UREDBA KOMISIJE (EU) 2018/683

z dne 4. maja 2018

o uvedbi začasne protidampinške dajatve na uvoz nekaterih novih ali protektiranih pnevmatik iz gume, ki se uporabljajo za avtobuse ali tovornjake, z indeksom obremenitve nad 121, s poreklom iz Ljudske republike Kitajske ter o spremembi Izvedbene uredbe (EU) 2018/163

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Uredbe (EU) 2016/1036 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 8. junija 2016 o zaščiti proti dampinškemu uvozu iz držav, ki niso članice Evropske unije ([1]), in zlasti člena 7(4) Uredbe.

po posvetovanju z državami članicami,

ob upoštevanju naslednjega:

1. POSTOPEK

1.1 Začetek

(1) 30. junija 2017 je koalicija proti nepoštenemu uvozu pnevmatik (v nadaljnjem besedilu: pritožnik) vložila pritožbo v imenu proizvajalcev, ki predstavljajo več kot 45 % celotne proizvodnje novih in protektiranih pnevmatik za avtobuse ali tovornjake v Uniji. Pritožba je vsebovala zadostne dokaze o dampingu in posledični škodi.

(2) Evropska komisija (v nadaljnjem besedilu: Komisija) je 11. avgusta 2017 začela protidampinško preiskavo v zvezi z uvozom v Unijo nekaterih novih ali protektiranih pnevmatik, iz gume, ki se uporabljajo za avtobuse ali tovornjake, z indeksom obremenitve nad 121 (v nadaljnjem besedilu: nove in protektirane pnevmatike ali zadevni izdelek) s poreklom iz Ljudske republike Kitajske (v nadaljnjem besedilu: zadevna država ali LRK) na podlagi člena 5 Uredbe (EU) 2016/1036 Evropskega parlamenta in Sveta (v nadaljnjem besedilu: osnovna uredba). Obvestilo o začetku je objavila v *Uradnem listu Evropske unije* ([2]) (v nadaljnjem besedilu: obvestilo o začetku).

(3) Komisija je 21. oktobra izdala popravek obvestila o začetku, v katerem je bil pojasnjen obseg opredelitve zadevnega izdelka ([3]).

(4) Komisija je 14. oktobra 2017 začela protisubvencijsko preiskavo v zvezi z uvozom novih in protektiranih pnevmatik za avtobuse in tovornjake s poreklom iz LRK v Unijo in začela ločeno preiskavo. Obvestilo o začetku je objavila v *Uradnem listu Evropske unije* ([4]).

1.2 Registracija uvoza

(5) Pritožnik je 30. avgusta 2016 vložil zahtevek za registracijo uvoza zadevnega izdelka s poreklom iz LRK v skladu s členom 14(5) osnovne uredbe.

(6) Združenje gumarske industrije Kitajske (v nadaljnjem besedilu: CRIA) in Gospodarska zbornica uvoznikov in izvoznikov kovin, rud in kemikalij Kitajske (v nadaljnjem besedilu: CCCMC) sta 4. oktobra 2017 predložila

([1]) UL L 176, 30.6.2016, str. 21.
([2]) Obvestilo o začetku protidampinškega postopka glede uvoza novih in protektiranih pnevmatik za avtobuse ali tovornjake s poreklom iz Ljudske republike Kitajske (UL C 264, 11.8.2017, str. 14).
([3]) UL C 356, 21.10.2017, str. 24.
([4]) Obvestilo o začetku protisubvencijskega postopka glede uvoza novih in protektiranih pnevmatik za avtobuse ali tovornjake s poreklom iz Ljudske republike Kitajske (UL C 346, 14.10.2017, str. 9).

pripombe na zahtevek za registracijo. Trdila sta, da zahtevek ne izpolnjuje veljavnih dokaznih standardov, ker ni bilo dokazov za damping v preteklosti ali znatno povečanje uvoza ter dokazov, da bo uvoz verjetno resno ogrozil popravljalni učinek dajatev. Komisija je 19. oktobra 2017 organizirala zaslišanje na zahtevo CRIA, v katerem je ponovila svoje predhodne pripombe.

(7) Komisija je 2. februarja 2018 objavila Izvedbeno Uredbo (EU) 2018/163 (v nadaljnjem besedilu: uredba o registraciji) ([1]), s katero je za uvoz zadevnega izdelka s poreklom iz LRK od 3. februarja 2018 dalje postala obvezna registracija. V navedeni uredbi je Komisija ocenila pripombe zainteresiranih strani.

(8) Po začetku veljavnosti registracije je skupina Hankook Group ([2]) trdila, da so bile njene pravice do obrambe kršene, ker ji informacije v zvezi z namero Komisije glede obvezne registracije uvoza zadevnega izdelka niso bile sporočene pred začetkom veljavnosti uredbe o registraciji. Zato je skupina Hankook Group trdila, da je prišlo do kršitve člena 41 Listine Evropske unije o temeljnih pravicah.

(9) Komisija je ugotovila, da je predhodno razkritje obvezno v skladu s členom 20(2) osnovne uredbe pred uvedbo dokončnih ukrepov. To pa ne velja za odločitev o registraciji v skladu s členom 14(5) osnovne uredbe. Ta člen določa le, da je treba države članice pravočasno predhodno obvestiti. Poleg tega se pravica osebe, da se izjasni, iz člena 41(2)(a) Listine Evropske unije o temeljnih pravicah uporablja le za posamične ukrepe, ki jo prizadenejo. V tem primeru je Komisija carinskim organom Unije odredila, naj registrirajo uvoz. Uredba o registracij ni posamični ukrep, ki bi prizadel skupino Hankook Group. Ni bila niti naslovljena na skupino Hankook Group niti ni imela posamičnih negativnih učinkov za to skupino. Iz tega izhaja, da niso bili kršeni niti pravice skupine Hankook Group do obrambe niti člen 41 Listine Evropske unije o temeljnih pravicah.

1.3 **Obdobje preiskave in obravnavano obdobje**

(10) Preiskava dampinga in škode je zajela obdobje od 1. julija 2016 do 30. junija 2017 („obdobje preiskave“). Preiskava trendov, pomembnih za oceno škode, je zajemala obdobje od 1. januarja 2014 do konca obdobja preiskave (v nadaljnjem besedilu: obravnavano obdobje).

1.4 **Zainteresirane strani**

(11) Komisija je v obvestilu o začetku zainteresirane strani pozvala, naj se ji javijo, da bi sodelovale v preiskavi. Poleg tega je o začetku preiskave posebej obvestila pritožnika, druge znane proizvajalce Unije, znane proizvajalce izvoznike, organe Ljudske republike Kitajske, znane uvoznike, dobavitelje in uporabnike, trgovce in združenja, za katere je znano, da jih to zadeva, ter jih povabila k sodelovanju.

(12) Zainteresirane strani so imele možnost, da izrazijo pripombe o začetku preiskave in zahtevajo zaslišanje pred Komisijo in/ali pooblaščencem za zaslišanje v trgovinskih postopkih.

(13) Proizvajalca Unije, ki ju je zastopal pritožnik, sta ob tej priložnosti v skladu s členom 19(1) osnovne uredbe zahtevala, da Komisija njuni imeni ohrani zaupni, saj sta se bala maščevanja strank ali konkurentov, ki jih zadeva ta preiskava. Poleg tega sta sodelujoča proizvajalca Unije pozneje zahtevala enak status.

(14) Komisija je posamično preučila utemeljenost vsakega zahtevka za zaupnost. Ugotovila je, da v obeh primerih dejansko obstaja velika verjetnost maščevanja, zato se je strinjala s tem, da imen teh družb ne bi smeli razkriti.

([1]) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2018/163 z dne 1. februarja 2018 o obvezni registraciji uvoza novih in protektiranih pnevmatik za avtobuse ali tovornjake s poreklom iz Ljudske republike Kitajske (UL L 30, 2.2.2018, str. 12).

([2]) Skupino Hankook Group sestavljajo naslednje družbe: Shanghai Hankook Tire Sales Co., Ltd.; Chongqing Hankook Tire Co., Ltd.; in Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd.

(15) Dva proizvajalca izvoznika, skupina Giti Group ([1]) in skupina Aeolus Group ([2]), sta trdila, da bi lahko anonimnost obeh proizvajalcev Unije, ki ju zastopa pritožnik, resno vplivala na pravico strank do obrambe, saj naj ne bi bilo mogoče preveriti, da pritožnik dejansko predstavlja več kot 25 % celotne proizvodnje Unije. Poleg tega zaradi anonimnosti zainteresirani strani nista mogli vedeti, v katerem razredu ([3]) je dejaven pritožnik, in zato nista mogli podati smiselnih pripomb na materialno škodo, ki bi jo lahko utrpel zaradi kitajskega izvoza zadevnega izdelka v Unijo. Poleg tega je skupina Giti Group trdila, da po trditvah pritožnika proizvodnja Unije tretjega razreda predstavlja le 16 % celotne proizvodnje Unije. Zato je trdila, da je začetek postopkov pomenil kršitev člena 5(4) osnovne uredbe. Poleg tega sta skupina Giti Group in skupina Aeolus Group trdili, da zaupnost zainteresirane strani ovira pri tem, da bi izvedeli, ali so vzorčeni proizvajalci Unije povezani s kitajskimi proizvajalci izvozniki.

(16) Člen 19 osnovne uredbe določa, da Komisija ne sme razkriti nobenih informacij, ki so zaupne, razen če dobavitelj teh informacij tega izrecno ne dovoli. Komisija je menila, da nezaupna različica pritožbe zainteresiranim stranem omogoča, da ocenijo zahteve v zvezi s procesnim upravičenjem. Poleg tega je treba reprezentativnost pritožnika ocenjevati glede na celotno podlago domnevne škode za industrijo in ne glede na tržni razred. Nazadnje, Komisije ni prepričala trditev, da naj bi pomanjkanje seznanjenosti glede morebitnih povezav med anonimnima pritožnikoma in kitajskimi proizvajalci izvozniki omejevalo pravico zainteresiranih strani do obrambe. Zahtevki zoper odobritev zaupnosti so bili zato zavrnjeni.

(17) Komisija je obvestila tudi proizvajalce iz Republike Koreje (v nadaljnjem besedilu: Koreja), Japonske, Republike Indije (v nadaljnjem besedilu: Indija), Republike Južne Afrike (v nadaljnjem besedilu: Južna Afrika), Republike Turčije (v nadaljnjem besedilu: Turčija), Kraljevine Tajske (v nadaljnjem besedilu: Tajska) in Zvezne republike Brazilije (v nadaljnjem besedilu: Brazilija) ter jih povabila k sodelovanju. Komisija je v obvestilu o začetku zainteresirane strani obvestila, da namerava kot tretjo državo s tržnim gospodarstvom (v nadaljnjem besedilu: primerljiva država) uporabiti Združene države Amerike (v nadaljnjem besedilu: ZDA) v smislu člena 2(7)(a) osnovne uredbe. Zainteresirane strani so imele možnost, da izrazijo pripombe, in so predložile stališča v zvezi s tem (glej oddelek 3.1.2).

1.5 **Vzorčenje**

(18) Komisija je v obvestilu o začetku navedla, da bo morda izbrala vzorec zainteresiranih strani v skladu s členom 17 osnovne uredbe.

(a) *Vzorčenje proizvajalcev Unije*

(19) Komisija je v obvestilu o začetku navedla, da je začasno izbrala vzorec proizvajalcev Unije. Izbrala je vzorec na podlagi največjega reprezentativnega obsega proizvodnje in prodaje ter obenem zagotovila geografsko razpršenost. Zainteresirane strani je pozvala, naj izrazijo pripombe glede začasnega vzorca.

(20) Štiri zainteresirane strani so predložile pripombe o začasnem vzorcu (skupina Aeolus Group; skupina Giti Group; CRIA in CCCMC). Zlasti so menile, da se segmentacija trga na tri razrede ni ustrezno odražala v začasnem vzorcu in da bi moral vzorec čim bolje odražati delež proizvodnje in prodaje prvega, drugega in tretjega razreda glede na celotno proizvodnjo in prodajo Unije.

(21) Na podlagi te pripombe je Komisija 25. septembra 2017 od proizvajalcev Unije zahtevala, da zagotovijo dodatne informacije o razredih, da bi lahko določila spremenjen vzorec proizvajalcev Unije.

(22) Sodelujoči proizvajalci Unije, ki so odgovorili na vprašalnik za vzorčenje, vključujejo velika podjetja ter mala in srednja podjetja (v nadaljnjem besedilu: MSP) ([4]) in predstavljajo več kot 50 % celotne ocenjene proizvodnje in prodaje Unije.

([1]) Giti Tire (China) Investment Co., Ltd in njene odvisne družbe: 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, vključno z družbo Chonche Auto Double Happiness Tyre Corp., Ltd in družbo Pirelli Tyre Co., Ltd.

([3]) Informacije, ki jih je zbrala in prejela Komisija, kažejo, da je trg Unije za pnevmatike za avtobuse in tovornjake razdeljen v tri razrede. Prvi razred zajema nove premium pnevmatike vodilnih znamk glavnih proizvajalcev. Drugi razred zajema večino ne-premium pnevmatik, novih in protektiranih, katerih cene in zmogljivost glede števila prevoženih kilometrov se gibljejo med približno 65 % in 80 % cene pnevmatik prvega razreda. Med pnevmatike tretjega razreda spadajo tako nove kot protektirane pnevmatike z manjšo zmogljivostjo glede števila prevoženih kilometrov in zelo omejeno možnostjo protektiranja.

([4]) Glej priporočilo Komisije z dne 6. maja 2003 o opredelitvi mikro, malih in srednje velikih podjetij (2003/361/ES).

(23) Za določitev končnega vzorca je Komisija upoštevala razdrobljenost sektorja pnevmatik med različnimi razredi, pri čemer je zagotovila, da so bili z vzorčenimi družbami zajeti vsi trije razredi. Poleg tega je Komisija menila, da bi morala biti v vzorcu zastopana MSP, da bi se zagotovilo, da se razmere za MSP ustrezno upoštevajo pri analizi škode, saj predstavljajo okoli 15 % celotne prodaje proizvajalcev Unije.

(24) Enajst proizvajalcev Unije je bilo vključenih v vzorec na podlagi:

— splošne reprezentativnosti v smislu obsega proizvodnje in prodaje zadevnega izdelka v letu 2016,

— reprezentativnosti razredov v smislu obsega proizvodnje zadevnega izdelka v letu 2016,

— geografske razširjenosti ter

— reprezentativnosti proizvajalcev Unije glede na velikost, in sicer med MSP in večjimi podjetji.

(25) Vzorčeni proizvajalci Unije vključujejo tako velika podjetja kot MSP. Izbrani proizvajalci Unije imajo sedež v šestih državah članicah (v Italiji, Španiji, na Poljskem, Portugalskem, v Nemčiji in Franciji), ki skupaj predstavljajo več kot 36 % proizvodnje in prodaje Unije, ki so jo prijavili sodelujoči proizvajalci Unije.

(26) Eden od vzorčenih proizvajalcev Unije, tj. poljski proizvajalec Geyer&Hosaja, je 22. decembra 2017 obvestil Komisijo, da se je odločil, da ne bo več sodeloval v preiskavi. Deleži, navedeni v uvodni izjavi 25 zgoraj, niso vplivali na umik tega proizvajalca, saj njegova proizvodnja predstavlja manj kot 0,1 % celotne proizvodnje Unije. Zato je Komisija sklenila, da je končni vzorec reprezentativen za industrijo Unije.

(27) Nazadnje je skupina Giti Group trdila, da bi morala Komisija nemudoma zaključiti to preiskavo zaradi postopkovno napačne predizbire vzorca proizvajalcev Unije. Komisija je opozorila, da je začasna izbira vzorca proizvajalcev Unije pravno mogoča in prispeva k učinkoviti preiskavi v kratkih rokih. Kot je razvidno iz uvodnih izjav 21 do 25, je bil začasni vzorec nadalje spremenjen glede na pripombe zainteresiranih strani. Zato je bila trditev zavrnjena.

(b) *Vzorčenje uvoznikov*

(28) Komisija je nepovezane uvoznike pozvala, naj predložijo informacije, določene v obvestilu o začetku, da bi se odločila, ali je vzorčenje potrebno, in da bi v tem primeru lahko izbrala vzorec. Javilo se je pet uvoznikov, ki uvozijo približno 430 000 enot uvoza iz LRK. Vzorčeni sta bili dve družbi, ki sta predstavljali [70 %–90 %] uvoznikov, ki so predložili obrazec za vzorčenje.

(c) *Vzorčenje proizvajalcev izvoznikov iz LRK*

(29) Da bi se Komisija lahko odločila, ali je vzorčenje potrebno, in da bi v tem primeru lahko izbrala vzorec, je vse proizvajalce izvoznike iz LRK pozvala, naj zagotovijo informacije, določene v obvestilu o začetku. Poleg tega je misijo Ljudske republike Kitajske pri Uniji pozvala, naj opredeli morebitne druge proizvajalce izvoznike, ki bi bili lahko zainteresirani za sodelovanje v preiskavi, in/ali stopi v stik z njimi.

(30) Zahtevane informacije je predložilo 49 proizvajalcev izvoznikov in se strinjalo z vključitvijo v vzorec. Komisija je v skladu s členom 17(1) osnovne uredbe izbrala vzorec naslednjih štirih proizvajalcev na podlagi največjega reprezentativnega obsega izvoza v Unijo, ki ga je bilo mogoče v razpoložljivem času ustrezno preiskati:

— Aeolus Tyre Co., Ltd; Chonche Auto Double Happiness Tyre Corp., Ltd; Qingdao Yellow Sea Rubber Co., Ltd in Pirelli Tyre Co, Ltd (v nadaljnjem besedilu: skupina Aeolus Group),

— Xingyuan Tire Group Ltd., Co. in Guangrao Xinhongyuan Tyre Co., Ltd. (v nadaljnjem besedilu: skupina Xingyuan Group),

— Giti Tire (China) Investment Co., Ltd; Giti Tire (Anhui) Co., Ltd; Giti Tire (Fujian) Co., Ltd; Giti Tire (Hualin) Co., Ltd; Giti Tire (Yinchuan) Co., Ltd (v nadaljnjem besedilu: skupina Giti Group),

— Shanghai Hankook Tire Sales Co., Ltd.; Chongqing Hankook Tire Co., Ltd.; Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd.; (v nadaljnjem besedilu: skupina Hankook Group).

