II

(Nem jogalkotási aktusok)

RENDELETEK

A BIZOTTSÁG (EU) 2018/1690 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE

(2018. november 9.)

a Kínai Népköztársaságból származó egyes, 121 feletti terhelési indexű, autóbuszhoz vagy tehergépjárműhöz való új vagy újrafutózott gumi légabroncsok behozatalára vonatkozó végleges kiegyenlítő vám kivetéséről, továbbá a Kínai Népköztársaságból származó egyes, 121 feletti terhelési indexű, autóbuszhoz vagy tehergépjárműhöz való új vagy újrafutózott gumi légabroncsok behozatalára vonatkozó végleges dömpingellenes vám kivetéséről és a kivetett ideiglenes vám végleges beszedéséről, valamint az (EU) 2018/163 végrehajtási rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló (EU) 2018/1579 bizottsági végrehajtási rendelet módosításáról

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel az Európai Unióban tagsággal nem rendelkező országokból érkező támogatott behozatallal szembeni védelemről szóló, 2016. június 8-i (EU) 2016/1037 európai parlamenti és tanácsi rendeletre (a továbbiakban: alaprendelet) ([1]) és különösen annak 15. cikkére és 24. cikkének (1) bekezdésére,

mivel:

1. AZ ELJÁRÁS

1.1. Az eljárás megindítása

(1) 2017. október 14-én az Európai Bizottság (a továbbiakban: Bizottság) szubvencióellenes vizsgálatot indított a Kínai Népköztársaságból (a továbbiakban: Kína vagy az érintett ország) származó egyes, 121 feletti terhelési indexű, autóbuszhoz vagy tehergépjárműhöz való új és újrafutózott abroncsok Unióba irányuló behozatala tekintetében. Az eljárás megindítása az alaprendelet 10. cikkén alapult. Az eljárás megindításáról a Bizottság értesítést (a továbbiakban: az eljárás megindításáról szóló értesítés) tett közzé az Európai Unió Hivatalos Lapjában ([2]).

(2) A Bizottság azt követően indította meg a vizsgálatot, hogy 2017. augusztus 30-án a tisztességtelen abroncsbehozatal elleni koalíció (a továbbiakban: a panaszos) panaszt nyújtott be az egyes buszokhoz vagy tehergépkocsikhoz használatos és 121 feletti terhelési indexű, új és újrafutózott gumiabroncsok (a továbbiakban: TBR abroncsok) teljes uniós termelésének több mint 25 %-át képviselő uniós gyártók nevében. A panasz bizonyítékot tartalmazott a támogatásra, illetve az abból eredő kárra vonatkozóan, és ez elegendőnek bizonyult a vizsgálat megindításához.

(3) A szubvencióellenes vizsgálat megindítása előtt a Bizottság értesítette a kínai kormányt ([3]), hogy megfelelő módon dokumentált panaszt nyújtottak be a Bizottsághoz, és az alaprendelet 10. cikkének (7) bekezdésével összhangban konzultációra kérte fel a kínai kormányt. A konzultációra 2017. október 10-én került sor, azonban a feleknek nem sikerült kölcsönösen elfogadható megoldást találni.

([1]) HL L 176., 2016.6.30., 55. o.
([2]) HL C 346., 2017.10.14., 9. o.
([3]) E rendelet a „kínai kormány” kifejezést tágabb értelemben használja, és így az magában foglalja az Államtanácsot, továbbá valamennyi minisztériumot, osztályt, ügynökséget, illetve a központi, regionális és helyi szintű kormányzati szerveket is.

(4) A Bizottság 2018. május 7-én ideiglenes dömpingellenes vámot vetett ki a Kínából származó ugyanezen termék behozatalára ([4]) (a továbbiakban: ideiglenes dömpingellenes rendelet) egy 2017. augusztus 11-én megindított vizsgálat ([5]) keretében (a továbbiakban: párhuzamos dömpingellenes vizsgálat). 2018. október 22-én a Bizottság az ezzel párhuzamos dömpingellenes vizsgálat keretében végleges dömpingellenes vámot vetett ki ugyanezen, Kínából származó termék behozatalára ([6]) (a továbbiakban: végleges dömpingellenes rendelet). Az ennek a szubvencióellenes vizsgálatnak, illetve a párhuzamosan folyó dömpingellenes vizsgálatnak a keretében végzett, kárról, okozati összefüggésről és uniós érdekről szóló elemzések értelemszerűen megegyeznek, mivel az uniós gazdasági ágazat fogalommeghatározása és a mintában szereplő uniós gyártók mindkét vizsgálatban azonosak, és a vizsgálati időszak is megegyezik. Az e szempontokhoz kapcsolódó valamennyi lényeges elemet a jelenlegi vizsgálatban is figyelembe vették.

