NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2018/683

zo 4. mája 2018,

ktorým sa ukladá dočasné antidumpingové clo na dovoz určitých pneumatík, nových alebo protektorovaných, z kaučuku, druhu používaného na autobusy alebo nákladné automobily, s indexom zaťaženia presahujúcim 121, s pôvodom v Čínskej ľudovej republike, a ktorým sa mení vykonávacie nariadenie (EÚ) 2018/163

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/1036 z 8. júna 2016 o ochrane pred dumpingovými dovozmi z krajín, ktoré nie sú členmi Európskej únie ([1]), a najmä na jeho článok 7 ods. 4,

po porade s členskými štátmi,

keďže:

1. POSTUP

1.1. Začatie prešetrovania

(1) Koalícia proti nekalému dovozu pneumatík (ďalej len „navrhovateľ“) podala 30. júna 2017 podnet v mene výrobcov, ktorých výroba predstavuje viac než 45 % celkovej výroby nových a protektorovaných pneumatík pre autobusy alebo nákladné automobily v Únii. Podnet obsahoval dostatočné dôkazy o dumpingu a ujme, ktorá z neho vyplýva.

(2) Európska komisia (ďalej len „Komisia“) začala 11. augusta 2017 antidumpingové prešetrovanie týkajúce sa dovozu určitých pneumatík, nových alebo protektorovaných, z kaučuku, druhu používaného na autobusy alebo nákladné automobily, s indexom zaťaženia presahujúcim 121 (ďalej len „nové a protektorované pneumatiky“ alebo „dotknutý výrobok“), s pôvodom v Čínskej ľudovej republike (ďalej len „dotknutá krajina“ alebo „ČĽR“) do Únie na základe článku 5 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/1036 (ďalej len „základné nariadenie“). Komisia uverejnila oznámenie o začatí prešetrovania v *Úradnom vestníku Európskej únie* ([2]) (ďalej len „oznámenie o začatí konania“).

(3) Komisia 21. októbra vydala korigendum k oznámeniu o začatí konania, v ktorom objasnila rozsah vymedzenia dotknutého výrobku ([3]).

(4) Komisia 14. októbra 2017 začala antisubvenčné prešetrovanie týkajúce sa dovozu nových a protektorovaných pneumatík pre autobusy alebo nákladné automobily s pôvodom v ČĽR do Únie a začala samostatné prešetrovanie. Komisia uverejnila oznámenie o začatí prešetrovania v *Úradnom vestníku Európskej únie* ([4]).

1.2. Registrácia dovozu

(5) Navrhovateľ 30. augusta 2016 predložil žiadosť o registráciu dovozu dotknutého výrobku s pôvodom v ČĽR podľa článku 14 ods. 5 základného nariadenia.

(6) Čínske združenie pre kaučukový priemysel (ďalej len „CRIA“) a Čínska obchodná komora dovozcov a vývozcov kovov, minerálov a chemických látok (ďalej len „CCCMC“) 4. októbra 2017 predložili pripomienky k žiadosti

([1]) Ú. v. EÚ L 176, 30.6.2016, s. 21.
([2]) Oznámenie o začatí antidumpingového konania týkajúceho sa dovozu nových a protektorovaných pneumatík pre autobusy alebo nákladné automobily s pôvodom v Čínskej ľudovej republike (Ú. v. EÚ C 264, 11.8.2017, s. 14).
([3]) Ú. v. EÚ C 356, 21.10.2017, s. 24.
([4]) Oznámenie o začatí antisubvenčného konania týkajúceho sa dovozu nových a protektorovaných pneumatík pre autobusy alebo nákladné automobily s pôvodom v Čínskej ľudovej republike (Ú. v. EÚ C 346, 14.10.2017, s. 9).

o registráciu. Tvrdili, že žiadosť nespĺňa príslušnú dôkaznú normu, pretože neexistovali dôkazy o dumpingovej minulosti, podstatnom náraste dovozu a o tom, že dovoz by pravdepodobne vážne narušili nápravné účinky cla. Komisia 19. októbra 2017 uskutočnila vypočutie na žiadosť združenia CRIA, počas ktorého zopakovalo svoje predchádzajúce pripomienky.

(7) Komisia 2. februára 2018 uverejnila vykonávacie nariadenie (EÚ) 2018/163 (ďalej len „nariadenie o registrácii“) ([1]), ktorým sa od 3. februára 2018 zavádza registrácia dovozu dotknutého výrobku s pôvodom v ČĽR. V tomto nariadení Komisia posúdila pripomienky zainteresovaných strán.

(8) Po nadobudnutí účinnosti registrácie skupina Hankook ([2]) tvrdila, že boli porušené jej práva na obhajobu, keďže žiadne informácie týkajúce sa úmyslu Komisie zaviesť registráciu dovozu dotknutého výrobku neboli skupine Hankook oznámené pred nadobudnutím účinnosti nariadenia o registrácii. Skupina Hankook preto tvrdila, že došlo k porušeniu článku 41 Charty základných práv Európskej únie.

(9) Komisia konštatovala, že predchádzajúce poskytnutie informácií je povinné podľa článku 20 ods. 2 základného nariadenia pred uložením konečných opatrení. To sa však nevzťahuje na rozhodnutie o registrácii v zmysle článku 14 ods. 5 základného nariadenia. V danom článku sa stanovuje iba, že predchádzajúce poskytnutie informácií členským štátom by sa malo uskutočniť včas. Okrem toho sa právo na vypočutie podľa článku 41 ods. 2 písm. a) Charty základných práv Európskej únie vzťahuje iba na individuálne opatrenia, ktoré by mohli mať nepriaznivý vplyv. V tomto prípade Komisia nariadila colným orgánom Únie registrovať dovoz. Nariadenie o registrácii nie je individuálnym opatrením, ktoré nepriaznivo vplýva na skupinu Hankook. Nebolo určené skupine Hankook a ani nepredstavovalo pre túto skupinu individuálne nepriaznivé účinky. Z toho dôvodu neboli porušené ani práva na obhajobu skupiny Hankook, ani článok 41 Charty základných práv Európskej únie.

1.3. **Obdobie prešetrovania a posudzované obdobie**

(10) Prešetrovanie dumpingu a ujmy sa vzťahovalo na obdobie od 1. júla 2016 do 30. júna 2017 (ďalej len „obdobie prešetrovania“). Preskúmanie trendov relevantných z hľadiska posúdenia ujmy sa vzťahovalo na obdobie od 1. januára 2014 do konca obdobia prešetrovania (ďalej len „posudzované obdobie“).

1.4. **Zainteresované strany**

(11) V oznámení o začatí konania Komisia vyzvala zainteresované strany, aby sa na ňu obrátili s cieľom zúčastniť sa na prešetrovaní. Komisia okrem toho výslovne informovala navrhovateľa, ostatných známych výrobcov z Únie, známych vyvážajúcich výrobcov, orgány Čínskej ľudovej republiky, známych dovozcov, dodávateľov a používateľov, obchodníkov, ako aj združenia, o ktorých je známe, že sa ich dotkne začatie prešetrovania, a vyzvala ich na účasť.

(12) Zainteresované strany mali možnosť vyjadriť sa k začatiu prešetrovania a požiadať o vypočutie Komisiou a/alebo úradníkom pre vypočutie v obchodných konaniach.

(13) Dvaja výrobcovia z Únie zastúpení navrhovateľom využili túto príležitosť a požiadali Komisiu, aby ich mená zostali v súlade s článkom 19 ods. 1 základného nariadenia dôverné, keďže sa obávali možných odvetných opatrení zákazníkov alebo konkurentov, ktorých sa týka toto prešetrovanie. Okrem toho dvaja spolupracujúci výrobcovia z Únie následne požiadali o rovnaký status.

(14) Komisia individuálne preskúmala skutkovú podstatu každej žiadosti o zachovanie dôvernosti. Skonštatovala, že naozaj v každom prípade existujú dôkazy o významnej možnosti odvetných opatrení, a súhlasila s tým, aby názvy daných spoločností neboli zverejnené.

([1]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2018/163 z 1. februára 2018, ktorým sa zavádza registrácia dovozu nových a protektorovaných pneumatík pre autobusy alebo nákladné automobily s pôvodom v Čínskej ľudovej republike (Ú. v. EÚ L 30, 2.2.2018, s. 12).

([2]) Skupina Hankook sa skladá z týchto prepojených podnikov: Shanghai Hankook Tire Sales Co., Ltd.; Chongqing Hankook Tire Co., Ltd.; and Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd.

(15) Dvaja vyvážajúci výrobcovia, skupina Giti ([1]) a skupina Aeolus ([2]), tvrdili, že anonymita dvoch výrobcov z Únie, ktorých zastupuje navrhovateľ, by mohla vážne ovplyvniť právo strán na obhajobu, keďže nie je možné overiť, či navrhovateľ skutočne predstavuje viac ako 25 % celkovej výroby v Únii. Okrem toho zainteresované strany nevedia z dôvodu anonymity zistiť, v ktorej triede ([3]) pôsobí navrhovateľ, a nevedia sa tak zmysluplne vyjadriť k značnej ujme, ktorú by im mohol spôsobiť čínsky vývoz dotknutého výrobku do Únie. Skupina Giti ďalej tvrdila, že podľa navrhovateľa predstavovala výroba triedy 3 v Únii iba 16 % celkovej výroby v Únii. Preto vyhlásila, že začatie konania predstavuje porušenie článku 5 ods. 4 základného nariadenia. Nakoniec skupina Giti a skupina Aeolus vyhlásili, že zachovanie dôvernosti bráni zainteresovaným stranám zistiť, či výrobcovia z Únie zaradení do vzorky sú prepojení na čínskych vyvážajúcich výrobcov.

(16) V článku 19 základného nariadenia je stanovené, že Komisia nesmie poskytnúť žiadne informácie, ktoré sú dôverné, bez osobitného súhlasu poskytovateľa týchto informácií. Komisia sa domnievala, že otvorené znenie podnetu umožnilo zainteresovaným stranám posúdiť existujúce požiadavky. Reprezentatívnosť navrhovateľa je okrem toho potrebné posúdiť na celkovom základe údajného poškodeného odvetvia a nie na základe trhovej triedy. Komisiu nakoniec nepresvedčil argument, že nedostatok informácií o možných prepojeniach anonymných navrhovateľov s čínskymi vyvážajúcimi výrobcami by mal brániť právam na obhajobu zainteresovaných strán. Návrhy vznesené proti udeleniu zachovania dôvernosti boli preto zamietnuté.

(17) Komisia ďalej informovala výrobcov z Kórejskej republiky (ďalej len „Kórea“), Japonska, Indickej republiky (ďalej len „India“), Juhoafrickej republiky (ďalej len „Južná Afrika“), Tureckej republiky (ďalej len „Turecko“), Thajského kráľovstva (ďalej len „Thajsko“) a Brazílskej federatívnej republiky (ďalej len „Brazília“) o začatí konania a vyzvala ich na účasť. V oznámení o začatí konania Komisia informovala zainteresované strany, že plánuje použiť Spojené štáty americké (ďalej len „USA“) ako tretiu krajinu s trhovým hospodárstvom (ďalej len „analogická krajina“) v zmysle článku 2 ods. 7 písm. a) základného nariadenia. Zainteresované strany mali možnosť vyjadriť svoje pripomienky a v tejto súvislosti predložili podania (pozri ďalej oddiel 3.1.2).

1.5. **Výber vzorky**

(18) V oznámení o začatí konania Komisia uviedla, že v súlade s článkom 17 základného nariadenia môže vybrať vzorku zainteresovaných strán.

a) *Výber vzorky výrobcov z Únie*

(19) Komisia v oznámení o začatí konania oznámila, že vybrala predbežnú vzorku výrobcov z Únie. Komisia vybrala vzorku na základe najväčšieho reprezentatívneho objemu výroby a predaja pri súčasnom zabezpečení geografického rozloženia. Komisia vyzvala zainteresované strany, aby sa vyjadrili k predbežnej vzorke.

(20) Štyri zainteresované strany predložili pripomienky k predbežnej vzorke (skupina Aeolus, skupina Giti, CRIA a CCCMC). Domnievali sa najmä, že segmentácia trhu do troch tried nebola v predbežnej vzorke náležite zohľadnená a že vzorka by mala čo najvernejšie odrážať percento výroby a predaja triedy 1, triedy 2 a triedy 3 z celkovej výroby a celkového predaja v Únii.

(21) Čo sa týka danej pripomienky, Komisia 25. septembra 2017 ďalej požiadala výrobcov z Únie, aby poskytli dodatočné informácie o triedach s cieľom vytvoriť revidovanú vzorku výrobcov z Únie.

(22) Medzi spolupracujúcich výrobcov z Únie, ktorí odpovedali na dotazník k výberu vzorky, patria veľké a malé a stredné podniky (ďalej len „MSP“) ([4]) a predstavujú viac ako 50 % celkovej odhadovanej výroby a predaja v Únii.

([1]) Giti Tire (Čína) Investment Co., Ltd a jej dcérske spoločnosti: 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 vrátane Chonche Auto Double Happiness Tyre Corp., Ltd a Pirelli Tyre Co, Ltd.

([3]) Z informácií, ktoré zhromaždila a získala Komisia, vyplýva, že trh Únie s pneumatikami pre autobusy a nákladné automobily je rozdelený do troch tried. Pneumatiky triedy 1 sú vysokokvalitné nové pneumatiky prominentnej značky hlavných výrobcov. Pneumatiky triedy 2 predstavujú väčšinu kvalitných pneumatík, nových aj protektorovaných, s cenami a výkonom pokiaľ ide o počet najazdených kilometrov v rozmedzí približne od 65 % do 80 % ceny pneumatík triedy 1. Pneumatiky triedy 3 predstavujú nové aj protektorované pneumatiky s nižším výkonom pokiaľ ide o počet najazdených kilometrov a veľmi obmedzenou možnosťou protektorovania.

([4]) Pozri odporúčanie Komisie zo 6. mája 2003 o vymedzení pojmu mikro-, malé a stredné podniky (2003/361/ES).

(23) Pri stanovení konečnej vzorky Komisia vzala do úvahy roztrieštenosť odvetvia pneumatík medzi jednotlivými triedami a zabezpečila, aby medzi spoločnosťami zaradenými do vzorky boli zastúpené všetky tri triedy. Okrem toho, s cieľom zabezpečiť, aby sa situácia malých a stredných podnikov riadne zohľadnila v analýze ujmy vzhľadom na to, že v Únii predstavujú približne 15 % celkového objemu predaja výrobcov z Únie, Komisia usúdila, že aj malé a stredné podniky by mali byť zastúpené vo vzorke.

(24) Do vzorky bolo zaradených jedenásť výrobcov z Únie, a to na základe:

— všeobecnej reprezentatívnosti z hľadiska veľkosti objemu výroby a predaja dotknutého výrobku v roku 2016,

— reprezentatívnosti tried z hľadiska veľkosti objemu výroby dotknutého výrobku v roku 2016,

— geografického rozloženia a

— reprezentatívnosti výrobcov z Únie z hľadiska veľkosti, a to medzi malými a strednými podnikmi a väčšími spoločnosťami.

(25) Výrobcovia z Únie zaradení do vzorky pozostávali z veľkých spoločností, ako aj MSP. Vybraní výrobcovia z Únie sídlia v šiestich členských štátoch (Taliansko, Španielsko, Poľsko, Portugalsko, Nemecko a Francúzsko), na ktoré spolu pripadá viac ako 36 % výroby a predaja v Únii, ako to oznámili spolupracujúce spoločnosti.

(26) Jeden z výrobcov z Únie zaradených do vzorky, poľský výrobca Geyer&Hosaja, 22. decembra 2017 oznámil Komisii, že sa rozhodol ukončiť spoluprácu pri prešetrovaní. Zastavením spolupráce s týmto výrobcom nie sú ovplyvnené percentuálne hodnoty uvedené v odôvodnení 25, pretože objem jeho výroby predstavuje menej ako 0,1 % z celkovej výroby v Únii. Komisia preto dospela k záveru, že konečná vzorka je reprezentatívna pre výrobné odvetvie Únie.

(27) Skupina Giti napokon uviedla, že Komisia by mala okamžite ukončiť toto prešetrovanie z dôvodu procedurálne nesprávneho predbežného výberu vzorky výrobcov z Únie. Komisia pripomenula, že predbežný výber vzorky výrobcov z Únie je z právneho hľadiska možný a vedie k účinnému prešetrovaniu v rámci krátkych lehôt. Ako už bolo uvedené v odôvodneniach 21 až 25, predbežný výber bol ďalej zmenený na základe pripomienok zainteresovaných strán. Toto tvrdenie bolo preto zamietnuté.

b) *Výber vzorky dovozcov*

(28) Aby sa Komisia mohla rozhodnúť, či bol výber vzorky potrebný, a v prípade kladného rozhodnutia k nemu pristúpiť, požiadala neprepojených dovozcov o poskytnutie informácií uvedených v oznámení o začatí konania. Prihlásilo sa päť dovozcov, ktorí dovážali približne 430 000 jednotiek dovozu z ČĽR. Do vzorky boli zaradené dve spoločnosti, ktoré predstavovali [70 % – 90 %] dovozcov, ktorí predložili formulár na výber vzorky.

c) *Výber vzorky vyvážajúcich výrobcov v ČĽR*

(29) S cieľom rozhodnúť o potrebe výberu vzorky a v prípade kladného rozhodnutia k nemu pristúpiť Komisia požiadala všetkých vyvážajúcich výrobcov v ČĽR, aby poskytli informácie uvedené v oznámení o začatí konania. Komisia okrem toho požiadala zastúpenie Čínskej ľudovej republiky pri Európskej únii, aby identifikovalo a/alebo kontaktovalo iných vyvážajúcich výrobcov, ak existujú, ktorí by mohli mať záujem zúčastniť sa na prešetrovaní.

(30) 49 vyvážajúcich výrobcov poskytlo požadované informácie a súhlasilo so zaradením do vzorky. V súlade s článkom 17 ods. 1 základného nariadenia Komisia vybrala vzorku týchto štyroch výrobcov na základe najväčšieho reprezentatívneho objemu vývozu do Únie, ktorý bolo možné primerane preskúmať v rámci dostupného času:

— Aeolus Tyre Co., Ltd; Chonche Auto Double Happiness Tyre Corp., Ltd; Qingdao Yellow Sea Rubber Co., Ltd a Pirelli Tyre Co, Ltd (ďalej len „skupina Aeolus“),

— Xingyuan Tire Group Ltd., Co. a Guangrao Xinhongyuan Tyre Co., Ltd. (ďalej len „skupina Xingyuan“),

— 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 (ďalej len „skupina Giti“);

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

(31) V súlade s článkom 17 ods. 2 základného nariadenia konzultovala výber vzorky so všetkými dotknutými známymi vyvážajúcimi výrobcami a orgánmi dotknutej krajiny. Komisii boli doručené pripomienky týchto zúčastnených strán: 1. navrhovateľa, 2. CRIA a CCCMC, 3. vyvážajúceho výrobcu – skupiny Giti.