(31) V skladu s členom 17(2) osnovne uredbe so bila z vsemi znanimi zadevnimi proizvajalci izvozniki in organi zadevne države opravljena posvetovanja o izbiri vzorca. Komisija je prejela pripombe: (1) pritožnika, (2) CRIA in CCCMC; ter (3) proizvajalca izvoznika – skupina Giti Group.

(32) Pritožnik je trdil, da vzorec ni bil dovolj reprezentativen, saj ni v zadostni meri upošteval različnih cenovnih segmentov, imenovanih „razredi“, na trgu Unije za pnevmatike. Po navedbah pritožnika je bil srednji segment (drugi razred) v vzorcu prekomerno zastopan, medtem ko velika večina kitajskih izvoznikov deluje v nižjem segmentu (tretji razred), ki je bil premalo zastopan. Zato je trdil, da vzorčeni proizvajalci izvozniki ne bi ustrezno odražali povprečne uvozne cene za Unijo. Pritožnik je zahteval nadomestitev vzorčenih proizvajalcev izvoznikov iz drugega razreda s proizvajalci izvozniki iz tretjega razreda.

(33) CRIA, CCCMC in skupina Giti Group so načeloma sprejeli začasno izbrani vzorec, vendar so menili, da bi se lahko zaradi velikega števila proizvajalcev izvoznikov reprezentativnost vzorca še dodatno izboljšala z vključitvijo več družb.

(34) Komisija je menila, da so v predlaganem vzorcu vključeni proizvajalci izvozniki iz srednjega in nižjega razreda predstavljali več kot 50 % skupnega uvoza iz LRK v Unijo. Če bi največje proizvajalce izvoznike iz drugega razreda nadomestili z manjšimi proizvajalci izvozniki iz tretjega razreda, vzorec ne bi bil reprezentativen, saj je bil po podatkih, ki so na voljo, velik delež celotnega izvoza opravljen v srednjem razredu.

(35) Zato se je Komisija odločila ohraniti začasno izbrani vzorec in o tem 19. oktobra 2017 ustrezno obvestila vse zainteresirane strani.

(36) Nato sta Evropsko združenje za protektiranje pnevmatik (v nadaljnjem besedilu: BIPAVER) in Evropsko združenje proizvajalcev pnevmatik in gume (v nadaljnjem besedilu: ETRMA) trdila, da bi lahko dokončno izbrani vzorec privedel do močnega neravnovesja v naboru izdelkov med drugim in tretjim razredom pnevmatik. Po njunem mnenju povprečne uvozne cene morda ne bi ustrezno izražale dela obsega uvoza, ki je najbolj škodljiv za industrijo Unije. Zato sta Komisijo pozvala, naj ponovno oceni in spremeni vzorec in doda vsaj še enega proizvajalca izvoznika z znatnim obsegom izvoza iz tretjega razreda.

(37) Komisija je ponovno ocenila, ali bi bilo dodatno povečanje vzorca praktično izvedljivo. Poudarila je, da so skupine proizvajalcev izvoznikov, izbranih v vzorec, sestavljene iz: (1) 13 pravnih subjektov, ki so vključeni v proizvodnjo in domačo prodajo zadevnega izdelka; (2) dveh povezanih izvoznikov s sedežem zunaj Unije in (3) več kot desetih povezanih uvoznikov s sedežem v Uniji. Podatke, ki jih je predložil vsak od teh subjektov, je bilo treba obdelati in preveriti. Zato je Komisija menila, da več proizvajalcev izvoznikov ni mogoče razumno preiskati v razpoložljivem času.

(38) Zato ni spremenila končno izbranega vzorca, kot je bilo predhodno sporočeno zainteresiranim stranem.

(39) Poleg štirih vzorčenih proizvajalcev izvoznikov je deset proizvajalcev izvoznikov izjavilo, da bi v primeru, da ne bodo izbrani v vzorec, želeli prejeti vprašalnik in druge obrazce zahtevka, da jih izpolnijo in tako zahtevajo individualno preiskavo v skladu s členom 17(3) osnovne uredbe.

(40) Komisija je protidampinške vprašalnike poslala štirim vzorčenim kitajskim proizvajalcem izvoznikom; desetim proizvajalcem izvoznikom, ki so zahtevali vprašalnik in druge obrazce zahtevka, kot je navedeno zgoraj, ter vzorčenim proizvajalcem Unije.

(41) Izpolnjeni vprašalniki so bili prejeti od štirih vzorčenih kitajskih proizvajalcev izvoznikov in desetih vzorčenih proizvajalcev Unije. Noben od nevzorčenih proizvajalcev izvoznikov ni odgovoril na vprašalnik.

1.6 **Obrazci zahtevka za tržnogospodarsko obravnavo („TGO“)**

(42) Komisija je poslala obrazce zahtevka za TGO dvema vzorčenima proizvajalcema izvoznikoma, skupini Giti Group in skupini Hankook Group, ki sta zahtevali tržnogospodarsko obravnavo v skladu s členom 2(7)(b) osnovne uredbe. Prav tako je poslala obrazce zahtevka za TGO nevzorčenim sodelujočim proizvajalcem izvoznikom, ki so to zahtevali. Komisija je prejela izpolnjene obrazce zahtevka za TGO le od dveh vzorčenih družb.

1.7 **Preveritveni obiski**

(43) Komisija je zbrala in preverila vse informacije, ki so se ji zdele potrebne za začasno ugotovitev dampinga, nastale škode in interesa Unije. Preveritveni obiski na podlagi člena 16 osnovne uredbe so bili opravljeni v prostorih naslednjih družb:

proizvajalci Unije:

— Good Year Firma Oponiarska, Poljska,

— Wetest, Češka,

— B.R.P. Pneumatici, Italija,

— Banden plant, Nizozemska,

— Marangoni Spa Ltd. Italija,

— štirje proizvajalci Unije, ki so zaprosili za zaupnost;

proizvajalci izvozniki v LRK:

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

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

— Giti Tire (China) Investment Co., (Shanghai); Giti Tire (Anhui) Co., Ltd; (Hefei); Giti Tire (Hualin) Co., Ltd (Hualin); in z njim povezani izvoznik v Singapurju,

— Shanghai Hankook Tire Sales Co., Ltd. (Shanghai); Chongqing Hankook Tire Co., (Chongqing) Ltd.; Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd. (Jiangsu); in z njim povezani izvoznik v Seulu v Južni Koreji;

proizvajalci v primerljivi državi:

— anonimni proizvajalec v Braziliji kot primerljivi državi;

povezana uvoznika v Uniji:

— Giti UK, Cheshire, Združeno kraljestvo,

— Hankook UK, Northamptonshire, Združeno kraljestvo in Hankook Germany, Neu-Isenburg, Nemčija.

2. **ZADEVNI IZDELEK IN PODOBNI IZDELEK**

2.1 **Zadevni izdelek**

(44) Zadevni izdelek so nekatere nove ali protektirane pnevmatike iz gume, ki se uporabljajo za avtobuse ali tovornjake, z indeksom obremenitve nad 121, s poreklom iz Ljudske republike Kitajske, ki se trenutno uvrščajo pod oznaki KN 4011 20 90 in ex 4012 12 00 (oznaka TARIC 4012 12 00 10). Te oznake KN in TARIC so zgolj informativne.

(45) Zadevni izdelek zajema nove in protektirane pnevmatike za avtobuse ali tovornjake, ki imajo enake osnovne fizikalne, kemične in tehnične lastnosti.

(46) Obe vrsti zadevnega izdelka sta izdelani iz istih surovin (čeprav se uporabljena tehnologija lahko razlikuje) in imata podobno strukturo. Posledica razlike v surovinah in strukturi so različne značilnosti glede zmogljivosti.

2.1.1 *Proizvodni postopek*

2.1.1.1 Nove pnevmatike

(47) Postopek izdelave novih pnevmatik za tovornjake in avtobuse zajema: (1) sestavljanje, pripravo in mešanje kavčukovih zmesi, (2) pripravo sestavnih delov pnevmatike, (3) (okolju prijazno) izdelovanje pnevmatike, (4) vulkanizacijo in (5) končni pregled. Vse pnevmatike za tovornjake in avtobuse so izdelane iz istih surovin, in sicer iz naravnega kavčuka, sintetičnega kavčuka, jekla, ogljenih saj, drugih kemikalij in olj ter tekstila, ter imajo enake sestavne dele, in sicer tekalno plast, bočnico, notranjo karkaso, trak za nogo, jeklene žice in kord karkase pnevmatike, čeprav med različnimi proizvajalci tega izdelka obstajajo nekatere razlike.

(48) Ugotovljeno je bilo tudi, da se pri postopkih izdelave novih pnevmatik za tovornjake in avtobuse uporabljajo različne tehnologije, ki pa niso vplivale na splošno ugotovitev o zamenljivosti.

2.1.1.2 Protektirane pnevmatike

(49) Protektiranje je v bistvu postopek recikliranja, s katerim se izrabljene pnevmatike obnovijo z zamenjavo tekalne plasti na stari karkasi. Karkase so glavni elementi postopka protektiranja, zato je ključni del dejavnosti izvajalca protektiranja izbira in nabava karkas, primernih za protektiranje. Karkase so zato glavna surovina proizvodnega postopka in predstavljajo, odvisno od kakovosti, bodisi dejanski polizdelek bodisi odpadek.

(50) Ta postopek lahko vključuje različne tehnologije, ki ne vplivajo na ugotovitve Komisije glede zamenljivosti.

2.1.2 *Uporabe in vrste pnevmatik*

(51) Proizvaja se veliko različnih vrst in velikosti pnevmatik za tovornjake in avtobuse, ki se uporabljajo za najrazličnejša gospodarska vozila, od tovornjakov za lokalno dostavo in avtobusov v mestih ali regionalnih okoljih do tovornjakov in avtobusov za vožnjo na dolge razdalje glede na njihovo velikost in specifikacije indeksa nosilnosti. Niso primerne za uporabo na osebnih vozilih ali drugih lahkih gospodarskih vozilih niti za popolnoma terenska vozila, kot so kmetijski traktorji.

(52) Prodajajo se dve vrsti in štiri kategorije pnevmatik za tovornjake ali avtobuse. Vrsta pnevmatik z zračnico je bolj klasična možnost; ima notranjo zračnico z lastnim ventilom in je nameščena v pnevmatiko. Pri pnevmatiki brez zračnice pnevmatika in platišče kolesa tvorita nepredušno zaporo, ventil pa je pritrjen neposredno na platišče. Velika večina pnevmatik za tovornjake ali avtobuse, prodanih v Uniji, so pnevmatike brez zračnice. Štiri kategorije pnevmatik za tovornjake ali avtobuse so: za krmiljeno os, za pogonsko os, za os priklopnega vozila ter za vse položaje. Pnevmatike za krmiljeno os so zasnovane za uporabo na sprednji osi za pomoč pri krmiljenju, vendar se lahko uporabljajo na vseh položajih na tovornjakih ali avtobusih, odvisno od uporabe vozila. Pnevmatike za pogonsko os so zasnovane za pogonski sklop in zagotavljajo boljši vlek. Pnevmatike za os priklopnega vozila so zasnovane za namestitev na priklopa vozila, medtem ko so pnevmatike za vse položaje zasnovane za uporabo v vseh položajih na vozilu, odvisno od njegove uporabe.

(53) Za pnevmatike, nove ali protektirane, veljajo enake varnostne zahteve na trgu Unije, kot je določeno v Direktivi 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta ([1]).

2.2 **Segmentacija trga Unije za pnevmatike na tri razrede**

(54) Informacije, ki jih je zbrala in prejela Komisija, kažejo, da je trg Unije za pnevmatike za avtobuse in tovornjake razdeljen v tri razrede ali segmente. Čeprav ni jasnih ločnic med razredi, obstaja splošno soglasje med zainteresiranimi stranmi in ugotovitvami Komisije o naslednji kategorizaciji.

(55) Prvi razred zajema nove premium pnevmatike vodilnih znamk glavnih proizvajalcev. Prepoznavnost znamke je ključni dejavnik za pnevmatike tega razreda in utemeljuje znatno višje cene za pričakovano visoke zmogljivosti in še posebej velike tržne naložbe. Ta razred zajema predvsem pnevmatike za originalno opremo proizvajalcev tovornjakov ali avtobusov (v nadaljnjem besedilu: OE1). Kakovost pnevmatik prvega razreda zagotavlja visoko

([1]) Direktiva 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 5. septembra 2007 o vzpostavitvi okvira za odobritev motornih in priklopnih vozil ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila (UL L 263, 9.10.2007, str. 1).

raven možnosti protektiranja pnevmatik, ki so zasnovane tako, da so pnevmatike „z več življenjskimi cikli“, s čimer se dodatno poveča znatno višje število prevoženih kilometrov originalnega izdelka (do trikratno protektiranje za običajno uporabo). Pnevmatike prvega razreda so povezane tudi z višjo stopnjo varnosti in jih pogosto spremlja dobra raven poprodajnih storitev.

(56) Drugi razred zajema večino ne-premium pnevmatik, novih in protektiranih, katerih cene se gibljejo med približno 65 % in 80 % cene pnevmatik prvega razreda. Ta razred lahko zajema pnevmatike za originalno opremo proizvajalcev priklopnih vozil (v nadaljnjem besedilu: OE2). Prepoznavnost znamke je v tem razredu še vedno pomembna, kupci pa znamke običajno dobro poznajo ter lahko opredelijo tudi proizvajalce pnevmatik. Na splošno jih je mogoče protektirati vsaj enkrat in imajo dobre zmogljivosti v smislu števila prevoženih kilometrov, čeprav so ti bolj omejeni kot pri pnevmatikah prvega razreda.

(57) Med pnevmatike tretjega razreda spadajo tako nove kot protektirane pnevmatike z manjšo zmogljivostjo glede števila prevoženih kilometrov in zelo omejeno možnostjo protektiranja ali celo brez te možnosti. Njihova cena običajno znaša manj kot 65 % cene pnevmatik prvega razreda, kar velja tudi za njihovo zmogljivost glede števila prevoženih kilometrov. V tem razredu prepoznavnost znamke skoraj ne obstaja in cena postane odločilni dejavnik pri odločitvi potrošnika za nakup. Poprodajne storitve običajno niso zagotovljene.

(58) Protektirane pnevmatike se lahko razvrstijo v drugi ali tretji razred. Čeprav je nekatere kitajske pnevmatike mogoče protektirati, se protektiranje na Kitajskem zelo redko izvaja. Nasprotno pa je protektiranje precej široko razširjeno v Uniji in na drugih trgih, na primer v Braziliji. Dejavnost protektiranja v Uniji zajema:

— integrirane izvajalce protektiranja, ki delujejo pod imenom ali znamko proizvajalca novih pnevmatik ali v okviru njegovega pooblastila. Štejejo se za nadaljnjo stopnjo znamk, pod katerimi se prodajajo nove pnevmatike. To ustreza pnevmatikam drugega razreda,

— neodvisne izvajalce protektiranja, ki običajno pokrivajo veliko manjše geografske trge in količine. Pnevmatike prodajajo pod lastnim imenom ali lastno znamko in se zanašajo na lastno strokovno znanje. Večinoma so to MSP (najmanj 380 družb v Uniji). To ustreza pnevmatikam tretjega razreda.

(59) Komisija je objavila evidenco novih in protektiranih pnevmatik po znamkah na podlagi informacij, ki jih je zagotovil pritožnik, in ta seznam je bil 27. oktobra 2017 dan na voljo vsem zainteresiranim stranem.

2.3 **Trditve glede segmentacije trga Unije za pnevmatike**

(60) Kot je navedeno v uvodni izjavi 58, so zainteresirane strani na splošno sprejele načelo segmentacije trga v tri razrede.

(61) Evidenco trga pnevmatik po znamkah, kot je po razredih določena v obvestilu k dokumentaciji z dne 27. oktobra 2017, so zainteresirane strani načeloma potrdile, razen naslednjih zahtevkov zainteresiranih strani za prerazvrstitev nekaterih znamk v druge razrede. Natančneje, skupina Aeolus Group je menila, da njena znamka spada v tretji razred (namesto v drugi razred); dva uvoznika, ki uvažata znamko Double Coin, sta trdila, da bi jo bilo treba razvrstiti v drugi razred (namesto v tretji razred); skupina Hankook Group je menila, da njena znamka Aurora spada v drugi razred (namesto v tretji razred); skupina Giti Group je v svojem odgovoru na vprašalnik menila, da njeni znamki Primewell in GT Radial spadata v drugi razred (namesto v tretjega) in neodvisni uvoznik je trdil, da bi morala biti znamka Sailun razvrščena v drugi razred (namesto v tretjega).

(62) Komisija je pregledala zahtevke na podlagi dokazov, ki so jih predložile zainteresirane strani, in informacije, zbrane med preiskavo po uradni dolžnosti. V skladu z značilnostmi, opredeljenimi v uvodni izjavi 49, je analizirala, v kolikšni meri je mogoče pnevmatike določenih znamk (1) protektirati, (2) uporabiti za originalno opremo za avtobuse in tovornjake ter (3) tržiti v določenem razredu glede na lastno oceno posamezne družbe.

(63) V zvezi s skupino Hankook Group je Komisija sprejela, da znamko Aurora razvrsti v drugi razred, kot je bilo zahtevano. Vendar pa je ugotovila tudi, da bi bilo treba znamko Hankook razvrstiti v prvi razred. Za znamko Hankook obstaja pravno jamstvo, da se lahko njene pnevmatike vsaj enkrat protektirajo. Poleg tega je dobavitelj OE1 za evropske družbe, kot so Scania, MAN in Mercedes-Benz. Skupina Hankook Group na spletni strani trži svojo znamko Hankook kot „premium“ in iz internega dokumenta povezanega uvoznika, izročenega med preverjanjem, je videti da je znamka prestopila v prvi razred.

(64) V zvezi s skupino Giti Group je Komisija sprejela, da znamki Primewell in GT Radial razvrsti v drugi razred, kot je bilo zahtevano. Komisija je tudi ugotovila, da je pnevmatike skupine Giti Group mogoče protektirati. Vendar pa dejavnosti skupine Giti Group na področju originalne opreme ne obsegajo tovornjakov in avtobusov, temveč se nanašajo na pnevmatike za osebna vozila. Poleg tega skupina Giti Group meni, da njene znamke spadajo v drugi razred. Zato so bile znamke te skupine razvrščene v drugi razred.