1.1.1. *Az eljárás megindításával kapcsolatos megjegyzések*

(5) A kínai kormány azt állította, hogy a vizsgálatot nem kellene megindítani, mivel a panasz nem felel meg a szubvenciókról és kiegyenlítő intézkedésekről szóló WTO-megállapodás 11. cikkének (2) bekezdése és 11. cikkének (3) bekezdése, valamint az alaprendelet 10. cikkének (2) bekezdése szerinti bizonyítási követelményeknek. A kínai kormány szerint nem volt elegendő bizonyíték a kiegyenlíthető támogatások, a kár, valamint a támogatott behozatal és a kár közötti ok-okozati összefüggés fennállására.

(6) A Bizottság elutasította ezt az állítást. A panaszban benyújtott bizonyítékok e szakaszban észszerűen a panaszos rendelkezésre álló információkat tartalmazták. A bizonyítékok – az eljárás megindítási szakaszában – elegendőnek bizonyultak annak alátámasztására, hogy a vélelmezett támogatások meglétük, összegük és jellegük tekintetében kiegyenlíthetőek. A panasz ezen túlmenően az uniós gazdasági ágazatot ért kár fennállására vonatkozóan is elegendő bizonyítékkal szolgált, amelynek hátterében a támogatott behozatal állt.

(7) Ellentétben azzal, amit a kínai kormány állított, a panasz nemcsak a 2010. évi abroncságazati szakpolitikára támaszkodott, hanem az abroncságazatot érintő számos más szakpolitikai dokumentumot, tervet és katalógust is magában foglalt (különösen a 81–92. pontban). Ezenkívül a Bizottság (adott esetben) más rendelkezésre álló forrásokra is támaszkodott az állítólagos támogatásnyújtás megállapítása érdekében. Például, mivel az amerikai hatóságok a közelmúltban nyilvánosságra hoztak egyes intézkedésekre vonatkozó határozatokat, a Bizottság ebben az eljárási szakaszban erre az anyagra is hagyatkozott. Ezen túlmenően a Bizottság hasznosnak találta, hogy hivatkozzon Hebei tartomány 2016-os új, iparösztönzési tervére, amely szerepelt a nyilvántartásában, de a panaszban nem került említésre. Ez a kiegészítő bizonyíték, amely az ügy nem bizalmas jellegű aktájában, a bizonyítékok elegendő jellegéről szóló feljegyzés részeként rendelkezésre áll, megerősítette és kiegészítette a panaszban szereplő állításokat az állítólagos támogatásnyújtás létezése és jellege tekintetében. A vizsgálat során a Bizottság az összes olyan hiányosságot megvizsgálta, amelyre a kínai kormány a panasz pontossága és megfelelő volta kapcsán rámutatott, de a támogatásnyújtás létezésére és mértékére vonatkozó állítások megkérdőjelezését nem találta indokoltnak a vizsgálat megindításakor.

(8) A felek végleges tájékoztatását követően a Hämmerling azt állította, hogy a Bizottság nem indíthat vizsgálatot a *csak tájékoztató jellegű* KN-kódokra való általános hivatkozással. A Hämmerling szerint annak ellenére, hogy a KN-kódok nem kötelezőek értelmezésükben, az érintett terméket meghatározó általános hivatkozási alap nem fogadható el, mivel csorbítja az összes érdekelt fél jogbiztonságát azzal kapcsolatban, hogy a vizsgálat hatálya alá fognak-e tartozni, és közvetlenül sérti az Európai Unió Alapjogi Chartájának (a továbbiakban: Charta) 41. cikkét és a megfelelő ügyintézéshez való jogot. Ezen túlmenően a hivatkozás és a nem egyértelmű szóhasználat azt az üzenetet közvetíti, hogy a vizsgálat hatálya bizonytalan, és a vizsgálat későbbi szakaszában mérlegelhető további kiterjesztése vagy szűkítése, ami kedvezőtlenül befolyásolja az érdekelt felek meghallgatáshoz való jogát.

([4]) A Bizottság (EU) 2018/683 rendelete (2018. május 4.) a Kínai Népköztársaságból származó egyes, 121 feletti terhelési indexű, autóbuszhoz vagy tehergépjárműhöz való új vagy újrafutózott gumi légabroncsok behozatalára vonatkozó végleges dömpingellenes vám kivetéséről (HL L 116., 2018.5.7., 8. o.).