(32) Navrhovateľ tvrdil, že navrhovaná vzorka nebola dostatočne reprezentatívna, pretože dostatočne nezohľadňovala rôzne cenové segmenty, nazývané triedy, na trhu s pneumatikami v Únii. Podľa navrhovateľa bol stredný segment (trieda 2) vo vzorke nadmerne zastúpený, zatiaľ čo prevažná väčšina čínskych vývozcov pôsobila v nižšom segmente (trieda 3), ktorý nebol dostatočne zastúpený. Tvrdil, že vyvážajúci výrobcovi zaradení do vzorky by preto primerane neodzrkadľovali priemernú dovoznú cenu do Únie. Navrhovateľ žiadal, aby sa vyvážajúci výrobcovia v triede 2 zaradení do vzorky nahradili vyvážajúcimi výrobcami v triede 3.

(33) CRIA, CCCMC a skupina Giti v podstate prijali predbežne vybranú vzorku, ale domnievali sa, že vzhľadom na veľký počet vyvážajúcich výrobcov by sa reprezentatívnosť vzorky mohla ďalej zvýšiť, a to pridaním ďalších spoločností.

(34) Komisia usúdila, že navrhovaná vzorka pozostáva z vyvážajúcich výrobcov zo stredných aj z nižších tried, ktoré predstavujú viac ako 50 % celkového dovozu z ČĽR do Únie. Nahradenie najväčších vyvážajúcich výrobcov z triedy 2 menšími vyvážajúcimi výrobcami z triedy 3 by spôsobilo, že vzorka by nebola reprezentatívna, keďže veľká časť celkového vývozu bola podľa dostupných údajov v strednej triede.

(35) V dôsledku toho sa Komisia rozhodla ponechať predbežne vybranú vzorku a 19. októbra 2017 o tom informovala všetky zainteresované strany.

(36) Európske združenie pre protektorovanie (BIPAVER) a združenie európskych výrobcov pneumatík a kaučuku (ETRMA) následne tvrdili, že konečne vybraná vzorka by mohla viesť k silnej nerovnováhe v sortimente výrobkov medzi pneumatikami triedy 2 a triedy 3. Podľa ich názoru priemerné dovozné ceny nemusia presne odrážať časť objemu dovozu, ktorá je pre výrobné odvetvie Únie najviac škodlivá. Z toho dôvodu vyzvali Komisiu, aby prehodnotila a zmenila vzorku a prinajmenšom pridala jedného vyvážajúceho výrobcu s významným objemom vývozu z triedy 3.

(37) Komisia opätovne posúdila, či by bolo prakticky možné ďalej rozšíriť vzorku. Poukázala na to, že skupiny vyvážajúcich výrobcov vybraných do vzorky pozostávali z: 1. trinástich právnych subjektov zapojených do výroby a predaja dotknutého výrobku na domácom trhu; 2. dvoch prepojených dovozcov nachádzajúcich sa mimo Únie a 3. viac ako desiatich prepojených dovozcov nachádzajúcich sa v Únii. Údaje, ktoré poskytol každý z týchto subjektov, museli byť spracované a overené. Komisia preto usúdila, že v rámci dostupného času nie je možné primerane prešetriť viac vyvážajúcich výrobcov.

(38) Komisia preto nezmenila konečne vybranú vzorku, ktorá bola predtým oznámená zainteresovaným stranám.

(39) Okrem štyroch vyvážajúcich výrobcov zaradených do vzorky sa desať vyvážajúcich výrobcov vyjadrilo, že v prípade, ak nebudú zaradení do vzorky, mali by záujem o dotazník a ostatné formuláre žiadosti, aby ich mohli vyplniť a takto požiadať o individuálne preskúmanie v zmysle článku 17 ods. 3 základného nariadenia.

(40) Komisia zaslala antidumpingové dotazníky štyrom čínskym vyvážajúcim výrobcom zaradeným do vzorky, desiatim vyvážajúcim výrobcom, ktorí požiadali o dotazník a ostatné formuláre žiadosti, ako sa to uvádza vyššie, ako aj všetkým výrobcom z Únie zaradeným do vzorky.

(41) Vyplnené dotazníky doručili štyria čínski vyvážajúci výrobcovia zaradení do vzorky a desať výrobcov z Únie zaradených do vzorky. Žiadny z vyvážajúcich výrobcov nezaradených do vzorky neodpovedal na dotazníky.

1.6. **Formuláre žiadosti o trhovohospodárske zaobchádzanie (ďalej len „THZ“)**

(42) Komisia zaslala formuláre žiadosti o THZ dvom vyvážajúcim výrobcom zaradeným do vzorky, skupine Hankook a skupine Giti, ktorí požiadali o trhovohospodárske zaobchádzanie podľa článku 2 ods. 7 písm. b) základného nariadenia. Ďalej zaslala formuláre žiadosti o THZ spolupracujúcim vyvážajúcim výrobcom nezaradeným do vzorky, ktorí o ne požiadali. Komisia dostala odpovede na formuláre žiadosti o THZ iba od dvoch spoločností zaradených do vzorky.

1.7. **Overovania na mieste**

(43) Komisia si vyžiadala a preverila všetky informácie, ktoré považovala za potrebné na predbežné stanovenie dumpingu, z neho vyplývajúcej ujmy a záujmu Únie. Overovanie na mieste podľa článku 16 základného nariadenia sa uskutočnilo v priestoroch týchto spoločností:

Výrobcovia z Únie:

— Good Year Firma Oponiarska, Poľsko,

— Wetest, Česká Republika,

— B.R.P. Pneumatici, Taliansko,

— Banden plant, Holandsko,

— Marangoni Spa Ltd. Taliansko,

— štyria výrobcovia z Únie, ktorí požiadali o zachovanie dôvernosti.

Vyvážajúci výrobcovia v ČĽR:

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

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

— Giti Tire (China) Investment Co., (Shanghai); Giti Tire (Anhui) Co., Ltd; (Hefei); Giti Tire (Hualin) Co., Ltd (Hualin); a prepojený vývozca v Singapure;

— Shanghai Hankook Tire Sales Co., Ltd. (Shanghai); Chongqing Hankook Tire Co., (Chongqing) Ltd.; Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd. (Jiangsu); a prepojený vývozca v Soule v Kórei.

Výrobcovia v analogickej krajine:

— anonymný výrobca z analogickej krajiny v Brazílii.

Prepojení dovozcovia v Únii:

— Giti UK, Cheshire, Spojené kráľovstvo,

— Hankook UK, Northamptonshire, Spojené kráľovstvo a Hankook Germany Neu-Isenburg, Nemecko.

2. DOTKNUTÝ VÝROBOK A PODOBNÝ VÝROBOK

2.1. **Dotknutý výrobok**

(44) Dotknutým výrobkom sú určité pneumatiky, nové alebo protektorované, z kaučuku, druhu používaného na autobusy alebo nákladné automobily, s indexom zaťaženia presahujúcim 121, s pôvodom v Čínskej ľudovej republike, v súčasnosti patriace pod číselné znaky KN 4011 20 90 a ex 4012 12 00 (kód TARIC 4012 12 00 10). Tieto číselné znaky KN a kódy TARIC sa uvádzajú len pre informáciu.

(45) Dotknutým výrobkom sú nové aj protektorované pneumatiky pre autobusy alebo nákladné automobily, ktoré majú rovnaké základné fyzikálne, chemické a technické vlastnosti.

(46) Obidva druhy dotknutého výrobku sú vyrobené z rovnakého vstupného materiálu (pričom sa môže líšiť použitá technológia) a majú podobnú štruktúru. Rozdiel v surovinách a štruktúre prispieva k odlišným výkonnostným charakteristikám.

2.1.1. *Postup výroby*

2.1.1.1. Nové pneumatiky

(47) Výrobný postup nových pneumatík pre nákladné automobily a autobusy zahŕňa: 1. zlučovanie a zmiešavanie kaučuku; 2. prípravu zložiek pneumatík; 3. tvorbu (surovej) pneumatiky; 4. vytvrdzovanie (vulkanizácia) a 5. záverečnú kontrolu. Všetky pneumatiky pre nákladné automobily a autobusy sú vyrobené z rovnakých základných surovín, a to z prírodného kaučuku, zo syntetického kaučuku, z ocele, zo sadzí, z iných chemikálií a olejov, ako aj tkaniny a majú rovnaké zložky, a to behúňový pás, bočnicu, vnútorný plášť, pätkové drôty, oceľové nárazníky, kordové vlákna, hoci sa môžu vyskytnúť určité rozdiely medzi rôznymi výrobcami tohto výrobku.

(48) Zistilo sa, že výrobný postup nových pneumatík pre nákladné automobily a autobusy zahŕňal rôzne technológie, čo však nemalo vplyv na všeobecné zistenia týkajúce sa zameniteľnosti.

2.1.1.2. Protektorované pneumatiky

(49) Protektorovanie je v podstate proces recyklácie, pri ktorom sa opotrebované pneumatiky renovujú prostredníctvom výmeny behúňa na starom plášti. Plášte sú hlavnými prvkami procesu protektorovania, pričom podstatnou časťou protektorovania je výber a získavanie plášťov vhodných na protektorovanie. Plášte sú teda hlavným vstupom vo výrobnom procese a v závislosti od ich kvality predstavujú buď skutočný „polovýrobok“, alebo odpad.

(50) Ako sa už spomínalo, tento postup môže zahŕňať rôzne technológie bez dosahu na zistenia Komisie týkajúce sa zameniteľnosti.

2.1.2. *Použitie a typy pneumatík*

(51) Pneumatiky pre nákladné automobily a autobusy sa vyrábajú vo veľkom množstve typov a veľkostí, ktoré sa používajú na širokej škále úžitkových vozidiel, od nákladných áut pre miestnu dodávku a autobusov v mestských alebo regionálnych podmienkach až po diaľkové nákladné automobily a autobusy podľa špecifikácií ich veľkosti a indexu zaťaženia. Nie sú vhodné na použitie v osobných vozidlách alebo iných ľahkých úžitkových vozidlách ani v plne terénnych vozidlách, ako sú poľnohospodárske traktory.

(52) Pneumatiky pre nákladné automobily alebo autobusy sa predávajú v dvoch druhoch a štyroch kategóriách. Tradičnejší je druh pneumatiky s dušou, ktorej duša má svoj vlastný ventil umiestnený vnútri pneumatiky. V prípade bezdušovej pneumatiky tvorí pneumatika a ráfik kolesa vzduchotesný uzáver, pričom ventil je pripevnený priamo na ráfiku. Pri prevažnej väčšine pneumatík pre nákladné automobily alebo autobusy, ktoré sa predávajú v Únii, ide o bezdušové pneumatiky. Medzi štyri kategórie pneumatík pre nákladné automobily alebo autobusy patria: vodiace, záberové, návesové a pneumatiky na všetky nápravy. Vodiace pneumatiky sú určené na prednú nápravu, aby pomáhali s riadením, ale možno ich použiť na všetky nápravy na nákladnom automobile alebo autobuse v závislosti od použitia vozidla. Záberové pneumatiky sú určené pre hnaciu nápravu a poskytujú lepšiu trakciu. Návesové pneumatiky sú určené pre prípojné vozidlá, zatiaľ čo pneumatiky na všetky nápravy sú určené na použitie vo všetkých pozíciách na vozidle v závislosti od jeho využitia.

(53) Nové alebo protektorované pneumatiky podliehajú rovnakým bezpečnostným požiadavkám na trhu Únie, ako sa uvádza v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES ([1]).

2.2. **Segmentácia trhu Únie s pneumatikami do troch tried**

(54) Z informácií, ktoré zhromaždila a získala Komisia, vyplýva, že trh Únie s pneumatikami pre autobusy a nákladné automobily je rozdelený do troch tried alebo segmentov. Hoci medzi triedami neexistujú jasné deliace línie, zainteresované strany a zistenia Komisie sa vo všeobecnosti zhodujú na tejto kategorizácii.

(55) Pneumatiky triedy 1 sú vysokokvalitné nové pneumatiky prominentnej značky hlavných výrobcov. Rozpoznanie značky je kľúčovým faktorom pre pneumatiky v tejto triede a odôvodňuje výrazne vyššie ceny za očakávaný vysoký výkon, ako aj obzvlášť veľké marketingové investície. Pneumatiky pôvodného zariadenia pre nákladné automobily a autobusy (ďalej len „PZ1“) sú primárne zaradené do tejto triedy. Kvalita pneumatík

([1]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES ES z 5. septembra 2007, ktorou sa zriaďuje rámec pre typové schválenie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá (Ú. v. EÚ L 263, 9.10.2007, s. 1).

triedy 1 zabezpečuje vysokú úroveň protektorovateľnosti pneumatík, ktoré sú navrhnuté tak, aby mali väčšiu životnosť, čo ďalej zvyšuje výrazne vyšší počet najazdených kilometrov pôvodného výrobku (pri normálnom používaní ich možno až trikrát protektorovať). Pneumatiky triedy 1 sa okrem toho spájajú s vyššou úrovňou bezpečnosti a často sú sprevádzané dobrou úrovňou záručného a pozáručného servisu.

(56) Pneumatiky triedy 2 predstavujú väčšinu kvalitných pneumatík, nových aj protektorovaných, s cenami pri počte najazdených kilometrov v rozmedzí približne od 65 % do 80 % ceny pneumatík triedy 1. Pneumatiky pôvodného zariadenia pre výrobcov prípojných vozidiel (ďalej len „PZ2“) môžu byť zaradené do tejto triedy. Aj v tejto triede je dôležité rozpoznanie značky a značky sú obvykle známe pre kupujúcich, ktorí sú okrem toho schopní identifikovať výrobcov pneumatík. Vo všeobecnosti ich možno protektorovať aspoň raz a stále dosahujú dobrý výkon, pokiaľ ide o počet najazdených kilometrov, hoci je to v porovnaní s pneumatikami triedy 1 v obmedzenejšom rozsahu.

(57) Pneumatiky triedy 3 predstavujú nové aj protektorované pneumatiky s nižším výkonom pokiaľ ide o počet najazdených kilometrov a veľmi obmedzenou možnosťou protektorovania, ak vôbec. Ich ceny obvykle predstavujú menej ako 65 % ceny a výkonu pokiaľ ide o počet najazdených kilometrov pneumatík triedy 1. V uvedenej triede je rozpoznanie značky takmer neexistujúce a pri rozhodovaní zákazníka o kúpe sa rozhodujúcim faktorom stáva cena. Obvykle sa neposkytuje záručný a pozáručný servis.

(58) Protektorované pneumatiky možno zaradiť do triedy 2 alebo triedy 3. Hoci niektoré čínske pneumatiky možno protektorovať, v Číne sa protektorovanie vykonáva iba veľmi zriedkavo. Protektorovanie je však pomerne rozšírené v Únii a na iných trhoch, napríklad v Brazílii. Proces protektorovania v Únii tvoria:

— integrovaní výrobcovia protektorovaných pneumatík konajúci v mene, pod značkou alebo na základe poverenia výrobcu nových pneumatík. Považujú sa za rozšírenie značiek, ktoré predávajú nové pneumatiky. To zodpovedá pneumatikám triedy 2,

— nezávislí výrobcovia protektorovaných pneumatík, ktorí obvykle pokrývajú oveľa menšie geografické trhy a objemy. Predávajú pneumatiky pod svojim vlastným menom alebo značkou a spoliehajú sa na vlastné odborné znalosti. Väčšina z nich sú malé a stredné podniky (aspoň 380 spoločností v Únii). To zodpovedá pneumatikám triedy 3.

(59) Komisia vydala mapovanie nových a protektorovaných pneumatík podľa značky na základe informácií, ktoré poskytol navrhovateľ a ktoré 27. októbra 2017 sprístupnila všetkým zainteresovaným stranám.

2.3. **Tvrdenia týkajúce sa segmentácie trhu Únie s pneumatikami**

(60) Ako sa uvádza v odôvodnení 58, zainteresované strany vo všeobecnosti prijali zásadu segmentácie trhu na tri triedy.

(61) Zainteresované strany vo všeobecnosti schválili mapovanie značiek pneumatík, ako je stanovené v poznámke k spisu z 27. októbra 2017 podľa triedy, s výnimkou týchto tvrdení zainteresovaných strán týkajúcich sa zmeny zaradenia určitých značiek do inej triedy. Konkrétne, skupina Aeolus považovala svoju značku Aeolus za triedu 3 (namiesto triedy 2), dvaja dovozcovia dovážajúci značku Double Coin tvrdili, že by mala byť zaradená do triedy 2 (namiesto triedy 3), skupina Hankook sa domnievala, že jej značka Aurora patrí do triedy 2 (namiesto triedy 3), skupina Giti vo vyplnenom dotazníku uviedla, že jej značky Primewell a GT Radial patria do triedy 2 (namiesto triedy 3) a nezávislý dovozca tvrdil, že značka Sailun by mala byť zaradená do triedy 2 (namiesto triedy 3).

(62) Komisia preskúmala tvrdenia na základe dôkazov predložených zainteresovanými stranami a informácií zhromaždených *ex officio* počas prešetrovania. V súlade s charakteristikami uvedenými v odôvodnení 49 analyzovala, do akej miery sú pneumatiky konkrétnych značiek 1. protektorovateľné; 2. používané ako pôvodné zariadenie pre autobusy a nákladné automobily; a 3. predávané v určitej triede podľa vlastného posúdenia každej spoločnosti.

(63) Pokiaľ ide o skupinu Hankook, Komisia akceptovala zaradenie značky Aurora do požadovanej triedy 2. Zistila však aj to, že značka Hankook by mala byť zaradená do triedy 1. Spoločnosť Hankook poskytuje pri svojej značke zákonnú záruku, že jej pneumatiky môžu byť protektorované aspoň raz. Okrem toho pôsobí ako dodávateľ PZ1 pre európske spoločnosti ako Scania, MAN a Mercedes-Benz. Skupina Hankook ponúka na svojom webovom sídle svoje značky ako „prémiové“ a v internom dokumente od prepojeného dovozcu, ktorý bol odovzdaný počas overovania, sa uvádzalo, že značka sa presunula do triedy 1.

(64) Pokiaľ ide o skupinu Giti, Komisia akceptovala zaradenie značiek Primewell a GT Radial do požadovanej triedy 2. Komisia okrem toho zistila, že pneumatiky spoločnosti Giti sú protektorovateľné. Činnosti zamerané na pôvodné zariadenia skupiny Giti sa však netýkajú nákladných automobilov a autobusov, ale pneumatík pre osobné automobily. Okrem toho skupina Giti považuje svoje značky za triedu 2. Preto boli značky tejto skupiny zaradené do triedy 2.

(65) Čo sa týka skupiny Aeolus, Komisia predbežne akceptovala zaradenie značky Aeolus do triedy 3, ako to požadovala spoločnosť, a to na základe tvrdení, že jej pneumatiky nie sú vo všeobecnosti protektorovateľné a nepredávajú sa na trhu s pôvodným zariadením.

