjo, suprastėjo Sąjungos rinkoje siūlomų padangų kokybė. Be to, šalutinis poveikis esant didelei kainų konkurencijai visose trijose pakopose taip pat turi neigiamų pasekmių pajėgumų naudojimui, sektoriuje ima kauptis didesnės atsargos (12 lentelė), o pinigų srautas ir investicijos mažėja (13 lentelė). Galiausiai padangų restauravimo sektoriaus praradimas Sąjungoje taip pat daro poveikį pelningumui, kurį gali pasiekti 1 ir 2 pakopose veiklą vykdančios bendrovės.

(212) Todėl galima daryti preliminarią išvadą, kad Sąjungos pramonei daryta žala, kaip apibrėžta pagrindinio reglamento 3 straipsnio 5 dalyje.

(213) Be to, skundo pateikėjai teigia, jog kyla pavojus, kad ateityje žala bus dar didesnė. Jų nuomone, kitose importo ir eksporto rinkose nustatyta daug priemonių, dėl kurių prekybos srautai gali būti tiesiogiai nukreipti į kitas šalis. Be to, teigiama, kad Sąjungos gamintojams kyla grėsmė jų eksporto rinkose, nes kai kurios šalys, kaip antai Turkija, pradėjo apsaugos priemonių tyrimą. Padėties pablogėjimo rizika taip pat sietina su pernelyg dideliais KLR pajėgumais – nepanaudoti pajėgumai sudaro apie 40 % šiuo metu iš Kinijos eksportuojamo kiekio. Skundo pateikėjai taip pat baiminasi dėl struktūrinio poveikio ES padangų rinkai, nes papildomas sąnaudas perkant kokybiškas padangas bus vis sunkiau pateisinti, kai kartu su padangų restauravimo pramone išnyks galimybė daug kartų restauruoti kokybiškas padangas. Galiausiai jie numato, kad KLR kilmės padangų kokybė nuolat gerės. Jeigu kokybiškesnėms KLR kilmės padangoms būtų leista konkuruoti su Sąjungos padangomis dempingo kaina, sumažėtų Sąjungos padangų pramonės pelno dydis ir atitinkamai galimybė investuoti ir diegti inovacijas. Tai savo ruožtu priverstų Sąjungos pramonę sutelkti dėmesį į prastesnės kokybės padangas, dėl kurių reikia mažai investuoti į MTTP, t. y. būtų padarytas dar didesnis poveikis galimybei jas restauruoti.

(214) Šiame etape Komisija pastebėjo, kad pagal KLR padangų pramonės politiką ([1]) padangų gamintojai raginami gerinti techninius prekių ženklų kūrimo aspektus (kaip antai įgyvendinti prekių ženklų kūrimo strategijas, didinti prekių ženklo populiarumą ir gerinti jo reputaciją, toliau didinti prekių ženklo vertę), ir pažymėjo, kad kartu nagrinėjama antisubsidijų byla. Taigi, atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta, ji paragino šalis teikti pastabas dėl skundo pateikėjų iškeltų klausimų, pristatytų ankstesnėje konstatuojamojoje dalyje, kad baigiamajame etape ji galėtų tuos klausimus išsamiai išnagrinėti.

5. PRIEŽASTINIS RYŠYS

(215) Remdamasi pagrindinio reglamento 3 straipsnio 6 dalimi Komisija nagrinėjo, ar dėl importo dempingo kaina iš nagrinėjamosios šalies Sąjungos pramonei padaryta materialinė žala. Remdamasi pagrindinio reglamento 3 straipsnio 7 dalimi Komisija taip pat nagrinėjo, ar kiti žinomi veiksniai galėjo tuo pat metu daryti žalą Sąjungos pramonei.

(216) Komisija užtikrino, kad žala, kuri galėjo būti padaryta dėl tų kitų veiksnių, nebūtų priskirta importui iš nagrinėjamosios šalies dempingo kaina. Šie veiksniai yra: importas iš kitų trečiųjų šalių, Sąjungos gamintojų pardavimas eksportui ir sąnaudų raida.

5.1. Importo dempingo kaina poveikis

(217) Dėl importo dempingo kaina iš KLR tiriamuoju laikotarpiu buvo priverstinai labai mažinamos Sąjungos pramonės kainos; priverstinio kainų mažinimo skirtumai buvo 21–31 %, dėl to sumažėjo Sąjungos pramonės rinkos dalis ir pelningumas (atitinkamai nuo 72,0 % iki 66,8 % ir nuo 15,6 % 2014 m. iki 13,7 % nagrinėjamuoju laikotarpiu). Faktiškai per nagrinėjamąjį laikotarpį Sąjungos pramonės pardavimo apimtis šiek tiek sumažėjo, o iš KLR importuojamų produktų kiekis padidėjo 32 % ir būtent jiems atiteko didžioji dalis padidėjusio Sąjungos suvartojimo.

(218) Apskritai, nagrinėjamuoju laikotarpiu – 5,2 procentinio punkto sumažėjusią Sąjungos pramonės rinkos dalį absorbavo + 4,2 procentinio punkto padidėjusi importo iš KLR rinkos dalis.