(65) V zvezi s skupino Aeolus Group je Komisija začasno sprejela, da se znamka Aeolus razvrsti v tretji razred, kot je zahtevala družba, in sicer na podlagi trditev, da njenih pnevmatik na splošno ni mogoče protektirati in se ne prodajajo na trgu originalne opreme.

(66) Uvozniki, ki so navedli trditve glede znamk Double Coin in Sailun, niso bili vzorčene družbe, zato Komisija v tej fazi ni mogla preveriti njihovih trditev. Ker niso bili vzorčeni, njihova razvrstitev v drugi ali tretji razred ne vpliva na izid preiskave. Zato Komisija, ne da bi dvomila v dokazila, ki so jih predložili uvozniki o izkušnjah njihovih strank s pnevmatikami teh znamk, v tej fazi ni sprejela nobenega stališča glede njihovih trditev.

(67) Številne zainteresirane strani so izjavile, da se evidenca razredov po znamkah uporablja samo za znamke v Uniji in da je lahko na drugih trgih evidenca razredov zelo drugačna. Zlasti evidence razredov Unije ni mogoče prenesti na kitajski trg. Komisija poudarja, da je bilo v tej preiskavi evidentiranje po znamkah uporabljeno za analizo stanja na trgu Unije in ni bilo pravno pomembno za druge trge.

2.3.1 *Zahtevki za izključitev izdelka*

(68) CRIA in CCCME ter skupina Aeolus Group so trdili, da bi bilo treba bodisi nove pnevmatike bodisi protektirane pnevmatike izključiti iz opredelitve zadevnega izdelka, ker:

— imajo nove in protektirane pnevmatike različne osnovne fizikalne, tehnične in kemične lastnosti,

— imajo protektirane pnevmatike krajšo življenjsko dobo kot nove pnevmatike,

— so nove in protektirane pnevmatike namenjene različni rabi, prodajnim kanalom in področjem uporabe ter jih potrošniki različno dojemajo. Zlasti se protektirane pnevmatike ne uporabljajo na trgu originalne opreme in se običajno ne namestijo na krmiljeno os in na tovornjake, ki prevažajo nevarno blago,

— imajo nove in protektirane pnevmatike različne oznake KN.

(69) Te stranke so opozorile tudi, da sta Komisija in Sodišče Evropske unije (v nadaljnjem besedilu: Sodišče) v več zadevah s področja konkurence ugotovila, da nove pnevmatike in protektirane pnevmatike zajemajo dva različna upoštevna trga v smislu cene, strukture ponudbe, dobavnih poti in zamenljivosti ([1]). CRIA in CCCME sta poudarila tudi, da drugi protidampinški preiskovalni organi nove in protektirane pnevmatike obravnavajo ločeno ([2]).

(70) Navedla sta, da se je Komisija zmotila pri svoji oceni, kar zadeva pomembne dejavnike, ker novih in protektiranih pnevmatik ni obravnavala ločeno.

(71) Skupina Giti Group je trdila, da je treba pnevmatike, ki jih je mogoče protektirati, ali pnevmatike z več življenjskimi cikli izključiti iz opredelitve zadevnega izdelka, saj so pnevmatike, ki jih je mogoče protektirati, bolj izpopolnjene kot pnevmatike, ki jih ni mogoče protektirati, in imajo posebne tehnične lastnosti.

(72) Komisija je ugotovila, da se s postopkom protektiranja ohranijo glavne lastnosti, sestavni deli in struktura pnevmatike iz prvotnega postopka izdelave. Zlasti se v fazi protektiranja ne spremenijo ključne tehnične specifikacije pnevmatike, tj. velikost, indeks obremenitve in hitrostni razred pnevmatike. Nove pnevmatike (ki jih je mogoče protektirati ali ne) in protektirane pnevmatike so izdelane iz enakih surovin, iz istih sestavnih delov in imajo podobno strukturo.

(73) Glavna razlika v tehničnih lastnostih med novo izdelano in protektirano pnevmatiko, pritrjeno na njeno karkaso, je, da ima lahko protektirana pnevmatika dejansko krajšo življenjsko dobo in se lahko dojema kot manj varna. Vendar pa se povsem enake tehnične razlike, in sicer razlike glede kakovosti in dojemanja varnosti, pojavljajo tudi glede dveh novih pnevmatik iz različnih razredov. Zlasti imajo pnevmatike nižjega razreda tudi nižje število prevoženih kilometrov in niso prednostna možnost za vozila, ki morajo izpolnjevati zelo stroge varnostne standarde, tj. tiste, ki prevažajo nevarno blago.

(74) Zato je Komisija začasno zavrnila trditev, da imajo nove pnevmatike (ki jih je mogoče protektirati ali ne) in protektirane pnevmatike različne osnovne fizikalne, kemične in tehnične lastnosti.

([1]) Evropska komisija, zadeva COMP/M.4564 – BRIDGESTONE/Bandag; Zadeva COMP/E-2/36.041/PO. Sodišče Evropske unije, sodba z dne 9. novembra 1983 v zadevi Michelin proti Komisiji, C-322/81, ECLI: EU:C:1983:313.

([2]) Navedene preiskave so se nanašale na ZDA, Indijo, Egipt in Evrazijsko komisijo.

(75) Komisija je nadalje ugotovila, da nove in protektirane pnevmatike uporabljajo lastniki tovornjakov ali avtobusov, ki so v glavnem dejavni v sektorju prevoza oseb in blaga na kratke do dolge razdalje. Zato je osnovna končna uporaba novih in protektiranih pnevmatik enaka. Komisija je tudi ugotovila, da imajo nove in protektirane pnevmatike enake štiri glavne vrste uporabe, tj. za krmiljeno os, pogonsko os, os priklopnega vozila in vse položaje, ter da zanje veljajo enake varnostne zahteve na trgu Unije, kot so določene v ustrezni zakonodaji.

(76) Zato je bila trditev, da imajo nove in protektirane pnevmatike različne uporabe, začasno zavrnjena.

(77) Komisija se je strinjala, da se protektirane pnevmatike razlikujejo od novih pnevmatik prvega razreda, ker se ne prodajajo na trgu originalne opreme. Komisija je poleg tega ugotovila, da enako velja za pnevmatike tretjega razreda in v veliki meri za znamke drugega razreda, ki se prav tako ne prodajajo na trgu originalne opreme.

(78) Zato je začasno zavrnila trditev, da imajo nove in protektirane pnevmatike različne prodajne kanale.

(79) Kar zadeva sklepe Komisije na področju konkurence in sodbo Sodišča ([1]), v katerih je bilo ugotovljeno, da so protektirane pnevmatike ločen proizvodni trg, to ni relevantno za opredelitev izdelka v preiskavah o trgovinski zaščiti. Opredelitev trga v zadevi o združitvi je osredotočena na zamenljivost na strani povpraševanja in strani ponudbe ([2]). V okviru protidampinške preiskave je trg opredeljen na podlagi fizikalnih, tehničnih in kemičnih lastnosti zadevnega izdelka. Zato je Komisija zavrnila trditev.

(80) V zvezi s trditvijo glede opredelitve izdelka v protidampinških zadevah v tretjih državah je Komisija poudarila, da ima preiskovalni organ v zadevah trgovinske zaščite precejšnjo diskrecijsko pravico glede opredelitve izdelka ([3]). Zato način, na katerega preiskovalni organi v tretjih državah uporabljajo svojo diskrecijsko pravico v zvezi s tem, ne more omejevati diskrecijske pravice Komisije za namene te preiskave.

(81) Navedena je bila tudi trditev, da zadevni izdelek ne bi smel biti zajet v več oznakah KN. Komisija je v zvezi s tem opozorila, da je zelo običajno, da je en sam zadevni izdelek zajet v več oznakah KN. Do tega prihaja zaradi zasnove kombinirane nomenklature. Poleg tega je v obvestilu o začetku jasno navedeno, da so oznake KN zgolj informativne. Drugič, predloženih ni bilo nobenih dokazov, pa tudi Komisija ni bila seznanjena s tovrstnimi informacijami, da je bil zadevni izdelek opredeljen tako, da se uvožene protektirane in nove pnevmatike začasno niso mogle šteti kot alternativna možnost protektiranim in novim pnevmatikam, proizvedenim v Uniji, ter jim neposredno konkurirati. Enako velja za dojemanje proizvajalcev in potrošnikov, distribucijske kanale ali druge dejavnike, kot je obstoj ene ali več kategorij proizvodov, v nasprotju z razlikovanjem med novimi in protektiranimi pnevmatikami za namene te preiskave.

(82) Nazadnje, zainteresirane strani so trdile, da se zaradi segmentacije trga v Uniji protektirane pnevmatike dojemajo kot nižje kakovosti kot nove pnevmatike prvega razreda, čeprav so izdelane na karkasi pnevmatike prvega razreda.

(83) Komisija je sprejela to trditev, ki je v skladu z evidenco, opredeljeno v okviru te preiskave, in preučila le protektirane pnevmatike drugega in tretjega razreda.

2.4 **Podobni izdelek**

(84) Preiskava je pokazala, da imajo naslednji izdelki enake osnovne fizikalne lastnosti ter enake osnovne uporabe:

— zadevni izdelek,

— izdelek, ki se proizvaja in prodaja na domačem trgu Brazilije, ki je bila začasno uporabljena kot primerljiva država,

— izdelek, ki ga v Uniji proizvaja in prodaja industrija Unije.

([1]) Evropska komisija, zadeva COMP/M.4564 – BRIDGESTONE/Bandag; Zadeva COMP/E-2/36.041/PO. Sodišče Evropske unije, sodba z dne 9. novembra 1983 v zadevi Michelin proti Komisiji, C-322/81, ECLI: EU:C:1983:313.

([2]) Evropska komisija, zadeva COMP/M.4564 – BRIDGESTONE/Bandag, str. 4.

([3]) Sodišče Evropske unije, sodba z dne 17. marca 2016 v zadevi C-232/14, družba Portmeirion Group, ECLI:EU:C:2016:180, točka 47 in naslednje.

(85) Komisija se je v tej fazi odločila, da so navedeni izdelki zato podobni izdelki v smislu člena 1(4) osnovne uredbe.

3. **DAMPING**

3.1 **Normalna vrednost**

3.1.1 *Tržnogospodarska obravnava (v nadaljnjem besedilu: TGO)*

(86) V skladu s členom 2(7)(a) in (b) osnovne uredbe Komisija v primeru uvoza iz držav brez tržnega gospodarstva določi normalno vrednost na podlagi cene ali računsko določene vrednosti v tretji državi s tržnim gospodarstvom, razen če izvoznik lahko dokaže, da deluje pod pogoji tržnega gospodarstva.

(87) CCCMC in CRIA sta trdila, da bi morala po prenehanju veljavnosti odstavka 15(a)(ii) Protokola o pristopu LRK k Svetovni trgovinski organizaciji (v nadaljnjem besedilu: STO) 11. decembra 2016 za kitajske izvoznike veljati splošna pravila za določitev normalne vrednosti. V zvezi s tem sta navedla, da je uporaba metodologije netržnega gospodarstva za določitev po 11. decembru 2016 v nasprotju z obveznostmi Unije v okviru STO. Trdila sta, da normalna vrednost ne sme temeljiti na primerljivi državi, ampak na podatkih o kitajski prodaji in stroških.

(88) Obvestilo o začetku je bilo objavljeno 11. avgusta 2017. Zato je ustrezna zakonodaja, ki se uporablja za ta postopek, različica osnovne uredbe, ki je veljala ob začetku postopka. Normalno vrednost je zato treba določiti na podlagi člena 2(7)(a) in (b) osnovne uredbe, kakor je veljala na datum začetka te preiskave avgusta 2017. Zato se trditve CCCMC in CRIA zavrnejo.

(89) Le zaradi lažjega sklicevanja so spodaj na kratko povzeta merila TGO:

— poslovne odločitve se sprejemajo kot odziv na tržne razmere in brez znatnega vmešavanja države, pri čemer stroški odražajo tržne vrednosti,

— podjetja imajo jasno določeno zbirko osnovnih računovodskih evidenc, ki se pregledujejo neodvisno, v skladu z mednarodnimi računovodskimi standardi in se uporabljajo v vse namene,

— ni večjih izkrivljanj, ki se prenašajo še iz predhodnega sistema netržnega gospodarstva,

— pravno varnost in stabilnost zagotavljata stečajno pravo in pravo lastninskih razmerij ter

— menjava valut se izvaja po tržnem tečaju.

(90) Komisija je pri ugotavljanju, ali so merila iz člena 2(7)(c) osnovne uredbe izpolnjena, potrebne informacije zbrala tako, da je proizvajalce izvoznike pozvala, naj izpolnijo obrazec zahtevka za TGO. Dve od štirih vzorčenih sodelujočih družb, skupina Giti Group in skupina Hankook Group, sta zahtevali TGO in odgovorili v predpisanem roku. Zato je bila glede teh dveh skupin družb sprejeta ocena za TGO.

(91) Komisija je poiskala vse potrebne informacije in preverila vse informacije iz zahtevka za TGO v prostorih večjih pravnih subjektov obeh skupin.

(92) V primeru povezanih strank je Komisija preverila, ali skupina povezanih družb kot celota izpolnjuje pogoje za TGO. Zato se je preiskava v zvezi s TGO, kadar je v proizvodnjo ali prodajo zadevnega izdelka neposredno ali posredno vključena podrejena družba ali katera koli druga družba, povezana z vlagateljem iz LRK, izvedla za vsako družbo posebej in za skupino družb kot celoto.

(93) Nobena od obeh skupin, ki sta zahtevali TGO, ni dokazala, da izpolnjuje vsa merila iz člena 2(7)(c) osnovne uredbe.

(94) Natančneje, nobena od njiju ni dokazala, da imata bodisi posamezno bodisi kot skupina jasno zbirko računovodskih izkazov, ki se revidirajo neodvisno in v skladu z mednarodnimi računovodskimi standardi, zato nista izpolnjevali merila št. 2 v zvezi s TGO.

(95) Poleg tega nobena od njiju ni dokazala, da nista bili podvrženi znatnemu izkrivljanju, ki se prenaša še iz predhodnega sistema netržnega gospodarstva. Zato te družbe oziroma skupina družb niso izpolnile merila št. 3 v zvezi s TGO. Natančneje, obe skupini proizvajalcev izvoznikov sta uživali ugodnosti preferenčnih davčnih režimov.

(96) Poleg tega skupini Hankook Group ni uspelo dokazati, da se država ni bistveno vmešavala in da stroški glavnih surovin dejansko odražajo tržne vrednosti. Zato torej ta skupina ni dokazala, da je izpolnila merilo št. 1 v zvezi s TGO.

(97) Komisija je ugotovitve razkrila zadevnim proizvajalcem izvoznikom, organom zadevne države in industriji Unije. Zainteresirane strani so izrazile pripombe na te ugotovitve. Skupina Hankook Group je trdila, da vmešavanje države, ugotovljeno v okviru merila št. 1, ni bilo znatno. Obe skupini sta menili, da pomanjkljivosti v njunih računovodskih sistemih niso bile pomembne. Poleg tega sta trdili, da ugodnejši davčni režim v okviru merila št. 3 v zvezi s TGO ni pomenil znatnega izkrivljanja.

(98) Te pripombe niso postavile pod vprašaj dejanskih ugotovitev, temveč le izrazile alternativno pravno opredelitev. Vendar pa glede na obseg in resnost ugotovljenih pomislekov v okviru vseh treh meril te pripombe niso spremenile ugotovitev Komisije.

(99) Vsi vložniki so bili 9. aprila 2017 po obvestitvi držav članic v skladu s členom 2(7)(c) osnovne uredbe individualno in uradno obveščeni o dokončni odločitvi Komisije v zvezi z njihovimi zahtevki za TGO.

(100) V skladu z navedenim niti skupina Giti Group niti skupina Hankook Group nista mogli dokazati, da izpolnjujeta vsa merila TGO iz člena 2(7)(c) osnovne uredbe, zato jima ni bilo mogoče odobriti TGO.

3.1.2 *Primerljiva država*

(101) V skladu s členom 2(7)(a) osnovne uredbe se je normalna vrednost določila na podlagi cene ali konstruirane vrednosti v tretji državi s tržnim gospodarstvom za vse proizvajalce izvoznike. V ta namen je bilo treba izbrati tretjo državo s tržnim gospodarstvom (v nadaljnjem besedilu: primerljiva država).

(102) Komisija je v obvestilu o začetku zainteresirane strani obvestila, da namerava kot primerno primerljivo državo uporabiti ZDA, in jih pozvala, naj predložijo pripombe.

(103) Komisija je v zvezi z izbiro primerljive države prejela pripombe treh zainteresiranih strani:

— CRIA/CCCMC,

— skupine Giti Group,

— pritožnika.

(104) Tako CRIA/CCCMC kot skupina Giti Group so nasprotovali uporabi ZDA kot primerljive države. Menili so tudi, da Japonska in Koreja (čeprav v manjšem obsegu) nista primerni državi ter da bi bila najprimernejša primerljiva država Tajska. Skupina Giti Group je prav tako trdila, da se Turčija ne more uporabiti kot ustrezna država zaradi trgovinskih omejitev in drugačnega dostopa do surovin. CRIA/CCCMC sta pozvala Komisijo, naj stopi v stik z morebitnimi proizvajalci v primerljivih državah, tj. Turčiji, Tajski, Braziliji in Arabski republiki Egipt (v nadaljnjem besedilu: Egipt).

(105) Pritožnik je nasprotoval uporabi Tajske kot primerljive države in ponovno izrazil mnenje, da so ZDA najprimernejša primerljiva država.

(106) Komisija je pridobila zanesljive kontaktne podatke 22 proizvajalcev iz osmih držav (ZDA, Japonske, Koreje, Turčije, Indije, Tajske, Južne Afrike in Brazilije). Stopila je v stik s temi 22 družbami in jih pozvala, naj sodelujejo kot proizvajalci iz primerljive države, ter prejela odgovore na vprašalnik od štirih proizvajalcev iz ZDA, Južne Afrike, Tajske in Brazilije (od enega proizvajalca iz vsake od teh držav).