(66) Dovozcovia, ktorí sa vyjadrili k značkám Double Coin a Sailun, neboli spoločnosti zaradené do vzorky, a preto si Komisia nemohla v tomto štádiu overiť ich tvrdenia. Keďže neboli zaradení do vzorky, ich zaradenie do triedy 2 alebo 3 nemá vplyv na výsledok prešetrovania. Hoci Komisia nespochybnila dôkazy, ktoré predložili dovozcovia a ktoré sa týkali skúseností ich zákazníkov s pneumatikami daných značiek, z uvedeného dôvodu nezaujala v tomto štádiu k ich tvrdeniam žiadny postoj.

(67) Niekoľko zainteresovaných strán uviedlo, že mapovanie tried podľa značky je uplatniteľné len v rámci Únie a na iných trhoch môže byť mapovanie tried veľmi odlišné. Najmä mapovanie tried v Únii nemožno aplikovať na čínsky trh. Komisia zdôraznila, že mapovanie podľa značky sa v tomto prešetrovaní použilo na účely analýzy situácie na trhu Únie a pre iné trhy nemalo žiadny právny význam.

2.3.1. *Žiadosti o vylúčenie výrobku*

(68) CRIA a CCCME, ako aj skupina Aeolus tvrdili, že buď nové pneumatiky alebo protektorované pneumatiky by sa mali vylúčiť z vymedzenia dotknutého výrobku, pretože:

— nové pneumatiky a protektorované pneumatiky majú odlišné základné fyzikálne, technické a chemické vlastnosti;

— protektorované pneumatiky majú kratšiu životnosť ako nové pneumatiky;

— nové pneumatiky a protektorované pneumatiky majú odlišné použitie, predajné kanály, uplatnenia a vnímanie spotrebiteľa. Predovšetkým protektorované pneumatiky sa nepoužívajú na trhu s pôvodným zariadením a vo všeobecnosti sa nemontujú na riadiacu nápravu a na nákladné automobily, ktoré prepravujú nebezpečný náklad;

— nové pneumatiky a protektorované pneumatiky majú odlišné číselné znaky KN.

(69) Uvedené strany okrem toho poznamenali, že Komisia a Európsky súdny dvor vo viacerých veciach súvisiacich s hospodárskou súťažou dospeli k záveru, že nové pneumatiky a protektorované pneumatiky predstavujú dva rozdielne príslušné trhy, pokiaľ ide o cenu, štruktúru ponuky, štruktúru dopytu, dodávateľské kanály a zastupiteľnosť ([1]). CRIA a CCCME poukázali aj na to, že iné orgány pôsobiace v antidumpingovom prešetrovaní prešetrovali nové a protektorované pneumatiky samostatne ([2]).

(70) CRIA a CCCME uviedli, že Komisia pochybila vo svojom posúdení, pokiaľ ide o faktory s významom, a to tým, že neprešetrovala nové a protektorované pneumatiky samostatne.

(71) Skupina Giti tvrdila, že protektorovateľné pneumatiky alebo pneumatiky s väčšou životnosťou by mali byť vyňaté z vymedzenia dotknutého výrobku, keďže protektorovateľné pneumatiky sú sofistikovanejšie ako neprotektorovateľné pneumatiky a majú odlišné technické vlastnosti.

(72) Komisia zistila, že v procese protektorovania sa zachovávajú hlavné vlastnosti, zložky a štruktúra pneumatiky, ktoré sú výsledkom počiatočného výrobného procesu. Predovšetkým kľúčové technické špecifikácie pneumatiky, a to veľkosť, index zaťaženia a rýchlostná kategória pneumatiky ostávajú vo fáze protektorovania nezmenené. Nové pneumatiky (protektorovateľné alebo neprotektorovateľné) a protektorované pneumatiky sú vyrobené z rovnakých surovín, z rovnakých zložiek a majú podobnú štruktúru.

(73) Hlavný rozdiel v technických vlastnostiach medzi novo vyrobenou pneumatikou a protektorovanou pneumatikou vyrobenou na jej plášti je ten, že protektorovaná pneumatika skutočne môže mať kratšiu životnosť a protektorovaná pneumatika môže byť vnímaná ako menej bezpečná možnosť. Rovnaké technické, kvalitatívne a bezpečnostné rozdiely vo vnímaní však nastávajú aj medzi dvoma novými pneumatikami z rôznych tried. Predovšetkým pneumatiky z nižšej triedy majú aj nižší počet najazdených kilometrov a nie sú uprednostňovanou možnosťou pre vozidlá, ktoré musia spĺňať veľmi vysoké bezpečnostné normy, teda také, ktoré prepravujú nebezpečný náklad.

(74) Z toho dôvodu Komisia predbežne zamietla tvrdenie, že nové (protektorovateľné alebo neprotektorovateľné) a protektorované pneumatiky majú odlišné základné fyzikálne, chemické a technické vlastnosti.

([1]) Európska komisia, vec COMP/M.4564 Bridgestone/Bandag, vec COMP/E-2/36.041/PO. Európsky súdny dvor, rozsudok z 9. novembra 1983, vec C-322/81, Michelin/Komisia, ECLI: EU:C:1983:313.

([2]) Uvedené prešetrovania sa týkali USA, Indie, Egypta a Eurázijskej komisie.

(75) Komisia ďalej zistila, že majitelia nákladných automobilov alebo autobusov používajú nové aj protektorované pneumatiky, a to najmä tí, ktorí pôsobia v odvetví prepravy osôb alebo tovaru na krátke až diaľkové trate. Základné konečné použitie nových a protektorovaných pneumatík je preto rovnaké. Komisia okrem toho zistila, že nové a protektorované pneumatiky majú rovnaké štyri hlavné typy použitia, teda vodiace, záberové, návesové a pneumatiky na všetky nápravy, a podliehajú rovnakým bezpečnostným požiadavkám na trhu Únie, ktoré sa stanovujú v príslušných právnych predpisoch.

(76) Tvrdenie, že nové a protektorované pneumatiky majú odlišné použitie bolo preto predbežne zamietnuté.

(77) Komisia súhlasila s tým, že protektorované pneumatiky sa líšia od nových pneumatík triedy 1 do tej miery, že sa nepredávajú na trhu s pôvodným zariadením. Komisia okrem toho zistila, že presne to isté platí pre pneumatiky triedy 3 a vo veľkej miere aj pre značky triedy 2, ktoré sa takisto nepredávajú na trhu s pôvodným zariadením.

(78) Z toho dôvodu Komisia predbežne zamietla tvrdenie, že nové a protektorované pneumatiky majú odlišné predajné kanály.

(79) Pokiaľ ide o rozhodnutia Komisie o hospodárskej súťaži a rozsudok Súdneho dvora ([1]), v ktorom sa dospelo k záveru, že protektorované pneumatiky predstavujú samostatný trh s výrobkami, tieto sú v skutočnosti irelevantné pre vymedzenie výrobku v rámci prešetrovaní na ochranu obchodu. Vymedzenie trhu vo veci fúzie je zamerané na substitúciu na strane dopytu a ponuky ([2]). V prípade antidumpingového prešetrovania sa trh vymedzuje fyzikálnymi, technickými a chemickými vlastnosťami dotknutého výrobku. Komisia preto zamietla toto tvrdenie.

(80) Pokiaľ ide o tvrdenie týkajúce sa vymedzenia výrobku v antidumpingových konaniach v tretích krajinách, Komisia poukázala na to, že vymedzenie výrobku dáva prešetrujúcemu orgánu široký priestor na vlastné uváženie v otázkach ochrany obchodu ([3]). Z týchto dôvodov spôsob, akým prešetrujúce orgány v tretích krajinách využili možnosť voľného uváženia v tejto súvislosti, nemôže obmedziť priestor na voľné uváženie Komisie na účely tohto prešetrovania.

(81) Takisto bolo uvedené, že na dotknutý výrobok by sa nemalo vťahovať viacero číselných znakov KN. Komisia v tejto súvislosti po prvé pripomenula, že je veľmi časté, že sa na jeden dotknutý výrobok vzťahuje viacero číselných znakov KN. Prirodzene to vyplýva z koncepcie kombinovanej nomenklatúry. V oznámení o začatí konania sa ďalej jasne uvádzalo, že číselné znaky KN boli uvedené len pre informáciu. Po druhé neboli predložené žiadne konkrétne dôkazy a ani Komisia nezistila, že by bol dotknutý výrobok vymedzený takým spôsobom, že dovážené protektorované a nové pneumatiky by nemohli byť dočasne považované za alternatívy k protektorovaným a novým pneumatikám vyrobeným v Únii a zároveň im priamo konkurovať. To isté platí aj pre vnímanie výrobcami a spotrebiteľmi, distribučné kanály alebo iné faktory týkajúce sa existencie jednej alebo viacerých kategórií výrobku na rozdiel od rozlišovania medzi novými a protektorovanými pneumatikami na účely tohto prešetrovania.

(82) Nakoniec zainteresované strany uviedli, že z dôvodu segmentácie trhu v Únii sú protektorované pneumatiky vnímané ako menej kvalitné než nové pneumatiky triedy 1, aj keď sa vyrábajú na plášti pneumatiky triedy 1.

(83) Komisia akceptovala toto tvrdenie, keďže je v súlade s mapovaním tried stanoveným pre toto prešetrovanie, a do úvahy vzala iba protektorované pneumatiky tried 2 a 3.

2.4. **Podobný výrobok**

(84) Z prešetrovania vyplynulo, že rovnaké základné fyzické vlastnosti, ako aj rovnaké základné použitie majú tieto výrobky:

— dotknutý výrobok;

— výrobok vyrábaný a predávaný na domácom trhu Brazílie, ktorá predbežne slúžila ako analogická krajina,

— výrobok vyrábaný a predávaný v Únii výrobným odvetvím Únie.

([1]) Európska komisia, vec COMP/M.4564 Bridgestone/Bandag, vec COMP/E-2/36.041/PO. Európsky súdny dvor, rozsudok z 9. novembra 1983, vec C-322/81, Michelin/Komisia, ECLI: EU:C:1983:313.
([2]) Európska komisia, vec COMP/M.4564 Bridgestone/Bandag, strana 4.
([3]) Európsky súdny dvor, rozsudok zo 17. marca 2016, vec C-232/14 Portmeirion Group,ECLI:EU:C:2016:180, bod 47 a nasl.

(85) Komisia v tejto fáze rozhodla, že tieto výrobky sú preto podobnými výrobkami v zmysle článku 1 ods. 4 základného nariadenia.

3. DUMPING

3.1. **Normálna hodnota**

3.1.1. *Trhovohospodárske zaobchádzanie (ďalej len „THZ“)*

(86) Komisia podľa článku 2 ods. 7 písm. a) a b) základného nariadenia stanoví normálnu hodnotu na základe ceny alebo vytvorenej hodnoty v tretej krajine s trhovým hospodárstvom v prípade dovozu z krajín s iným ako trhovým hospodárstvom, pokiaľ vývozca nemôže preukázať, že pôsobí v podmienkach trhového hospodárstva.

(87) CCCMC a CRIA tvrdili, že po uplynutí platnosti odseku 15 písm. a) bodu ii) Protokolu o pristúpení ČĽR k Svetovej obchodnej organizácii (ďalej len „WTO“) z 11. decembra 2016 by sa na čínskych vývozcov mali uplatňovať všeobecné pravidlá na stanovenie normálnej hodnoty. V tejto súvislosti tvrdili, že použitie metodiky iného ako trhového hospodárstva pri stanovení po 11. decembri 2016 je v rozpore s povinnosťami Únie v rámci WTO. Tvrdili, že normálna hodnota nemôže byť založená na analogickej krajine, ale mala by vychádzať z údajov o čínskom predaji a nákladoch.

(88) Oznámenie o začatí konania bolo uverejnené 11. augusta 2017. Relevantnými právnymi predpismi uplatniteľnými v tomto konaní je preto základné nariadenie v príslušnom znení k dátumu začatia konania. Normálna hodnota sa preto stanoví na základe článku 2 ods. 7 písm. a) a b) základného nariadenia platného v deň začatia tohto prešetrovania v auguste 2017. Tvrdenia CCCMC a CRIA sú preto zamietnuté.

(89) Len na pripomenutie sa stručne uvádzajú kritériá THZ:

— obchodné rozhodnutia sa prijímajú ako reakcia na podmienky trhu a bez podstatných zásahov štátu a náklady odrážajú trhové hodnoty;

— podniky majú jeden prehľadný súbor základných účtovných záznamov, ktoré podliehajú nezávislému auditu v súlade s medzinárodnými účtovnými štandardmi a ktoré sa používajú na všetky účely;

— neexistujú žiadne výrazné narušenia pretrvávajúce z bývalého systému iného ako trhového hospodárstva;

— právna istota a stabilita sú zabezpečené právnymi predpismi o konkurze a vlastníctve; a

— prepočty výmenných kurzov sa uskutočňujú podľa trhového kurzu.

(90) Komisia si s cieľom určiť, či sú splnené kritériá stanovené v článku 2 ods. 7 písm. c) základného nariadenia, zistila potrebné informácie tak, že požiadala vyvážajúcich výrobcov o vyplnenie formulára žiadosti o THZ. Dve zo štyroch spolupracujúcich spoločností zaradených do vzorky, skupina Giti a skupina Hankook, požiadali o THZ a odpovedali v stanovenej lehote. Preto sa vykonalo stanovenie THZ, pokiaľ ide o tieto dve skupiny spoločností.

(91) Komisia získala všetky informácie, ktoré považovala za potrebné, a všetky informácie predložené v žiadostiach o THZ overila v priestoroch hlavných právnických subjektov oboch skupín.

(92) V prípade prepojených strán Komisia preskúmala, či skupina prepojených spoločností ako celok splnila podmienky na udelenie THZ. Preto v prípadoch, keď bola do výroby alebo predaja dotknutého výrobku priamo alebo nepriamo zapojená dcérska spoločnosť alebo akákoľvek iná spoločnosť prepojená so žiadateľom v ČĽR, preskúmanie THZ sa vykonalo pre každú spoločnosť zvlášť, ako aj pre skupinu spoločností ako celok.

(93) Obe skupiny, ktoré požiadali o THZ, nepreukázali, že splnili požiadavky kritérií stanovených v článku 2 ods. 7 písm. c) základného nariadenia.

(94) Obe skupiny konkrétne nepreukázali, a to buď jednotlivo alebo ako skupina, že majú prehľadný súbor účtovných záznamov, ktoré by boli predmetom nezávislého auditu v súlade s medzinárodnými účtovnými štandardmi, a preto nesplnili druhé kritérium pre THZ.

(95) Okrem toho obe skupiny nepreukázali, že nepodliehali výrazným narušeniam pretrvávajúcim z bývalého systému iného ako trhového hospodárstva. Preto tieto spoločnosti alebo skupiny spoločností nesplnili tretie kritérium pre THZ. Obe skupiny vyvážajúcich výrobcov konkrétne využívali preferenčné daňové režimy.

(96) Navyše, skupina Hankook nepreukázala, že nedochádzalo k žiadnym zásadným zásahom štátu a že náklady na hlavné vstupy v podstatnej miere odrážajú trhové hodnoty. Táto skupina teda nepreukázala ani splnenie 1. kritéria THZ.

(97) Komisia poskytla zistenia obom dotknutým vyvážajúcim výrobcom, orgánom dotknutej krajiny a výrobnému odvetviu Únie. Zainteresované strany sa vyjadrili k zisteniam. Spoločnosť Hankook tvrdila, že zásahy štátu zistené pri 1. kritériu neboli významné. Obe skupiny sa domnievali, že nedostatky v ich príslušných účtovných systémoch neboli významné. Okrem toho zastávali názor, že preferenčný daňový režim pri 3. kritériu THZ nepredstavoval výrazné narušenie.

(98) Uvedené pripomienky nespochybnili faktické zistenia, vyjadrovali len alternatívnu právnu kvalifikáciu. Vzhľadom na rozsah a závažnosť problémov zistených pri všetkých troch kritériách však uvedené pripomienky nemali za následok zmenu zistení Komisie.

(99) Po porade s členskými štátmi v súlade s článkom 2 ods. 7 písm. c) základného nariadenia boli všetci žiadatelia 9. apríla 2017 jednotlivo a oficiálne informovaní o konečnom rozhodnutí Komisie týkajúcom sa ich žiadostí o THZ.

(100) Ani skupina Giti, ani skupina Hankook nevedeli preukázať, že spĺňajú všetky kritériá THZ stanovené v článku 2 ods. 7 písm. c) základného nariadenia, a preto im nemohlo byť udelené THZ.

3.1.2. *Analogická krajina*

(101) Podľa článku 2 ods. 7 písm. a) základného nariadenia sa normálna hodnota pre všetkých vyvážajúcich výrobcov určila na základe ceny alebo vytvorenej hodnoty v tretej krajine s trhovým hospodárstvom. Na tento účel bolo potrebné vybrať tretiu krajinu s trhovým hospodárstvom (ďalej len „analogická krajina“).

(102) V oznámení o začatí konania Komisia informovala zainteresované strany, že za vhodnú analogickú krajinu považuje USA, a vyzvala zainteresované strany, aby predložili svoje pripomienky.

(103) Komisia prijala pripomienky od troch zainteresovaných strán v súvislosti s výberom analogickej krajiny:

— CRIA/CCCMC;

— skupina Giti;

— navrhovateľ.

(104) CRIA/CCCMC aj skupina Giti argumentovali proti USA ako analogickej krajine. Okrem toho sa domnievali, že Japonsko a Kórea (aj keď v menšej miere) nie sú vhodnými krajinami, zatiaľ čo Thajsko by bolo najvhodnejšou analogickou krajinou. Skupina Giti okrem toho tvrdila, že Turecko by nemohlo slúžiť ako vhodná krajina vzhľadom na prítomnosť obchodných obmedzení a rozdielny prístup k surovinám. CRIA/CCCMC vyzvali Komisiu, aby oslovila výrobcov z potenciálnej analogickej krajiny v Turecku, Thajsku, Brazílii a Egyptskej arabskej republike (ďalej len „Egypt“).

(105) Navrhovateľ vzniesol námietku voči Thajsku ako analogickej krajine a zopakoval svoj názor na to, že USA sú najvhodnejšou analogickou krajinou.

(106) Komisia získala spoľahlivé kontaktné údaje 22 výrobcov z ôsmich krajín (USA, Japonsko, Kórea, Turecko, India, Thajsko, Južná Afrika a Brazília). Oslovila uvedených 22 spoločností a vyzvala ich, aby spolupracovali ako výrobcovia z analogických krajín, a odpovede na dotazník získala od štyroch výrobcov v USA, Thajsku, Južnej Afrike a Brazílii (od jedného výrobcu z každej z týchto krajín).

(107) Odpoveď na dotazník od jedného výrobcu v USA neobsahovala informácie v súlade s dotazníkom a výrobca nebol ochotný poskytnúť chýbajúce informácie. Vzhľadom na túto neúplnú odpoveď Komisia vylúčila USA zo svojej analýzy.