(219) Iš 155–203 konstatuojamosiose dalyse pateiktos žalos rodiklių analizės matyti, kad Sąjungos pramonės ekonominė padėtis ir ypač jos finansinė padėtis pablogėjo ir tai sutampa su didele importo dempingo kaina iš KLR apimtimi. Dėl tokių importuojamų produktų kainų priverstinai mažinamos Sąjungos pramonės kainos ir

([1]) Pramonės ir informacinių technologijų ministerijos pranešimas apie padangų pramonės politikos skelbimą ir platinimą. Tvirtinančioji institucija: Pramonės ir informacinių technologijų ministerija. Dokumento numeris: Gong Chan Ye Zheng Ce [2010] Nr. 2. Patvirtinimo data: 2010 9 15. Įsigaliojimo data: 2010 9 15.

kainoms Sąjungos rinkoje daromas didelis spaudimas jas mažinti. Iš tikrųjų, šiuo atveju pagrindiniais nagrinėtinais veiksniais reikia laikyti didelį importo apimties padidėjimą ir nustatytą akivaizdų priverstinį kainų mažinimą.

(220) Kinijos eksportuotojams pavyko gerokai padidinti savo rinkos dalį Sąjungos pramonės sąskaita. Per tiriamąjį laikotarpį didžiąją dalį bendros importo dempingo kaina iš Kinijos apimties sudarė 3 pakopos produktai ir dėl to kai kuriems Sąjungos gamintojams toje pakopoje, ypač padangas restauravusioms MVĮ, teko pasitraukti iš rinkos. Be to, kaip paaiškinta 137 konstatuojamojoje dalyje, Komisija nustatė, kad tokie dideli produktų kiekiai dempingo kaina padarė poveikį kainų nustatymui. Anksčiau kainų nustatymą lėmė 1 pakopos kainos, t. y. 2 pakopos kainos buvo nustatomos atsižvelgiant į 1 pakopos kainas, o 3 pakopos kainos – į 2 pakopos kainas. Dabar situacija pasikeitė: 2 pakopos kainos nustatomos atsižvelgiant į 3 pakopos kainas, o 1 pakopos kainos – į 2 pakopos kainas. Dėl to visose pakopose sumažėjo pardavimo kainos. Taigi Komisija padarė preliminarią išvadą, kad dempingo kaina iš KLR importuojamų produktų antplūdis atliko lemiamą vaidmenį Sąjungos pramonei sukeliant materialinę žalą.

(221) Kiti veiksniai, kurie buvo nagrinėjami atliekant priežastinio ryšio analizę pagal pagrindinio reglamento 3 straipsnio 7 dalį: importas iš kitų šalių, Sąjungos pramonės eksportas ir Sąjungos pramonės sąnaudų raida.

5.2. **Importas iš trečiųjų šalių**

(222) Importo iš kitų trečiųjų šalių apimties raida nagrinėjamuoju laikotarpiu:

18 lentelė

Importas iš trečiųjų šalių

Šalis	2014 m.	2015 m.	2016 m.	Tiriamasis laikotarpis
Turkija				
Importo iš Turkijos apimtis	712 497	710 504	856 110	884 241
Indeksas (2014 m. = 100)	*100*	*100*	*120*	*124*
Importo iš Turkijos vieneto kainos	212	216	194	185
Indeksas (2014 m. = 100)	*100*	*102*	*91*	*87*
Rinkos dalis	3,5	3,4	4,0	4,1
Visos Sąjungos importo apimties dalis (%)	12,6	11,4	12,1	12,3
Korėja				
Importo iš Korėjos apimtis	431 676	463 643	477 185	381 167
Indeksas (2014 m. = 100)	*100*	*107*	*111*	*88*
Importo iš Korėjos vieneto kainos	219	191	181	186
Indeksas (2014 m. = 100)	*100*	*87*	*83*	*85*
Rinkos dalis (%)	2,1	2,2	2,2	1,8
Visos Sąjungos importo apimties dalis (%)	7,6	7,4	6,8	5,3

Šalis	2014 m.	2015 m.	2016 m.	Tiriamasis laikotarpis
Japonija				
Importo iš Japonijos apimtis	386 128	418 802	398 427	390 859
Indeksas (2014 m. = 100)	*100*	*108,5*	*103,2*	*101,2*
Importo iš Japonijos vieneto kainos	293	227	218	221
Indeksas (2014 m. = 100)	*100*	*77,6*	*74,4*	*75,4*
Rinkos dalis (%)	1,9	2,0	1,9	1,8
Visos Sąjungos importo apimties dalis (%)	6,8	6,7	5,6	5,5
Rusija				
Importo iš Rusijos apimtis	181 031	237 582	270 515	279 798
Indeksas (2014 m. = 100)	*100*	*131,2*	*149,4*	*154,6*
Importo iš Rusijos vieneto kainos	145	131	130	130
Indeksas (2014 m. = 100)	*100*	*90,7*	*89,6*	*89,5*
Rinkos dalis (%)	0,9	1,1	1,3	1,3
Visos Sąjungos importo apimties dalis (%)	3,2	3,8	3,8	3,9
Tailandas				
Importo iš Tailando apimtis	142 735	177 209	174 994	167 509
Indeksas (2014 m. = 100)	*100*	*124,2*	*122,6*	*117,4*
Importo iš Tailando vieneto kainos	310	226	233	241
Indeksas (2014 m. = 100)	*100*	*72,9*	*75,3*	*77,7*
Rinkos dalis (%)	0,7	0,9	0,8	0,8
Visos Sąjungos importo apimties dalis (%)	2,5	2,8	2,5	2,3
Kitos trečiosios šalys				
Importo iš visų kitų šalių apimtis	338 457	376 075	469 425	464 224
Indeksas (2014 m. = 100)	*100*	*111*	*139*	*137*
Importo iš visų kitų šalių vieneto kainos	202	195	200	192
Indeksas (2014 m. = 100)	*100*	*96*	*99*	*95*
Rinkos dalis (%)	1,7	1,8	2,2	2,1
Visos Sąjungos importo apimties dalis (%)	6,0	6,0	6,6	6,5

Šalis	2014 m.	2015 m.	2016 m.	Tiriamasis laikotarpis
Iš viso iš trečiųjų šalių, išskyrus KLR				
Importo iš visų kitų šalių apimtis	2 192 524	2 383 815	2 646 656	2 567 798
Indeksas (2014 m. = 100)	*100*	*109*	*121*	*117*
Importo iš visų kitų šalių vieneto kainos	227	202	192	189
Indeksas (2014 m. = 100)	*100*	*89*	*85*	*83*
Rinkos dalis (%)	10,8	11,5	12,3	11,9
Visos Sąjungos importo apimties dalis (%)	38,7	38,3	37,5	35,8

Šaltinis: Eurostatas.