([5]) A Kínai Népköztársaságból származó új és újrafutózott autóbusz- vagy tehergépjármű-abroncsok behozatalára vonatkozó dömpingellenes eljárás megindításáról szóló értesítéshez közzétett helyesbítéssel (HL C 356., 2017.10.21., 24. o.) módosított, a Kínai Népköztársaságból származó új és újrafutózott, 121 feletti terhelési indexű autóbusz- vagy tehergépjármű-abroncsok behozatalára vonatkozó dömpingellenes eljárás megindításáról szóló értesítés (HL C 264., 2017.8.11., 14. o.).

([6]) A Bizottság (EU) 2018/1579 végrehajtási rendelete (2018. október 18.) a Kínai Népköztársaságból származó egyes, 121 feletti terhelési indexű, autóbuszhoz vagy tehergépjárműhöz való új vagy újrafutózott gumi légabroncsok behozatalára vonatkozó végleges dömpingellenes vám kivetéséről és a kivetett ideiglenes vám végleges beszedéséről, valamint az (EU) 2018/163 végrehajtási rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 263., 2018.10.22., 3. o.).

(9) Ezzel az állítással kapcsolatban a Bizottság megállapította, hogy a fél nem támasztotta alá arra vonatkozó elméleti állítását, hogy a KN-kódok alkalmazása hogyan befolyásolja hátrányosan a jogbiztonságot A Bizottságot nem a KN-kódok kötik, hanem az eljárás megindításáról szóló értesítésben szereplő termékmegnevezés. Az említett fél nem állította, hogy a Bizottság nem tartotta tiszteletben az eljárás megindításáról szóló értesítésben szereplő termékmegnevezést. Ezért a Bizottság elutasította ezt az állítást.

1.2. **A behozatalok nyilvántartásba vétele**

(10) 2017. augusztus 19-én, illetve 2017. október 5-én a panaszos a dömpingellenes alaprendelet 14. cikkének (5) bekezdése és az alaprendelet 24. cikkének (5) bekezdése alapján a Kínából származó érintett termék behozatalának nyilvántartásba vételére vonatkozó kérelmet nyújtott be.

(11) 2017. október 4-én a Kínai Gumiipari Szövetség (China Rubber Industry Association, a továbbiakban: CRIA) és a Kínai Fém-, Ásványianyag- és Vegyianyag-importőrök és -exportőrök Kereskedelmi Kamarája (China Chamber of Commerce of Metals, Minerals & Chemicals Importers & Exporters, a továbbiakban: CCCMC) észrevételeket fűzött a nyilvántartásba vétel iránti kérelemhez. Azt állították, hogy a kérelem nem felelt meg az irányadó bizonyítási normáknak, mert nem volt bizonyíték a dömping, illetve támogatás korábbi fennállására, a behozatal jelentős mértékű megnövekedésére és arra, hogy a behozatal valószínűsíthetően súlyosan aláássa a vám javító hatását. 2017. október 19-én a Bizottság a CRIA kérelmére meghallgatást szervezett, amelyen a fél megismételte korábbi észrevételeit.

(12) 2018. február 2-án a Bizottság az (EU) 2018/163 végrehajtási rendelet (a továbbiakban: a nyilvántartásba vételt elrendelő rendelet) ([7]) útján 2018. február 3-i hatállyal nyilvántartásbavételi kötelezettséget vezetett be a Kínából származó érintett termék behozatalára vonatkozóan. A Bizottság figyelembe vette az érdekelt felek észrevételeit a nyilvántartásba vétel iránti kérelem érvényességének értékelése során.

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

(14) A Bizottság rámutatott arra, hogy az alaprendelet 30. cikkének (2) bekezdése értelmében az érdekelt feleket a végleges intézkedések bevezetése előtt kell tájékoztatni. Az alaprendelet 24. cikkének (5) bekezdése alapján ugyanez nem vonatkozik a nyilvántartásba vételt elrendelő rendeletre. A kérdéses jogszabályhely csak a tagállamok megfelelő időben történő előzetes tájékoztatásáról rendelkezik. Továbbá a meghallgatáshoz való jog, amelyről az Európai Unió Alapjogi Chartája 41. cikke (2) bekezdésének a) pontja rendelkezik, kizárólag az egy adott személyt hátrányosan érintő egyedi intézkedésekre vonatkozik. A jelen esetben a Bizottság az uniós vámhatóságokat utasította a behozatalok nyilvántartásba vételére. A nyilvántartásba vételt elrendelő rendelet nem a Hankook csoportot hátrányosan érintő egyedi intézkedés. A rendeletnek a Hankook csoport nem címzettje, és a rendelet tartalma nem érinti egyedileg hátrányosan a szóban forgó vállalatcsoportot. E tekintetben emlékeztetni kell arra is, hogy a behozatal nyilvántartásba vétele megfelelő lépés a nyilvántartásba vett behozatalra alkalmazandó vámok későbbi kivetésének lehetővé tétele érdekében, és megfelelően tájékoztatja a piaci szereplőket a végleges intézkedések esetén e behozatalhoz kapcsolódóan esetlegesen felmerülő kötelezettségről. Ezért tehát sem a Hankook csoport védelemhez való joga, sem pedig az Európai Unió Alapjogi Chartájának 41. cikke nem sérült azáltal, hogy elmulasztották a Hankook csoportot előzetesen tájékoztatni a nyilvántartásba vételt előíró határozatról.