(108) Komisia podobne vylúčila aj Thajsko ako potenciálnu analogickú krajinu. V tomto prípade sa v odpovedi na dotazník od jedného výrobcu v Thajsku uvádzalo, že jeho objem výroby bol extrémne malý (menej ako 10 000 kusov) a že vyrábal iba pneumatiky s dušou. Komisia usúdila, že údaje od tohto výrobcu by neposkytli žiadne zmysluplné porovnanie z dôvodu nedostatočnej reprezentatívnosti, keďže prevažná väčšina pneumatík predávaných na trhu Únie sú bezdušové pneumatiky.

(109) Komisia prijala úplne vyplnený dotazník od jedného výrobcu v Južnej Afrike. Celková domáca výroba v Južnej Afrike je obmedzená na menej ako 200 000 jednotiek za rok, čo predstavuje iba približne 2 % čínskeho vývozu do Únie. Domáca spotreba je 1,3 milióna jednotiek. Celkový objem dovozu predstavuje 90 % domácej spotreby. Hoci nie sú zavedené žiadne clá na ochranu obchodu, bežné clo je pomerne vysoké: 25 % pre väčšinu krajín sveta a 15 % pre Úniu. Južná Afrika je z hľadiska úrovne hospodárskeho rozvoja porovnateľná s ČĽR.

(110) Komisia napokon prijala úplne vyplnený dotazník od jedného výrobcu v Brazílii.

(111) Brazília má značnú výrobu (7,1 milióna kusov), čo je viac ako celkový čínsky vývoz do Únie (4,59 milióna kusov). Domáca spotreba v Brazílii je takmer 7 miliónov jednotiek. Celkový dovoz (okolo 1 milióna jednotiek) tvorí približne 15 % spotreby v Brazílii. Celkový vývoz je 900 000 jednotiek. Objemy spolupracujúceho výrobcu (viac ako 1 milión kusov) sú dostatočne reprezentatívne na stanovenie normálnej hodnoty. Výrobcovia v Brazílii a ČĽR majú podobné podmienky prístupu k hlavným surovinám, keďže obe krajiny sú výrobcami prírodného kaučuku. Brazília je napokon z hľadiska úrovne hospodárskeho rozvoja porovnateľná s ČĽR. Hoci Brazília má zavedené clá na ochranu obchodu voči niekoľkým tretím krajinám, stále tu existuje významný dovoz dotknutého výrobku, ako sa uvádza vyššie.

(112) Komisia usúdila, že ako analogickú krajinu by mohla použiť Južnú Afriku aj Brazíliu. Vzhľadom na to, že domáca výroba v Južnej Afrike bola značne nižšia než v Brazílii, a to v relatívnom aj v absolútnom vyjadrení, Komisia sa rozhodla vybrať Brazíliu ako najvhodnejšiu analogickú krajinu podľa článku 2 ods. 7 písm. a) základného nariadenia.

3.1.3. *Normálna hodnota*

(113) Informácie, ktoré poskytol spolupracujúci výrobca v analogickej krajine, sa v súlade s článkom 2 ods. 7 písm. a) základného nariadenia použili ako základ na stanovenie normálnej hodnoty pre vyvážajúcich výrobcov, ktorým nebolo udelené THZ.

(114) Niektoré druhy výrobkov vyrábané v analogickej krajine nebolo možné priradiť k druhom výrobkov vyvážaným z dotknutej krajiny do Únie, pretože výrobca z analogickej krajiny nevyrábal všetky rozmery pneumatík a typy pneumatík, ktoré sa vyvážajú do Únie. Normálna hodnota pre neporovnateľné druhy výrobku sa preto musela vytvoriť podľa článku 2 ods. 3 základného nariadenia na základe výrobných nákladov výrobcu v analogickej krajine, ku ktorým sa pripočítala primeraná suma zodpovedajúca predajným, všeobecným a administratívnym nákladom a zisku.

(115) Komisia vypočítala priemerné výrobné náklady na kilogram pre každú pozíciu pneumatiky – predné, záberové, návesové alebo pneumatiky na všetky nápravy, pre každú príslušnú triedu (1, 2 alebo 3) a pre každý typ pneumatiky (bezdušové alebo s dušou), a to na základe overených údajov o výrobných nákladoch od brazílskeho výrobcu. Takéto priemerné výrobné náklady sa pohybovali od 20,03 CNY/kg do 21,29 CNY/kg. Komisia vytvorila hodnotu každého neporovnateľného číselného kódu výrobku vyvážaného čínskymi výrobcami, a to vynásobením jeho hmotnosti priemernou hodnotou výrobných nákladov pre každú pozíciu, typ a triedu pneumatík. Komisia potom pripočítala primeranú sumu predajných, všeobecných a administratívnych nákladov (35 % – 45 % výrobných nákladov), ktorá vychádza zo skutočných údajov týkajúcich sa výroby a predaja, ako sa uvádza v článku 2 ods. 6 základného nariadenia. Nakoniec pripočítala primeranú sumu zisku (23 % – 28 % výrobných nákladov) na základe použitia priemerného ziskového rozpätia pri predaji ziskových výrobkov.

3.2. **Vývozná cena**

(116) Vyvážajúci výrobcovia zaradení do vzorky vyvážali do Únie priamo nezávislým zákazníkom alebo prostredníctvom prepojených alebo neprepojených spoločností, ktoré pôsobili ako dovozcovia.

(117) Ak vyvážajúci výrobcovia vyviezli dotknutý výrobok priamo nezávislým zákazníkom v Únii, vývozná cena bola v súlade s článkom 2 ods. 8 základného nariadenia cena dotknutého výrobku skutočne zaplatená alebo splatná pri jeho predaji na vývoz do Únie.

(118) Keď vyvážajúci výrobcovia vyvážajú dotknutý výrobok do Únie prostredníctvom prepojených spoločností pôsobiacich ako dovozca, vývozná cena bola v súlade s článkom 2 ods. 9 základného nariadenia stanovená na základe ceny, za ktorú bol dovážaný výrobok prvýkrát predaný nezávislým zákazníkom v Únii. V daných prípadoch sa cena upravila s cieľom zohľadniť všetky náklady vzniknuté medzi dovozom a ďalším predajom vrátane predajných, všeobecných a administratívnych výdavkov a ziskov.

(119) Pokiaľ ide o jednu dcérsku spoločnosť skupiny Aeolus (Pirelli Tyre Co., Ltd.), Komisia nedostala v stanovenej lehote potrebné údaje na stanovenie vývoznej ceny. Komisia 23. marca 2018 oznámila spoločnosti, že dotazníky, ktoré Komisii zaslali prepojení dovozcovia spoločnosti, boli neúplné, a požiadala o ich revíziu a opätovné

predloženie. Komisia informovala spoločnosť, že ak jej neposkytne úplné a pravdivé informácie v stanovenej lehote, môže sa rozhodnúť použiť skutočnosti dostupné v súlade s článkom 18 základného nariadenia. Dotknutá spoločnosť zaslala revidovaný vyplnený dotazník 4. apríla 2018. Komisia ho však stále považovala za neúplný, a preto ho nemohla spracovať na účely analýzy dumpingu a ujmy. V dôsledku toho Komisia stanovila dumpingové rozpätie na základe overených informácií od ostatných overených spoločností zo skupiny Aeolus, a to Aeolus Tyre a Chonche Auto Double Happiness Tyre. Komisia vyzvala skupinu Aeolus, aby aktualizovala údaje týkajúce sa Pirelli pre zostávajúcu časť konania.

3.3. **Porovnanie**

(120) Komisia porovnala normálnu hodnotu a vývoznú cenu vyvážajúcich výrobcov zaradených do vzorky na základe cien zo závodu. Dumpingové rozpätia sa stanovili porovnaním individuálnych cien zo závodu účtovaných vyvážajúcimi výrobcami zaradenými do vzorky s domácimi predajnými cenami výrobcu z analogickej krajiny, prípadne s vytvorenou normálnou hodnotou.

(121) Na účely zabezpečenia spravodlivého porovnania medzi normálnou hodnotou a vývoznou cenou sa vo forme úprav primerane zohľadnili rozdiely ovplyvňujúce cenu a porovnateľnosť cien v súlade s článkom 2 ods. 10 základného nariadenia. Komisia vykonala tieto úpravy vývoznej ceny a normálnej hodnoty, pričom použila údaje, ktoré jej vo vyplnených dotazníkoch a počas overovania na mieste poskytli vývozcovia zaradení do vzorky a výrobcovia v analogickej krajine: náklady na prepravu dotknutého výrobku, napríklad náklady na cestnú a námornú nákladnú dopravu, náklady na poistenie a manipuláciu, naloženie a vedľajšie náklady (8 % – 18 %); 2. bankové poplatky a úverové náklady (0 % – 1 %); 3. záruky a zľavy (2 % – 3 %); nepriame dane (4 %). V prípade jedného vyvážajúceho výrobcu sa napokon vykonala úprava provízie, ktorú platil svojej materskej spoločnosti (2 % – 5 %).

3.4. **Dumpingové rozpätie**

(122) Komisia pri vyvážajúcich výrobcoch zaradených do vzorky porovnala vážený priemer normálnej hodnoty každého druhu podobného výrobku s váženou priemernou vývoznou cenou zodpovedajúceho druhu dotknutého výrobku v súlade s článkom 2 ods. 11 a ods. 12 základného nariadenia.

(123) Dumpingové rozpätie spolupracujúcich vyvážajúcich výrobcov, ktorí neboli zaradení do vzorky, sa stanovilo v súlade s ustanoveniami článku 9 ods. 6 základného nariadenia. Toto rozpätie sa vypočítalo ako vážený priemer na základe rozpätí stanovených pre vyvážajúcich výrobcov zaradených do vzorky.

(124) Pokiaľ ide o všetkých ostatných vyvážajúcich výrobcov v ČĽR, Komisia stanovila úroveň spolupráce v ČĽR. Stanovená bola na základe určenia pomeru objemu vývozu spolupracujúcich výrobcov do Únie k celkovému objemu vývozu z dotknutej krajiny do Únie.

(125) Úroveň spolupráce bola vysoká. Preto bolo zostatkové dumpingové rozpätie, uplatniteľné na všetkých ostatných vyvážajúcich vývozcov v ČĽR, predbežne stanovené na úrovni zodpovedajúcej najvyššiemu dumpingovému rozpätiu zistenému u spolupracujúcich vyvážajúcich výrobcov zaradených do vzorky.

(126) Predbežné dumpingové rozpätia vyjadrené ako percentuálny podiel ceny CIF na hranici Únie, clo nezaplatené, sú:

Spoločnosť	Predbežné dumpingové rozpätie (v %)
Skupina Xingyuan	166,7
Skupina Giti	98,7
Skupina Aeolus	151,2
Skupina Hankook	80,4
Ostatné spolupracujúce spoločnosti	110,3
Všetky ostatné spoločnosti	166,7

4. UJMA

4.1. Vymedzenie výrobného odvetvia Únie a výroby v Únii

(127) Podobný výrobok vyrábalo v Únii počas posudzovaného obdobia viac ako 380 výrobcov. Títo výrobcovia predstavujú „výrobné odvetvie Únie“ v zmysle článku 4 ods. 1 základného nariadenia.

(128) Celková výroba v Únii počas obdobia prešetrovania bola stanovená na úrovni približne 20,9 milióna pneumatík. Komisia stanovila údaj týkajúci sa celkovej výroby v Únii na základe údajov získaných počas prešetrovania. Ako sa uvádza v odôvodnení 24, desať výrobcov z Únie v konečnej vzorke predstavuje viac ako 36 % výroby a predaja v Únii, ako to oznámili spolupracujúci výrobcovia podobného výrobku z Únie. Mikroekonomické ukazovatele boli preto preskúmané na základe údajov získaných z odpovedí týchto desiatich výrobcov z Únie.

(129) Výroba v Únii je roztrieštená medzi veľké skupiny spoločností a viac ako 380 malých a stredných podnikov v rámci celej Únie. Veľké spoločnosti tvoria približne 90 % celkovej výroby v Únii a 85 % predaja v Únii uskutočneného výrobcami z Únie. MSP sa podieľajú na výrobe protektorovaných pneumatík a pokrývajú zvyšných 10 % výroby v Únii a 15 % predaja v Únii uskutočneného výrobcami z Únie.

(130) Zistilo sa, že výrobcovia zaradení do vzorky dovážali dotknutý výrobok z ČĽR a opätovne ho predávali na trhu v Únii. Pri porovnaní s ich celkovým predajom však bol tento dovoz okrajový a neovplyvňoval ich kvalifikáciu ako výrobcov z Únie.

4.2. Spotreba v Únii

(131) Spotreba v Únii sa stanovila na základe informácií, ktoré poskytlo združenie ETRMA, údajov o dovoze od Eurostatu, ktoré boli oznámené pod číselnými znakmi KN 4011 20 90 a 4012 12 00, a informácií od dodávateľov behúňov.

(132) Spotreba v Únii sa v posudzovanom období vyvíjala takto:

Tabuľka 1

Spotreba v Únii (v kusoch)

	2014	2015	2016	Obdobie prešetrovania
Celková spotreba v Únii	20 248 578	20 782 365	21 452 278	21 590 193
Index 2014 = 100	*100*	*102,6*	*105,9*	*106,6*

Zdroj: ETRMA, Eurostat Comext a dodávatelia behúňov.

(133) Počas posudzovaného obdobia sa spotreba v Únii zvýšila. Celkovo sa počas posudzovaného obdobia zvýšila spotreba o 6,6 % z približne 20,2 milióna pneumatík na približne 21,6 milióna pneumatík v období prešetrovania.

4.3. Súvislosti týkajúce sa trhu Únie

4.3.1. *Všeobecný opis*

(134) Trh Únie s pneumatikami pre nákladné automobily a autobusy je trh so silnou konkurenciou a s viacerými výrobcami a značkami.

(135) Trh Únie je rozdelený na predaj pôvodného zariadenia výrobcom nákladných automobilov alebo autobusov a na trh s náhradnými súčiastkami. Dopyt na trhu po pneumatikách pre nákladné automobily a autobusy v sektore s pôvodným zariadením stimuluje výroba nákladných automobilov a autobusov, pričom sektor trhu s náhradnými dielmi ovplyvňuje viacero faktorov vrátane hospodárskej činnosti, predaja, veľkosti, zloženia a využívania nákladných automobilov alebo autobusov a vozového parku v prevádzke. Predaj čínskeho dovozu sa sústreďuje najmä na trh s náhradnými dielmi.

(136) Pôvodné zariadenie predané výrobcom nákladných automobilov a autobusov predstavuje okolo 17 % celkovej spotreby v Únii. Zvyšné pneumatiky pre nákladné automobily a autobusy predané v Únii sa predávajú ako náhradné pneumatiky priamo alebo nepriamo majiteľom nákladných automobilov alebo autobusov. Náhradné pneumatiky pokrývajú širšiu škálu pneumatík a predávajú sa prostredníctvom rozsiahlejšej siete za pomoci rôznych marketingových stratégií. Náhradné pneumatiky sa môžu predávať buď priamo koncovým používateľom, alebo prostredníctvom prepojených alebo neprepojených distribútorov, ktorí ich následne predajú ďalej koncovým používateľom.

(137) Hlavnými predajnými kanálmi sú predaj distribútorom, ktorí pneumatiky predajú ďalej majiteľom vozového parku, alebo priamy predaj majiteľom vozového parku prípadne aj s ďalšími službami (kontrola, údržba, služby).

(138) Aj značka môže mať vplyv na cenu, ktorú sú zákazníci ochotní zaplatiť za pneumatiky pre nákladné automobily a autobusy. Značky sa často spájajú s vnímanou kvalitou a službami, a to najmä v prípade pneumatík vyššej kvality.

4.3.2. *Prepojenie medzi novými a protektorovanými pneumatikami*

(139) Komisia určila, že hlavní výrobcovia z Únie sa sústredili v triedach 1 a 2, v ktorých sa pneumatiky navrhovali/navrhujú tak, aby mali dlhý životný cyklus a mohli byť protektorované. To odôvodňuje výrazne vyššie ceny (a ziskové rozpätia) za očakávaný vysoký výkon pneumatík tried 1 a 2.

(140) V skutočnosti z prešetrovania vyplynulo, že väčší výrobcovia z Únie aktívne propagujú protektorovateľnosť svojich pneumatík, a tak sa snažia vytvoriť u spotrebiteľov vernosť značke a odlíšiť sa od lacnejšieho dovozu pneumatík triedy 3. Z prešetrovania tak ďalej vyplynulo, že veľká časť hodnoty, ktorá sa pripisuje pneumatikám triedy 1 a 2, v skutočnosti vyplýva z existencie odvetvia protektorovania v triede 3.

(141) Vysoká miera zameniteľnosti protektorovaných a nových pneumatík má však za následok to, že trieda 3 je citlivejšia na čínsky dovoz dotknutého výrobku s nízkymi cenami. To isté platí najmä pri zohľadnení toho, že používatelia vedia, že pokiaľ ide o výkon, protektorované pneumatiky a nové pneumatiky nízkej kvality sa výrazne nelíšia. Z dôvodu tejto zameniteľnosti je preto rozhodujúcim faktorom cena, na základe ktorej sa zákazník rozhodne pre kúpu protektorovaných pneumatík alebo nových pneumatík triedy 3.

(142) Komisia vyzýva zainteresované strany, aby sa vyjadrili k predbežnému posúdeniu a poskytli informácií, na základe ktorých sa potvrdí alebo vyvráti uvedená analýza, a to s cieľom vytvoriť čo najpresnejší obraz v poslednej fáze tohto prešetrovania.

4.4. **Dovoz z dotknutej krajiny**

4.4.1. *Objem a podiel dovozu z dotknutej krajiny na trhu*

(143) Komisia stanovila objem dovozu na základe údajov Eurostatu. Trhový podiel dovozu sa stanovil na základe spotreby v Únii v tabuľke 1.

(144) Dovoz z dotknutej krajiny do Únie sa vyvíjal takto:

Tabuľka 2

Objem dovozu (v kusoch) a podiel na trhu

	2014	2015	2016	Obdobie prešetrovania
Objem dovozu z ČĽR (v kusoch)	3 471 997	3 840 290	4 420 368	4 596 098
Index 2014 = 100	*100*	*110,6*	*127,3*	*132,4*
Podiel na trhu (v %)	17,1	18,5	20,6	21,3
Index 2014 = 100	*100*	*107,8*	*120,2*	*124,1*

Zdroj: Eurostat Comext

(145) Podľa Eurostatu sa objem dovozu z ČĽR počas posudzovaného obdobia zvýšil o 32 %, a to z približne 3,5 milióna pneumatík v roku 2014 na približne 4,6 milióna pneumatík počas obdobia prešetrovania. Výsledkom bolo zvýšenie trhového podielu čínskeho dovozu na rastúcom trhu zo 17,1 % na 21,3 %.

4.4.2. *Ceny dovozu z dotknutej krajiny*

(146) Komisia stanovila ceny dovozu na základe údajov Eurostatu. Cenové podhodnotenie dovozu sa stanovilo na základe čínskych vyvážajúcich výrobcov zaradených do vzorky.