(223) Importo iš kitų trečiųjų šalių rinkos dalis nagrinėjamuoju laikotarpiu šiek tiek padidėjo nuo 10,8 % iki 11,9 %. Iš viso importo iš kitų trečiųjų šalių tik importo iš Rusijos vidutinės kainos panašios į importo iš Kinijos kainas. Vidutinės nagrinėjamojo produkto importo kainos akivaizdžiai didesnės nei vidutinės importo iš Kinijos kainos. Nagrinėjamojo produkto importo iš Rusijos rinkos dalis nagrinėjamuoju laikotarpiu padidėjo nuo 0,9 % iki 1,3 %. Tačiau dėl nedidelės importo iš Rusijos apimties nenutrūksta importo dempingo kaina ir Sąjungos pramonės patiriamos žalos priežastinis ryšys.

(224) Taigi Komisija padarė išvadą, kad, nors importas iš kitų trečiųjų šalių galėjo turėti tam tikrą nedidelį poveikį Sąjungos pramonės padėčiai, pagrindinė žalos priežastis vis tiek yra importas dempingo kaina iš KLR.

5.2.1. *Sąjungos pramonės eksportas*

(225) Sąjungos gamintojų eksporto apimties raida nagrinėjamuoju laikotarpiu:

19 lentelė

Sąjungos gamintojų eksportas

	2014 m.	2015 m.	2016 m.	Tiriamasis laikotarpis
Eksporto apimtis (vienetais)	6 079 036	5 920 561	5 893 729	5 920 981
Indeksas 2014 m. = 100	*100*	*97,4*	*97,0*	*97,4*
Vidutinė kaina (EUR už vienetą)	188	179	169	168
Indeksas 2014 m. = 100	*100*	*95,3*	*89,9*	*89,8*

Šaltinis: Eurostatas (*Comext*).

(226) Remiantis Eurostato duomenimis, eksporto apimtis nagrinėjamuoju laikotarpiu sumažėjo 2,6 %. Vidutinėms eksporto kainoms poveikį daro perdavimo susijusioms bendrovėms vertė. Nėra jokių įrodymų, kad dėl Sąjungos pramonės eksporto galėtų nutrūkti importo dempingo kaina ir nustatytos žalos priežastinis ryšys.

5.3. **Sąnaudų raida**

(227) Kaip minėta 181 konstatuojamojoje dalyje, nagrinėjamuoju laikotarpiu bendros Sąjungos pramonės sąnaudos sumažėjo 12 EUR už padangą dėl su pagrindinėmis žaliavomis (t. y. natūraliuoju kaučiuku ir sintetine guma) susijusių pokyčių. Tačiau vidutinė Sąjungos pramonės pardavimo kaina sumažėjo 19 EUR už padangą dėl kainų spaudimo, kurį daro importas dempingo kaina iš Kinijos.

(228) Todėl galima daryti išvadą, kad sąnaudų raida negali būti Sąjungos pramonei padarytos žalos priežastis.

5.4. **Išvada dėl priežastinio ryšio**

(229) Nustatytas Sąjungos gamintojams darytos žalos ir importo dempingo kaina iš nagrinėjamosios šalies priežastinis ryšys.

(230) Dėl didelio spaudimo Sąjungos pramonės kainoms ir apimčiai, kurį nagrinėjamuoju laikotarpiu darė augantis importas dempingo kaina iš nagrinėjamosios šalies, Sąjungos pramonė negalėjo pasinaudoti po krizės augančia Sąjungos rinka. Iš tikrųjų aršiausia konkurencija vyksta 3 pakopoje, kurioje importuojama daugiausia Kinijos produktų, bet daromas poveikis ir aukštesnėms pakopoms, kaip paaiškinta 204–210 konstatuojamosiose dalyse. Iš pirmiau pateiktos žalos rodiklių analizės matyti, kad visos Sąjungos pramonės ekonominei padėčiai poveikio turėjo didėjantis importas maža dempingo kaina iš KLR, dėl kurio buvo priverstinai smarkiai mažinamos Sąjungos kainos. Kinijos eksportuotojams pavyko gauti didelę rinkos dalį Sąjungos pramonės sąskaita, dėl to sumažėjo užimtumas ir gamybos pajėgumai. Nuo 2014 m. iki tiriamojo laikotarpio Sąjungos pramonė prarado 5,2 procentinio punkto rinkos dalies, o Sąjungos rinkoje didėjant suvartojimui pardavimo apimtis nesikeitė. Be to, visos Sąjungos pramonės pelningumo tendencija taip pat mažėja, o nuostoliai daugiausia susiję su 3 pakopos padangomis.