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

(15) A támogatás és a kár vizsgálata a 2016. július 1. és 2017. június 30. közötti időszakra (a továbbiakban: vizsgálati időszak) terjedt ki. A kárfelmérés szempontjából lényeges tendenciák vizsgálata a 2014. január 1-je és 2017. június vége közötti időszakra terjedt ki (a továbbiakban: figyelembe vett időszak).

1.4. **Érdekelt felek**

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

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

([7]) A Bizottság (EU) 2018/163 végrehajtási rendelete (2018. február 1.) a Kínai Népköztársaságból származó új és újrafutózott autóbusz- vagy tehergépjármű-abroncsok behozatalára vonatkozó nyilvántartásba-vételi kötelezettség bevezetéséről (HL L 30., 2018.2.2., 12. o.).
([8]) Lásd az (50) preambulumbekezdést a csoport részletes összetétele tekintetében.

(18) Két, a panaszos által képviselt uniós gyártó ezzel a lehetőséggel élve – az alaprendelet 29. cikkének (1) bekezdésével összhangban – arra kérte a Bizottságot, hogy nevét kezelje bizalmasan, mert tartott a vizsgálatban érintett vevői vagy versenytársai megtorló intézkedéseitől. Ezen túlmenően két további együttműködő uniós gyártó később kérte ugyanezt.

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

(20) Két exportáló gyártó, a Giti csoport ([9]) és a China National Tire csoport ([10]) felvetette, hogy a panaszos által képviselt két uniós gyártó névtelensége komolyan befolyásolhatja a felek védelemhez való jogát, mert ilyen körülmények között lehetetlen meggyőződni arról, hogy a panaszos termelése valóban több mint 25 %-át teszi ki a teljes uniós termelésnek. Emellett a szóban forgó felek névtelensége miatt az érdekelt felek nem tudhatják, hogy a panaszos melyik termékkategóriával ([11]) foglalkozik, és emiatt nem tudnak érdemi észrevételeket megfogalmazni az érintett terméknek az Unióba irányuló kínai kiviteléből az adott felet valószínűsíthetően érő jelentős kárral kapcsolatban. Továbbá a Giti csoport észrevételezte, hogy a panaszos szerint a 3. termékkategóriába tartozó termékek uniós termelése csupán 16 %-át teszi ki a teljes uniós termelésnek. Végezetül a Giti csoport és a China National Tire csoport felvetette, hogy az adatok bizalmas kezelése következtében az érdekelt felek nem rendelkeznek ismeretekkel arról, hogy a mintában szereplő uniós gyártók kapcsolatban állnak-e vagy sem kínai exportáló gyártókkal.

(21) E megjegyzések fényében a Bizottság újraértékelte a panasz nem bizalmas változatát, de arra a következtetésre jutott, hogy az érdekelt felek számára vizsgálati célból rendelkezésre álló verzió elegendő mértékben lehetővé tette az érdekelt felek számára, hogy felmérjék a szóban forgó vizsgálat alapjául szolgáló legitimációs követelményeket. Mindenesetre a Bizottság megjegyezte, hogy az a tény, hogy egy panaszos egy adott piaci kategóriához tartozik-e vagy sem, nem meghatározó a legitimáció megállapítása tekintetében, mivel a legitimációt az érintett termék teljes termelése (függetlenül bármely kategória szerinti szegmentációtól) alapján értékelik. Végezetül a Bizottság megállapította, hogy nem szolgáltattak elegendő bizonyítékot vagy magyarázatot arra vonatkozóan, hogy a névtelenséget kérő panaszosok és a kínai exportáló gyártók között fennálló esetleges kapcsolatok ismeretének hiánya milyen módon akadályozza az érdekeltek felek védelemhez való jogának gyakorlását. A Bizottság felkérte az érdekelt feleket, hogy szolgáltassanak ilyen bizonyítékokat vagy magyarázatokat, de további bizonyítékot nem szolgáltattak. Ezért a Bizottság a bizalmas adatkezeléssel kapcsolatos észrevételeket elutasította.