(147) Priemerná cena dovozu z dotknutej krajiny do Únie sa vyvíjala takto:

Tabuľka 3

Dovozné ceny (EUR/kus)

	2014	2015	2016	Obdobie prešetrovania
ČĽR	144,4	144,3	127,7	128,8
Index 2014 = 100	*100*	*99,9*	*88,4*	*89,1*

Zdroj: Eurostat Comext

(148) V posudzovanom období sa čínske dovozné ceny v Únii znížili o 11 %.

4.4.3. *Cenové podhodnotenie*

(149) Komisia určila cenové podhodnotenie počas obdobia prešetrovania tak, že porovnala:

1. vážené priemerné predajné ceny jednotlivých druhov a segmentov výrobku výrobcov z Únie zaradených do vzorky, účtované neprepojeným zákazníkom na trhu Únie, upravené na úroveň cien zo závodu, a

2. zodpovedajúce vážené priemerné ceny podľa druhu a segmentu výrobku z dovozu od čínskych vyvážajúcich výrobcov zaradených do vzorky účtovaných prvému nezávislému zákazníkovi na trhu Únie, stanovené na základe cien CIF (náklady, poistenie a prepravné) s príslušnými úpravami zohľadňujúcimi clá a náklady po dovoze.

(150) Cenové porovnanie sa uskutočnilo podľa jednotlivých druhov výrobku pri transakciách na rovnakej úrovni obchodu, v prípade potreby s primeranými úpravami, a po odpočítaní rabatov a zliav. Výsledok porovnania bol vyjadrený ako percentuálny podiel obratu výrobcov z Únie zaradených do vzorky počas obdobia prešetrovania. Z porovnania vyplynulo, že dovoz dotknutého výrobku z dotknutej krajiny vykazuje na trhu Únie vážené priemerné rozpätie cenového podhodnotenia v rozmedzí 21 % až 31 %. Okrem toho sa vážené priemerné rozpätie podhodnotenia ceny v troch triedach ukázalo ako významné: 24 % v prípade triedy 1 a 2 a v rozmedzí 21 % – 31 % v prípade triedy 3. Značná miera podhodnotenia poukazuje v tomto prípade na výrazný vplyv dumpingu.

4.5. **Hospodárska situácia výrobného odvetvia Únie**

4.5.1. *Všeobecné poznámky*

(151) V súlade s článkom 3 ods. 5 základného nariadenia zahŕňa skúmanie vplyvu dumpingového dovozu na výrobné odvetvie Únie hodnotenie všetkých hospodárskych ukazovateľov, ktoré mali počas posudzovaného obdobia vplyv na stav výrobného odvetvia Únie.

(152) Ako sa uvádza v odôvodneniach 19 až 27, výber vzorky sa použil na stanovenie prípadnej ujmy spôsobenej výrobnému odvetviu Únie.

(153) Komisia na účely stanovenia ujmy rozlišovala medzi makroekonomickými a mikroekonomickými ukazovateľmi ujmy. Komisia vyhodnotila makroekonomické ukazovatele na základe údajov uvedených v podnete, v štatistikách Eurostatu a podľa potreby v podaniach združenia ETRMA, aby zabezpečila, že sa údaje týkajú všetkých výrobcov z Únie. Komisia vyhodnotila mikroekonomické ukazovatele na základe údajov z vyplnených dotazníkov od výrobcov z Únie zaradených do vzorky a na základe podania združenia ETRMA. Údaje sa týkajú výrobcov z Únie zaradených do vzorky. O oboch súboroch údajov sa konštatovalo, že sú reprezentatívne, pokiaľ ide o hospodársku situáciu výrobného odvetvia Únie.

(154) Makroekonomické ukazovatele sú: výroba, výrobná kapacita, využitie kapacity, objem predaja, podiel na trhu, rast, zamestnanosť, produktivita a rozsah dumpingového rozpätia.

(155) Mikroekonomické ukazovatele sú: priemerné jednotkové ceny, jednotkové náklady, náklady práce, zásoby, ziskovosť, peňažný tok, investície, návratnosť investícií a schopnosť získavať kapitál.

(156) Pokiaľ ide o metodiku analýzy ukazovateľov ujmy, existujú dve poznámky.

(157) Ako sa uvádza v odôvodnení 23, výrobcovia z Únie patria z hľadiska veľkosti do dvoch kategórií: veľké spoločnosti, ktoré predstavujú 85 % celkového predaja v Únii uskutočneného výrobcami z Únie v roku 2016, a MSP (veľmi roztrieštené), ktoré predstavujú 15 % celkového predaja v Únii uskutočneného výrobcami z Únie v roku 2016. Výsledkom výberu vzorky výrobcov z Únie však bolo, že údaje o predaji MSP zaradených do vzorky predstavovali okolo 4 % celkového predaja v Únii výrobcov z Únie zaradených do vzorky. Preto sa Komisia rozhodla zvážiť výsledky výrobcov z Únie zaradených do vzorky na základe trhového podielu každej kategórie spoločností. Keďže MSP pôsobia iba v segmente triedy 3, priamym následkom tejto úpravy bolo zvýšenie podielu predaja triedy 3 v rámci súboru údajov získaných od výrobcov z Únie zaradených do vzorky.

(158) Celkový predaj v Únii uskutočnený výrobcami z Únie bol okrem toho rozdelený medzi tri triedy v tomto pomere: trieda 1: 51 %, trieda 2: 23 %, trieda 3: 26 %. Údaje o predaj v Únii získané od výrobcov z Únie zaradených do vzorky však ani po úprave uvedenej v odôvodnení 161 neodrážali skutočný pomer predaja v Únii podľa triedy. Preto sa Komisia rozhodla zvážiť výsledky výrobcov z Únie zaradených do vzorky na základe podielu každej triedy na celkovom predaji v Únii uskutočnenom výrobcami z Únie, aby zabezpečila, že všetky tri triedy sú zastúpené podľa ich podielu na celkovom predaji v Únii vo všetkých mikroukazovateľoch.

(159) Niekoľko strán uviedlo, že ak sa Komisia bude držať rozdelenia do troch tried, je potrebné vykonať stanovenie ujmy aj na úrovni tried. Bolo potrebné posúdiť najmä stav výrobného odvetvia Únie, ako aj vplyv dovozu na základe jednotlivých tried, napríklad je potrebné posúdiť vplyv dovozu triedy 2 (z Číny aj z iných krajín) na výrobcov triedy 2 z Únie.

(160) Komisia usúdila, že napriek segmentácii trhu Únie majú pneumatiky vymedzené v odôvodnení 78 rovnaké základné fyzikálne, chemické a technické vlastnosti a sú vzájomne zameniteľné. V dôsledku toho sa stanovenie ujmy vykonalo pre dotknutý výrobok v súlade s antidumpingovou dohodou WTO. Odvolací orgán predovšetkým zistil, že „tam, kde sa prešetrujúce orgány rozhodnú preskúmať jednu časť domáceho výrobného odvetvia, mali by v zásade podobným spôsobom preskúmať všetky ostatné časti tvoriace toto výrobné odvetvie a takisto preskúmať výrobné odvetvie ako celok“ ([1]). Segmentová analýza v zmysle práva WTO je preto možná, ale musí ju sprevádzať analýza celého odvetvia. Všeobecný súd takisto uznal, že analýza ujmy sa môže zameriavať na triedu najviac postihnutú dumpingovým dovozom ([2]).

(161) Komisia preto vykonala analýzu určitých ukazovateľov na úrovni tried. Ako sa uvádza v odôvodneniach 212 až 216, v tejto analýze sa potvrdzuje, že výrobné odvetvie Únie celkovo utrpelo ujmu a trendy pre dotknutý výrobok posudzovaný ako celok všeobecne zodpovedajú trendom pre jednotlivé triedy.

(162) Hospodárska situácia výrobného odvetvia Únie sa analyzuje na agregovanom základe a pri niektorých mikroekonomických ukazovateľoch aj na úrovni tried vzhľadom na segmentáciu trhu Únie.

4.5.2. *Makroekonomické ukazovatele*

4.5.2.1. Výroba, výrobná kapacita a využitie kapacity

(163) Celková odhadovaná výroba, výrobná kapacita a využitie kapacity v Únii sa v posudzovanom období vyvíjali takto:

Tabuľka 4

Výroba, výrobná kapacita a využitie kapacity

	2014	2015	2016	Obdobie prešetrovania
Objem výroby (v kusoch)	20 722 065	20 199 411	20 496 669	20 863 087
Index 2014 = 100	*100*	*98*	*99*	*101*

([1]) WT/DS184/AB/R, 23.8.2001, Spojené štáty – antidumpingové opatrenia týkajúce sa niektorých oceľových výrobkov valcovaných za tepla z Japonska, bod 204.

([2]) Všeobecný súd, rozsudok z 28. októbra 2004, vec T-35/01 *Shanghai Teraoka Electronic Co.Ltd/Rada*, body 129 a 258.

	2014	2015	2016	Obdobie prešetrovania
Výrobná kapacita (v kusoch)	27 978 885	27 443 671	25 609 977	25 178 389
Index 2014 = 100	*100*	*98*	*92*	*90*
Využitie kapacity (v %)	74	74	80	83
Index 2014 = 100	*100*	*99*	*108*	*112*

Zdroj: ETRMA, Eurostat Comext pre údaje o dovoze a vývoze a informácie poskytnuté navrhovateľom

(164) Ako sa uvádza v tabuľke 4, výroba bola naďalej pomerne stabilná, s 20,9 milióna jednotiek v období prešetrovania, zatiaľ čo miera využitia kapacity sa zvýšila o 9 percentuálnych bodov v rovnakom období.

(165) Hlavnú príčinu zvýšenia využívania kapacít možno pripísať len značnému poklesu výrobnej kapacity o 10 %. Týkalo sa to najmä činnosti súvisiacej s protektorovaním, keďže počas posudzovaného obdobia minimálne 85 MSP nachádzajúcich sa v podstate v každom členskom štáte prestalo vyrábať protektorované pneumatiky, ale aj ukončenia činnosti dcérskych spoločností veľkých spoločností ([1]).

(166) Nevýrazný trend výroby v Únii a zatvorenie spoločností sú v protiklade s rastúcou spotrebou v Únii po kríze, z ktorej mohlo mať výrobné odvetvie Únie prospech.

4.5.2.2. Objem predaja a podiel na trhu

(167) Objem predaja a podiel na trhu výrobného odvetvia Únie sa počas posudzovaného obdobia vyvíjali takto:

Tabuľka 5

Objem predaja a podiel na trhu

	2014	2015	2016	Obdobie prešetrovania
Celkový objem predaja na trhu Únie (v kusoch)	14 584 057	14 558 260	14 385 254	14 426 297
Index 2014 = 100	*100*	*99,8*	*98,6*	*99,0*
Podiel na trhu (v %)	72,0	70,1	67,1	66,8
Index 2014 = 100	*100*	*97,3*	*93,1*	*92,8*

Zdroj: ETRMA a Eurostat Comext pre údaje o dovoze

(168) Na rastúcom trhu zostal predaj v Únii počas posudzovaného obdobia stabilný. Výsledkom je pokles podielu na trhu o 5,2 percentuálneho bodu (zo 72,0 % na 66,8 %), pričom objem predaja čínskych dumpingových pneumatík sa zvýšil o 1,1 milióna pneumatík.

4.5.2.3. Rast

(169) Počas posudzovaného obdobia sa spotreba v Únii zvýšila o 6,6 %. Objem predaja výrobného odvetvia Únie sa znížil o 1 % napriek rastúcej spotrebe, čo viedlo k tomu, že výrobné odvetvie Únie stratilo podiel na trhu. Trhový podiel dovozu dotknutej krajiny sa počas posudzovaného obdobia zvýšil.

([1]) V roku 2017 skupina Goodyear zavrela svoj závod v Spojenom kráľovstve (okolo 330 pracovných miest); skupina Michelin zavrela viacero závodov v Únii: dva závody vo Francúzsku (700 pracovných miest v roku 2014 a 330 pracovných miest v roku 2017), v Nemecku (200 pracovných miest v roku 2016), Maďarsku (500 pracovných miest v roku 2015) a Taliansku; skupina Continental zavrela jeden závod v Nemecku.

4.5.2.4. Zamestnanosť a produktivita

(170) Zamestnanosť a produktivita sa v posudzovanom období vyvíjali takto:

Tabuľka 6

Zamestnanosť a produktivita

	2014	2015	2016	Obdobie prešetrovania
Počet zamestnancov	38 445	36 478	34 959	34 188
Index 2014 = 100	*100*	*95*	*91*	*89*
Produktivita (jednotka/zamestnanec)	539	554	586	610
Index 2014 = 100	*100*	*103*	*109*	*113*

Zdroj: overené vyplnené dotazníky výrobcov z Únie zaradených do vzorky a podania dodávateľov behúňov a združenia ETRMA.

(171) Počas posudzovaného obdobia bolo zrušených viac ako 4 200 priamych pracovných miest, čo malo vplyv na MSP, z ktorých minimálne 85 výrobcov nachádzajúcich sa v rámci Únie ukončilo výrobu, a veľké spoločnosti, ktoré zavreli viacero závodov.

(172) Talianske združenie výrobcov protektorovaných pneumatík (AIRP) tvrdilo, že odvetvie protektorovania v Únii predstavuje asi 13 000 pracovných miest v oblasti výroby a distribúcie. Protektorovanie je skôr pracovne náročnou činnosťou a protektorovanými pneumatikami sa podporuje 3 až 4-násobok počtu pracovných miest v porovnaní s novými pneumatikami. Podľa AIRP viacero združených spoločností v súčasnosti znižuje počet zamestnancov alebo v obrovskej miere využíva fondy poistenia v nezamestnanosti.

(173) Súbežne sa vyvíjala produktivita: z 539 jednotiek na zamestnanca v roku 2014 stúpla na 610 jednotiek na zamestnanca v období prešetrovania.

4.5.2.5. Veľkosť dumpingového rozpätia

(174) Všetky dumpingové rozpätia boli výrazne nad úrovňou *de minimis*. Vplyv veľkosti skutočných dampingových rozpätí na výrobné odvetvie Únie bol vzhľadom na objem a ceny dovozu z dotknutej krajiny podstatný.

(175) Ide o prvé antidumpingové prešetrovanie týkajúce sa dotknutého výrobku v Únii. Neboli preto k dispozícii žiadne údaje na posúdenie vplyvu možného minulého dumpingu.

4.5.3. *Mikroekonomické ukazovatele*

4.5.3.1. Ceny a faktory ovplyvňujúce ceny

(176) Priemerné jednotkové predajné ceny výrobcov z Únie zaradených do vzorky účtované neprepojeným zákazníkom v Únii sa v posudzovanom období vyvíjali takto:

Tabuľka 7

Predajné ceny v Únii a výrobné náklady

	2014	2015	2016	Obdobie prešetrovania
Priemerná jednotková predajná cena v Únii (EUR/kus)	237	225	216	218
Index 2014 = 100	*100*	*95*	*91*	*92*

	2014	2015	2016	Obdobie prešetrovania
Priemerné výrobné náklady (EUR/kus)	200	188	183	188
Index 2014 = 100	*100*	*94*	*91*	*94*

Zdroj: overené vyplnené dotazníky od výrobcov z Únie zaradených do vzorky

(177) Priemerná jednotková predajná cena klesla o 19 EUR, zatiaľ čo jednotkové náklady v rovnakom období klesli o 12 EUR. To zodpovedá poklesu cien o 8 % počas posudzovaného obdobia, zatiaľ čo náklady klesli o 6 %.

(178) V porovnaní s rokom 2016 sa počas obdobia prešetrovania zvýšili náklady na výrobu, čo sa úplne neodrazilo na predajnej cene.

(179) V prípade troch tried sa vykonala samostatná analýza na základe rovnakej metodiky uvedenej vyššie.

(180) V triede 1 priemerná jednotková predajná cena klesla o 25 EUR, zatiaľ čo jednotkové náklady v rovnakom období klesli o 19 EUR. V posudzovanom období sa obe znížili o 9 %.

Tabuľka 8

Predajné ceny v Únii a výrobné náklady – trieda 1

	2014	2015	2016	Obdobie prešetrovania
Priemerná jednotková predajná cena v Únii (EUR/kus)	270,8	255,3	245,3	245,7
Index 2014 = 100	*100*	*94*	*91*	*91*
Priemerné výrobné náklady (EUR/kus)	222	200	199	203
Index 2014 = 100	*100*	*90*	*89*	*91*

Zdroj: overené vyplnené dotazníky od výrobcov z Únie zaradených do vzorky

(181) V triede 2 priemerná jednotková predajná cena klesla o 27 EUR, zatiaľ čo jednotkové náklady v rovnakom období klesli o 17 EUR. To zodpovedá poklesu priemernej ceny o 12 % počas posudzovaného obdobia, zatiaľ čo náklady klesli o 9 %.

Tabuľka 9

Predajné ceny v Únii a výrobné náklady – trieda 2

	2014	2015	2016	Obdobie prešetrovania
Priemerná jednotková predajná cena v Únii na celkovom trhu (EUR/kus)	228	212	193	201
Index 2014 = 100	*100*	*93*	*85*	*88*
Priemerné výrobné náklady (EUR/kus)	187	176	162	170
Index 2014 = 100	*100*	*94*	*87*	*91*

Zdroj: overené vyplnené dotazníky od výrobcov z Únie zaradených do vzorky

(182) V triede 3 priemerná jednotková predajná cena klesla o 9 EUR, zatiaľ čo jednotkové náklady sa v rovnakom období zvýšili o 2 EUR. To zodpovedá poklesu priemernej ceny o 5 % počas posudzovaného obdobia, zatiaľ čo náklady sa zvýšili o 1 %.

Tabuľka 10

Predajné ceny v Únii a výrobné náklady – trieda 3

	2014	2015	2016	Obdobie prešetrovania
Priemerná jednotková predajná cena v Únii na celkovom trhu (EUR/kus)	181	176	172	172
Index 2014 = 100	*100*	*97*	*95*	*95*
Priemerné výrobné náklady (EUR/kus)	170	175	167	172
Index 2014 = 100	*100*	*103*	*98*	*101*

Zdroj: overené vyplnené dotazníky od výrobcov z Únie zaradených do vzorky

4.5.3.2. Náklady práce

(183) Náklady práce výrobcov z Únie zaradených do vzorky sa v posudzovanom období vyvíjali takto:

Tabuľka 11

Priemerné náklady práce na zamestnanca

	2014	2015	2016	Obdobie prešetrovania
Priemerné náklady práce na zamestnanca (EUR)	43 875	44 961	46 432	46 785
Index 2014 = 100	*100*	*102*	*105*	*106*

Zdroj: overené vyplnené dotazníky od výrobcov z Únie zaradených do vzorky.

(184) Priemerné náklady práce na zamestnanca sa v priebehu posudzovaného obdobia zvýšili o 6 %.