(231) Komisija nustatė visų žinomų veiksnių poveikį Sąjungos pramonės padėčiai ir jį atskyrė nuo importo dempingo kaina žalingo poveikio. Paaiškėjo, kad dėl kitų nustatytų veiksnių, kaip antai importo iš kitų trečiųjų šalių, Sąjungos gamintojų pardavimo eksportui ir sąnaudų raidos, daromo poveikio Sąjungos pramonės rinkos dalies, kainų ir pelningumo neigiamai raidai priežastinis ryšys nenutrūksta. NET įvertinus jų bendrą poveikį Komisijos išvada nepasikeitė: jei nebūtų buvę importo dempingo kaina, Sąjungos pramonei nebūtų padarytas toks didelis neigiamas poveikis. Visų pirma, rinkos dalis nebūtų sumažėjusi iki tokio lygio ir būtų išlaikytas užimtumo lygis.

(232) Tad Komisija šiame etape padarė išvadą, kad materialinė žala Sąjungos pramonei buvo padaryta dėl importo iš nagrinėjamosios šalies dempingo kaina ir kad dėl kitų veiksnių, vertintų atskirai arba bendrai, priežastinis ryšys nenutrūko.

6. **SĄJUNGOS INTERESAI**

(233) Remdamasi pagrindinio reglamento 21 straipsniu Komisija nagrinėjo, ar, nepaisant išvados dėl žalingo dempingo, galima padaryti aiškią išvadą, kad šiuo atveju priemonių nustatymas neatitiktų Sąjungos interesų. Nustatant Sąjungos interesus įvertinti visi susiję interesai, įskaitant Sąjungos pramonės ir importuotojų interesus.

6.1. **Sąjungos pramonės interesai**

(234) Tikėtina, kad galimų antidempingo priemonių poveikis Sąjungos gamintojams ir ypač MVĮ bus teigiamas. Jie galėtų pasinaudoti augančiu suvartojimu ir vykdyti veiklą rinkoje sąžiningomis sąlygomis. Ypač tikimasi, kad tokiomis sąlygomis Sąjungos gamintojai galės padidinti savo pardavimo apimtį ir taip atgauti dalį prarastos rinkos dalies. Dėl to atitinkamai padidėtų Sąjungos gamybos apimtis ir pajėgumų naudojimo koeficientas. Sąžiningomis sąlygomis Sąjungos pramonė galėtų padidinti savo kainas ir pataisyti finansinę padėtį.

(235) Atsižvelgiant į padangų restauravimo verslo ryšį su restauruotinų padangų gamyba, taikant siūlomas priemones būtų, visų pirma, užtikrintas padangų restauravimo pramonės gyvybingumas. Dėl to pagerėtų užimtumas, ypač todėl, kad restauruotinų padangų gamybos pramonė yra imli darbui ir yra išsidėsčiusi visoje Sąjungoje.

6.2. **Sąjungos naudotojų ir importuotojų interesai**

(236) Pranešimas apie inicijavimą buvo išsiųstas daugiau nei 40 nagrinėjamojo produkto importuotojų ir naudotojų ir jų asociacijų.

(237) Atrankos klausimyno atsakymus pateikė penki nesusiję importuotojai. Jiems tenka [10–15 %] visos importo iš KLR apimties. Iš tų penkių bendrovių dvi buvo atrinktos pagal jų importo apimtį (kuri sudaro [6–10 %] visos importo iš Kinijos apimties) ir užpildė klausimyną.

(238) Abiejų atrinktų importuotojų nagrinėjamojo produkto importas iš Kinijos per tiriamąjį laikotarpį sudarė didelę apyvartos dalį. Jų verslo modelis iš esmės grindžiamas sutartimis su Kinijos eksportuojančiais gamintojais, nors jie turi ir kitų šaltinių (šalies viduje arba kitose trečiosiose šalyse). Taigi, nors priemonės turėtų poveikį jų veiklai, taip pat tikimasi, kad nustačius priemones kainos Sąjungos rinkoje padidės iki sąžiningo lygio.

(239) Yra ir kitoks verslo modelis, grindžiamas „prekybos tik konteineriais strategija“. Šiuo atveju importuotojai gali lanksčiau keisti tiekimo šaltinius. Prie šios kategorijos priskirtini trys iš neatrinktų importuotojų, kuriems tiriamuoju laikotarpiu teko mažiau nei 2 % viso importo iš Kinijos apimties. Toks nedidelis bendradarbiavimo lygis reiškia, kad priemonių nustatymas didelio poveikio jų veiklai nepadarys.

(240) Su Komisija susisiekė dar dvylika importuotojų ir dvi importuotojų asociacijos, dauguma iš jų – po Registracijos reglamento paskelbimo. Jie pateikė pastabų dėl registracijos ir galimo priemonių nustatymo. Tačiau nė vienas Sąjungos importuotojas pagrįstų tvirtinimų nepateikė.

(241) Taigi, nors siūlomos priemonės neatitinka naudotojų ir importuotojų interesų, šiame etape Komisija negali kiekybiškai įvertinti galimo neigiamo poveikio jiems.

6.3. **Tiekėjų interesai**

(242) Protektorių tiekėjai pateikė pastabų, kuriomis pritarė antidempingo priemonių nustatymui, teigdami, jog tokios priemonės yra būtinos, kad padangų restauravimo pramonė išgyventų. Jeigu padangų restauravimo veikla nebus vykdoma, bus padarytas didelis poveikis jų verslui. Šis klausimas bus toliau nagrinėjamas vykdant tyrimą.

6.4. **Kiti interesai**

(243) Sąjunga jau seniai laikosi politikos ([1]), kuria siekiama mažinti atliekas ir tvariai tvarkyti žaliavas. Iš tikrųjų Sąjungos politika yra faktiškai dvejopa: ji susijusi su atliekų vengimu ir ja skatinamas perdirbimas ([2]). Be to, nustatytas horizontalusis politikos tikslas skatinti mažųjų ir vidutinių įmonių veiklą Sąjungos rinkoje ([3]).