(22) Az alaprendelet 29. cikke szerint a Bizottság az információt szolgáltató fél kifejezett engedélye nélkül nem hozhatja nyilvánosságra a hozzá beérkező és megfelelő indok esetén bizalmasnak ítélt információkat. A Bizottság megítélése szerint a panasz nyilvános változata lehetővé tette az érdekelt felek számára a legitimációs követelmények teljesülésének ellenőrzését. Továbbá, az a tény, hogy a panaszos egy adott piaci kategóriához tartozik-e vagy sem, irreleváns, mivel a legitimációt a teljes termelés alapján kell értékelni (bármilyen kategória szerinti szegmentációtól függetlenül). Végezetül a Bizottság nem találta meggyőzőnek azt az érvet, hogy a névtelenséget kérő panaszosok és a kínai exportáló gyártók között fennálló esetleges kapcsolatok ismeretének hiánya akadályozza az érdekeltek felek védelemhez való jogának gyakorlását. Ezért a Bizottság a bizalmas adatkezeléssel kapcsolatos észrevételeket elutasította.

1.5. **Mintavétel**

(23) A Bizottság az eljárás megindításáról szóló értesítésben jelezte, hogy az alaprendelet 27. cikkével összhangban mintavételt végezhet az érdekelt felek körében.

1.5.1. *Uniós gyártók*

(24) Az eljárás megindításáról szóló értesítésben a Bizottság közölte, hogy a legnagyobb reprezentatív termelési és értékesítési volumenek alapján kiválasztotta az uniós gyártók egy előzetes mintáját, oly módon, hogy megfelelő földrajzi eloszlást is biztosítson. Felkérte az érdekelt feleket, hogy tegyenek észrevételeket az ideiglenes mintával kapcsolatban.

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

([9]) Lásd az (50) preambulumbekezdést a csoport részletes összetétele tekintetében.
([10]) Lásd az (50) preambulumbekezdést a csoport részletes összetétele tekintetében.
([11]) A Bizottság által összegyűjtött és a Bizottságnak megküldött információk arra engednek következtetni, hogy az autóbusz- és tehergépjármű-abroncsok uniós piaca három termékkategória köré szerveződik. Az 1. kategória az új prémium abroncsokat, a legnagyobb gyártók vezérmárkáit tartalmazza. A 2. kategória a prémium abroncsokon kívüli – új vagy újrafutózott – abroncsok többségét tartalmazza, és e termékek ára és a velük megtehető kilométerszám az 1. kategóriába tartozó abroncsok árának körülbelül 65–80 %-a. A 3. kategória olyan, csupán rendkívül korlátozottan újrafutózható abroncsokat tartalmaz, amelyek használatával alacsonyabb kilométerszám érhető el.

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

(27) A mintavételi kérdőívet kitöltő együttműködő uniós gyártók között nagyvállalatok és kis- és középvállalkozások (a továbbiakban: kkv-k) ([12]) egyaránt vannak, és ezek a gyártók együttesen több mint 50 %-át adják a becsült uniós termelésnek és értékesítésnek.

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

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

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

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

— a földrajzi eloszlás, valamint

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

(30) Az uniós gyártók mintájában nagyvállalatok és kkv-k egyaránt szerepelnek. A kiválasztott uniós gyártók hat tagállamban működtek, és együttesen az együttműködő uniós gyártók által jelzett uniós termelés és értékesítés több mint 36 %-át adták.

(31) 2017. december 22-én a mintában szereplő egyik uniós gyártó, nevezetesen a lengyel Geyer & Hosaja arról értesítette a Bizottságot, hogy a továbbiakban nem kíván együttműködni a vizsgálatban. Tekintettel arra, hogy a szóban forgó gyártó termelése a teljes uniós termelés kevesebb mint 0,1 %-át képviseli, a visszalépés nem érinti a (30) preambulumbekezdésben említett százalékos értéket. Ezért a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a végleges minta továbbra is reprezentatív az uniós gazdasági ágazatra nézve.

(32) Végezetül a Giti csoport felvetette, hogy az uniós gyártók körében végzett ideiglenes mintavétel eljárási hiányosságai miatt a Bizottságnak a jelen vizsgálatot azonnali hatállyal meg kellett volna szüntetnie. A Bizottság emlékeztetett arra, hogy az uniós gyártók körében jogilag lehetséges ideiglenes mintavételt végezni, és ez a lépés a vizsgálat szoros határidők közötti eredményes lefolytatását szolgálja. Mint a (26)–(30) preambulumbekezdésben bemutattuk, az ideiglenes mintát a Bizottság az érdekelt felek észrevételei nyomán módosította. Ezért ezt a felvetést a Bizottság elutasította.