4.5.3.3. Zásoby

(185) Úroveň zásob výrobcov z Únie zaradených do vzorky sa v posudzovanom období vyvíjala takto:

Tabuľka 12

Zásoby

	2014	2015	2016	Obdobie prešetrovania
Konečný stav zásob (Index 2014 = 100)	*100*	*81*	*100*	*144*
Konečný stav zásob ako percentuálny podiel výroby (v %)	7	6	7	9
Index 2014 = 100	*100*	*81*	*97*	*134*

Zdroj: overené vyplnené dotazníky od výrobcov z Únie zaradených do vzorky.

(186) Stav zásob sa počas posudzovaného obdobia zvýšil o 44 % a dosiahol okolo 9 % ročnej výroby. Tento stav má negatívny vplyv na finančnú situáciu výrobcov z Únie zaradených do vzorky.

4.5.3.4. Ziskovosť, peňažný tok, investície, návratnosť investícií a schopnosť získať kapitál

(187) Ziskovosť, peňažný tok, investície a návratnosť investícií výrobcov z Únie zaradených do vzorky sa v posudzovanom období vyvíjali takto:

Tabuľka 13

Ziskovosť, peňažný tok, investície a návratnosť investícií

	2014	2015	2016	Obdobie prešetrovania
Ziskovosť predaja v Únii neprepojeným zákazníkom (% z obratu z predaja)	15,6	16,7	15,2	13,7
Index 2014 = 100	*100*	*107*	*98*	*88*
Peňažný tok (v mil. EUR)	309	312	292	272
Index 2014 = 100	*100*	*101*	*94*	*88*
Investície (v mil. EUR)	86	63	59	65
Index 2014 = 100	*100*	*73*	*69*	*76*
Návratnosť investícií (v %)	21,0	21,7	19,3	17,6
Index 2014 = 100	*100*	*103*	*92*	*84*

Zdroj: overené vyplnené dotazníky od výrobcov z Únie zaradených do vzorky

(188) Komisia stanovila ziskovosť výrobcov z Únie zaradených do vzorky tak, že vyjadrila čistý zisk pred zdanením z predaja podobného výrobku neprepojeným zákazníkom v Únii ako percentuálny podiel obratu z tohto predaja.

(189) Celková ziskovosť sa znížila z 15,6 % v roku 2014 na 13,7 % počas obdobia prešetrovania. To sa vypočítalo na základe váhy každej triedy v predaji, ako sa vysvetľuje v odôvodneniach 161 a 162. Klesajúca ziskovosť o 1,9 percentuálneho bodu je skôr výsledkom výraznejšieho poklesu cien (– 8 %) ako poklesu nákladov (– 6 %).

(190) Celková ziskovosť je ovplyvnená ziskovosťou v triede 1, pričom samotná trieda 3 sa stala počas obdobia prešetrovania stratovou. Navyše relatívny trend ziskovosti pre celé výrobné odvetvie Únie takisto klesá.

(191) Čistý peňažný tok predstavuje schopnosť výrobcov z Únie samostatne financovať svoje činnosti. Z vývoja čistého peňažného toku vyplýva pokles o 12 %.

(192) Návratnosť investícií je zisk vyjadrený ako percentuálny podiel z čistej účtovnej hodnoty investícií. Počas posudzovaného obdobia sa vyvíjala záporne z 21,0 % na 17,6 %.

(193) V prípade troch tried sa vykonala samostatná analýza na základe rovnakej metodiky uvedenej vyššie.

(194) Ziskovosť v triede 1 počas posudzovaného obdobia kolísala. Od roku 2014 (17,9 %) do roku 2015 (21,8 %) sa zvýšila, a potom sa počas obdobia prešetrovania znížila na úroveň mierne pod úrovňou z roku 2014 (17,5 %). Čiastočne sa to vysvetľuje vývojom výrobných nákladov a cien, keďže v roku 2015 sa výrobné náklady znížili viac ako predajné ceny.

(195) V triede 1 ostal čistý peňažný tok stabilný, zatiaľ čo návratnosť investícií sa počas posudzovaného obdobia znížila z 26,0 % na 24,3 %.

Tabuľka 14

Ziskovosť, peňažný tok, investície a návratnosť investícií v triede 1

	2014	2015	2016	Obdobie prešetrovania
Ziskovosť predaja v Únii neprepojeným zákazníkom (% z obratu z predaja)	17,9	21,8	18,9	17,5
Index 2014 = 100	*100*	*122*	*106*	*98*
Peňažný tok (v mil. EUR)	191	218	199	192
Index 2014 = 100	*100*	*113*	*104*	*100*
Investície (v mil. EUR)	54	36	35	38
Index 2014 = 100	*100*	*68*	*65*	*72*
Návratnosť investícií (v %)	26,0	29,3	25,0	24,3
Index 2014 = 100	*100*	*112*	*96*	*93*

Zdroj: overené vyplnené dotazníky od výrobcov z Únie zaradených do vzorky

(196) Pokiaľ ide o triedu 2, ziskovosť počas posudzovaného obdobia klesla o 2,6 percentuálneho bodu (zo 17,9 % v roku 2014 na 15,3 % v období prešetrovania).

(197) V triede 2 sa čistý peňažný tok výrazne znížil o 22 % a návratnosť investícií sa počas posudzovaného obdobia znížila zo 20,4 % na 16,2 %.

Tabuľka 15

Ziskovosť, peňažný tok, investície a návratnosť investícií v triede 2

	2014	2015	2016	Obdobie prešetrovania
Ziskovosť predaja v Únii neprepojeným zákazníkom (% z obratu z predaja)	17,9	16,7	16,0	15,3
Index 2014 = 100	*100*	*93*	*90*	*86*
Peňažný tok (v mil. EUR)	88	76	65	69
Index 2014 = 100	*100*	*86*	*74*	*78*
Investície (v mil. EUR)	18	16	15	17
Index 2014 = 100	*100*	*92*	*84*	*97*
Návratnosť investícií (v %)	20,4	21,4	20,1	16,2
Index 2014 = 100	*100*	*105*	*98*	*79*

Zdroj: overené vyplnené dotazníky od výrobcov z Únie zaradených do vzorky

(198) Trieda 3 je počas obdobia prešetrovania stratová (– 0,4 %). Straty pre MSP boli obzvlášť výrazné (– 6,1 % v období prešetrovania). Ziskovosť veľkých spoločností v triede 3 sa od roku 2014 do obdobia prešetrovania znížila o polovicu z 10 % na 4,8 %.

(199) V triede 3 sa čistý peňažný tok výrazne znížil o 62 % a návratnosť investícií sa počas posudzovaného obdobia znížila zo 7,6 % na 2,5 %.

Tabuľka 16

Ziskovosť, peňažný tok, investície a návratnosť investícií v triede 3

	2014	2015	2016	Obdobie prešetrovania
Ziskovosť predaja v Únii neprepojeným zákazníkom (% z obratu z predaja)	6,1	0,6	2,7	– 0,4
Index 2014 = 100	*100*	*10*	*45*	*– 7*
Peňažný tok (v mil. EUR)	28	17	26	11
Index 2014 = 100	*100*	*62*	*93*	*38*
Investície (v mil. EUR)	14	10	10	10
Index 2014 = 100	*100*	*69*	*66*	*66*
Návratnosť investícií (v %)	7,6	0,2	4,8	2,5
Index 2014 = 100	*100*	*2*	*62*	*33*

Zdroj: overené vyplnené dotazníky od výrobcov z Únie zaradených do vzorky

4.6. **Prepojenie medzi triedami**

(200) Trh Únie s pneumatikami pre autobusy a nákladné automobily výrazne ovplyvnila hospodárska kríza. Keďže spotreba pneumatík je v podstate spätá s predajom nových vozidiel a najazdenými kilometrami vozového parku, je veľmi závislá od celkovej hospodárskej činnosti. Akákoľvek zmena v hospodárskej činnosti, a to najmä v objeme tovaru prepraveného cestnou dopravou, sa priamo odrazí na predaji pneumatík. V období, keď sa nákladné automobily využívajú menej, nie sú nákup nových nákladných automobilov alebo výmena pneumatík pre nákladné automobily také potrebné, čo má za následok pokles na trhu s pneumatikami.

(201) Po hospodárskej kríze nastala štrukturálna zmena v dopyte, pričom v súčasnosti sa uprednostňujú nižšie triedy pred vyššími triedami a na rozhodnutie o kúpe má vplyv najmä cena. Lacné ponuky dovážaných pneumatík, ako aj fakt, že niektorí majitelia vozových parkov uprednostňujú lacnejšie pneumatiky, hrali v tejto súvislosti dôležitú úlohu pri zmene na trhu Únie.

(202) Keďže výrobcovia protektorovaných pneumatík sú pod silným tlakom, zatváranie závodov a dielní je čoraz častejším úkazom, ako sa to uvádza v odôvodnení 175. Z dôvodu nedostatku dostupných miestnych zariadení sa protektorovanie opotrebovaných pneumatík vysokej kvality stáva čoraz zložitejšie. Preto je kúpa pneumatík vysokej kvality s možnosťou viacnásobného protektorovania čoraz menej atraktívna. Vzhľadom na tento vývoj, ako aj lacný dovoz pneumatík triedy 3, ktorý predstavoval väčšinu čínskeho dovozu, nemajú výrobcovia z Únie inú možnosť ako takisto posilniť svoju pozíciu v triede 3.

(203) Konkurencia medzi segmentmi je napokon zjavná aj z vplyvu cien v nižších triedach na ceny vo vyššej triede. Ceny pneumatík triedy 1 v Únii sú pod tlakom lacného dovozu. Navrhovateľ tvrdil, že tento vplyv bol ešte zreteľnejší v regionálnych oblastiach, kde sú pneumatiky triedy 3 bežnejšie (t. j. v týchto oblastiach boli ceny pneumatík triedy 1 na nižšej úrovni ako na ostatnom území Únie, čo len poukazuje na skutočnosť, že pneumatiky triedy 3 mali konkurenčný vplyv na pneumatiky triedy 1).

(204) To znamená, že hospodárske subjekty zjavne presunuli časť svojich nákupov pneumatík z tried 1 a 2 do triedy 3, z čoho vyplýva, že hospodárska súťaž sa uskutočňuje naprieč rozličnými segmentmi.

(205) V nasledujúcej tabuľke sa uvádza podiel spotreby v Únii podľa triedy v rokoch 2012 a 2016. V uvedenom období spotreba v Únii narástla o približne 3,8 milióna kusov, pričom viac ako 90 % tohto nárastu sa udialo v triede 3 (okolo 3,6 milióna kusov). Výsledkom bol vyšší relatívny význam triedy 3, ktorá zaznamenala nárast z 27 % na 39 % celkovej spotreby v Únii.

Tabuľka 17

Spotreba v Únii rozdelená podľa tried za roky 2012 a 2016

	2012	2016
Spotreba v Únii	17 684 000	21 452 278
Trieda 1	46 %	37 %
Trieda 2	27 %	24 %
Trieda 3	27 %	39 %

Zdroj: ETRMA a Eurostat Comext

(206) Na základe získaných informácií Komisia zistila, že v minulosti boli ceny za pneumatiky triedy 1 referenčnými cenami pre ostatné triedy. Hlavní výrobcovia z Únie sa sústredili v triedach 1 a 2, v ktorých sa pneumatiky navrhovali/navrhujú tak, aby mali dlhý životný cyklus a mohli byť protektorované. To odôvodňuje výrazne vyššie ceny (a ziskové rozpätia) za očakávaný vysoký výkon pneumatík tried 1 a 2. Spotrebitelia oceňovali tieto fyzické a výkonnostné vlastnosti a boli za ne ochotní zaplatiť vyššiu cenu. Z informácií, ktoré mala k dispozícii Komisia, však vyplynulo, že uvedený trend pri stanovovaní cien sa zmenil a došlo k „obrátenému kaskádovému efektu“, t. j. ceny triedy 3 naopak vplývajú na triedu 1. Za zmienku stojí aj to, že väčšina lacného dovozu sa vzťahuje na triedu 3, kde výrobcovia z Únie zaznamenali počas obdobia prešetrovania straty.

(207) Na základe uvedeného Komisia predbežne dospela k názoru, že medzi rôznymi triedami existuje symbiotický vzťah, keďže tlak na ceny v triede 3 má vplyv aj na ceny v iných triedach.

4.7. **Záver o ujme**

(208) Z ukazovateľov ujmy celkovo vyplýva, že výrobné odvetvie Únie ako celok je pod intenzívnym tlakom. V období prešetrovania došlo k zníženiu výrobnej kapacity, investícií a zamestnanosti a výraznej strate podielu na trhu napriek klesajúcim predajným cenám. Podiel na trhu sa získal dovozom dotknutého výrobku na úkor výrobného odvetvia Únie, a to bez ohľadu na segmentáciu, pričom výsledkom bola strata viac ako 4 200 pracovných miest. Hoci odvetvie si ako celok udržalo okolo 14 %, jeho ziskovosť sa medzi rokom 2014 a obdobím prešetrovania znížila o 1,9 percentuálneho bodu a medzi rokom 2015 a obdobím prešetrovania o 3 percentuálne body. Navyše relatívny trend ziskovosti pre celé výrobné odvetvie Únie takisto klesá.

(209) Ďalej sa predbežne zistilo, že čínsky dovoz značne podhodnocoval ceny výrobného odvetvia Únie, čo malo zase priamy a výrazný vplyv na zhoršujúci sa výkon a klesajúcu kapacitu, výrobu a zamestnanosť, ako aj ďalšie ukazovatele ujmy výrobného odvetvia Únie. Negatívny vývoj bol citeľnejší v triede 3, následkom čoho z trhu odišlo veľa malých a stredných výrobcov protektorovaných pneumatík, keďže nedokázali profitovať z oživenia hospodárstva v tomto odvetví, ktoré nakoniec ovládol lacný dovoz Treba pripomenúť, že spoločnosti, ktoré pôsobia najmä v triede 3, predstavujú okolo 20 % celkovej výroby v Únii. Straty zaznamenané v triede 3 nie sú udržateľné a ohrozujú existenciu všetkých činností súvisiacich s protektorovaním v Únii.

(210) Dôsledok tlaku na ceny mal okrem toho vplyv aj na ceny vo vyšších triedach. Rastúci tlak na ceny pneumatík triedy 3, ktorý je dôsledkom lacného dovozu najmä pneumatík triedy 3, spôsobil rovnaký vývoj aj v triede 2, kde sa zaznamenal pokles cien o 12 % počas posudzovaného obdobia, a dokonca aj v rámci triedy 1, pričom ceny pneumatík museli klesnúť o 9 %, aby boli naďalej konkurencieschopné.

(211) Vzhľadom na prepojenie cien medzi triedami aj najvýkonnejšia trieda 1 utrpela pod obráteným kaskádovým cenovým tlakom, ktorý pôsobil na všetky tri triedy, ako sa vysvetľuje v predchádzajúcej kapitole. Výsledkom bolo vyčerpanie odvetvia, strata hodnoty v celom dodávateľskom reťazci všetkých troch tried a zníženie kvality pneumatík dostupných na trhu Únie. Okrem toho intenzívna cenová konkurencia vo všetkých troch triedach má negatívny vplyv na využitie kapacity a vedie k zvýšeniu zásob odvetvia (tabuľka 12), čo je sprevádzané nižšou úrovňou peňažného toku a investícií (tabuľka 13). Straty v odvetví protektorovania v Únii majú napokon vplyv aj na ziskovosť, ktorú môžu dosiahnuť spoločnosti pôsobiace v triedach 1 a 2.

(212) Preto sa predbežne dospelo k záveru, že výrobné odvetvie Únie utrpelo ujmu v zmysle článku 3 ods. 5 základného nariadenia.

(213) Navrhovatelia okrem toho vyhlásili, že existuje riziko ďalšieho prehĺbenia ujmy. Podľa nich sa na ostatných dovozných a vývozných trhoch zaviedli početné opatrenia, ktoré by mohli spôsobiť okamžité presmerovanie obchodu. Okrem toho sú vraj výrobcovia z Únie ohrození na svojich vývozných trhoch, keďže niektoré krajiny, ako napríklad Turecko, začali ochranné prešetrovanie. Riziko prehĺbenia ujmy by bolo takisto späté s nadmernou kapacitou v ČĽR, kde nevyužité kapacity predstavujú okolo 40 % súčasného čínskeho vývozu. Navrhovatelia sa ďalej obávali štrukturálneho vplyvu na trh EÚ s pneumatikami, keďže by bolo čoraz ťažšie odôvodniť dodatočné náklady na nákup vysokokvalitných pneumatík, pokiaľ zanikne možnosť viacnásobného protektorovania vysokokvalitných pneumatík spolu s odvetvím protektorovania. Napokon predpokladajú priebežné zlepšovanie pneumatík z ČĽR. Ak by mali pneumatiky vyššej kvality z ČĽR možnosť konkurovať pneumatikám z Únie za dumpingové ceny, znížili by sa rozpätia odvetvia pneumatík Únie, a tým aj schopnosť investovať a prinášať inovácie. To by zase pravdepodobne nútilo odvetvie Únie k tomu, aby sa spoliehalo na pneumatiky nižšej kvality, ktoré si vyžadujú nižšie investície do výskumu a vývoja, čo by ďalej ovplyvnilo ich protektorovateľnosť.

(214) Komisia si v tejto fáze všimla, že v „Politike odvetvia pneumatík“ ([1]) ČĽR sa podporujú výrobcovia pneumatík v tom, aby zlepšili technické aspekty a vytváranie značky (napríklad zaviedli stratégie vytvárania značky, zvýšili popularitu a dobré meno značky a naďalej zvyšovali hodnotu značky), a upozornila, že prebieha súbežné antisubvenčné konanie. Vzhľadom na uvedené skutočnosti Komisia preto vyzvala strany, aby sa vyjadrili k bodom, ktoré predložili navrhovatelia v predchádzajúcom odôvodnení, aby mohla tieto body podrobne analyzovať v konečnej fáze.

5. **PRÍČINNÁ SÚVISLOSŤ**

(215) V súlade s článkom 3 ods. 6 základného nariadenia Komisia skúmala, či dumpingový dovoz z dotknutých krajín spôsobil výrobnému odvetviu Únie značnú ujmu. V súlade s článkom 3 ods. 7 základného nariadenia Komisia takisto skúmala, či v rovnakom čase mohli poškodiť výrobné odvetvie Únie aj iné známe faktory.

(216) Komisia zabezpečila, aby prípadná ujma spôsobená inými faktormi než dumpingovým dovozom z dotknutej krajiny nebola pripísaná tomuto dumpingovému dovozu. Medzi uvedené faktory patria: dovoz z iných tretích krajín, výkonnosť výrobcov z Únie a vývoj nákladov.

5.1. **Vplyv dumpingového dovozu**

(217) Ceny dumpingového dovozu z ČĽR boli oproti cenám výrobného odvetvia Únie počas obdobia prešetrovania značne podhodnotené, pričom rozpätia podhodnotenia predstavovali 21 % až 31 %, čo viedlo k poklesu podielu na trhu a ziskovosti výrobného odvetvia Únie (zo 72,0 % na 66,8 % a z 15,6 % v roku 2014 na 13,7 % v posudzovanom období). Počas posudzovaného obdobia sa objem predaja výrobného odvetvia Únie mierne znížil, zatiaľ čo objem dovozu z ČĽR sa zvýšil o 32 %, a tým zabral hlavný nárast spotreby v Únii.