(244) Padangų restauravimas yra itin svarbus tikrajai žiedinei ekonomikai. Be aukšto patikimumo, veiksmingumo rezultatų ir saugos standartų užtikrinimo, padangų restauravimas taip pat teikia daug naudos aplinkos požiūriu (suvartojama mažiau žaliavų ir energijos, išmetama mažiau CO_2, mažesnė tarša, suvartojama mažiau vandens). Taigi siūlomos priemonės taip pat padėtų pasiekti platesnius visuomeninius tikslus, įtvirtintus tam tikrų krypčių Sąjungos politikoje.

(245) Kelios suinteresuotosios šalys pabrėžė, kad aukštos klasės padangų gamintojai gamina naujas kokybiškas padangas, kurių yra ilgas tarnavimo laikas ir kurias galima restauruoti. Jeigu neliktų padangų restauravimo pramonės, konkurencija padangų sektoriuje būtų pagrįsta tik lenktynėmis dėl žemesnių: pramonė būtų išsunkta, tiekimo grandinė netektų vertės, sumažėtų Sąjungoje siūlomų padangų kokybė.

(246) AIRP tvirtino, kad padangų restauravimo veikla yra žiedinės ekonomikos pavyzdys, nes restauruojant vieną padangą (palyginti su naujos padangos gamyba) suvartojama 70 % mažiau žaliavų, 65 % mažiau energijos ir 19 % mažiau vandens, išmetama 37 % mažiau CO_2, 21 % sumažėja oro tarša (dalelių kiekis) ir 29 % sumažėja dirvožemio erozija šalyse, kuriose gaminamas natūralusis kaučiukas.

(247) Be to, dėl padangų restauravimo pramonės vykdomos veiklos užkertamas kelias 240 000 tonų nusidėvėjusių padangų kaupimuisi per metus. Taigi taikant priemones, kuriomis Sąjungoje būtų apsaugotos kokybiškos restauruotinos padangos ir kurios iš esmės būtų nenaudingos vieno naudojimo padangoms, būtų galima užkirsti kelią atliekų susidarymui, kaip numatyta Atliekų direktyvoje, nes taip būtų remiamas gyvybingo padangų restauravimo verslo išlikimas Sąjungoje.

([1]) Žr. 2008 m. lapkričio 19 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2008/98/EB dėl atliekų ir panaikinančią kai kurias direktyvas (OL L 312, 2008 11 22, p. 3).

([2]) Žr. 2018 m. sausio mėn. priimtą Žiedinės ekonomikos veiksmų planą; http://ec.europa.eu/environment/circular-economy/index_en.htm.

([3]) Žr. Komisijos paramos mažosioms ir vidutinėms įmonėms politiką; https://ec.europa.eu/growth/smes/business-friendly-environment/small-business-act_en.

(248) Remiantis AIRP atliktais tyrimais, restauruodama padangas Italija kasmet sutaupo vidutiniškai 30 mln. litrų žalios naftos ir daugiau nei 20 000 tonų kitų strategiškai svarbių žaliavų, kaip antai natūraliojo kaučiuko ir sintetinės gumos, augalinių anglių, tekstilės pluošto, plieno ir vario, taip pat 10 202 tonomis sumažina išmetamą CO_2 kiekį. Remiantis tais pačiais tyrimais, restauruojant vieną padangą išmetamas CO_2 kiekis sumažinamas 26,5 kg.

(249) Taigi taikant priemones, kuriomis Sąjungoje būtų apsaugotos kokybiškos restauruotinos padangos ir kurios iš esmės būtų nenaudingos vienkartinio naudojimo padangoms, būtų galima dar labiau užtikrinti politikos suderinamumą su Sąjungos atliekų mažinimo ir žiedinės ekonomikos tikslais, nes taip būtų remiamas gyvybingo padangų restauravimo verslo išlikimas Sąjungoje. Be to, atsižvelgiant į tai, kad šiame sektoriuje veiklą vykdo daugiausia MVĮ, priemonės taip pat derėtų su svarbiu Komisijos tikslu remti tokias bendroves.

6.5. **Išvada dėl Sąjungos interesų**

(250) Antidempingo priemonių poveikis Sąjungos gamintojams būtų teigiamas. Nepaisant tvirtinimų dėl galimo neigiamo poveikio Sąjungos importuotojams, muitas vis tiek nebūtų neproporcingas, atsižvelgiant į bendrą poveikį visai Sąjungos pramonei. Faktiškai manoma, kad dėl turimų Sąjungos pramonės pajėgumų ir iš kitų šalių importuojamų produktų rizika sumažėtų, nes atsirastų alternatyvių tiekimo šaltinių. Jeigu nebeliktų importo dempingo kaina, būtų atkurta sąžininga konkurencija ir vienodos sąlygos visiems ir tai būtų naudinga sveikai visos Sąjungos padangų rinkos plėtrai, politika labiau derėtų su Sąjungos žiedinės ekonomikos, atliekų vengimo ir MVĮ apsaugos tikslais. Atsižvelgiant į tai, nėra jokių įtikinamų priežasčių iš KLR importuojamoms autobusų ir sunkvežimių padangoms nenustatyti laikinųjų priemonių.