(107) Izpolnjeni vprašalnik enega proizvajalca iz ZDA ni vseboval informacij, ki bi se skladale z vprašalnikom, proizvajalec pa ni hotel predložiti manjkajočih informacij. Komisija je zaradi tega nepopolno izpolnjenega vprašalnika ZDA izločila iz svoje analize.

(108) Podobno je izločila tudi Tajsko kot morebitno primerljivo državo. V tem primeru je bilo iz odgovorov na vprašalnik enega proizvajalca na Tajskem videti, da je njegov obseg proizvodnje zelo majhen (manj kot 10 000 kosov) in da proizvaja le vrsto pnevmatik z zračnico. Komisija je menila, da podatki tega proizvajalca ne bi zagotovili smiselne primerjave zaradi nezadostne reprezentativnosti, saj je velika večina prodanih pnevmatik na trgu Unije pnevmatik brez zračnice.

(109) Od enega proizvajalca iz Južne Afrike je prejela v celoti izpolnjen vprašalnik. Celotna domača proizvodnja v Južni Afriki je omejena na 200 000 enot na leto, kar predstavlja le približno 2 % kitajskega izvoza v Unijo. Domača potrošnja je 1,3 milijona enot. Celotni uvoz predstavlja 90 % domače potrošnje. Čeprav ni dajatev za zaščito trgovine, je redna carina razmeroma visoka: 25 % za večino držav na svetu in 15 % za Unijo. Južna Afrika je v smislu ravni gospodarskega razvoja primerljiva z LRK.

(110) Poleg tega je Komisija prejela v celoti izpolnjen vprašalnik od enega proizvajalca iz Brazilije.

(111) Brazilija ima velik obseg proizvodnje (7,1 milijona kosov), kar je več kot znaša skupna količina kitajskega izvoza v Unijo (4,59 milijona kosov). Brazilska domača potrošnja znaša skoraj 7 milijonov enot. Celotni uvoz – približno 1 milijon enot – obsega približno 15 % brazilske potrošnje. Skupni izvoz obsega 900 000 enot. Količine sodelujočega proizvajalca (več kot 1 milijon kosov) so dovolj reprezentativne za določitev normalne vrednosti. Proizvajalci v Braziliji in LRK imajo podobne pogoje za dostop do glavnih surovin, saj sta obe državi proizvajalki naravnega kavčuka. Poleg tega je Brazilija v smislu ravni gospodarskega razvoja primerljiva z LRK. Čeprav je Brazilija uvedla dajatve za zaščito trgovine proti več tretjim državam, se še vedno uvažajo znatne količine zadevnega izdelka, kot je navedeno zgoraj.

(112) Komisija je menila, da bi se Južna Afrika in Brazilija lahko uporabili kot primerljiva država. Glede na to, da je bila domača proizvodnja v Južni Afriki precej manjša kot v Braziliji, tako v relativnem kot absolutnem smislu, se je Komisija odločila, da bo kot najprimernejšo primerljivo državo v skladu s členom 2(7)(a) osnovne uredbe izbrala Brazilijo.

3.1.3 *Normalna vrednost*

(113) Informacije, ki jih je zagotovil sodelujoči proizvajalec v primerljivi državi, so se v skladu s členom 2(7)(a) osnovne uredbe uporabile kot podlaga za določitev normalne vrednosti za proizvajalce izvoznike, ki jim TGO ni bila odobrena.

(114) Nekaterih vrst izdelka, proizvedenih v primerljivi državi, ni bilo mogoče primerjati z vrstami izdelka, izvoženimi iz zadevne države v Unijo, saj proizvajalec iz primerljive države ne proizvaja vseh dimenzij in vrst pnevmatik, ki se izvažajo v Unijo. Zato je bilo treba normalno vrednost za neprimerljive vrste izdelka konstruirati v skladu s členom 2(3) osnovne uredbe na podlagi proizvodnih stroškov proizvajalcev iz primerljive države, h katerim se je prištel razumni delež za prodajne, splošne in administrativne stroške (v nadaljnjem besedilu: PSA-stroški) ter za dobiček.

(115) Komisija je izračunala povprečje proizvodnih stroškov na kg za vsak položaj pnevmatike – za krmiljeno os, za pogonsko os, za os priklopnega vozila in za vse položaje za vsak posamezni razred (prvi, drugi ali tretji) ter za vsako vrsto pnevmatike (vrsta pnevmatike z zračnico ali brez nje) – na podlagi preverjenih podatkov o proizvodnih stroških brazilskega proizvajalca. Razpon takega povprečja proizvodnih stroškov je segal od 20,03 CNY/kg do 21,29 CNY/kg. Komisija je konstruirala vrednost vsake neujemajoče se številčne oznake izdelka, ki ga izvažajo kitajski proizvajalci, tako da je pomnožila njegovo težo s povprečnimi proizvodnimi stroški za vsak položaj, vrsto in razred pnevmatike. Nato je dodala razumni znesek za PSA-stroške (35–45 % povprečja proizvodnih stroškov) na podlagi dejanskih podatkov, ki se nanašajo na proizvodnjo in prodajo, kot je določeno v členu 2(6) osnovne uredbe. Nazadnje je dodala razumni delež dobička (23–28 % povprečja proizvodnih stroškov) z uporabo povprečne stopnje dobička od prodaje dobičkonosnih izdelkov.

3.2 **Izvozna cena**

(116) Vzorčeni proizvajalci izvozniki so v Unijo izvažali neposredno neodvisnim strankam ali prek povezanih ali nepovezanih družb, ki so delovale kot uvoznice.

(117) Če so proizvajalci izvozniki zadevni izdelek izvažali neposredno neodvisnim strankam v Uniji, je bila izvozna cena v skladu s členom 2(8) osnovne uredbe določena na podlagi dejansko plačane ali plačljive cene za zadevni izdelek, ko je bil prodan za izvoz v Unijo.

(118) Če so proizvajalci izvozniki zadevni izdelek izvažali v Unijo prek povezanih družb, ki so delovale kot uvoznice, je bila izvozna cena v skladu s členom 2(9) osnovne uredbe določena na podlagi cene, po kateri je bil uvoženi izdelek prvič preprodan neodvisnim strankam v Uniji. V teh primerih so bile prilagoditve cene izvedene za vse stroške, nastale med uvozom in preprodajo, vključno s PSA-stroški, in za dobiček.

(119) V zvezi z eno podrejeno družbo skupine Aeolus Group (Pirelli Tyre Co., Ltd.) Komisija ni prejela potrebnih podatkov za določitev izvozne cene v določenem roku. Komisija je 23. marca 2018 obvestila družbo, da so vprašalniki, ki so jih predložili njeni povezani uvozniki, nepopolni, in od nje zahtevala, naj spremeni in ponovno

predloži odgovore na vprašalnike. Družba je bila obveščena, da če ne bo zagotovila popolnih in točnih informacij v določenem roku, lahko Komisija ponovno uporabi razpoložljiva dejstva v skladu s členom 18 osnovne uredbe. Zadevna družba je 4. aprila 2018 predložila spremenjene odgovore. Vendar je Komisija menila, da so še vedno nepopolni in jih torej ni mogla obravnavati za namene analize škode in dampinga. Zato je Komisija stopnjo dampinga določila na podlagi informacij, preverjenih pri drugih preverjenih družbah iz skupine Aeolus Group, in sicer Aeolus Tyre in Chonche Auto Double Happiness Tyre. Skupina Aeolus Group je bila pozvana, da pred koncem postopka posodobi podatke v zvezi z družbo Pirelli.

3.3 **Primerjava**

(120) Komisija je normalno vrednost in izvozno ceno vzorčenih proizvajalcev izvoznikov primerjala na podlagi franko tovarna. Stopnje dampinga so bile določene s primerjavo posameznih cen franko tovarna vzorčenih proizvajalcev izvoznikov z domačimi prodajnimi cenami proizvajalca iz primerljive države ali s konstruirano normalno vrednostjo, kot je bilo primerno.

(121) Da bi se zagotovila poštena primerjava med normalno vrednostjo in izvozno ceno, so se v skladu s členom 2(10) osnovne uredbe v obliki prilagoditev ustrezno upoštevale razlike, ki vplivajo na cene in primerljivost cen. Komisija je izvedla naslednje prilagoditve izvozne cene in normalne vrednosti z uporabo podatkov, ki so jih predložili vzorčeni izvozniki in proizvajalec iz primerljive države v izpolnjenih vprašalnikih in med preveritvenim obiskom: stroški v zvezi z prevozom zadevnega izdelka, npr. cestni in pomorski tovorni prevoz, zavarovanje, manipuliranje, natovarjanje in povezani stroški (8–18 %); bančne provizije in stroški kredita (0–1 %); garancije in popusti (2–3 %); posredni davki (4 %). Nazadnje so bile za enega proizvajalca izvoznika izvedene prilagoditve za provizije, ki jih je plačal svoji matični družbi (2–5 %).

3.4 **Stopnja dampinga**

(122) Komisija je za vzorčene proizvajalce izvoznike primerjala tehtano povprečno normalno vrednost vsake vrste podobnega izdelka s tehtano povprečno izvozno ceno ustrezne vrste zadevnega izdelka v skladu s členom 2(11) in (12) osnovne uredbe.

(123) Stopnja dampinga za sodelujoče proizvajalce izvoznike, ki niso bili vključeni v vzorec, je bila določena v skladu z določbami člena 9(6) osnovne uredbe. Ta stopnja je bila izračunana kot tehtano povprečje na podlagi stopenj, določenih za vzorčene proizvajalce izvoznike.

(124) V zvezi z vsemi drugimi proizvajalci izvozniki iz LRK je Komisija določila raven sodelovanja v LRK. To je izmerila tako, da je ocenila delež obsega izvoza sodelujočih proizvajalcev v Unijo v skupnem obsegu izvoza iz zadevne države v Unijo.

(125) Stopnja sodelovanja je bila visoka. Zato je bila preostala stopnja dampinga, ki velja za vse druge proizvajalce izvoznike v LRK, začasno določena na ravni, ki ustreza najvišji stopnji dampinga, ugotovljeni za sodelujoče proizvajalce izvoznike v vzorcu.

(126) Začasne stopnje dampinga, izražene kot odstotek cene CIF meja Unije brez plačane dajatve, so:

Družba	Začasna stopnja dampinga (%)
Skupina Xingyuan Group	166,7
Skupina Giti Group	98,7
Skupina Aeolus Group	151,2
Skupina Hankook Group	80,4
Druge sodelujoče družbe	110,3
Vse druge družbe	166,7

4. ŠKODA

4.1 Opredelitev industrije in proizvodnje Unije

(127) Podobni izdelek je v obravnavanem obdobju proizvajalo več kot 380 proizvajalcev v Uniji. Ti predstavljajo „industrijo Unije“ v smislu člena 4(1) osnovne uredbe.

(128) Ugotovljeno je bilo, da je celotna proizvodnja Unije v obdobju preiskave znašala približno 20,9 milijona pnevmatik. Komisija je količino celotne proizvodnje Unije določila na podlagi podatkov, ki so bili pridobljeni med preiskavo. Kot je navedeno v uvodni izjavi 24, je deset proizvajalcev Unije v končnem vzorcu predstavljalo več kot 36 % proizvodnje in prodaje podobnega izdelka v Uniji s strani sodelujočih proizvajalcev Unije. Zato so bili mikroekonomski kazalniki proučeni na podlagi podatkov, pridobljenih iz izpolnjenih vprašalnikov navedenih desetih proizvajalcev Unije.

(129) Proizvodnja Unije je razdrobljena med velikimi skupinami družb in več kot 380 MSP po vsej Uniji. Velika podjetja predstavljajo približno 90 % celotne proizvodnje Unije in 85 % prodaje proizvajalcev Unije v Uniji. MSP so vključena v proizvodnjo protektiranih pnevmatik ter zajemajo preostalih 10 % proizvodnje Unije in 15 % prodaje proizvajalcev Unije v Uniji.

(130) Za vzorčene proizvajalce je bilo ugotovljeno, da uvažajo zadevni izdelek iz LRK in ga naprej prodajajo na trgu Unije. Vendar je v primerjavi z njihovo celotno prodajo uvoz še vedno zanemarljiv in ne vpliva na njihovo opredelitev kot proizvajalcev Unije.

4.2 Potrošnja Unije

(131) Potrošnja Unije je bila določena na podlagi informacij, ki jih je predložilo združenje ETRMA, Eurostatovih podatkov o uvozu, sporočenih za oznaki KN 4011 20 90 in 4012 12 00, ter informacij, prejetih od dobaviteljev tekalnih plasti.

(132) V obravnavanem obdobju se je potrošnja Unije gibala na naslednji način:

Preglednica 1

Potrošnja Unije (v kosih)

	2014	2015	2016	Obdobje preiskave
Celotna potrošnja Unije	20 248 578	20 782 365	21 452 278	21 590 193
Indeks (2014 = 100)	*100*	*102,6*	*105,9*	*106,6*

Vir: ETRMA, Eurostatova podatkovna zbirka COMEXT in dobavitelji tekalnih plasti.

(133) Potrošnja Unije se je v obravnavanem obdobju povečala. Na splošno se je v obravnavanem obdobju potrošnja povečala za 6,6 %, tj. s približno 20,2 milijona pnevmatik na približno 21,6 milijona pnevmatik v obdobju preiskave.

4.3 Ozadje v zvezi s trgom Unije

4.3.1 *Splošni opis*

(134) Trg Unije za pnevmatike za tovornjake in avtobuse je zelo konkurenčen, saj zajema številne proizvajalce in znamke.

(135) Trg Unije je razdeljen na trg za prodajo originalne opreme proizvajalcem tovornjakov ali avtobusov in trg nadomestnih delov. Tržno povpraševanje po pnevmatikah za tovornjake in avtobuse v sektorju originalne opreme spodbuja proizvodnja tovornjakov in avtobusov, na poprodajni sektor pa vplivajo številni dejavniki, vključno z gospodarsko dejavnostjo, prodajo, velikostjo, sestavo in uporabo tovornjakov ali avtobusov ter flot v uporabi. Prodaja kitajskega uvoza je osredotočena predvsem na trgu nadomestnih delov.

(136) Približno 17 % celotne potrošnje Unije predstavlja originalna oprema, ki se proda proizvajalcem tovornjakov in avtobusov. Preostale pnevmatike za tovornjake in avtobuse v Uniji se prodajo kot nadomestne pnevmatike neposredno ali posredno lastnikom tovornjakov ali avtobusov. Nadomestne pnevmatike zajemajo širši nabor pnevmatik in se prodajajo prek bolj raznolikih kanalov z različnimi tržnimi strategijami. Nadomestne pnevmatike se lahko prodajajo neposredno končnim uporabnikom ali prek povezanih ali nepovezanih distributerjev, ki jih nato prodajo naprej končnim uporabnikom.

(137) Glavna prodajna kanala sta prodaja distributerjem, ki jih prodajo naprej lastnikom flot, ali neposredna prodaja lastnikom flot, občasno skupaj s storitvami (kontrola, vzdrževanje, servisiranje).

(138) Na ceno, ki so jo stranke pripravljene plačati za pnevmatike za tovornjake in avtobuse, lahko vpliva tudi znamka. Znamke so pogosto povezane z zaznano kakovostjo in storitvami, kar še bolj velja za pnevmatike višje kakovosti.

4.3.2 *Medsebojna povezava med novimi in protektiranimi pnevmatikami*

(139) Komisija je ugotovila, da so glavni proizvajalci Unije večinoma dejavni v prvem in drugem razredu, katerega pnevmatike so zasnovane tako, da imajo dolgo življenjsko dobo in jih je mogoče protektirati. To upravičuje občutno višje cene (in stopnje dobička) za pričakovane visoke zmogljivosti pnevmatik prvega in drugega razreda.

(140) Dejansko je preiskava pokazala, da večji proizvajalci Unije dejavno tržijo možnost protektiranja njihovih pnevmatik kot način za ustvarjanje lojalnosti znamki in razlikovanje od cenejšega uvoza pnevmatik tretjega razreda. Kot taka je preiskava pokazala, da velik del vrednosti, pripisane pnevmatikam prvega in drugega razreda, dejansko izvira iz obstoja industrije protektiranja iz tretjega razreda.

(141) Zaradi visoke zamenljivosti protektiranih in novih pnevmatik pa je tretji razred tudi najbolj občutljiv na kitajski uvoz zadevnega izdelka po nizkih cenah. To velja zlasti ob upoštevanju, da se uporabniki zavedajo, da se, kar zadeva zmogljivost, protektirane pnevmatike in nove pnevmatike nizke kakovosti bistveno ne razlikujejo. Zaradi te zamenljivosti pa je cena odločilni dejavnik, kadar se stranka odloča, ali bi kupila protektirane pnevmatike ali nove pnevmatike tretjega razreda.

(142) Komisija poziva zainteresirane strani, da predložijo pripombe o predhodni oceni in zagotovijo informacije, ki podpirajo to analizo ali ji nasprotujejo, da bi oblikovali čim bolj popolno sliko v končni fazi te preiskave.

4.4 **Uvoz iz zadevne države**

4.4.1 *Obseg in tržni delež uvoza iz zadevne države*

(143) Komisija je obseg uvoza določila na podlagi podatkov Eurostata. Tržni delež uvoza je bil določen na podlagi potrošnje Unije iz preglednice 1.

(144) Uvoz iz zadevne države v Unijo se je gibal na naslednji način:

Preglednica 2

Obseg uvoza (v kosih) in tržni delež

	2014	2015	2016	Obdobje preiskave
Obseg uvoza iz PRC (v kosih)	3 471 997	3 840 290	4 420 368	4 596 098
Indeks (2014 = 100)	*100*	*110,6*	*127,3*	*132,4*
Tržni delež (%)	17,1	18,5	20,6	21,3
Indeks (2014 = 100)	*100*	*107,8*	*120,2*	*124,1*

Vir: Eurostatova podatkovna zbirka COMEXT.

(145) Na podlagi podatkov Eurostata se je obseg uvoza iz LRK v obravnavanem obdobju povečal za 32 %, in sicer s približno 3,5 milijona pnevmatik v letu 2014 na približno 4,6 milijona pnevmatik v obdobju preiskave. To je na rastočem trgu povzročilo povečanje tržnega deleža kitajskega uvoza s 17,1 % na 21,3 %.

4.4.2 *Cene uvoza iz zadevne države*

(146) Komisija je cene uvoza določila na podlagi podatkov Eurostata. Nelojalno nižanje prodajnih cen uvoza je bilo ugotovljeno na podlagi podatkov vzorčenih kitajskih proizvajalcev izvoznikov.