(218) Celkovo bola počas posudzovaného obdobia strata podielu výrobného odvetvia Únie na trhu (– 5,2 percentuálneho bodu) ovládnutá čínskym dovozom (+ 4,2 percentuálneho bodu).

(219) Z analýzy ukazovateľov ujmy v odôvodneniach 155 až 203 vyplýva, že hospodárska situácia výrobného odvetvia Únie (a najmä jeho finančná situácia) sa zhoršila, a toto zhoršenie situácie sa časovo zhoduje s príchodom veľkých objemov dumpingového dovozu z ČĽR. Ceny týchto dovozov sú oproti cenám výrobného odvetvia Únie

([1]) Oznámenie ministerstva priemyslu a informačných technológií o vydaní a distribúcii „Tire Industry Policy“. Uverejnilo: Ministerstvo priemyslu a informačných technológií Číslo dokumentu: Gong Chan Ye Zheng Ce [2010] č. 2. Dátum uverejnenia: 15.9.2010. Dátum účinnosti: 15.9.2010.

podhodnotené a vyvíjajú výrazný tlak na znižovanie cien na trhu Únie. Ide o skutočne preukázané prudké zvýšenie dovozu a výrazné podhodnotenie cien, ktoré sú hlavnými faktormi, ktoré treba v tomto prípade zvážiť.

(220) Čínski vývozcovia dokázali výrazne zvýšiť svoj podiel na trhu na úkor výrobného odvetvia Únie. Počas obdobia prešetrovania sa väčšina celkového objemu čínskeho dumpingového dovozu sústreďuje na triedu 3, čím núti viacerých výrobcov z Únie v uvedenej triede, najmä MSP pôsobiace ako výrobcovia protektorovaných pneumatík, aby opustili trh. Okrem toho, ako je vysvetlené v odôvodnení 137, Komisia zistila, že takéto vysoké objemy za dumpingové ceny mali vplyv na určovanie cien. V období predtým bola pre určovanie cien smerodajná trieda 1, t. j. ceny triedy 2 boli určované vo vzťahu k triede 1, pričom ceny triedy 3 boli zase určované v závislosti od cien triedy 2. V súčasnosti je situácia obrátená: cena triedy 2 je určovaná na základe ceny triedy 3 a cena triedy 1 na základe triedy 2. Výsledkom bolo zníženie predajných cien vo všetkých triedach. Komisia teda predbežne dospela k záveru, že prudký nárast dumpingového dovozu z ČĽR zohral rozhodujúcu úlohu, pokiaľ ide o značnú ujmu, ktorú utrpelo výrobné odvetvie Únie.

(221) Ďalšie faktory, ktoré sa preskúmali v analýze príčinných súvislostí v súlade s článkom 3 ods. 7 základného nariadenia, boli: dovoz z iných krajín, vývozná výkonnosť výrobného odvetvia Únie a vývoj nákladov výrobného odvetvia Únie.

5.2. **Dovoz z tretích krajín**

(222) Objem dovozu z iných tretích krajín sa počas posudzovaného obdobia vyvíjal takto:

Tabuľka 18

Dovoz z tretích krajín

Krajina	2014	2015	2016	Obdobie prešetrovania
Turecko				
Objem dovozu z Turecka	712 497	710 504	856 110	884 241
Index (2014 = 100)	*100*	*100*	*120*	*124*
Jednotkové ceny dovozu z Turecka	212	216	194	185
Index (2014 = 100)	*100*	*102*	*91*	*87*
Podiel na trhu (v %)	3,5	3,4	4,0	4,1
Podiel na celkovom objeme dovozu do Únie (v %)	12,6	11,4	12,1	12,3
Kórea				
Objem dovozov z Kórey	431 676	463 643	477 185	381 167
Index (2014 = 100)	*100*	*107*	*111*	*88*
Jednotkové ceny dovozu z Kórey	219	191	181	186
Index (2014 = 100)	*100*	*87*	*83*	*85*
Podiel na trhu (v %)	2,1	2,2	2,2	1,8
Podiel na celkovom objeme dovozu do Únie (v %)	7,6	7,4	6,8	5,3

Krajina	2014	2015	2016	Obdobie prešetrovania
Japonsko				
Objem dovozu z Japonska	386 128	418 802	398 427	390 859
Index (2014 = 100)	*100*	*108,5*	*103,2*	*101,2*
Jednotkové ceny dovozu z Japonska	293	227	218	221
Index (2014 = 100)	*100*	*77,6*	*74,4*	*75,4*
Podiel na trhu (v %)	1,9	2,0	1,9	1,8
Podiel na celkovom objeme dovozu do Únie (v %)	6,8	6,7	5,6	5,5
Rusko				
Objem dovozu z Ruska	181 031	237 582	270 515	279 798
Index (2014 = 100)	*100*	*131,2*	*149,4*	*154,6*
Jednotkové ceny dovozu z Ruska	145	131	130	130
Index (2014 = 100)	*100*	*90,7*	*89,6*	*89,5*
Podiel na trhu (v %)	0,9	1,1	1,3	1,3
Podiel na celkovom objeme dovozu do Únie (v %)	3,2	3,8	3,8	3,9
Thajsko				
Objem dovozu z Thajska	142 735	177 209	174 994	167 509
Index (2014 = 100)	*100*	*124,2*	*122,6*	*117,4*
Jednotkové ceny dovozu z Thajska	310	226	233	241
Index (2014 = 100)	*100*	*72,9*	*75,3*	*77,7*
Podiel na trhu (v %)	0,7	0,9	0,8	0,8
Podiel na celkovom objeme dovozu do Únie (v %)	2,5	2,8	2,5	2,3
Iné tretie krajiny				
Objem dovozu zo všetkých ostatných krajín	338 457	376 075	469 425	464 224
Index (2014 = 100)	*100*	*111*	*139*	*137*
Jednotkové ceny dovozu zo všetkých ostatných krajín	202	195	200	192
Index (2014 = 100)	*100*	*96*	*99*	*95*
Podiel na trhu (v %)	1,7	1,8	2,2	2,1
Podiel na celkovom objeme dovozu do Únie (v %)	6,0	6,0	6,6	6,5

Krajina	2014	2015	2016	Obdobie prešetrovania
Všetky tretie krajiny okrem ČĽR spolu				
Objem dovozu zo všetkých ostatných krajín	2 192 524	2 383 815	2 646 656	2 567 798
Index (2014 = 100)	*100*	*109*	*121*	*117*
Jednotkové ceny dovozu zo všetkých ostatných krajín	227	202	192	189
Index (2014 = 100)	*100*	*89*	*85*	*83*
Podiel na trhu (v %)	10,8	11,5	12,3	11,9
Podiel na celkovom objeme dovozu do Únie (v %)	38,7	38,3	37,5	35,8

Zdroj: Eurostat

(223) Dovoz z iných tretích krajín zaznamenal v posudzovanom období mierny nárast svojho podielu na trhu z 10,8 % na 11,9 %. Zo všetkých dovozov z iných tretích krajín mali len ruské dovozy priemerné ceny podobné dovozom z Číny. Priemerné ceny dovozu dotknutého výrobku boli zjavne vyššie ako priemerné ceny čínskeho dovozu. Podiel dovozu dotknutého výrobku z Ruska na trhu sa v posudzovanom období zvýšil z 0,9 % na 1,3 %. Obmedzené množstvá ruského dovozu ale nenarušujú príčinnú súvislosť medzi dumpingovým dovozom a ujmou, ktorú utrpelo odvetvie Únie.

(224) Komisia preto dospela k záveru, že ak aj dovoz z iných tretích krajín mohol mať určitý obmedzený vplyv na situáciu vo výrobnom odvetví Únie, dumpingový dovoz z ČĽR ostáva naďalej hlavnou príčinou ujmy.

5.2.1. *Vývozná výkonnosť výrobného odvetvia Únie*

(225) Objem vývozu výrobcov z Únie sa v posudzovanom období vyvíjal takto:

Tabuľka 19

Vývozná výkonnosť výrobcov z Únie

	2014	2015	2016	Obdobie prešetrovania
Objem vývozu (v kusoch)	6 079 036	5 920 561	5 893 729	5 920 981
Index 2014 = 100	*100*	*97,4*	*97,0*	*97,4*
Priemerná cena (EUR/kus)	188	179	169	168
Index 2014 = 100	*100*	*95,3*	*89,9*	*89,8*

Zdroj: Eurostat Comext

(226) Na základe údajov Eurostatu sa počas posudzovaného obdobia objem vývozu znížil o 2,6 %. Priemerná vývozná cena bola ovplyvnená prevodnými hodnotami prepojených spoločností. Neexistuje dôkaz, že vývozná činnosť výrobného odvetvia Únie by mohla narušiť príčinnú súvislosť medzi dumpingovým dovozom a zistenou ujmou.

5.3. **Vývoj nákladov**

(227) Ako sa uvádza v odôvodnení 181, celkové náklady výrobného odvetvia Únie sa počas posudzovaného obdobia znížili o 12 EUR na pneumatiku v dôsledku vývoja cien hlavných surovín (najmä prírodného a syntetického kaučuku). Priemerná predajná cena výrobného odvetvia Únie sa však znížila o 19 EUR na pneumatiku z dôvodu cenového tlaku čínskeho dumpingového dovozu.

(228) Možno teda dospieť k záveru, že vývoj nákladov nemohol byť príčinou ujmy výrobného odvetvia Únie.

5.4. **Záver o príčinnej súvislosti**

(229) Stanovila sa príčinná súvislosť medzi ujmou spôsobenou výrobcom z Únie a dumpingovým dovozom z dotknutej krajiny.

(230) Značný tlak ceny a objemu vyvíjaný na výrobné odvetvie Únie prostredníctvom rastúceho dumpingového dovozu z dotknutej krajiny počas posudzovaného obdobia neumožnil výrobnému odvetviu Únie využiť výhody rastúceho trhu Únie po skončení krízy. Najtvrdšia hospodárska súťaž naozaj prebieha v triede 3, kam patrí väčšina čínskeho dovozu, čo má vplyv aj na vyššie triedy, ako sa to uvádza v odôvodneniach 204 až 210. Z vyššie uvedenej analýzy ukazovateľov ujmy vyplýva, že hospodársku situáciu výrobného odvetvia Únie ako celku ovplyvnil rastúci dumpingový dovoz za nízke ceny z ČĽR, ktorý výrazne podhodnocoval ceny Únie. Čínski vývozcovia dokázali získať významný podiel na trhu na úkor výrobného odvetvia Únie, čo malo za následok zníženie zamestnanosti a zníženie výrobnej kapacity. Výrobné odvetvie Únie stratilo od roku 2014 do obdobia prešetrovania 5,2 percentuálneho bodu svojho trhového podielu a objem predaja stagnoval, hoci spotreba na trhu Únie sa zvýšila. Okrem toho klesá aj trend ziskovosti celého výrobného odvetvia Únie, pričom k stratám dochádza najmä v súvislosti s pneumatikami triedy 3.

(231) Komisia rozlíšila a oddelila účinky všetkých známych faktorov na situáciu výrobného odvetvia Únie od účinkov dumpingového dovozu spôsobujúcich ujmu. Zistilo sa, že vplyv ďalších identifikovaných faktorov, ako sú dovoz z iných tretích krajín, výkonnosť výrobcov z Únie v oblasti vývozného predaja a vývoj nákladov na negatívny vývoj výrobného odvetvia Únie z hľadiska podielu na trhu, cien a ziskovosti nenarušili príčinnú súvislosť. Záver Komisie sa nelíšil ani v prípade posúdenia ich spoločného účinku: pri neexistencii dumpingového dovozu by výrobné odvetvie Únie nebolo nepriaznivo ovplyvnené v takom významnom rozsahu. Predovšetkým by podiel na trhu neklesol na také úrovne a udržala by sa zamestnanosť.

(232) Komisia preto dospela v tejto fáze k záveru, že značná ujma výrobného odvetvia Únie bola spôsobená dumpingovým dovozom z dotknutej krajiny a že ostatné faktory, posudzované jednotlivo alebo spoločne, nenarušili príčinnú súvislosť.

6. **ZÁUJEM ÚNIE**

(233) V súlade s článkom 21 základného nariadenia Komisia skúmala, či napriek zisteniu dumpingu spôsobujúceho ujmu môže vyvodiť jednoznačný záver, že v tomto prípade nie je v záujme Únie prijať opatrenia. Určenie záujmu Únie sa zakladalo na posúdení všetkých jednotlivých dotknutých záujmov vrátane záujmov výrobného odvetvia Únie a dovozcov.

6.1. **Záujem výrobného odvetvia Únie**

(234) Účinok potenciálnych antidumpingových opatrení bude pravdepodobne pozitívny pre výrobcov z Únie, a najmä pre MSP. Boli by schopní využívať výhody rastúcej spotreby a trhu so spravodlivými podmienkami. Osobitne sa očakáva, že za týchto podmienok budú výrobcovia z Únie môcť zvýšiť svoj predaj, a tak získať späť časť strateného podielu na trhu. To by zasa ďalej zvýšilo výrobu v Únii a mieru využitia kapacity. V spravodlivých podmienkach by výrobné odvetvie Únie mohlo zvýšiť svoje ceny a zlepšiť svoju finančnú situáciu.

(235) Vzhľadom na prepojenie medzi podnikateľským odvetvím protektorovania a výrobou protektorovateľných pneumatík by navrhované opatrenia umožnili predovšetkým životaschopnosť odvetvia protektorovania. To by prinieslo úľavu z hľadiska zamestnanosti, najmä z toho dôvodu, že odvetvie protektorovania je pracovne náročnou činnosťou a nachádza sa v celej Únii.

6.2. **Záujem používateľov a dovozcov z Únie**

(236) Oznámenie o začatí konania bolo zaslané viac ako 40 dovozcom a používateľom dotknutého výrobku a ich združeniam.

(237) Päť neprepojených dovozcov zaslalo vyplnený dotazník. Títo dovozcovia predstavujú [10 % – 15 %] celkového dovozu z ČĽR. Z týchto piatich spoločností dve spoločnosti boli zaradené do vzorky na základe ich objemu dovozu (ktorý predstavuje [6 % – 10 %] celkového čínskeho dovozu) a zaslali vyplnený dotazník.

(238) Pre oboch dovozcov zaradených do vzorky predstavoval čínsky dovoz dotknutého výrobku značný podiel z obratu počas obdobia prešetrovania. Ich obchodný model je založený predovšetkým na zmluvách s čínskymi vyvážajúcimi výrobcami, hoci majú aj alternatívne zdroje (buď doma alebo z iných tretích krajín). Takže zatiaľ čo opatrenia by mali vplyv na ich činnosť, očakáva sa aj to, že zavedenie opatrení zvýši ceny na trhu Únie na spravodlivé úrovne.

(239) Existuje ďalší obchodný model, ktorý sa opiera o stratégiu obchodovania len s kontajnermi. V tomto prípade majú dovozcovia väčšiu flexibilitu, pokiaľ ide o zmenu zdrojov dodávok. Do tejto kategórie patria traja z dovozcov nezaradených do vzorky, ktorí počas obdobia prešetrovania predstavujú menej ako 2 % celkového čínskeho dovozu. Taká nízka úroveň spolupráce naznačuje, že zavedenie opatrení by nemalo na ich činnosť žiadny výraznejší vplyv.

(240) Prihlásilo sa aj ďalších dvanásť dovozcov a dve združenia dovozcov, väčšina z nich po uverejnení nariadenia o registrácii. Pripomienky sa týkali registrácie a možného uloženia opatrení. Žiadny dovozca z Únie však nepredložil odôvodnené tvrdenia.

(241) Hoci navrhované opatrenia nie sú v záujme používateľov a dovozcov, Komisia z toho dôvodu nemohla v tejto fáze kvantifikovať žiadny potenciálny negatívny vplyv na týchto dovozcov.

6.3. **Záujem dodávateľov**

(242) Dodávatelia behúňov predložili návrhy, ktorými podporujú uloženie antidumpingových opatrení, pričom vyhlasujú, že takéto opatrenia sú nevyhnutné na prežitie odvetvia protektorovania. Bez činností súvisiacich s protektorovaním bude ich podnikanie vážne ovplyvnené. Táto záležitosť sa bude ďalej skúmať počas prešetrovania.

6.4. **Ostatné záujmy**

(243) Dlhodobou politikou Únie ([1]) je znižovať množstvo odpadu a spravovať suroviny udržateľným spôsobom. Únia v podstate sleduje dve línie politiky: zaoberá sa predchádzaním vzniku odpadu a podporuje recykláciu ([2]). Okrem toho je cieľom horizontálnej politiky posilniť prítomnosť malých a stredných podnikov na trhu Únie ([3]).

(244) Protektorovanie je dôležité pre riadne obehové hospodárstvo. Okrem toho, že protektorované pneumatiky zaručujú vysokú úroveň spoľahlivosti, výkonu a bezpečnosti, sú aj veľkou výhodou z hľadiska životného prostredia (nižšia miera využívania surovín a energie, nižšie produkcia CO_2, menšie znečistenie a nižšia spotreba vody). To by mohlo takisto prispieť k dosiahnutiu takýchto širších spoločenských cieľov stanovených v osobitných politikách Únie.

(245) Niekoľko zainteresovaných strán zdôraznilo, že výrobcovia „prémiových“ pneumatík vyrábajú nové pneumatiky vysokej kvality, ktoré sú navrhnuté tak, aby mali dlhý životný cyklus a aby ich bolo možné protektorovať. Bez odvetvia protektorovania konkurencia v odvetví pneumatík povedie k „pretekom ku dnu“, čo povedie k vyčerpaniu odvetvia, strate hodnoty v celom dodávateľskom reťazci a k minimalizácii kvality ponuky v Únii.

(246) Združenie AIRP uviedlo, že činnosť súvisiaca s protektorovaním je príkladom obehového hospodárstva, keďže protektorovanie jednej pneumatiky v porovnaní s výrobou novej pneumatiky využíva o 70 % menej surovín, o 65 % menej energie a o 19 % menej vody, produkuje o 37 % menej CO_2 a o 21 % menej znečistenia ovzdušia (časticami), a spôsobuje o 29 % menej erózie pôdy v krajinách, kde sa vyrába prírodný kaučuk.

(247) Okrem toho odvetvie protektorovania v súčasnosti predchádza vzniku približne 240 000 ton opotrebovaných pneumatík ročne. Opatreniami, ktoré chránia protektorovateľné pneumatiky vysokej kvality v Únii, zavedenými v zásade proti pneumatikám na jedno použitie, by sa teda ďalej podporovalo predchádzanie vzniku odpadu v súlade so smernicou o odpade, pretože by sa nimi podporilo zachovanie životaschopných podnikov v oblasti protektorovania v Únii.