(251) Todėl tikėtina, kad nustačius antidempingo priemones Sąjungos pramonė galėtų išlikti rinkoje ir galėtų pagerinti savo padėtį. Kyla didelis pavojus, kad nenustačius priemonių Sąjungos pramonei tektų svarstyti galimybę vidutinės trukmės laikotarpiu pasitraukti iš restauruotų padangų verslo, ir būtų neišvengiamai prarasta darbo vietų, kaip jau buvo užsidarius dešimtims MVĮ, kaip išdėstyta 175 konstatuojamojoje dalyje. Kalbant apie importuotojus ar naudotojus, šiame tyrimo etape nėra jokių įtikinamų priežasčių importuojamoms KLR kilmės autobusų ir sunkvežimių padangoms nenustatyti antidempingo priemonių.

7. **LAIKINOSIOS ANTIDEMPINGO PRIEMONĖS**

(252) Remiantis Komisijos padarytomis išvadomis dėl dempingo, žalos, priežastinio ryšio ir Sąjungos interesų, turėtų būti nustatytos laikinosios priemonės, kad būtų apsisaugota nuo tolesnės nagrinėjamojo produkto importo dempingo kaina Sąjungos pramonei daromos žalos.

7.1. **Žalos pašalinimo lygis (žalos skirtumas)**

(253) Siekdama nustatyti priemonių dydį Komisija visų pirma nustatė muito dydį, kuris būtinas siekiant pašalinti Sąjungos pramonei daromą žalą.

(254) Žala būtų pašalinta, jei Sąjungos pramonė galėtų padengti gamybos sąnaudas ir, parduodama panašų produktą Sąjungos rinkoje, gauti tokį pelną neatskaičius mokesčių, kokį tokios rūšies pramonė šiame sektoriuje pagrįstai galėtų gauti įprastomis konkurencijos sąlygomis, t. y. kai nėra importo dempingo kaina. Toks tikslinis pelnas buvo nustatytas atsižvelgiant į pelną, kurį Sąjungos pramonė buvo pasiekusi 2014 m. Per visą nagrinėjamąjį laikotarpį tie metai buvo vertinami kaip nagrinėjamojo laikotarpio metai, kuriais geriausiai pavyko atkurti normalias konkurencijos sąlygas, nes iš importo Kinijos apimtis buvo mažiausia, o vidutinė importo kaina buvo didžiausia.

(255) Tuo remdamasi Komisija apskaičiavo Sąjungos pramonės panašaus produkto nežalingą kainą, prie 15,6 % pelno dydžio pridėdama atrinktų Sąjungos gamintojų gamybos sąnaudas per tiriamąjį laikotarpį, iš Sąjungos pardavimo kainų atimdama faktinį pelno dydį, kuris buvo pasiektas tiriamuoju laikotarpiu, ir pakeisdama jį 15,6 % pelno dydžiu.

(256) Tuomet Komisija, remdamasi atrinktų KLR bendradarbiaujančių eksportuojančių gamintojų vidutinės svertinės importo kainos, nustatytos skaičiuojant priverstinį kainų mažinimą, palyginimu su atrinktų Sąjungos gamintojų tiriamuoju laikotarpiu Sąjungos rinkoje parduoto panašaus produkto nežalinga vidutine svertine kaina, nustatė žalos pašalinimo lygį. Kiekvienas lyginant gautas skirtumas išreikštas vidutinės svertinės importo CIF vertės procentine dalimi.

(257) Žalos pašalinimo lygis kitoms bendradarbiaujančioms bendrovėms ir visoms kitoms bendrovėms apibrėžiamas taip pat, kaip ir dempingo skirtumas toms bendrovėms (žr. 127 ir 128 konstatuojamąsias dalis).

7.2. **Laikinosios priemonės**

(258) Laikinosios antidempingo priemonės importuojamam Kinijos Liaudies Respublikos kilmės nagrinėjamajam produktui turėtų būti nustatytos pagal pagrindinio reglamento 7 straipsnio 2 dalyje nustatytą mažesnio muito taisyklę. Komisija palygino žalos skirtumus ir dempingo skirtumus. Muitų dydis turėtų būti nustatytas pagal tuos dempingo ir žalos skirtumus, kurie yra mažesni.

(259) Kaip nurodyta 7 konstatuojamojoje dalyje, Komisija Registracijos reglamentu nustatė reikalavimą registruoti KLR kilmės nagrinėjamojo produkto importą, atsižvelgdama į galimą antidempingo ir kompensacinių priemonių taikymą atgaline data pagal pagrindinio reglamento 14 straipsnio 5 dalį ir Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2016/1037 ([1]) (toliau – pagrindinis antisubsidijų reglamentas) 24 straipsnio 5 dalį.

(260) Kiek tai yra susiję su šiuo antidempingo tyrimu ir atsižvelgiant į pirmiau pateiktus nustatytus faktus, importo registracija dėl antidempingo tyrimo pagal pagrindinio reglamento 14 straipsnio 5 dalį turėtų būti nutraukta.

(261) Dėl lygiagretaus antisubsidijų tyrimo, nagrinėjamojo produkto importo iš KLR registracija pagal pagrindinio antisubsidijų reglamento 24 straipsnio 5 dalį turėtų būti toliau vykdoma.

(262) Šiuo tyrimo etapu negalima priimti jokio sprendimo dėl galimo antidempingo priemonių taikymo atgaline data.