1.5.2. *Importőrök*

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

1.5.3. *Exportáló gyártók*

(34) Annak érdekében, hogy eldönthesse, szükséges-e a mintavétel, és ha igen, kiválaszthassa a mintát, a Bizottság felkérte a Kínában működő összes exportáló gyártót az eljárás megindításáról szóló értesítésben meghatározott információk benyújtására. Ezenfelül felkérte a kínai hatóságokat, hogy nevezzék meg és/vagy lépjenek kapcsolatba az esetleges további exportáló gyártókkal, amelyek adott esetben részt kívánnak venni a vizsgálatban.

(35) Az érintett ország 44 exportáló gyártója (gyártócsoportja) nyújtotta be a kért információkat és egyezett bele abba, hogy felvegyék a mintába. A Bizottság az alábbi, az exportáló gyártók négy csoportjából álló mintát választotta ki – az alaprendelet 27. cikke (1) bekezdésének b) pontjával összhangban – az Unióba irányuló export lehető legnagyobb reprezentatív volumene alapján, amelyet a rendelkezésre álló idő alatt célszerűen meg lehet vizsgálni:

— China National Tire csoport, Kína;

— Giti csoport, Kína;

([12]) Lásd a mikro-, kis- és középvállalkozások meghatározásáról szóló, 2003. május 6-i bizottsági ajánlást (2003/361/EK).

— Hankook csoport, Kína;

— Xingyuan csoport, Kína.

(36) Az exportáló gyártók mintában szereplő csoportjai több mint 50 %-át adták az érintett termék Unióba irányuló összbehozatalának.

(37) Az alaprendelet 27. cikke (2) bekezdésének megfelelően valamennyi ismert, érintett exportáló gyártó, továbbá a kínai kormány véleményét is kikérték a minta kiválasztásáról.

(38) Az Újrafutózók Európai Szövetségétől (European Retreading Association, a továbbiakban: BIPAVER) érkeztek észrevételek a javasolt minta kapcsán, amelyekben felvetették, hogy a végleges minta kiegyensúlyozottságát erősen csorbíthatja a 2. és a 3. kategóriába tartozó abroncsok nem megfelelő figyelembevétele. Nézetük szerint előfordulhat, hogy az átlagos importárak nem fogják pontosan visszatükrözni a behozatal azon részét, amely a legnagyobb kárt okozza az uniós gazdasági ágazatnak. Ezért szorgalmazták, hogy a Bizottság vizsgálja felül és módosítsa a mintát.

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

(40) A BIPAVER úgy ítélte meg továbbá, hogy a mintában szereplő két vállalat nem tekinthető a kiegyenlíthető támogatások reprezentatív kedvezményezettjének, mivel székhelyük és egyes gyártólétesítményeik Kínán kívül helyezkednek el.

(41) A Bizottság megjegyezte, hogy az a tény, hogy valamely vállalat esetleg nem részesült közvetlenül a vélelmezett támogatás egy adott típusában, nem befolyásolta a minta reprezentatív jellegét, mivel a minta célja az volt, hogy az abroncsok teljes kínai ágazatát megjelenítse a vélelmezett támogatás valamennyi típusára való jogosultság szempontjából. A mintában szereplő exportáló gyártók négy csoportja reprezentatív volt a panaszban szereplő állítólagos támogatásokra való jogosultság tekintetében. A Bizottság ennélfogva úgy vélte, hogy a kiválasztott minta megfelelő alapként szolgál a vélelmezett támogatásnyújtás létének, illetve mértékének vizsgálatához.

(42) A javasolt minta ennélfogva megfelel az alaprendelet 27. cikke (1) bekezdésének b) pontjában foglaltaknak. A Bizottság ezért úgy határozott, hogy változatlan formában a javasolt mintát alkalmazza végleges mintaként.

(43) A mintában szereplő négy exportáló gyártó mellett hat exportáló gyártó úgy nyilatkozott, hogy abban az esetben, ha nem kerül be a mintába, kérdőívet és más igénylőlapokat kíván kapni annak érdekében, hogy az alaprendelet 27. cikkének (3) bekezdése alapján egyedi vizsgálatot kérjen. E kérelemnek megfelelően a Bizottság kérdőívet küldött ennek a hat exportáló gyártónak. Egyikük sem válaszolt azonban a kérdőívre.