(147) Povprečna cena uvoza iz zadevne države v Unijo se je gibala na naslednji način:

Preglednica 3

Uvozne cene (v EUR/kos)

	2014	2015	2016	Obdobje preiskave
LRK	144,4	144,3	127,7	128,8
Indeks (2014 = 100)	*100*	*99,9*	*88,4*	*89,1*

Vir: Eurostatova podatkovna zbirka COMEXT.

(148) V obravnavanem obdobju so se cene kitajskega uvoza v Unijo znižale za 11 %.

4.4.3 *Nelojalno nižanje prodajnih cen*

(149) Komisija je nelojalno nižanje prodajnih cen v obdobju preiskave določila tako, da je primerjala:

(1) tehtane povprečne prodajne cene vzorčenih proizvajalcev Unije za posamezno vrsto izdelka in segment, zaračunane nepovezanim strankam na trgu Unije in prilagojene na raven cene franko tovarna, ter

(2) ustrezno tehtano povprečje cen za posamezno uvoženo vrsto izdelka in segment vzorčenih kitajskih proizvajalcev izvoznikov, zaračunanih prvi neodvisni stranki na trgu Unije in določenih na podlagi CIF (stroški, zavarovanje in prevoznina) z ustreznimi prilagoditvami za carine in stroške po uvozu.

(150) Primerjava cen je bila izvedena za vsako vrsto transakcije posebej na isti ravni trgovine in po morebitni ustrezni prilagoditvi ter odbitku rabatov in popustov. Rezultat primerjave je bil izražen kot odstotek prihodkov od prodaje vzorčenih proizvajalcev Unije v obdobju preiskave. Pokazal je tehtano povprečno stopnjo nelojalnega nižanja prodajnih cen od 21 % do 31 % uvoza zadevnega izdelka iz zadevne države na trg Unije. Poleg tega je bila ugotovljena precejšnja tehtana povprečna stopnja nelojalnega nižanja v vseh treh razredih, in sicer: 24 % za prvi in drugi razred ter od 21 % do 31 % za tretji razred. Visoka raven nelojalnega nižanja kaže na znaten učinek dampinga v tem primeru.

4.5 **Gospodarski položaj industrije Unije**

4.5.1 *Splošne opombe*

(151) V skladu s členom 3(5) osnovne uredbe je preiskava učinka dampinškega uvoza na industrijo Unije vključevala proučitev vseh gospodarskih kazalnikov, ki so vplivali na stanje industrije Unije v obravnavanem obdobju.

(152) Kot je navedeno v uvodnih izjavah 19 do 27, je bilo vzorčenje uporabljeno za ugotavljanje morebitne škode, ki jo je utrpela industrija Unije.

(153) Komisija je za določitev škode razlikovala med makro- in mikroekonomskimi kazalniki škode. Komisija je makroekonomske kazalnike ocenila na podlagi podatkov iz pritožbe, Eurostatovih statističnih podatkov in navedb združenja ETRMA, kakor je bilo ustrezno, tako da je zagotovila, da so se podatki nanašali na vse proizvajalce Unije. Mikroekonomske kazalnike je Komisija ocenila na podlagi podatkov iz izpolnjenih vprašalnikov, ki so jih predložili vzorčeni proizvajalci Unije, in navedb združenja ETRMA. Podatki so se nanašali na vzorčene proizvajalce Unije. Za oba sklopa podatkov je bilo ugotovljeno, da sta reprezentativna za gospodarski položaj industrije Unije.

(154) Makroekonomski kazalniki so: proizvodnja, proizvodna zmogljivost, izkoriščenost zmogljivosti, obseg prodaje, tržni delež, rast, zaposlenost, produktivnost in višina stopnje dampinga.

(155) Mikroekonomski kazalniki so: povprečne cene na enoto, stroški na enoto, stroški dela, zaloge, dobičkonosnost, denarni tok, naložbe, donosnost naložb in zmožnost zbiranja kapitala.

(156) V zvezi z metodologijo za analizo kazalnikov škode se pojavljata dve opombi.

(157) Kot je navedeno v uvodni izjavi 23, se proizvajalci Unije po velikosti delijo na dve kategoriji družb: velika podjetja in MSP (zelo razdrobljena), ki predstavljajo 85 % oziroma 15 % celotne prodaje proizvajalcev Unije v letu 2016. Vendar so zaradi vzorčenja proizvajalcev Unije podatki o prodaji vzorčenih MSP predstavljali približno 4 % celotne prodaje vzorčenih proizvajalcev Unije. Zato je Komisija sklenila, da bo ponderirala rezultate vzorčenih proizvajalcev Unije v skladu s tržnim deležem vsake kategorije podjetij. Ker so MSP dejavna samo v segmentu tretjega razreda, je bila neposredna posledica te prilagoditve povečanje deleža prodaje tretjega razreda v okviru podatkov vzorčenih proizvajalcev Unije.

(158) Poleg tega je skupna prodaja proizvajalcev Unije v treh razredih obsegala naslednje deleže: prvi razred: 51 %, drugi razred: 23 % in tretji razred: 26 %. Vendar pa podatki o prodaji vzorčenih proizvajalcev Unije tudi po prilagoditvi, opisani v uvodni izjavi 161, niso odražali dejanskega deleža prodaje Unije v posameznem razredu. Zato je Komisija sklenila, da bo ponderirala rezultate vzorčenih proizvajalcev Unije v skladu z deležem vsakega razreda v skupni prodaji proizvajalcev Unije, da bi tako zagotovila ustrezno zastopanost vsakega od treh razredov v skladu z njegovim deležem v skupni prodaji Unije v vseh mikrokazalnikih.

(159) Več strank je navedlo, da je treba, če Komisija izvaja segmentacijo glede na tri razrede, tudi škodo določiti na ravni razredov. Zlasti je bilo treba na podlagi razredov oceniti stanje industrije Unije ter vpliv uvoza, tj. oceniti je treba na primer vpliv uvoza drugega razreda (tako iz Kitajske kot iz drugih držav) na proizvajalce Unije iz drugega razreda.

(160) Komisija je menila, da imajo kljub segmentaciji trga Unije pnevmatike, kot so opredeljene v uvodni izjavi 78, enake osnovne fizikalne, kemične in tehnične lastnosti ter so zamenljive. Zato je bila škoda za zadevni izdelek določena v skladu s protidampinškim sporazumom STO. Pritožbeni organ STO je zlasti ugotovil, da „če preiskovalni organi preiščejo en del domače industrije, morajo načeloma na podoben način preiskati vse ostale dele te industrije, kakor tudi industrijo kot celoto“ ([1]). Zato je v skladu s pravom STO analiza po segmentih mogoča, vendar jo mora spremljati analiza celotne industrije. Podobno je Splošno sodišče sprejelo, da se lahko analiza škode osredotoči na razred, na katerega je najbolj vplival dampinški uvoz ([2]).

(161) Komisija je zato opravila analizo nekaterih kazalnikov na ravni razredov. Kot je prikazano v uvodnih izjavah 212 do 216, ta analiza potrjuje, da je utrpela škodo industrija Unije na splošno ter da se trendi za zadevni izdelek, obravnavani v celoti, v glavnem ujemajo s trendi, obravnavanimi ločeno po razredih.

(162) Gospodarski položaj industrije Unije je analiziran na zbirni osnovi in v primeru nekaterih mikroekonomskih kazalnikov tudi na ravni razredov glede na segmentacijo trga Unije.

4.5.2 *Makroekonomski kazalniki*

4.5.2.1 Proizvodnja, proizvodna zmogljivost in izkoriščenost zmogljivosti

(163) Ocenjena celotna proizvodnja, proizvodna zmogljivost in izkoriščenost zmogljivosti Unije so se v obravnavanem obdobju gibale na naslednji način:

Preglednica 4

Proizvodnja, proizvodna zmogljivost in izkoriščenost zmogljivosti

	2014	2015	2016	Obdobje preiskave
Obseg proizvodnje (v kosih)	20 722 065	20 199 411	20 496 669	20 863 087
Indeks (2014 = 100)	*100*	*98*	*99*	*101*

([1]) WT/DS184/AB/R, 23.8.2001, Združene države – protidampinški ukrepi na nekatere izdelke vroče valjanega jekla iz Japonske, točka 204.

([2]) Splošno sodišče Evropske unije, sodba z dne 28. oktobra 2004, zadeva T-35/01 Shanghai Teraoka Electronic Co.Ltd protiSvetu, točki 129 in 258.

	2014	2015	2016	Obdobje preiskave
Zmogljivost proizvodnje (v kosih)	27 978 885	27 443 671	25 609 977	25 178 389
Indeks (2014 = 100)	*100*	*98*	*92*	*90*
Izkoriščenost zmogljivosti (%)	74	74	80	83
Indeks (2014 = 100)	*100*	*99*	*108*	*112*

Vir: ETRMA, Eurostatova podatkovna zbirka COMEXT za podatke o uvozu in izvozu ter informacije, ki jih je predložil pritožnik

(164) Kot je prikazano v preglednici 4, je bila proizvodnja še naprej razmeroma stabilna, pri čemer je bilo v obdobju preiskave proizvedenega 20,9 milijona enot, medtem ko se je v istem obdobju izkoriščenost zmogljivosti povečala za 9 odstotnih točk.

(165) Glavni razlog za boljšo izkoriščenost zmogljivosti se lahko pripiše samo znatnemu zmanjšanju proizvodnih zmogljivosti za 10 %. To se je nanašalo zlasti na dejavnosti protektiranja, saj je v obravnavanem obdobju vsaj 85 MSP, ki se nahajajo v skoraj vseh državah članicah, prenehalo proizvodnjo protektiranih pnevmatik, prav tako pa tudi na zaprtje podrejenih družb velikih družb ([1]).

(166) Trend upadanja proizvodnje Unije in zapiranja družb je v nasprotju z naraščajočo potrošnjo v Uniji po krizi, od katere bi lahko imela korist industrija Unije.

4.5.2.2 Obseg prodaje in tržni delež

(167) Obseg prodaje in tržni delež industrije Unije sta se v obravnavanem obdobju gibala na naslednji način:

Preglednica 5

Obseg prodaje in tržni delež

	2014	2015	2016	Obdobje preiskave
Celotni obseg prodaje na trgu Unije (v kosih)	14 584 057	14 558 260	14 385 254	14 426 297
Indeks (2014 = 100)	*100*	*99,8*	*98,6*	*99,0*
Tržni delež (%)	72,0	70,1	67,1	66,8
Indeks (2014 = 100)	*100*	*97,3*	*93,1*	*92,8*

Vir: Združenje ETRMA in Eurostatova podatkovna zbirka COMEXT za podatke o uvozu.

(168) Na rastočem trgu je prodaja v Uniji v obravnavanem obdobju ostala stabilna. To pomeni zmanjšanje tržnega deleža za 5,2 odstotne točke (z 72,0 % na 66,8 %), medtem ko se je obseg prodaje kitajskih dampinških pnevmatik povečal za 1,1 milijona pnevmatik.

4.5.2.3 Rast

(169) Potrošnja Unije se je v obravnavanem obdobju povečala za 6,6 %. Obseg prodaje industrije Unije se je kljub naraščajoči potrošnji zmanjšal za 1 %, zaradi česar je industrija Unije izgubila tržni delež. Tržni delež uvoza iz zadevne države se je v obravnavanem obdobju povečal.

([1]) V letu 2017 je skupina Goodyear Group zaprla svojo tovarno v Združenem kraljestvu (približno 330 delovnih mest); skupina Michelin Group je zaprla več tovarn v Uniji: dve tovarni v Franciji (700 zaposlenih leta 2014 in 330 zaposlenih leta 2017), v Nemčiji (200 zaposlenih leta 2016), na Madžarskem (500 zaposlenih leta 2015) in v Italiji; skupina Continental Group je zaprla eno tovarno v Nemčiji.

4.5.2.4 Zaposlenost in produktivnost

(170) Zaposlenost in produktivnost sta se v obravnavanem obdobju gibali na naslednji način:

Preglednica 6

Zaposlenost in produktivnost

	2014	2015	2016	Obdobje preiskave
Število zaposlenih	38 445	36 478	34 959	34 188
Indeks (2014 = 100)	*100*	*95*	*91*	*89*
Produktivnost (v enotah/zaposlenega)	539	554	586	610
Indeks (2014 = 100)	*100*	*103*	*109*	*113*

Vir: Preverjeni podatki iz izpolnjenih vprašalnikov vzorčenih proizvajalcev Unije ter navedbe dobaviteljev tekalnih plasti in združenja EMTRA.

(171) V obravnavanem obdobju je bilo neposredno izgubljenih več kot 4 200 delovnih mest, vpliv pa je bil zaznan tako pri MSP, od katerih je vsaj 85 proizvajalcev Unije prenehalo proizvodnjo, kot pri velikih družbah, ki so zaprle nekatere tovarne.

(172) Poleg tega je italijansko združenje za protektiranje (v nadaljnjem besedilu: AIRP) trdilo, da sektor protektiranja v Uniji obsega približno 13 000 delovnih mest v produkciji in distribuciji. Dejavnost protektiranja je precej delovno intenzivna, s protektiranimi pnevmatikami pa se podpira od tri do štirikrat več delovnih mest kot z novimi pnevmatikami. Po navedbah AIRP več družb iz združenja trenutno zmanjšuje število zaposlenih ali v zelo veliki meri uporablja sklade za zavarovanje za primer brezposelnosti.

(173) Hkrati se je produktivnost povečala s 539 enot na zaposlenega v letu 2014 na 610 enot na zaposlenega v obdobju preiskave.

4.5.2.5 Višina stopnje dampinga

(174) Vse stopnje dampinga so bile znatno višje od stopnje *de minimis*. Višina dejanskih stopenj dampinga glede na obseg in cene uvoza iz zadevne države je znatno vplivala na industrijo Unije.

(175) To je prva protidampinška preiskava zadevnega izdelka v Uniji. Zato ni bilo na voljo nobenih podatkov za oceno učinkov morebitnega preteklega dampinga.

4.5.3 *Mikroekonomski kazalniki*

4.5.3.1 Cene in dejavniki, ki vplivajo nanje

(176) Povprečje prodajnih cen na enoto vzorčenih proizvajalcev Unije za nepovezane stranke v Uniji se je v obravnavanem obdobju gibalo na naslednji način:

Preglednica 7

Prodajne cene v Uniji in proizvodni stroški

	2014	2015	2016	Obdobje preiskave
Povprečna prodajna cena na enoto v Uniji (v EUR/kos)	237	225	216	218
Indeks (2014 = 100)	*100*	*95*	*91*	*92*

	2014	2015	2016	Obdobje preiskave
Povprečni stroški na enoto (v EUR/kos)	200	188	183	188
Indeks (2014 = 100)	*100*	*94*	*91*	*94*

Vir: Preverjeni izpolnjeni vprašalniki vzorčenih proizvajalcev Unije.

(177) Povprečna prodajna cena na enoto se je znižala za 19 EUR, medtem ko so se stroški na enoto v istem obdobju znižali za 12 EUR. To pomeni znižanje cen za 8 % v obravnavanem obdobju, medtem ko so se stroški znižali za 6 %.

(178) V obdobju preiskave so se proizvodni stroški v primerjavi z letom 2016 povečali, kar se ni moglo v celoti odražati v prodajni ceni.

(179) Ločena analiza na podlagi iste metodologije, kot je opisana, je bila izvedena za vse tri razrede.

(180) V prvem razredu se je povprečna prodajna cena na enoto znižala za 25 EUR, medtem ko so se stroški na enoto v istem obdobju znižali za 19 EUR. V obravnavanem obdobju so se prodajna cena na enoto in stroški na enoto znižali za 9 %.

Preglednica 8

Prodajne cene v Uniji in proizvodni stroški – prvi razred

	2014	2015	2016	Obdobje preiskave
Povprečna prodajna cena na enoto v Uniji (v EUR/kos)	270,8	255,3	245,3	245,7
Indeks (2014 = 100)	*100*	*94*	*91*	*91*
Povprečni stroški na enoto (v EUR/kos)	222	200	199	203
Indeks (2014 = 100)	*100*	*90*	*89*	*91*

Vir: Preverjeni izpolnjeni vprašalniki vzorčenih proizvajalcev Unije.

(181) V drugem razredu se je povprečna prodajna cena na enoto znižala za 27 EUR, medtem ko so se stroški na enoto v istem obdobju znižali za 17 EUR. To pomeni znižanje povprečne cene za 12 % v obravnavanem obdobju, medtem ko so se stroški znižali za 9 %.

Preglednica 9

Prodajne cene v Uniji in proizvodni stroški – drugi razred

	2014	2015	2016	Obdobje preiskave
Povprečna prodajna cena na enoto v Uniji na celotnem trgu (v EUR/kos)	228	212	193	201
Indeks (2014 = 100)	*100*	*93*	*85*	*88*
Povprečni stroški na enoto (v EUR/kos)	187	176	162	170
Indeks (2014 = 100)	*100*	*94*	*87*	*91*

Vir: Preverjeni izpolnjeni vprašalniki vzorčenih proizvajalcev Unije.

(182) V tretjem razredu se je povprečna prodajna cena na enoto znižala za 9 EUR, medtem ko so se stroški na enoto v istem obdobju zvišali za 2 EUR. To pomeni znižanje povprečne cene za 5 % v obravnavanem obdobju, medtem ko so se stroški zvišali za 1 %.

Preglednica 10

Prodajne cene v Uniji in proizvodni stroški – tretji razred

	2014	2015	2016	Obdobje preiskave
Povprečna prodajna cena na enoto v Uniji na celotnem trgu (v EUR/kos)	181	176	172	172
Indeks (2014 = 100)	*100*	*97*	*95*	*95*
Povprečni stroški na enoto (v EUR/kos)	170	175	167	172
Indeks (2014 = 100)	*100*	*103*	*98*	*101*

Vir: Preverjeni izpolnjeni vprašalniki vzorčenih proizvajalcev Unije.

4.5.3.2 Stroški dela

(183) Povprečni stroški dela vzorčenih proizvajalcev Unije so se v obravnavanem obdobju gibali na naslednji način:

Preglednica 11

Povprečni stroški dela na zaposlenega

	2014	2015	2016	Obdobje preiskave
Povprečni stroški dela na zaposlenega (v EUR)	43 875	44 961	46 432	46 785
Indeks (2014 = 100)	*100*	*102*	*105*	*106*

Vir: Preverjeni izpolnjeni vprašalniki vzorčenih proizvajalcev Unije.