(263) Pagal Suderintos sistemos paaiškinimų 8708 ir 8716 pozicijų paaiškinimus, ratai ir priekabų bei puspriekabių ratai su padangomis turi būti priskiriami 8708 ir 8716 pozicijoms. Kadangi gali kilti priemonių vengimo pavojus veiklos vykdytojams importuojant ratus su kiniškomis padangomis, Komisija nusprendė, kad siekiant sumažinti šį pavojų būtų tikslinga stebėti tokių ratų importą. Be to, taikant tokią stebėsenos sistemą surinktą informaciją būtų galima panaudoti, jei ateityje pagal pagrindinio reglamento 13 straipsnį reikėtų atlikti vengimo tyrimą. Todėl importuojamiems ratams ir priekabų bei puspriekabių ratams su naujomis arba restauruotomis guminėmis pneumatinėmis padangomis, naudojamomis autobusams arba sunkvežimiams, kurių apkrovos indeksas didesnis kaip 121, turėtų būti nustatyti atskiri TARIC kodai.

(264) Tad laikinojo antidempingo muito normos, išreikštos CIF kaina Sąjungos pasienyje prieš sumokant muitą, turėtų būti tokios:

Bendrovė	Dempingo skirtumas (%)	Žalos skirtumas (%)	Laikinasis antidempingo muitas (%)
„Xingyuan Group“	166,7	68,8	68,8
„Giti Group“	98,7	33,2	33,2
„Aeolus Group“	151,2	48,1	48,1
„Hankook Group“	80,4	29,3	29,3
Kitos bendradarbiaujančios bendrovės	110,3	40,2	40,2
Visos kitos bendrovės	166,7	68,8	68,8

(265) Šiame reglamente nurodytos individualios antidempingo muito normos bendrovėms nustatytos remiantis šio tyrimo išvadomis. Todėl šios normos atitinka atliekant šį tyrimą nustatytą tų bendrovių padėtį. Šios muitų normos taikomos tik tam importuojamam nagrinėjamosios šalies kilmės nagrinėjamajam produktui, kurį pagamino konkretūs nurodyti juridiniai asmenys. Importuojamam nagrinėjamajam produktui, pagamintam bet kurios kitos bendrovės, kuri konkrečiai nepaminėta šio reglamento rezoliucinėje dalyje, įskaitant subjektus, susijusius su konkrečiai paminėtomis bendrovėmis, turėtų būti taikoma visoms kitoms bendrovėms nustatyta muito norma. Tokioms bendrovėms neturėtų būti taikomos jokios individualios antidempingo muito normos.

([1]) 2016 m. birželio 8 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2016/1037 dėl apsaugos nuo subsidijuoto importo iš Europos Sąjungos narėmis nesančių valstybių (OL L 176, 2016 6 30, p. 55).

(266) Pasikeitus pavadinimui bendrovė gali prašyti taikyti šias individualias antidempingo muito normas. Prašymas turi būti teikiamas Komisijai. Prašyme turi būti pateikta visa susijusi informacija, leidžianti įrodyti, kad pasikeitimas nedaro poveikio bendrovės teisei naudotis jai jau taikoma muito norma. Jei bendrovės pavadinimo pakeitimas nedaro poveikio jos teisei naudotis jai taikoma muito norma, pranešimas apie pavadinimo pakeitimą bus paskelbtas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

(267) Siekiant sumažinti priemonių vengimo riziką, kylančią dėl didelių muitų normų skirtumų, reikia specialių priemonių, kad būtų užtikrintas individualių antidempingo muitų taikymas. Bendrovės, kurioms nustatyti individualūs antidempingo muitai, valstybių narių muitinėms privalo pateikti galiojančią komercinę sąskaitą faktūrą. Ši sąskaita faktūra turi atitikti 1 straipsnio 3 dalyje nustatytus reikalavimus. Be tokios sąskaitos faktūros importuojamiems produktams turėtų būti taikomas visoms kitoms bendrovėms galiojantis antidempingo muitas.

(268) Siekiant užtikrinti, kad antidempingo muitai būtų taikomi tinkamai, visoms kitoms bendrovėms nustatytas antidempingo muitas turėtų būti taikomas ne tik atliekant šį tyrimą nebendradarbiavusiems eksportuojantiems gamintojams, bet ir gamintojams, kurie tiriamuoju laikotarpiu į Sąjungą neeksportavo.

8. **PRIEMONIŲ FORMA**

(269) Komisija nustatė, kad *ad valorem* muitas turi du didelius trūkumus. Pirma, taikant *ad valorem* muitą bendrovė skatinama parduoti pigiausius iš produktų, kuriais ji prekiauja. Dėl to 3 pakopai būtų daromas papildomas spaudimas, nors nuo aršios nesąžiningos konkurencijos labiausiai reikia apsaugoti būtent šią rinkos pakopą. Todėl Komisija nusprendė, kad 3 pakopos padangoms būtų geriau nustatyti tam tikro absoliutaus lygio muitą.

(270) Antra, *ad valorem* muitas gali būti pakankamai didelis brangesniuose 1 ir 2 pakopų segmentuose. Šiuo atveju kyla pavojus, kad tokios kokybiškos padangos taps pernelyg brangios, nors būtent jos gali būti naudingos Sąjungos padangų restauravimo sektoriui. Sąjungos padangų restauruotojams reikia tinkamų padangų karkasų, kuriuos galėtų tiekti Sąjungos 1 ar 2 pakopos gamintojai arba kai kurie Kinijos eksportuotojai, vykdantys veiklą atitinkamoje pakopoje. Jeigu taikant priemones būtų nustatyta pernelyg daug sankcijų 1 ir 2 pakopų produktų importui į Sąjungą, Sąjungos žiedinės ekonomikos tikslams gali būti padarytas neigiamas poveikis.