([1]) Pozri smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2008/98/ES z 19. novembra 2008 o odpade a o zrušení určitých smerníc, Ú. v. EÚ L 312, 22.11.2008, s. 3.
([2]) Pozri akčný plán EÚ pre obehové hospodárstvo prijatý v januári 2018; http://ec.europa.eu/environment/circular-economy/index_en.htm.
([3]) Pozri politiku Únie zameranú na podporu malých a stredných podnikov; https://ec.europa.eu/growth/smes/business-friendly-environment/small-business-act_en.

(248) Podľa štúdií realizovaných združením AIRP protektorovaním ušetrí Taliansko v priemere 30 miliónov litrov ropy ročne, ako aj vyše 20 000 ton iných strategických surovín, ako sú prírodný a syntetický kaučuk, sadze, textilné vlákna, oceľ a meď, popri znížení emisií CO_2 o 10 202 ton. Podľa tých istých štúdií každá protektorovaná pneumatika znižuje emisie CO_2 o 26,5 kg.

(249) Opatreniami, ktoré chránia protektorovateľné pneumatiky vysokej kvality v Únii, zavedenými v zásade proti pneumatikám na jedno použitie, by sa teda ďalej podporovala súdržnosť politiky s cieľmi Únie v oblasti znižovania odpadu a obehového hospodárstva, pretože by sa nimi podporilo zachovanie životaschopných podnikov v oblasti protektorovania v Únii. Vzhľadom na to, že v tomto odvetví pôsobia najmä MSP, by boli tieto opatrenia okrem toho aj v súlade s dôležitým cieľom Komisie zameraným na podporu týchto podnikov.

6.5. **Záver o záujme Únie**

(250) Vplyvy antidumpingových opatrení na výrobcov z Únie by boli pozitívne. Napriek tvrdeniam týkajúcim sa možného negatívneho vplyvu na dovozcov z Únie by clo stále nebolo neprimerané vzhľadom na globálne vplyvy na celé výrobné odvetvie Únie. V skutočnosti sa usudzuje, že voľná dostupná kapacita vo výrobnom odvetví Únie a dovoz z iných krajín by zmierňovali riziká tým, že by poskytovali alternatívne zdroje dodávok. Obnovenie spravodlivej hospodárskej súťaže a rovnakých podmienok v prípade absencie dumpingového dovozu by prospelo zdravému rozvoju celkového trhu s pneumatikami v Únii a podporilo by to súdržnosť politiky s cieľmi obehového hospodárstva, predchádzanie vzniku odpadu a ochranu MSP v Únii. Z uvedených dôvodov neexistujú žiadne presvedčivé dôvody proti uloženiu dočasných opatrení na dovoz pneumatík pre autobusy a nákladné automobily z ČĽR.

(251) Preto možno očakávať, že uloženie antidumpingových opatrení umožní výrobnému odvetviu Únie zotrvať na trhu a následne zlepšiť svoju situáciu. Existuje vysoké riziko, že v prípade, že by sa opatrenie neuložilo, výrobné odvetvie Únie by v strednodobom výhľade muselo zvážiť stiahnutie sa z oblasti protektorovania pneumatík, čo by viedlo k nevyhnutným stratám pracovných miest, k čomu už došlo pri zatvorení desiatok MSP, ako sa to uvádza v odôvodnení 175. Z hľadiska dovozcov alebo používateľov neboli v tomto štádiu prešetrovania zistené žiadne presvedčivé dôvody proti uloženiu antidumpingových opatrení na dovoz pneumatík pre autobusy a nákladné automobily s pôvodom v ČĽR.

7. **PREDBEŽNÉ ANTIDUMPINGOVÉ OPATRENIA**

(252) Na základe záverov, ku ktorým dospela Komisia vo vzťahu k dumpingu, ujme, príčinnej súvislosti a záujmu Únie, by sa mali uložiť predbežné opatrenia, aby sa predišlo ďalšej ujme, ktorú výrobnému odvetviu Únie spôsobuje dumpingový dovoz dotknutého výrobku.

7.1. **Úroveň odstránenia ujmy (rozpätie ujmy)**

(253) Na stanovenie úrovne opatrení Komisia najskôr stanovila výšku cla potrebnú na odstránenie ujmy, ktorú utrpelo výrobné odvetvie Únie.

(254) Ujma by sa odstránila v prípade, ak by výrobné odvetvie Únie bolo schopné pokryť svoje výrobné náklady a dosiahnuť z predaja podobného výrobku na trhu Únie taký zisk pred zdanením, aký by odvetvie tohto typu v tomto sektore mohlo primerane dosiahnuť v bežných podmienkach hospodárskej súťaže, čiže bez dumpingového dovozu. Tento cieľový zisk sa stanovil na základe zisku dosiahnutého výrobným odvetvím Únie v roku 2014. Mimo posudzovaného obdobia sa tento rok považoval za rok v posudzovanom období, ktorý najviac pripomínal normálne podmienky hospodárskej súťaže, keďže objem čínskeho dovozu bol na najnižšej úrovni a priemerná dovozná cena bola najvyššia.

(255) Komisia na tomto základe vypočítala cenu podobného výrobku nespôsobujúcu ujmu pre výrobné odvetvie Únie pripočítaním ziskového rozpätia 15,6 % k výrobným nákladom výrobcov z Únie zaradeným do vzorky počas obdobia prešetrovania, odpočítala z predajných cien v Únii skutočné ziskové rozpätie dosiahnuté počas obdobia prešetrovania a nahradila ho ziskovým rozpätím vo výške 15,6 %.

(256) Komisia následne určila úroveň odstránenia ujmy na základe porovnania váženej priemernej dovoznej ceny spolupracujúcich vyvážajúcich výrobcov v ČĽR zaradených do vzorky, stanovenej na účely výpočtov cenového podhodnotenia, s váženou priemernou cenou podobného výrobku nespôsobujúcou ujmu, ktorý počas obdobia prešetrovania predávali výrobcovia z Únie zaradení do vzorky na trhu Únie. Prípadný rozdiel vyplývajúci z tohto porovnania sa vyjadril ako percento váženej priemernej dovoznej hodnoty CIF.

(257) Úroveň odstránenia ujmy v prípade „ostatných spolupracujúcich spoločností“ a v prípade „všetkých ostatných spoločností“ je vymedzená rovnako ako dumpingové rozpätie pre tieto spoločnosti (pozri odôvodnenia 127 a 128).

7.2. **Predbežné opatrenia**

(258) Predbežné antidumpingové opatrenia by sa mali uložiť na dovoz dotknutého výrobku s pôvodom v Čínskej ľudovej republike v súlade s pravidlom menšieho cla stanoveným v článku 7 ods. 2 základného nariadenia. Komisia porovnala rozpätia ujmy a dumpingové rozpätia. Výška cla by sa mala stanoviť na úrovni nižšieho z týchto rozpätí, t. j. rozpätí dumpingu a rozpätí ujmy.

(259) Ako sa uvádza v odôvodnení 7, Komisia podriadila dovoz dotknutého výrobku s pôvodom v ČĽR povinnosti registrácie na základe nariadenia o registrácii vzhľadom na možné spätné uplatnenie akýchkoľvek antidumpingových a vyrovnávacích opatrení podľa článku 14 ods. 5 základného nariadenia a článku 24 ods. 5 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/1037 ([1]) (ďalej len „základné antisubvenčné nariadenie“).

(260) Pokiaľ ide o súčasné antidumpingové prešetrovanie, a vzhľadom na uvedené zistenia by sa mala pozastaviť registrácia dovozu na účely antidumpingového prešetrovania v súlade s článkom 14 ods. 5 základného nariadenia.

(261) Pokiaľ ide o paralelné antisubvenčné prešetrovanie, registrácia dovozu dotknutého výrobku z ČĽR podľa článku 24 ods. 5 základného antisubvenčného nariadenia by mala pokračovať.

(262) V tejto fáze konania nie je možné prijať žiadne rozhodnutie o možnom spätnom uplatnení antidumpingových opatrení.

(263) Podľa vysvetliviek k harmonizovanému systému k položkám 8708 a 8716, kolesá, kolesá prípojných vozidiel a kolesá návesov vybavené pneumatikami sa majú zatriediť do položiek 8708 a 8716. Keďže môže existovať riziko, že hospodárske subjekty budú využívať dovoz kolies vybavených čínskymi pneumatikami na obchádzanie opatrení, Komisia považovala za vhodné monitorovať dovoz takýchto kolies s cieľom minimalizovať dané riziko. Informácie zozbierané v rámci uvedeného programu monitorovania by sa mohli využiť takisto v prípade, že sa v budúcnosti začne prešetrovanie obchádzania podľa článku 13 základného nariadenia. Preto by sa mali stanoviť samostatné kódy TARIC pre dovoz kolies, kolies prípojných vozidiel a kolies návesov vybavených pneumatikami, nových alebo protektorovaných, z kaučuku, druhu používaného na autobusy alebo nákladné automobily, s indexom zaťaženia presahujúcim 121.

(264) Predbežné sadzby antidumpingového cla, vyjadrené ako cena CIF na hranici Únie, pred preclením, by teda mali byť nasledovné:

Spoločnosť	Dumpingové rozpätie (%)	Rozpätie ujmy (%)	Predbežné antidumpingové clo (%)
Skupina Xingyuan	166,7	68,8	68,8
Skupina Giti	98,7	33,2	33,2
Skupina Aeolus	151,2	48,1	48,1
Skupina Hankook	80,4	29,3	29,3
Ostatné spolupracujúce spoločnosti	110,3	40,2	40,2
Všetky ostatné spoločnosti	166,7	68,8	68,8

(265) Individuálne sadzby antidumpingového cla pre jednotlivé spoločnosti vymedzené v tomto nariadení sa stanovili na základe zistení v rámci tohto prešetrovania. Odrážajú preto situáciu, ktorá bola počas tohto prešetrovania zistená v súvislosti s týmito spoločnosťami. Tieto sadzby cla sa vzťahujú výlučne na dovoz dotknutého výrobku s pôvodom v dotknutej krajine a vyrábaného uvedenými právnymi subjektmi. Na dovoz dotknutého výrobku vyrobeného inou spoločnosťou, ktorá sa osobitne neuvádza v normatívnej časti tohto nariadenia, vrátane subjektov prepojených s týmito osobitne uvedenými spoločnosťami, by sa mala vzťahovať sadzba cla uplatniteľná na „všetky ostatné spoločnosti“. Nemali by sa naň vzťahovať individuálne sadzby antidumpingového cla.

([1]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/1037 z 8. júna 2016 o ochrane pred subvencovanými dovozmi z krajín, ktoré nie sú členmi Európskej únie (Ú. v. EÚ L 176, 30.6.2016, s. 55).

(266) Ak spoločnosť následne zmení názov svojho subjektu, môže požiadať o uplatnenie týchto individuálnych antidumpingových colných sadzieb. Žiadosť sa musí zaslať Komisii. Žiadosť musí obsahovať všetky relevantné informácie, ktoré umožnia preukázať, že uvedenou zmenou nie je dotknuté právo spoločnosti využívať colnú sadzbu, ktorá sa na ňu uplatňuje. Ak zmenou názvu spoločnosti nie je dotknuté jej právo využívať colnú sadzbu, ktorá sa na ňu uplatňuje, oznámenie o zmene názvu sa uverejní v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

(267) S cieľom minimalizovať riziko obchádzania vzhľadom na veľký rozdiel v colných sadzbách je potrebné prijať osobitné opatrenia, ktorými sa zabezpečí uplatňovanie individuálneho antidumpingového cla. Spoločnosti, na ktoré sa vzťahujú individuálne antidumpingové clá, musia colným orgánom členských štátov predložiť platnú obchodnú faktúru. Faktúra musí spĺňať požiadavky stanovené v článku 1 ods. 3 tohto nariadenia. Na tovar, ktorý sa dovezie bez takejto faktúry, by sa malo vzťahovať antidumpingové clo uplatniteľné na „všetky ostatné spoločnosti“.

(268) S cieľom zabezpečiť riadne presadzovanie antidumpingových ciel by sa antidumpingové clo pre všetky ostatné spoločnosti nemalo vzťahovať iba na vyvážajúcich výrobcov, ktorí pri tomto prešetrovaní nespolupracovali, ale aj na výrobcov, ktorí počas obdobia prešetrovania nevyvážali do Únie.

8. **FORMA OPATRENÍ**

(269) Komisia zistila, že valorické clo má dve hlavné nevýhody. Prvá je, že valorické clo motivuje spoločnosť, aby predávala výrobky nižšej kategórie zo svojho sortimentu výrobkov. To by vytvorilo dodatočný tlak v triede 3, hoci je to práve uvedená trieda trhu, ktorá potrebuje najväčšiu ochranu pred tvrdou nekalou hospodárskou súťažou. Komisia preto považovala za najvhodnejšie stanoviť clo pre pneumatiky triedy 3 na určitej absolútnej úrovni.

(270) Druhou nevýhodou je, že valorické clo by mohlo viesť aj k pomerne vysokým sumám v prípade pneumatík s vysokými cenami v triede 1 a triede 2. Riziko v tomto prípade spočíva v tom, že pneumatiky vysokej kvality by mohli byť príliš drahé, hoci sú to práve tie pneumatiky, ktoré môžu byť prínosom pre podniky Únie pôsobiace v oblasti protektorovania. Výrobcovia protektorovaných pneumatík z Únie potrebujú vhodné plášte, ktoré by mohli poskytovať buď výrobcovia z Únie z triedy 1 alebo triedy 2, alebo niektorí čínski vývozcovia v uvedenej triede. Ak opatrenia nadmerne postihnú dovoz triedy 1 a triedy 2 do Únie, môže to mať negatívny dosah na politické ciele Únie súvisiace s obehovým hospodárstvom.

(271) Komisia dospela preto k predbežnému záveru, že v záujme Únie je uloženie pevne stanovených ciel na kus, vypočítaných na základe individuálneho rozpätia ujmy pre každého vývozcu. Takýmito pevne stanovými clami by sa odstránilo riziko nedostatočného riešenia dumpingu, ku ktorému dochádza v triede 3, keďže pneumatiky triedy 3 sa vyvážajú do Únie vo veľkých množstvách, pričom by sa platilo pevne stanovené clo, ktoré by bolo v porovnaní s ich skutočnou trhovou hodnotou pomerne vysoké. Zároveň sa týmito clami rieši riziko nadmerného sankcionovania dovozu triedy 1 a triedy 2 do Únie, ktoré sú protektorovateľné a môžu ich protektorovať hospodárske subjekty Únie.

(272) Na záver Komisia považovala za vhodné uložiť predbežné clá vo forme pevne stanovených ciel.

9. **ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA**

(273) V záujme riadneho úradného postupu Komisia vyzve zainteresované strany, aby v stanovenej lehote predložili písomné pripomienky a/alebo požiadali o vypočutie Komisiou a/alebo úradníkom pre vypočutie v obchodných konaniach.

(274) Zistenia týkajúce sa uloženia predbežného cla sú predbežné a môžu sa v konečnej fáze prešetrovania zmeniť,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1

1. Na dovoz určitých pneumatík, nových alebo protektorovaných, z kaučuku, druhu používaného na autobusy alebo nákladné automobily, s indexom zaťaženia presahujúcim 121, v súčasnosti patriacich pod číselné znaky KN 4011 20 90 a ex 4012 12 00 (kód TARIC 4012 12 00 10), s pôvodom v Čínskej ľudovej republike, sa ukladá predbežné antidumpingové clo.

2. Predbežné antidumpingové clá uplatniteľné v eurách na kus výrobku opísaného v odseku 1, ktorý vyrábajú spoločnosti uvedené nižšie, sa stanovujú v tejto výške:

Spoločnosť	Predbežné antidumpingové clo (v EUR/kus)	Doplnkový kód TARIC
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
Ostatné spolupracujúce spoločnosti uvedené v prílohe	62,79	
Všetky ostatné spoločnosti	82,17	C999

3. Uplatňovanie individuálnych colných sadzieb stanovených pre spoločnosti uvedené v odseku 2 alebo v prílohe je podmienené predložením platnej obchodnej faktúry colným orgánom členských štátov, ktorá musí obsahovať vyhlásenie s dátumom a podpisom pracovníka subjektu, ktorý takúto faktúru vystavil, s uvedením jeho mena a funkcie, v tomto znení: *„Ja, podpísaný(-á), potvrdzujem, že (kusov) (dotknutý výrobok) predávaných na vývoz do Európskej únie, na ktoré sa vzťahuje táto faktúra, bolo vyrobených spoločnosťou (názov a adresa spoločnosti) (doplnkový kód TARIC) v ČĽR. Vyhlasujem, že informácie uvedené v tejto faktúre sú úplné a správne.*“ V prípade nepredloženia takejto faktúry sa uplatňuje clo vzťahujúce sa na všetky ostatné spoločnosti.

4. Prepustenie výrobku uvedeného v odseku 1 do voľného obehu v Únii je podmienené zložením zábezpeky, ktorá sa rovná výške predbežného cla.

5. Kolesá, kolesá prípojných vozidiel a kolesá návesov vybavené pneumatikami, nové alebo protektorované, z kaučuku, druhu používaného na autobusy alebo nákladné automobily, s indexom zaťaženia presahujúcim 121 patria pod kódy TARIC 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 a 8716 90 90 80.

6. Pokiaľ nie je uvedené inak, uplatňujú sa príslušné platné ustanovenia týkajúce sa cla.

Článok 2

1. Do 25 kalendárnych dní odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia môžu zainteresované strany:

a) požiadať o poskytnutie základných skutočností a úvah, na základe ktorých sa prijalo toto nariadenie;

b) predložiť Komisii písomné pripomienky vrátane pripomienok k zatriedeniu značiek do tried; a

c) požiadať o vypočutie Komisiou a/alebo úradníkom pre vypočutie v obchodných konaniach.

2. Do 25 kalendárnych dní odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia môžu strany uvedené v článku 21 ods. 4 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/1036 predložiť pripomienky k uplatňovaniu predbežných opatrení.

Článok 3

V článku 1 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/163 sa odsek 1 nahrádza takto:

„1. Colným orgánom sa týmto podľa článku 24 ods. 5 nariadenia (EÚ) 2016/1037 nariaďuje, aby podnikli potrebné kroky na registráciu dovozu nových a protektorovaných pneumatík pre autobusy alebo nákladné automobily s indexom zaťaženia presahujúcim 121, v súčasnosti patriacich pod číselné znaky KN 4011 20 90 a ex 4012 12 00 (kód TARIC 4012 12 00 10), a s pôvodom v Čínskej ľudovej republike, do Únie.“

Článok 4

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Článok 1 sa uplatňuje na obdobie šiestich mesiacov.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli 4. mája 2018

Za Komisiu

predseda

Jean-Claude JUNCKER

PRÍLOHA

Spolupracujúci vyvážajúci výrobcovia z Číny nezaradení do vzorky:

Názov spoločnosti	Doplnkový kód TARIC
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

Názov spoločnosti	Doplnkový kód TARIC
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