(184) Povprečni stroški dela so se v obravnavanem obdobju zvišali za 6 %.

4.5.3.3 Zaloge

(185) Ravni zalog vzorčenih proizvajalcev Unije so se v obravnavanem obdobju gibale na naslednji način:

Preglednica 12

Zaloge

	2014	2015	2016	Obdobje preiskave
Končne zaloge (Indeks 2014 = 100)	*100*	*81*	*100*	*144*
Končne zaloge kot delež proizvodnje	7 %	6 %	7 %	9 %
Indeks (2014 = 100)	*100*	*81*	*97*	*134*

Vir: Preverjeni izpolnjeni vprašalniki vzorčenih proizvajalcev Unije.

(186) Zaloge so se v obravnavanem obdobju povečale za 44 % in dosegle približno 9 % letne proizvodnje. Ta položaj negativno vpliva na finančni položaj vzorčenih proizvajalcev Unije.

4.5.3.4 Dobičkonosnost, denarni tok, naložbe, donosnost naložb in zmožnost zbiranja kapitala

(187) Dobičkonosnost, denarni tok, naložbe in donosnost naložb vzorčenih proizvajalcev Unije so se v obravnavanem obdobju gibali na naslednji način:

Preglednica 13

Dobičkonosnost, denarni tok, naložbe in donosnost naložb

	2014	2015	2016	Obdobje preiskave
Dobičkonosnost prodaje nepovezanim strankam v Uniji (v % prihodka od prodaje)	15,6 %	16,7 %	15,2 %	13,7 %
Indeks (2014 = 100)	*100*	*107*	*98*	*88*
Denarni tok (v mio. EUR)	309	312	292	272
Indeks (2014 = 100)	*100*	*101*	*94*	*88*
Naložbe (v mio. EUR)	86	63	59	65
Indeks (2014 = 100)	*100*	*73*	*69*	*76*
Donosnost naložb (%)	21,0	21,7	19,3	17,6
Indeks (2014 = 100)	*100*	*103*	*92*	*84*

Vir: Preverjeni izpolnjeni vprašalniki vzorčenih proizvajalcev Unije.

(188) Komisija je dobičkonosnost vzorčenih proizvajalcev Unije določila tako, da je neto dobiček pred obdavčitvijo pri prodaji podobnega izdelka nepovezanim strankam v Uniji izrazila kot odstotek prihodkov od te prodaje.

(189) Splošna dobičkonosnost se je zmanjšala s 15,6 % v letu 2014 na 13,7 % v obdobju preiskave. To je bilo izračunano na podlagi ponderja vsakega razreda pri prodaji, kakor je pojasnjeno v uvodnih izjavah 161 in 162. Zmanjšanje dobičkonosnosti za 1,9 odstotne točke je posledica tega, da so se cene (– 8 %) znižale bolj kot stroški (– 6 %).

(190) Na skupno dobičkonosnost vpliva dobičkonosnost v prvem razredu, medtem ko je sam tretji razred v obdobju preiskave posloval z izgubo. Poleg tega se sorazmerni trend dobičkonosnosti za celotno industrijo Unije prav tako zmanjšuje.

(191) Neto denarni tok pomeni zmožnost proizvajalcev Unije, da sami financirajo svoje dejavnosti. Trend neto denarnega toka se je zmanjšal za 12 %.

(192) Donosnost naložb je dobiček v odstotkih neto knjigovodske vrednosti naložb. Razvijala se je negativno, in sicer z 21,0 % na 17,6 % v obravnavanem obdobju.

(193) Ločena analiza na podlagi iste metodologije, kot je opisana, je bila izvedena za vse tri razrede.

(194) Dobičkonosnost v prvem razredu je v obravnavanem obdobju nihala. Od leta 2014 (17,9 %) do leta 2015 (21,8 %) se je povečala, nato pa se je v obdobju preiskave zmanjšala na raven rahlo pod ravnjo iz leta 2014 (17,5 %). To je delno pojasnjeno z razvojem proizvodnih stroškov in cenami, saj so se leta 2015 proizvodni stroški znižali bolj kot prodajne cene.

(195) V prvem razredu je neto denarni tok ostal stabilen, medtem ko se je donosnost naložb zmanjšala s 26,0 % na 24,3 % v obravnavanem obdobju.

Preglednica 14

Dobičkonosnost, denarni tok, naložbe in donosnost naložb v prvem razredu

	2014	2015	2016	Obdobje preiskave
Dobičkonosnost prodaje nepovezanim strankam v Uniji (v % prihodka od prodaje)	17,9	21,8	18,9	17,5
Indeks (2014 = 100)	*100*	*122*	*106*	*98*
Denarni tok (v mio. EUR)	191	218	199	192
Indeks (2014 = 100)	*100*	*113*	*104*	*100*
Naložbe (v mio. EUR)	54	36	35	38
Indeks (2014 = 100)	*100*	*68*	*65*	*72*
Donosnost naložb	26,0 %	29,3 %	25,0 %	24,3 %
Indeks (2014 = 100)	*100*	*112*	*96*	*93*

Vir: Preverjeni izpolnjeni vprašalniki vzorčenih proizvajalcev Unije.

(196) Kar zadeva drugi razred, se je dobičkonosnost v obravnavanem obdobju zmanjšala za 2,6 odstotne točke (s 17,9 % v letu 2014 na 15,3 % v obdobju preiskave).

(197) V drugem razredu se je neto denarni tok znatno zmanjšal, tj. za 22 %, medtem ko se je donosnost naložb zmanjšala z 20,4 % na 16,2 % v obravnavanem obdobju.

Preglednica 15

Dobičkonosnost, denarni tok, naložbe in donosnost naložb v drugem razredu

	2014	2015	2016	Obdobje preiskave
Dobičkonosnost prodaje nepovezanim strankam v Uniji (v % prihodka od prodaje)	17,9	16,7	16,0	15,3
Indeks (2014 = 100)	*100*	*93*	*90*	*86*
Denarni tok (v mio. EUR)	88	76	65	69
Indeks (2014 = 100)	*100*	*86*	*74*	*78*
Naložbe (v mio. EUR)	18	16	15	17
Indeks (2014 = 100)	*100*	*92*	*84*	*97*
Donosnost naložb (%)	20,4	21,4	20,1	16,2
Indeks (2014 = 100)	*100*	*105*	*98*	*79*

Vir: Preverjeni izpolnjeni vprašalniki vzorčenih proizvajalcev Unije.

(198) Tretji razred je v obdobju preiskave ustvarjal izgubo (– 0,4 %). Izgube so bile zlasti izrazite za MSP (– 6,1 % v obdobju preiskave). Dobičkonosnost za velika podjetja v tretjem razredu se je od leta 2014 do obdobja preiskave prepolovila z 10 % na 4,8 %.

(199) V tretjem razredu se je neto denarni tok znatno zmanjšal, tj. za 62 %, medtem ko se je donosnost naložb zmanjšala s 7,6 % na 2,5 % v obravnavanem obdobju.

Preglednica 16

Dobičkonosnost, denarni tok, naložbe in donosnost naložb v tretjem razredu

	2014	2015	2016	Obdobje preiskave
Dobičkonosnost prodaje nepovezanim strankam v Uniji (v % prihodka od prodaje)	6,1	0,6	2,7	– 0,4
Indeks (2014 = 100)	*100*	*10*	*45*	*– 7*
Denarni tok (v mio. EUR)	28	17	26	11
Indeks (2014 = 100)	*100*	*62*	*93*	*38*
Naložbe (v mio. EUR)	14	10	10	10
Indeks (2014 = 100)	*100*	*69*	*66*	*66*
Donosnost naložb (%)	7,6	0,2	4,8	2,5
Indeks (2014 = 100)	*100*	*2*	*62*	*33*

Vir: Preverjeni izpolnjeni vprašalniki vzorčenih proizvajalcev Unije.

4.6 **Povezava med razredi**

(200) Trg Unije za pnevmatike za avtobuse ali tovornjake je močno prizadela gospodarska kriza. Ker je potrošnja pnevmatik neločljivo povezana z nakupom novih vozil in kilometrov, ki jih flote prevozijo, je zelo odvisna od splošne gospodarske dejavnosti. Kakršna koli razlika v gospodarski dejavnosti in zlasti količini blaga, ki se prevaža po cesti, se neposredno odraža v prodaji pnevmatik. V obdobju, ko se uporablja manj tovornjakov, postaneta nabava novih tovornjakov ali nadomestitev pnevmatik za tovornjake manj potrebni, zato se zmanjša tudi trg pnevmatik.

(201) Po gospodarski krizi se je povpraševanje strukturno spremenilo z višjih razredov na nižje razrede, pri katerih je ob odločitvi za nakup najpomembnejši dejavnik cena. Glede na to so ponudba poceni uvoženih pnevmatik in preference nekaterih lastnikov flot, ki se odločajo za cenejše pnevmatike, pomembno vplivale na preoblikovanje trga Unije.

(202) Ker so izvajalci protektiranja pod močnim pritiskom, so se tovarne in delavnice vse pogosteje zapirale, kakor je navedeno v uvodni izjavi 175. Zaradi pomanjkanja razpoložljivih lokalnih zmogljivosti postaja protektiranje visokokakovostnih izrabljenih pnevmatik vse težje. Zato postaja nakup visokokakovostnih pnevmatik z možnostjo večkratnega protektiranja manj privlačen. Ob upoštevanju teh dogodkov in zaradi nizkih cen uvoza pnevmatik tretjega razreda, ki so predstavljale večino kitajskega uvoza, proizvajalci novih pnevmatik v Uniji niso imeli druge možnosti, kot da so okrepili tudi svojo prisotnost v tretjem razredu.

(203) Nazadnje je konkurenca med razredi razvidna tudi iz učinka cen v nižjih razredih na oblikovanje cen v višjem razredu. V Uniji so bile cene pnevmatik prvega razreda pod pritiskom poceni uvoza. Pritožnik je trdil, da je bil učinek še toliko bolj očiten na regionalnih območjih, na katerih so bile pnevmatike tretjega razreda pogosteje prisotne (tj. na teh območjih so bile cene pnevmatik prvega razreda običajno na nižji ravni kot na drugih območjih Unije, kar poudarja konkurenčni učinek pnevmatik tretjega razreda na pnevmatike prvega razreda).

(204) To pomeni, da so gospodarski subjekti del svojih nakupov pnevmatik prvega razreda nadomestili z nakupom pnevmatik drugega ali tretjega razreda, kar kaže, da poteka konkurenca med različnimi segmenti.

(205) Spodnja razpredelnica prikazuje delež posameznega razreda v potrošnji Unije v letih 2012 in 2016. V tem obdobju se je potrošnja Unije povečala za približno 3,8 milijona kosov, več kot 90 % tega povečanja pa je bilo v tretjem razredu (približno 3,6 milijona kosov). To je povzročilo poskok sorazmerne pomembnosti tretjega razreda, ki se je povečal s 27 % na 39 % celotne potrošnje Unije.

Preglednica 17

Potrošnja Unije glede na razred v letih 2012 in 2016

	2012	2016
Potrošnja Unije	17 684 000	21 452 278
Prvi razred	46 %	37 %
Drugi razred	27 %	24 %
Tretji razred	27 %	39 %

Vir: Združenje ETRMA in Eurostatova podatkovna zbirka COMEXT.

(206) Na podlagi zbranih informacij je Komisija ugotovila, da so bile v preteklosti cene pnevmatik prvega razreda referenčne za ostala razreda. Glavni proizvajalci Unije so bili večinoma dejavni v prvem in drugem razredu, katerega pnevmatike so zasnovane tako, da imajo dolgo življenjsko dobo in jih je mogoče protektirati. To upravičuje občutno višje cene (in stopnje dobička) za pričakovane visoke zmogljivosti pnevmatik prvega in drugega razreda. Potrošniki so cenili te fizične lastnosti in lastnosti glede zmogljivosti ter so bili zanje pripravljeni plačati višje cene. Vendar pa se je po informacijah, ki so na voljo Komisiji, navedeni cenovni trend spremenil in začel se je obratni kaskadni učinek, pri katerem cene tretjega razreda negativno vplivajo na prvi razred. Opozoriti je treba, da se večina uvoza po nizkih cenah nanaša na tretji razred, v katerem so proizvajalci Unije v obdobju preiskave utrpeli izgube.

(207) Na podlagi navedenega je Komisija začasno sklenila, da obstaja simbioza med različnimi razredi, saj pritisk na cene tretjega razreda vpliva tudi na cene ostalih razredov.

4.7 **Sklep o škodi**

(208) Na splošno kazalniki škode kažejo, da je industrija Unije kot celota pod močnim pritiskom. V obdobju preiskave je prišlo do zmanjšanja proizvodnih zmogljivosti, naložb in zaposlovanja ter do znatne izgube tržnega deleža kljub znižanju prodajnih cen. Tržni delež uvoza zadevnega izdelka se je povečal na račun industrije Unije, ne glede na segmentacijo, in izgubljenih je bilo več kot 4 200 delovnih mest. Medtem ko dobičkonosnost za celotno industrijo še vedno znaša približno 14 %, se je med letom 2014 in obdobjem preiskave zmanjšala za 1,9 odstotne točke, med letom 2015 in obdobjem preiskave pa za 3 odstotne točke. Poleg tega se sorazmerni trend dobičkonosnosti za celotno industrijo Unije prav tako zmanjšuje.

(209) Prav tako je bilo začasno ugotovljeno, da je kitajski uvoz znatno nelojalno nižal prodajne cene industrije Unije, kar je nato neposredno in močno vplivalo na poslabšanje učinkovitosti in zmanjševanje zmogljivosti, proizvodnje, zaposlovanja in drugih kazalnikov škode za industrijo Unije. Negativno gibanje je bilo najbolj čutiti v tretjem razredu, v katerem je veliko izvajalcev protektiranja, ki so MSP, izstopilo s trga in niso mogli imeti koristi od gospodarskega okrevanja v tem sektorju, ki ga je nazadnje zavzel uvoz po nizkih cenah. Opozoriti je treba, da družbe, večinoma dejavne v tretjem razredu, predstavljajo približno 20 % celotne proizvodnje Unije. Izgube tretjega razreda niso vzdržne in ogrožajo preživetje celotne dejavnosti protektiranja v Uniji.

(210) Poleg tega je učinek pritiska na cene vplival tudi na cene v višjem razredu. Vse večji pritisk na cene s strani pnevmatik tretjega razreda, ki izhaja iz uvoza po nizkih cenah in se večinoma nanaša na pnevmatike tretjega razreda, je povzročil podobno gibanje v drugem razredu, v katerem so se prodajne cene znižale za 12 % v obravnavanem obdobju, prav tako pa so se morale, da bi ostale konkurenčne, cene pnevmatik prvega razreda znižati za 9 %.

(211) Glede na medsebojno cenovno povezanost razredov je namreč tudi najuspešnejši prvi razred utrpel škodo zaradi obratnega kaskadnega učinka cenovnega pritiska v vseh treh razredih, kot je pojasnjeno v prejšnjem poglavju. To je povzročilo industrijsko izčrpanost, izgubo vrednosti v celotni dobavni verigi vseh treh razredov in poslabšanje kakovosti pnevmatik, ki so na voljo na trgu Unije. Poleg tega intenzivna cenovna konkurenca v vseh treh razredih negativno vpliva na izkoriščenost zmogljivosti in vodi do naraščajočih zalog industrije (preglednica 12) v povezavi z manjšim denarnim tokom in naložbami (preglednica 13). Nazadnje na izgubo industrije protektiranja v Uniji prav tako vpliva dobičkonosnost, ki jo lahko dosežejo podjetja, dejavna v prvem in drugem razredu.

(212) Zato se začasno sklene, da je industrija Unije utrpela škodo v smislu člena 3(5) osnovne uredbe.

(213) Poleg tega sta pritožnika trdila, da obstaja tveganje povečanja škode. Po njunem mnenju so bili uvedeni številni ukrepi na drugih uvozno-izvoznih trgih, ki bi lahko povzročili takojšnjo preusmeritev trgovine. Poleg tega so proizvajalci Unije domnevno v nevarnosti na svojih izvoznih trgih, saj so nekatere države, kot je Turčija, začele zaščitno preiskavo. Tveganje poslabšanja bi bilo povezano tudi z ogromnimi presežnimi zmogljivostmi v LRK, kjer neizkoriščene zmogljivosti predstavljajo približno 40 % sedanjega kitajskega izvoza. Pritožnika sta nadalje izrazila zaskrbljenost, da bo na trgu EU za pnevmatike prišlo do strukturnega učinka, saj bi bilo dodatne stroške za nakup visoko kakovostnih pnevmatik vse manj mogoče upravičiti, če zaradi propada industrije protektiranja ne bi bilo več možnosti večkratnega protektiranja pnevmatik visoke kakovosti. Poleg tega predvidevata stalno izboljševanje pnevmatik iz LRK. Če bi bilo dovoljeno, da kakovostne pnevmatike iz LRK konkurirajo s pnevmatikami Unije po dampinških cenah, bi to zmanjšalo stopnje industrije Unije ter s tem njihovo zmogljivost za naložbe in inovacije. To bi verjetno industrijo Unije prisililo, da bi se morala zanašati na pnevmatike nižje kakovosti, za katere so potrebne manjše naložbe v raziskave in razvoj, kar bi dodatno vplivalo na njihovo možnost protektiranja.

(214) Komisija je v tej fazi opazila, da politika industrije pnevmatik ([1]) v LRK spodbuja proizvajalce pnevmatik k izboljšanju tehničnih vidikov in trženja znamk (na primer izvajanje strategije za trženje znamk, da bi povečali priljubljenost in ugled znamke in da bi še naprej krepili vrednost znamke) ter ugotovila, da vzporedni protisubvencijski postopek še poteka. Glede na navedeno je stranke pozvala, naj predložijo pripombe o točkah iz prejšnje uvodne izjave, ki sta jih navedla pritožnika, da bi lahko podrobno analizirala te točke v zaključni fazi.