1.6. **Kérdőívre adott válaszok és ellenőrző látogatások**

(44) A Bizottság kérdőívet küldött a mintában szereplő négy kínai exportáló gyártónak, a mintában nem szereplő exportáló gyártóknak, valamint a mintában szereplő uniós gyártóknak.

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

(46) A Bizottság Kína kormánya részére is eljuttatott egy kérdőívet. Ez magában foglalt egyedi kérdőíveket a China Development Bank (a továbbiakban: CDB), az Export Import Bank of China (a továbbiakban: EXIM), az Agricultural Bank of China (a továbbiakban: ABC), a Bank of China (a továbbiakban: BOC), valamint a Chinese Export & Credit Insurance Corporation (a továbbiakban: Sinosure) számára. E pénzügyi intézményekre a panasz kifejezetten utalt mint közjogi intézményekre vagy támogatásnyújtásra utasított és támogatásnyújtással megbízott szervekre. Felkérték továbbá a kínai kormányt, hogy továbbítsa a pénzügyi intézmények számára készült egyedi kérdőívet minden olyan pénzügyi intézménynek, amely hiteleket vagy exporthiteleket nyújtott a mintában szereplő vállalatoknak vagy a mintában szereplő vállalatok vevőinek. Arra is felkérték a kínai kormányt, hogy gyűjtsön össze minden, ezen pénzügyi intézmények által adott választ, és közvetlenül a Bizottsághoz továbbítsa azokat.

(47) Ezenkívül a kínai kormánynak küldött kérdőív magában foglalta azoknak a természetes gumi-, szintetikus gumi-, korom- és nejlonzsinór-gyártóknak szóló egyedi kérdőíveket, amelyek – a panasz szerint – a megfelelőnél alacsonyabb díjazás fejében biztosítottak a termeléshez felhasznált alapanyagokat a mintában szereplő vállalatok, nevezetesen a Sinopec, a Sinopec Baling Co., a Chemchina, a Shandong Haohua, a Jiangxi Blackcat Carbon Black Co., LTD, a Hangzhou Zhongce Qingquan Industrial Co., Ltd és a Suqian Junma Tyre Cord Company Limited számára. Ezenkívül felkérték a kínai kormányt, hogy továbbítsa ezeket az egyedi kérdőíveket a szóban forgó nyersanyagok összes olyan további gyártójának és forgalmazójának, amely a termeléshez felhasznált alapanyagokat biztosított a mintában szereplő vállalatok számára. Arra is felkérték a kínai kormányt, hogy gyűjtsön össze minden, ezen gyártók által adott választ, és közvetlenül a Bizottsághoz továbbítsa azokat.

(48) A kínai kormány megküldött a Bizottság számára néhány kitöltött kérdőívet, amelyek az EXIM, a BOC, az ABC és a Sinosure egyedi kérdőívekre adott válaszait tartalmazták.

(49) A Bizottság minden olyan információt megkísérelt beszerezni és ellenőrzött, amelyet a támogatás, a kár és az uniós érdek meghatározása szempontjából szükségesnek tartott. Ellenőrző látogatásra került sor a Kínai Kereskedelmi Minisztériumnál, amely látogatáson más érintett minisztériumok tisztségviselői is részt vettek. Az ellenőrző látogatáson ezenkívül az alábbi pénzügyi intézmények képviselői is jelen voltak:

— Export Import Bank of China, Peking, Kína;

— Agricultural Bank of China, Peking, Kína;

— Bank of China, Peking, Kína;

— Sinosure, Peking, Kína.

(50) Az alaprendelet 26. cikke szerinti ellenőrző látogatásokra került sor továbbá a következő vállalatok telephelyén:

A mintában szereplő uniós gyártók

— Good Year Firma Oponiarska, Lengyelország;

— Wetest, Cseh Köztársaság;

— B.R.P. Pneumatici (Olaszország),

— Banden plant, Hollandia;

— Marangoni Spa Ltd, Olaszország;

— Roline N.V., Hollandia;

— négy, adatainak bizalmas kezelését kérő uniós gyártó;

A mintában szereplő független uniós importőrök

— Heuver Bandengroothandel B.V, Hollandia;

— Hämmerling The Tyre Company GmbH, Németország.

A mintában szereplő kínai gyártók

China National Tire csoport:

— Aeolus Tyre Co. Ltd., Jiaozuo, Kína;

— Beijing Rubber Research and Design Institute, Peking, Kína;

— Chemchina Corporation, Peking, Kína;

— Chemchina Finance, Peking, Kína;

— China National Tire & Rubber Co. Ltd., Peking, Kína;

— Aeolus Tyre (Taiyuan) Co., Ltd. ([13]), Taiyuan, Kína.