(271) Todėl Komisija preliminariai nusprendė, kad dėl Sąjungos interesų būtų pagrįsta nustatyti fiksuoto dydžio muitus už vienetą, apskaičiuojamus pagal individualų kiekvieno eksportuotojo žalos skirtumą. Dėl tokių fiksuoto dydžio muitų sumažėtų pavojus, kad dempingo problema 3 rinkos pakopoje gali būti sprendžiama nepakankamai, nes tos padangos importuojamos į Sąjungą dideliais kiekiais ir už jas būtų mokamas gana didelis fiksuoto dydžio muitas, palyginti su jų tikrąja verte. Kartu nustačius tokius muitus sumažėtų pavojus, kad 1 ir 2 pakopos padangų, kurios yra restauruotinos ir kurias gali restauruoti Sąjungos restauruotojai, importui į Sąjungą gali būti nustatyti per dideli muitai.

(272) Galiausiai Komisija nusprendė, kad reikėtų nustatyti fiksuoto dydžio laikinuosius muitus.

9. **BAIGIAMOSIOS NUOSTATOS**

(273) Siekdama gero administravimo Komisija paragins suinteresuotąsias šalis per nustatytą terminą pateikti raštu pastabas ir (arba) prašymus išklausyti dalyvaujant Komisijai ir (arba) prekybos bylas nagrinėjančiam pareigūnui.

(274) Išvados dėl laikinųjų muitų nustatymo yra preliminarios ir gali būti pakeistos galutiniame tyrimo etape,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

1. Tam tikroms importuojamoms Kinijos Liaudies Respublikos kilmės naujoms ar restauruotoms guminėms pneumatinėms padangoms, naudojamoms autobusams arba sunkvežimiams, kurių apkrovos indeksas didesnis kaip 121 ir kurių KN kodai šiuo metu yra 4011 20 90 ir ex 4012 12 00 (TARIC kodas 4012 12 00 10), nustatomas laikinasis antidempingo muitas.

2. Laikinieji antidempingo muitai, taikomi eurais už 1 dalyje aprašyto produkto vienetą, kurį pagamino toliau išvardytos bendrovės, yra tokie:

Bendrovė	Laikinasis antidempingo muitas (EUR už vienetą)	Papildomas TARIC kodas
„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
Kitos priede išvardytos bendradarbiaujančios bendrovės	62,79	
Visos kitos bendrovės	82,17	C999

3. 2 dalyje arba priede nurodytoms bendrovėms nustatytos individualios muito normos taikomos, jeigu valstybių narių muitinėms pateikiama galiojanti komercinė sąskaita faktūra, kurioje pateikiama deklaracija su nurodyta data ir pasirašyta tą sąskaitą faktūrą išdavusio subjekto atstovo, kurio nurodomas vardas, pavardė ir pareigos: „Aš, toliau pasirašęs (-iusi), patvirtinu, kad (vnt.) šioje sąskaitoje faktūroje nurodyto (nagrinėjamasis produktas), parduodamo eksportuoti į Europos Sąjungą, Kinijos Liaudies Respublikoje pagamino (bendrovės pavadinimas ir adresas) (papildomas TARIC kodas). Patvirtinu, kad šioje sąskaitoje faktūroje pateikta informacija yra išsami ir teisinga.“ Jeigu tokia sąskaita faktūra nepateikiama, taikomas visoms kitoms bendrovėms nustatytas muitas.

4. 1 dalyje nurodytas produktas į laisvą apyvartą Sąjungoje išleidžiamas tik tuo atveju, jeigu pateikiama laikinojo muito dydžio garantija.

5. Ratams ir priekabų bei puspriekabių ratams su naujomis arba restauruotomis guminėmis pneumatinėmis padangomis, naudojamomis autobusams arba sunkvežimiams, kurių apkrovos indeksas didesnis kaip 121, priskiriami TARIC kodai 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 ir 8716 90 90 80.

6. Jeigu nenurodyta kitaip, taikomos atitinkamos galiojančios muitus reglamentuojančios nuostatos.

2 straipsnis

1. Per 25 kalendorines dienas nuo šio reglamento įsigaliojimo suinteresuotosios šalys gali:

a) prašyti, kad būtų atskleisti pagrindiniai faktai ir aplinkybės, kuriais remiantis buvo priimtas šis reglamentas;

b) teikti pastabas raštu Komisijai, įskaitant pastabas dėl prekių ženklų suskirstymo pagal pakopas, ir

c) pateikti prašymą išklausyti dalyvaujant Komisijai ir (arba) prekybos bylas nagrinėjančiam pareigūnui.

2. Per 25 kalendorines dienas nuo šio reglamento įsigaliojimo Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2016/1036 21 straipsnio 4 dalyje nurodytos šalys gali pateikti pastabų dėl laikinųjų priemonių taikymo.

3 straipsnis

Įgyvendinimo reglamento (ES) 2018/163 1 straipsnio 1 dalis pakeičiama taip:

„1. Pagal Reglamento (ES) 2016/1037 24 straipsnio 5 dalį muitinėms nurodoma imtis reikiamų veiksmų siekiant registruoti į Sąjungą importuojamas Kinijos Liaudies Respublikos kilmės naujas ir restauruotas autobusų arba sunkvežimių padangas, kurių apkrovos indeksas didesnis nei 121 ir kurių KN kodai šiuo metu yra 4011 20 90 ir ex 4012 12 00 (TARIC kodas 4012 12 00 10).“

4 straipsnis

Šis reglamentas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

1 straipsnis taikomas šešis mėnesius.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje 2018 m. gegužės 4 d.

Komisijos vardu

Pirmininkas

Jean-Claude JUNCKER

PRIEDAS

Neatrinkti Kinijos bendradarbiaujantys eksportuojantys gamintojai

Bendrovės pavadinimas	Papildomas TARIC kodas
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

Bendrovės pavadinimas	Papildomas TARIC kodas
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