5. **VZROČNA ZVEZA**

(215) Komisija je v skladu s členom 3(6) osnovne uredbe proučila, ali je dampinški uvoz iz zadevne države povzročil znatno škodo industriji Unije. V skladu s členom 3(7) osnovne uredbe je proučila tudi druge znane dejavnike, ki bi lahko hkrati povzročali škodo industriji Unije.

(216) Zagotovila je, da se morebitna škoda, ki so jo povzročili drugi dejavniki in ne dampinški uvoz iz zadevne države, ni pripisala temu dampinškemu uvozu. Ti dejavniki so: uvoz iz drugih tretjih držav, izvoz proizvajalcev Unije in razvoj stroškov.

5.1 **Učinki dampinškega uvoza**

(217) Cene dampinškega uvoza iz LRK so v obdobju preiskave občutno nelojalno nižale prodajne cene industrije Unije, saj so stopnje nelojalnega nižanja prodajnih cen znašale od 21 % do 31 %, kar je privedlo do upada tržnega deleža in dobičkonosnosti industrije Unije (z 72,0 % na 66,8 % oziroma s 15,6 % v letu 2014 na 13,7 % v obravnavanem obdobju). Dejansko se je obseg prodaje industrije Unije v obravnavanem obdobju rahlo zmanjšal, medtem ko se je obseg uvoza iz LRK povečal za 32 %, s čimer se je izkoristila večina povečanja potrošnje Unije.

(218) Na splošno je v obravnavanem obdobju tržni delež, ki ga je izgubila industrija Unije (– 5,2 odstotne točke), prevzel kitajski uvoz (+ 4,2 odstotne točke).

(219) Analiza kazalnikov škode v uvodnih izjavah 155 do 203 kaže, da se je gospodarski položaj industrije Unije in zlasti njen finančni položaj poslabšal, kar sovpada s prihodom velikega obsega dampinškega uvoza iz LRK. Cene tega uvoza nelojalno nižajo prodajne cene industrije Unije in povzročajo precejšen pritisk na zniževanje cen na

([1]) Objava ministrstva za industrijo in informacijsko tehnologijo o tiskanju in distribuciji „Politike industrije pnevmatik“. Institucija razglasitve: Ministrstvo za industrijo in informacijsko tehnologijo Št. dokumenta: Gong Chan Ye Zheng Ce [2010] št. 2. Datum razglasitve: 15.9.2010. Datum začetka veljavnosti: 15.9.2010.

trgu Unije. Ugotovljeno občutno povečanje uvoza in znatno nelojalno nižanje prodajnih cen sta glavna dejavnika, ki ju je treba obravnavati v tem primeru.

(220) Kitajski izvozniki so uspeli precej povečati svoj tržni delež na račun industrije Unije. V obdobju preiskave večina celotnega obsega dampinškega uvoza iz Kitajske prihaja predvsem iz tretjega razreda, zaradi česar je bilo več proizvajalcev Unije iz tega razreda, zlasti izvajalcev protektiranja, ki so MSP, prisiljenih izstopiti s trga. Poleg tega, kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 137, je Komisija ugotovila, da so tako velike količine po dampinških cenah vplivale na oblikovanje cen. Prej je oblikovanje cen vodil prvi razred, tj. cene drugega razreda so se oblikovale na podlagi cen prvega razreda in cene tretjega razreda so se oblikovale na podlagi cen drugega razreda. Zdaj je obratno: cene drugega razreda se oblikujejo na podlagi cen tretjega razreda, cene prvega razreda pa se oblikujejo na podlagi cen drugega razreda. To je povzročilo znižanje prodajnih cen v vseh razredih. Zato je Komisija začasno sklenila, da je bilo povečanje dampinškega uvoza iz LRK odločilno pri znatni škodi, ki jo je utrpela industrija Unije.

(221) Drugi dejavniki, ki so bili proučeni v analizi vzročnosti v skladu s členom 3(7) osnovne uredbe so bili: uvoz iz drugih držav, izvoz industrije Unije in razvoj stroškov industrije Unije.

5.2 **Uvoz iz tretjih držav**

(222) Obseg uvoza iz drugih tretjih držav se je v obravnavanem obdobju gibal na naslednji način:

Preglednica 18

Uvoz iz tretjih držav

Država	2014	2015	2016	Obdobje preiskave
Turčija				
Obseg uvoza iz Turčije	712 497	710 504	856 110	884 241
Indeks (2014 = 100)	*100*	*100*	*120*	*124*
Uvozne cene na enoto iz Turčije	212	216	194	185
Indeks (2014 = 100)	*100*	*102*	*91*	*87*
Tržni delež (%)	3,5	3,4	4,0	4,1
Delež v celotnem obsegu uvoza Unije (%)	12,6	11,4	12,1	12,3
Koreja				
Obseg uvoza iz Koreje	431 676	463 643	477 185	381 167
Indeks (2014 = 100)	*100*	*107*	*111*	*88*
Uvozne cene na enoto iz Koreje	219	191	181	186
Indeks (2014 = 100)	*100*	*87*	*83*	*85*
Tržni delež (%)	2,1	2,2	2,2	1,8
Delež v celotnem obsegu uvoza Unije (%)	7,6	7,4	6,8	5,3

Država	2014	2015	2016	Obdobje preiskave
Japonska				
Obseg uvoza iz Japonske	386 128	418 802	398 427	390 859
Indeks (2014 = 100)	*100*	*108,5*	*103,2*	*101,2*
Uvozne cene na enoto iz Japonske	293	227	218	221
Indeks (2014 = 100)	*100*	*77,6*	*74,4*	*75,4*
Tržni delež (%)	1,9	2,0	1,9	1,8
Delež v celotnem obsegu uvoza Unije (%)	6,8	6,7	5,6	5,5
Rusija				
Obseg uvoza iz Rusije	181 031	237 582	270 515	279 798
Indeks (2014 = 100)	*100*	*131,2*	*149,4*	*154,6*
Uvozne cene na enoto iz Rusije	145	131	130	130
Indeks (2014 = 100)	*100*	*90,7*	*89,6*	*89,5*
Tržni delež (%)	0,9	1,1	1,3	1,3
Delež v celotnem obsegu uvoza Unije (%)	3,2	3,8	3,8	3,9
Tajska				
Obseg uvoza iz Tajske	142 735	177 209	174 994	167 509
Indeks (2014 = 100)	*100*	*124,2*	*122,6*	*117,4*
Uvozne cene na enoto iz Tajske	310	226	233	241
Indeks (2014 = 100)	*100*	*72,9*	*75,3*	*77,7*
Tržni delež (%)	0,7	0,9	0,8	0,8
Delež v celotnem obsegu uvoza Unije (%)	2,5	2,8	2,5	2,3
Druge tretje države				
Obseg uvoza iz vseh drugih držav	338 457	376 075	469 425	464 224
Indeks (2014 = 100)	*100*	*111*	*139*	*137*
Uvozne cene na enoto iz vseh drugih držav	202	195	200	192
Indeks (2014 = 100)	*100*	*96*	*99*	*95*
Tržni delež (%)	1,7	1,8	2,2	2,1
Delež v celotnem obsegu uvoza Unije (%)	6,0	6,0	6,6	6,5

Država	2014	2015	2016	Obdobje preiskave
Skupaj vse tretje države, razen LRK				
Obseg uvoza iz vseh drugih držav	2 192 524	2 383 815	2 646 656	2 567 798
Indeks (2014 = 100)	*100*	*109*	*121*	*117*
Uvozne cene na enoto iz vseh drugih držav	227	202	192	189
Indeks (2014 = 100)	*100*	*89*	*85*	*83*
Tržni delež (%)	10,8	11,5	12,3	11,9
Delež v celotnem obsegu uvoza Unije (%)	38,7	38,3	37,5	35,8

Vir: Eurostat.

(223) Tržni delež uvoza iz drugih tretjih držav se je rahlo povečal, in sicer z 10,8 % na 11,9 % v obravnavanem obdobju. Od vsega uvoza iz drugih tretjih držav so bile samo pri ruskem uvozu povprečne cene podobne povprečnim cenam kitajskega uvoza. Povprečne cene uvoza zadevnega izdelka so bile precej višje od povprečnih cen kitajskega uvoza. Tržni delež uvoza zadevnega izdelka iz Rusije se je povečal z 0,9 % na 1,3 % v obravnavanem obdobju. Vendar pa omejene količine ruskega uvoza ne prekinjajo vzročne zveze med dampinškim uvozom in škodo, ki jo je utrpela industrija Unije.

(224) Komisija je zato sklenila, da je bil, čeprav je uvoz iz drugih tretjih držav morda imel omejen učinek na položaj industrije Unije, dampinški uvoz iz LRK še vedno glavni vzrok škode.

5.2.1 *Izvoz industrije Unije*

(225) Obseg izvoza proizvajalcev Unije se je v obravnavanem obdobju gibal na naslednji način:

Preglednica 19

Izvoz proizvajalcev Unije

	2014	2015	2016	Obdobje preiskave
Obseg izvoza (v kosih)	6 079 036	5 920 561	5 893 729	5 920 981
Indeks (2014 = 100)	*100*	*97,4*	*97,0*	*97,4*
Povprečna cena (v EUR/kos)	188	179	169	168
Indeks (2014 = 100)	*100*	*95,3*	*89,9*	*89,8*

Vir: Eurostatova podatkovna zbirka COMEXT.

(226) Po podatkih Eurostata se je obseg izvoza Unije v obravnavanem obdobju zmanjšal za 2,6 %. Na povprečne izvozne cene negativno vplivajo vrednosti prenosa povezanim družbam. Ni dokazov, da bi lahko izvozna dejavnost industrije Unije prekinila vzročno zvezo med dampinškim uvozom in ugotovljeno škodo.

5.3 **Razvoj stroškov**

(227) Kot je navedeno v uvodni izjavi 181, so se skupni stroški industrije Unije v obravnavanem obdobju znižali za 12 EUR na pnevmatiko zaradi razvoja glavnih surovin (tj. naravnega in sintetičnega kavčuka). Povprečna prodajna cena industrije Unije pa se je zmanjšala za 19 EUR na pnevmatiko zaradi cenovnega pritiska dampinškega kitajskega uvoza.

(228) Zato je mogoče skleniti, da razvoj stroškov ni mogel povzročiti škode industriji Unije.

5.4 **Sklep o vzročni zvezi**

(229) Ugotovljena je bila vzročna zveza med škodo, ki so jo utrpeli proizvajalci Unije, in dampinškim uvozom iz zadevne države.

(230) Velik pritisk, ki se je na ceno in obseg industrije Unije v obravnavanem obdobju izvajal z vse večjim dampinškim uvozom iz zadevne države, je industriji Unije preprečil, da bi lahko izkoristila rast trga Unije po krizi. Dejansko najintenzivnejša konkurenca poteka v tretjem razredu, v katerem se izvaja večina kitajskega uvoza, kar vpliva tudi na višja razreda, kakor je pojasnjeno v uvodnih izjavah 204 do 210. Zgornja analiza kazalnikov škode je pokazala, da je povečanje poceni dampinškega uvoza iz LRK, s katerim so se znatno nelojalno znižale prodajne cene Unije, vplivalo na gospodarski položaj industrije Unije kot celote. Kitajski izvozniki so uspeli pridobiti velik tržni delež na račun industrije Unije, zaradi česar sta se zmanjšali zaposlenost in zmogljivost proizvodnje. Tržni delež industrije Unije se je med letom 2014 in obdobjem preiskave zmanjšal za 5,2 odstotne točke, njen obseg prodaje pa je stagniral, medtem ko se je potrošnja na trgu Unije povečala. Poleg tega se trend dobičkonosnosti za celotno industrijo Unije prav tako zmanjšuje, izgube pa so nastale zlasti v tretjem razredu pnevmatik.

(231) Komisija je opredelila učinke vseh znanih dejavnikov na položaj industrije Unije in jih ločila od škodljivih učinkov dampinškega uvoza. Ugotovljeno je bilo, da vpliv drugih opredeljenih dejavnikov, tj. uvoza iz drugih tretjih držav, izvoza proizvajalcev Unije in razvoja stroškov, na negativni razvoj industrije Unije v smislu tržnega deleža, cen in dobičkonosnosti ne prekinja vzročne zveze. Tudi če se je upošteval njihov skupni učinek, sklep Komisije ni bil drugačen: če dampinškega uvoza ne bi bilo, industrija Unije ne bi bila tako močno negativno prizadeta. Zlasti se tržni delež ne bi zmanjšal na take ravni, zaposlenost pa bi se ohranila.

(232) Zato je Komisija v tej fazi sklenila, da je znatna škoda, ki jo je utrpela industrija Unije, posledica dampinškega uvoza iz zadevne države in da drugi posamično ali skupaj obravnavani dejavniki niso prekinili vzročne zveze.

6. **INTERES UNIJE**

(233) Komisija je v skladu s členom 21 osnovne uredbe proučila, ali bi lahko kljub ugotovitvi o škodljivem dampingu jasno sklenila, da sprejetje ukrepov v tem primeru ni v interesu Unije. Določitev interesa Unije je temeljila na oceni vseh različnih zadevnih interesov, vključno z interesi industrije Unije in uvoznikov.

6.1 **Interes industrije Unije**

(234) Učinek morebitnih protidampinških ukrepov bo verjetno pozitiven za proizvajalce Unije in zlasti MSP. Ti bi lahko imeli koristi od povečevanja potrošnje in trga, na katerem vladajo pošteni pogoji. Zlasti se pričakuje, da bi lahko proizvajalci Unije v teh pogojih povečali prodajo in s tem ponovno pridobili del izgubljenega tržnega deleža. S tem pa bi se še dodatno povečali proizvodnja Unije in stopnja izkoriščenosti zmogljivosti. Industrija Unije bi v poštenih pogoji lahko zvišala svoje cene in izboljšala svoj finančni položaj.

(235) Glede na medsebojno povezanost dejavnosti protektiranja in proizvodnje pnevmatik, ki jih je mogoče protektirati, bi predlagani ukrepi zlasti omogočili sposobnost preživetja industrije protektiranja. To bi pomagalo, kar zadeva zaposlenost, zlasti ker je industrija protektiranja delovno intenzivna in navzoča po vsej Uniji.

6.2 **Interes uporabnikov in uvoznikov Unije**

(236) Obvestilo o začetku je bilo poslano več kot 40 uvoznikom in uporabnikom zadevnega izdelka ter njihovim združenjem.

(237) Pet nepovezanih uvoznikov je izpolnilo vprašalnik za vzorčenje. Ti uvozniki predstavljajo [10 %–15 %] celotnega uvoza iz LRK. Od teh petih družb sta bili dve vzorčeni na podlagi njunega obsega uvoza (ki predstavlja [6 %–10 %] celotnega kitajskega uvoza) in sta izpolnili vprašalnik.

(238) Pri obeh vzorčenih uvoznikih je kitajski uvoz zadevnega izdelka v obdobju preiskave predstavljal velik delež prihodka od prodaje. Njun poslovni model večinoma temelji na pogodbah s kitajskimi proizvajalci izvozniki, čeprav imata tudi alternativne vire (domače ali iz drugih tretjih držav). Čeprav bi ukrepi vplivali na njuno dejavnost, se zato tudi pričakuje, da bi se z uvedbo ukrepov cene na trgu Unije zvišale na poštene ravni.

(239) Drug poslovni model pa temelji na „strategiji trgovanja samo s kontejnerji“. V tem primeru imajo uvozniki več prožnosti pri spreminjanju virov dobave. V to kategorijo spadajo trije od nevzorčenih uvoznikov, ki v obdobju preiskave predstavljajo manj kot 2 % celotnega kitajskega uvoza. Tako nizka stopnja sodelovanja kaže, da uvedba ukrepov ne bi znatno vplivala na njihovo dejavnost.

(240) Javilo se je dodatnih dvanajst uvoznikov in dve združenji uvoznikov, večinoma po objavi uredbe o registraciji. Izražene so bile pripombe na registracijo in možno uvedbo ukrepov. Vendar noben od uvoznikov Unije ni predložil utemeljenega zahtevka.

(241) Čeprav predlagani ukrepi niso v interesu uporabnikov in uvoznikov, Komisija torej v tej fazi ni mogla kvantificirati morebitnega negativnega učinka nanje.

6.3 **Interes dobaviteljev**

(242) Dobavitelji tekalnih plasti so predložili stališča, s katerimi so podprli uvedbo protidampinških ukrepov, pri čemer so trdili, da so taki ukrepi bistveni za preživetje industrije protektiranja. Ukinitev dejavnosti protektiranja bi močno prizadela njihovo poslovanje. Ta zadeva bo podrobneje proučena med raziskavo.

6.4 **Drugi interesi**

(243) Zmanjšanje odpadkov in trajnostno upravljanje surovin sta del dolgoletne politike Unije ([1]). Politika Unije ima dvojen namen: nanaša se na preprečevanje nastajanja odpadkov in spodbuja recikliranje ([2]). Poleg tega obstaja horizontalni cilj politike za spodbujanje prisotnosti malih in srednjih podjetij na trgu Unije ([3]).

(244) Protektiranje je ključnega pomena za uspešno krožno gospodarstvo. Poleg zagotavljanja visokega standarda zanesljivosti, zmogljivosti in varnosti protektiranje pomeni veliko prednost tudi z okoljskega vidika (manjša poraba surovin in energije, zmanjšanje emisij CO_2 in onesnaževanja ter manjša poraba vode). To bi torej prispevalo tudi k doseganju takih pomembnejših družbenih ciljev, ki jih priznavajo posebne politike Unije.

(245) Več zainteresiranih strani je poudarilo, da proizvajalci premium pnevmatik proizvajajo nove pnevmatike visoke kakovosti, ki so zasnovane tako, da imajo dolg življenjski cikel in jih je mogoče protektirati. Brez industrije protektiranja bo konkurenca v industriji pnevmatik zapadla v tekmovanje v zniževanju standardov, kar bo privedlo do industrijske izčrpanosti, izgube vrednosti v celotni dobavni verigi in zmanjšanja kakovosti ponudbe v Uniji.

(246) Združenje AIRP je navedlo, da je dejavnost protektiranja primer krožnega gospodarstva, saj se pri protektiranju ene pnevmatike v primerjavi s proizvodnjo nove pnevmatike porabi 70 % manj surovin, 65 % manj energije in 19 % manj vode, proizvede 37 % manj emisij CO_2 in zmanjša onesnaženost zraka za 21 % (delci) ter povzroči 29 % manj erozije tal v državah, kjer se prideluje naravni kavčuk.

(247) Poleg tega industrija protektiranja trenutno preprečuje nastanek približno 240 000 ton izrabljenih pnevmatik letno. Zato bi ukrepi, uvedeni zoper pnevmatike za enkratno uporabo, za varstvo visokokakovostnih pnevmatik v Uniji, ki jih je mogoče protektirati, prispevali tudi k preprečevanju odpadkov v skladu s cilji direktive o odpadkih, saj bi podpirali ohranjanje uspešne dejavnosti protektiranja v Uniji.

([1]) Glej Direktivo 2008/98/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19. novembra 2008 o odpadkih in razveljavitvi nekaterih direktiv (UL L 312, 22.11.2008, str. 3).
([2]) Glej akcijski načrt za krožno gospodarstvo, ki je bil sprejet januarja 2018; http://ec.europa.eu/environment/circular-economy/index_en.htm.
([3]) Glej politiko Komisije v podporo malih in srednjih podjetij; https://ec.europa.eu/growth/smes/business-friendly-environment/small-business-act_en.

(248) Po podatkih iz študij, ki jih je izvedlo združenje AIRP, Italija s protektiranjem poleg zmanjšanja emisij CO_2 za 10 202 ton v povprečju letno prihrani 30 milijonov litrov surove nafte, pa tudi več kot 20 000 ton drugih strateških surovin, kot so naravni in sintetični kavčuk, črni dim, tekstilna vlakna, jeklo in baker. Po podatkih istih študij vsaka protektirana pnevmatika zmanjša emisije CO_2 za 26,5 kg.

(249) Zato bi ukrepi, uvedeni zoper pnevmatike za enkratno uporabo, za varstvo visokokakovostnih pnevmatik v Uniji, ki jih je mogoče protektirati, prispevali tudi k skladnosti politike s cilji Unije na področju zmanjšanja odpadkov in krožnega gospodarstva, saj bi podpirali ohranjanje uspešne dejavnosti protektiranja v Uniji. Poleg tega in glede na to, da so v tem sektorju večinoma dejavna MSP, pa bi bili tudi v skladu s pomembnim ciljem Komisije za podporo tem družbam.

6.5 **Sklep o interesu Unije**

(250) Učinki protidampinških ukrepov za proizvajalce Unije bi bili pozitivni. Kljub trditvam o možnem negativnem vplivu na uvoznike Unije dajatev še vedno ne bi bila nesorazmerna z vidika globalnih učinkov na celotno industrijo Unije. Dejansko se šteje, da bi prosta razpoložljiva zmogljivost v industriji Unije in uvoz iz drugih držav zmanjšala tveganje s ponujanjem alternativnih virov dobave. Ponovna vzpostavitev poštene konkurence in enakih konkurenčnih pogojev bi bila v odsotnosti dampinškega uvoza koristna za zdrav razvoj celotnega trga pnevmatik Unije ter bi spodbudila skladnost s cilji krožnega gospodarstva, preprečevanja nastajanja odpadkov in zaščite MSP v Uniji. Iz tega sledi, da ni utemeljenih razlogov proti uvedbi začasnih ukrepov za uvoz pnevmatik za avtobuse in tovornjake iz LRK.

(251) Zato se lahko pričakuje, da bo uvedba protidampinških ukrepov industriji Unije omogočila, da ostane na trgu in nato izboljša svoj položaj. Obstaja velika nevarnost, da bi morala verjetno industrija Unije v primeru neuvedbe ukrepa prenehati dejavnosti protektiranja pnevmatik v srednjeročnem obdobju, kar bi neizogibno pomenilo izgubo delovnih mest, kot se je že zgodilo z zaprtjem številnih MSP in je navedeno v uvodni izjavi 175. Z vidika uvoznikov ali uporabnikov v tej fazi preiskave niso bili ugotovljeni nujni razlogi proti uvedbi protidampinških ukrepov za uvoz pnevmatik za avtobuse in tovornjake s poreklom iz LRK.

7. **ZAČASNI PROTIDAMPINŠKI UKREPI**

(252) Glede na sklepe Komisije o dampingu, škodi, vzročni zvezi in interesu Unije bi bilo treba uvesti začasne ukrepe, da se prepreči, da bi dampinški uvoz zadevnega izdelka še naprej povzročal škodo industriji Unije.

7.1 **Stopnja odprave škode (stopnja škode)**

(253) Pri določitvi stopnje ukrepov je Komisija najprej določila višino dajatve, potrebne za odpravo škode, ki jo je utrpela industrija Unije.

(254) Škoda bi bila odpravljena, če bi lahko industrija Unije krila svoje stroške proizvodnje in ustvarila dobiček pred obdavčitvijo, ki bi ga lahko industrija te vrste v sektorju razumno ustvarila pri prodaji podobnega izdelka na trgu Unije v običajnih konkurenčnih pogojih, tj. brez dampinškega uvoza. Ciljni dobiček je bil določen na podlagi dobička, ki ga je industrija Unije dosegla leta 2014. To leto je bilo v obravnavanem obdobju najbolj podobno običajnim konkurenčnim pogojem, saj je bil obseg kitajskega uvoza najnižji, povprečna uvozna cena pa je bila najvišja.

(255) Na tej podlagi je Komisija izračunala neškodljivo ceno podobnega izdelka za industrijo Unije, in sicer tako, da je stopnji dobička v višini 15,6 % prištela stroške proizvodnje na enoto vzorčenih proizvajalcev Unije v obdobju preiskave ter od prodajnih cen Unije odštela dejansko stopnjo dobička, doseženo v obdobju preiskave, in jo nadomestila s stopnjo dobička v višini 15,6 %.

(256) Komisija je nato določila stopnjo odprave škode na podlagi primerjave med tehtano povprečno uvozno ceno vzorčenih sodelujočih proizvajalcev izvoznikov v LRK, kot je bila ugotovljena za izračune nelojalnega nižanja prodajnih cen, in tehtano povprečno neškodljivo ceno podobnega izdelka, ki so ga vzorčeni proizvajalci Unije na trgu Unije prodajali v obdobju preiskave. Kakršna koli razlika, ki izhaja iz te primerjave, je bila izražena kot odstotek tehtane povprečne uvozne vrednosti CIF.

(257) Stopnja odprave škode za „druge sodelujoče družbe“ in „vse druge družbe“ je opredeljena enako kot stopnja dampinga za te družbe (glej uvodni izjavi 127 in 128).

7.2 **Začasni ukrepi**

(258) Začasne protidampinške ukrepe bi bilo treba uvesti na uvoz zadevnega izdelka s poreklom iz Ljudske republike Kitajske v skladu s pravilom nižje dajatve iz člena 7(2) osnovne uredbe. Komisija je primerjala stopnje škode in stopnje dampinga. Višino dajatve bi bilo treba določiti na nižji od obeh stopenj dampinga in škode.

(259) Kot je navedeno v uvodni izjavi 7, je Komisija z uredbo o registraciji uvedla registracijo za uvoz zadevnega izdelka s poreklom iz LRK zaradi možne retroaktivne uporabe katerih koli protidampinških in izravnalnih ukrepov v skladu s členom 14(5) osnovne uredbe in členom 24(5) Uredbe (EU) 2016/1037 Evropskega parlamenta in Sveta ([1]) (v nadaljnjem besedilu: osnovna protisubvencijska uredba).

(260) Kar zadeva to protidampinško preiskavo in glede na navedene ugotovitve bi bilo treba v skladu s členom 14(5) osnovne uredbe registracijo uvoza za namene protidampinške preiskave ukiniti.

(261) Kar zadeva vzporedno protisubvencijsko preiskavo, bi se morala registracija uvoza zadevnega izdelka iz LRK v skladu s členom 24(5) osnovne protisubvencijske uredbe nadaljevati.

(262) V tej fazi postopka še ni mogoče sprejeti odločitve o morebitni retroaktivni uporabi protidampinških ukrepov.

(263) V skladu s pojasnjevalnimi opombami harmoniziranega sistema k tarifni številki 8708 in 8716 se kolesa priklopnih ali polpriklopnih vozil, opremljena s pnevmatikami, uvrščajo v tar. št. 8708 in 8716. Ker morda obstaja tveganje, da bi subjekti v izogib ukrepom uporabljali uvoz koles, opremljenih s kitajskimi pnevmatikami, je Komisija menila, da je primerno spremljati uvoz takih koles, da se čim bolj zmanjša to tveganje. Informacije, zbrane v okviru tega sistema spremljanja, bi se lahko uporabile tudi, če bi bilo treba v prihodnje sprožiti preiskavo proti izogibanju v skladu s členom 13 osnovne uredbe. Zato bi se morale določiti ločene oznake TARIC za uvoz koles priklopnih in polpriklopnih vozil, opremljenih z novimi ali protektiranimi pnevmatikami iz gume, ki se uporabljajo za avtobuse ali tovornjake, z indeksom obremenitve nad 121.

(264) Zato so stopnje začasne protidampinške dajatve, izražene kot cena CIF meja Unije brez plačane carine, naslednje:

Družba	Stopnja dampinga (%)	Stopnja škode (%)	Začasna protidampinška dajatev (%)
Skupina Xingyuan Group	166,7	68,8	68,8
Skupina Giti Group	98,7	33,2	33,2
Skupina Aeolus Group	151,2	48,1	48,1
Skupina Hankook Group	80,4	29,3	29,3
Druge sodelujoče družbe	110,3	40,2	40,2
Vse druge družbe	166,7	68,8	68,8

(265) Stopnja protidampinške dajatve za posamezno družbo iz te uredbe je bila določena na podlagi ugotovitev te preiskave. Te stopnje so zato izražale stanje, v katerem so bile te družbe med to preiskavo. Te stopnje dajatev veljajo izključno za uvoz zadevnega izdelka, ki ima poreklo v zadevni državi in ki so ga proizvedle poimensko navedene pravne osebe. Za uvoz zadevnega izdelka, ki ga proizvaja katera koli druga družba, ki ni posebej navedena v izvedbenem delu te uredbe, vključno s subjekti, povezanimi s tistimi, ki so izrecno navedeni, bi morala veljati stopnja dajatve, ki se uporablja za „vse druge družbe“. Zanje se ne smejo uporabljati nikakršne individualne stopnje protidampinške dajatve.

([1]) Uredba (EU) 2016/1037 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 8. junija 2016 o zaščiti proti subvencioniranemu uvozu iz držav, ki niso članice Evropske unije (UL L 176, 30.6.2016, str. 55).

(266) Družba lahko zahteva uporabo teh individualnih stopenj protidampinških dajatev, če naknadno spremeni ime svojega subjekta. Zahtevek je treba nasloviti na Komisijo. Zahtevek mora vsebovati vse ustrezne informacije, s katerimi je mogoče dokazati, da sprememba ne vpliva na upravičenost družbe do stopnje dajatve, ki se zanjo uporablja. Če sprememba imena družbe ne vpliva na njeno pravico do uživanja koristi stopnje dajatve, ki se zanjo uporablja, se v *Uradnem listu Evropske unije* objavi obvestilo o spremembi imena.

(267) Za zmanjšanje tveganja izogibanja ukrepom zaradi velikih razlik v stopnjah dajatev so potrebni posebni ukrepi, da se zagotovi uporaba individualnih protidampinških dajatev. Družbe, za katere veljajo individualne protidampinške dajatve, morajo carinskim organom držav članic predložiti veljaven trgovinski račun. Ta račun mora biti v skladu z zahtevami iz člena 1(3) te uredbe. Za uvoz, za katerega navedeni račun ni predložen, bi bilo treba uporabiti protidampinško dajatev, ki se uporablja za „vse druge družbe".

(268) Za zagotovitev ustreznega izvrševanja protidampinških dajatev bi bilo treba protidampinško dajatev za vse druge družbe uporabljati ne le za nesodelujoče proizvajalce izvoznike v tej preiskavi, temveč tudi za proizvajalce, ki v obdobju preiskave niso izvažali v Unijo.

8. **OBLIKA UKREPOV**

(269) Komisija je ugotovila, da ima dajatev *ad valorem* dve glavni pomanjkljivosti. Prvič, dajatev *ad valorem* spodbuja družbo k prodaji izdelkov s spodnjega dela nabora izdelkov. To bi ustvarilo dodaten pritisk v tretjem razredu, čeprav ravno ta razred trga najbolj potrebuje zaščito pred silovito nepošteno konkurenco. Zato je Komisija menila, da je primerneje določiti dajatev za pnevmatike tretjega razreda na določeni absolutni ravni.

(270) Drugič, dajatev ad valorem bi lahko privedla tudi do razmeroma visokih zneskov v primeru visokocenovnih pnevmatik prvega in drugega razreda. Tako obstaja tveganje, da bi take visokokakovostne pnevmatike lahko postale predrage, čeprav lahko prav take pnevmatike prinesejo koristi za sektor protektiranja v Uniji. Izvajalci protektiranja v Uniji potrebujejo ustrezne karkase, ki jih lahko zagotovijo proizvajalci Unije prvega ali drugega razreda ali nekateri kitajski proizvajalci izvozniki v tem razredu. Če bodo ukrepi nalagali previsoke sankcije za uvoz prvega in drugega razreda v Unijo, bi lahko to negativno vplivalo na cilje politike Unije na področju krožnega gospodarstva.

(271) Komisija je zato začasno sklenila, da interes Unije podpira uvedbo dajatve s fiksnimi zneski na kos, ki se izračunajo na podlagi individualne stopnje dampinga za vsakega izvoznika. Taka fiksna dajatev bi odpravila tveganje nezadostne obravnave obstoječega dampinga v tretjem razredu, saj se pnevmatike tretjega razreda v Unijo uvažajo v velikih količinah in bi se zanje plačala razmeroma visoka fiksna dajatev v primerjavi z njihovo dejansko vrednostjo. Hkrati take dajatve preprečujejo tveganje previsokih sankcij za uvoz v Unijo pnevmatik prvega in drugega razreda, ki jih je mogoče protektirati in jih lahko protektirajo izvajalci protektiranja v Uniji.

(272) Komisija je torej ugotovila, da je primerno uvesti začasne dajatve v obliki fiksnih dajatev.

9. **KONČNI DOLOČBI**

(273) Komisija bo v interesu dobrega upravljanja zainteresirane strani pozvala, naj ji v določenem roku predložijo pisne pripombe in/ali zaprosijo za zaslišanje pred Komisijo in/ali pooblaščencem za zaslišanje v trgovinskih postopkih.

(274) Ugotovitve v zvezi z uvedbo začasnih dajatev so začasne in jih bo morda treba v zaključni fazi preiskave spremeniti –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

1. Uvede se začasna protidampinška dajatev na uvoz nekaterih novih ali protektiranih pnevmatik iz gume, ki se uporabljajo za avtobuse ali tovornjake, z indeksom obremenitve nad 121, ki se trenutno uvrščajo pod oznaki KN 4011 20 90 in ex 4012 12 00 (oznaka TARIC 4012 12 00 10), in s poreklom iz Ljudske republike Kitajske.

2. Začasne protidampinške dajatve v EUR na kos, ki se uporabljajo za izdelek iz odstavka 1, ki ga proizvajajo spodaj navedene družbe, so:

Družba	Začasna protidampinška dajatev (v EUR/kos)	Dodatna oznaka 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
Druge sodelujoče družbe iz Priloge	62,79	
Vse druge družbe	82,17	C999

3. Pogoj za uporabo individualnih stopenj dajatve, določenih za družbe na seznamu iz odstavka 2, je, da se carinskim organom držav članic predloži veljaven trgovinski račun, ki vsebuje izjavo z datumom in podpisom uradnika subjekta, ki izdaja take račune, ter njegovim imenom in funkcijo, in sicer: „*Podpisani potrjujem, da je (št. kosov) (zadevnega izdelka), prodanega za izvoz v Evropsko unijo, ki ga zajema ta trgovinski račun, proizvedla družba (ime in naslov družbe) (dodatna oznaka TARIC) v Ljudski republiki Kitajski. Izjavljam, da so informacije na tem računu popolne in točne*.“ Če tak račun ni predložen, se uporabi protidampinška dajatev, ki se uporablja za vse druge družbe.

4. Sprostitev izdelka iz odstavka 1 v prosti promet v Uniji je pogojena z varščino, ki je enaka znesku začasne dajatve.

5. Kolesa priklopnih in polpriklopnih vozil, opremljena z novimi ali protektiranimi pnevmatikami iz gume, ki se uporabljajo za avtobuse ali tovornjake, z indeksom obremenitve nad 121 se uvrščajo pod oznake 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 in 8716 90 90 80.

6. Če ni določeno drugače, se uporabljajo ustrezni veljavni carinski predpisi.

Člen 2

1. V 25 koledarskih dneh od začetka veljavnosti te uredbe lahko zainteresirane strani:

(a) zahtevajo razkritje poglavitnih dejstev in premislekov, na podlagi katerih je bila sprejeta ta uredba;

(b) Komisiji predložijo svoje pisne pripombe, vključno s pripombami o razvrstitvi znamk v razrede, ter

(c) zahtevajo zaslišanje pred Komisijo in/ali pooblaščencem za zaslišanje v trgovinskih postopkih.

2. Stranke iz člena 21(4) Uredbe (EU) 2016/1036 Evropskega parlamenta in Sveta lahko v 25 koledarskih dneh od začetka veljavnosti te uredbe izrazijo pripombe o uporabi začasnih ukrepov.

Člen 3

V členu 1 Izvedbene uredbe (EU) 2018/163 se odstavek 1 nadomesti z naslednjim:

„1. Carinskim organom se odreja, da v skladu s členom 24(5) Uredbe (EU) 2016/1037 sprejmejo ustrezne ukrepe za registracijo uvoza v Unijo novih in protektiranih pnevmatik za avtobuse ali tovornjake z indeksom obremenitve nad 121, ki se trenutno uvrščajo pod oznaki KN 4011 20 90 in ex 4012 12 00 (oznaka TARIC 4012 12 00 10) ter s poreklom iz Ljudske republike Kitajske.“

Člen 4

Ta uredba začne veljati dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Člen 1 se uporablja šest mesecev.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju, 4. maja 2018

Za Komisijo
Predsednik
Jean-Claude JUNCKER

PRILOGA

Sodelujoči kitajski proizvajalci izvozniki, ki niso bili vključeni v vzorec:

Ime družbe	Dodatna oznaka 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

Ime družbe	Dodatna oznaka 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