— Chonche Auto Repair Group Co. Ltd., Peking, Kína;

— Henan Tyre Group Co. Ltd., Jiaozuo, Kína;

— Yanzhou Ruiyuan Rubber Plastic Co. Ltd., Jining, Kína;

— Yinhe Power Plant Co. Ltd., Jining, Kína;

— QingdaoYellow Sea (Rubber) Group Co. Ltd., Qingdao, Kína;

([13]) A vizsgálati időszak alatt ez a vállalat „Chonche Auto Double Happiness Tyre Corp” néven volt ismert. 2018. augusztus 13-án Aeolus Tyre (Taiyuan) Co., Ltd.-re változtatta a nevét.

— Qingdao Yellow Sea Rubber Co. Ltd., Qingdao, Kína;

— Pirelli Tyre Co. Ltd., Jining, Kína ([14]).

Giti csoport:

— Giti Tire (China) Investment Co., Sanghaj, Kína;

— Giti Tire (Anhui) Co. Ltd., Hefei, Kína;

— GITI Radial Tire (Anhui) Ltd., Hefei, Kína;

— Anhui Prime Cord Fabrics Company Ltd., Hefei, Kína;

— Giti Tire (Hualin) Co. Ltd., Hualin, Kína;

— Giti Tire (Fujian) Co. Ltd., Fujian, Kína;

— GITI Tire (Yinchuan) Co. Ltd., Yinchuan, Kína;

— GITI Greatwall Tire (Yinchuan) Co. Ltd., Yinchuan, Kína;

— GITI Tyre (Chongqing) Company Ltd., Chongqing, Kína;

— GITI Steel Cord (Hubei) Company Ltd., Hubei, Kína;

— 3S Engineering Shanghai Company Ltd., Sanghaj, Kína;

— Seyen Machinery (Shanghai) Company Ltd., Sanghaj, Kína.

Hankook csoport:

— Shanghai Hankook Tire Sales Co. Ltd., Sanghaj, Kína;

— Chongqing Hankook Tire Co. Ltd., Chongqing, Kína;

— Jiangsu Hankook Tire Co. Ltd., Jiangsu, Kína;

Xingyuan csoport:

— Xingyuan Tyre Co. Ltd., Dongying, Kína;

— Guangrao Xinhongyuan Tyre Co. Ltd., Dongying, Kína;

— Xingyuan International Tyre Co. Ltd., Dongying, Kína;

— Guangda Tyre Co Ltd., Dongying, Kína.

1.7. **Ideiglenes intézkedések meghozatalának mellőzése és az eljárás további menete**

(51) mivel 2018 májusában ideiglenes intézkedéseket vezetett be a párhuzamos dömpingellenes ügyben, a Bizottság úgy határozott, hogy a jelen ügyben nem vezet be ideiglenes intézkedéseket. 2018. július 13-án minden érdekelt fél kapott egy tájékoztatót, amelyben ismertetésre kerültek a Bizottság állítólagos támogatási rendszerekkel kapcsolatos előzetes ténymegállapításai, valamint a Bizottság előzetes következtetései a kár, az ok-okozati összefüggés és az uniós érdek tekintetében az ideiglenes dömpingellenes rendeletben meghatározottak szerint.

(52) E tájékoztatóval kapcsolatosan számos érdekelt fél nyújtott be írásbeli beadványt. A meghallgatást kérő felek lehetőséget kaptak a meghallgatásra.

(53) Az információkat tartalmazó dokumentum nyilvánosságra hozatalát követően a Pirelli Tyre Co. Ltd. azt állította, hogy a vállalat nem tekintendő a China National Tire & Rubber Co. Ltd.-vel (a továbbiakban: CNRC) kapcsolatban álló vállalatnak. Ebben az értelemben a Pirelli Tyre Co. Ltd. nem értett egyet az Uniós Vámkódex végrehajtásáról szóló (EU) 2015/2447 bizottsági végrehajtási rendelet (a továbbiakban: az Uniós Vámkódex végrehajtási jogi aktusa) 127. cikkének a kapcsolt vállalatok számára nyújtott támogatási összeg súlyozott átlaga kiszámítása céljából történő alkalmazásával. Ehelyett a Pirelli Tyre Co.Ltd. a WTO támogatásokról és kiegyenlítő intézkedésekről szóló megállapodásának (a továbbiakban: ASCM-megállapodás) 16. cikkére hivatkozott, amely előírja, hogy egy vállalatnak ellenőrzést kell gyakorolnia egy másik felett ahhoz, hogy a vállalatok közötti kapcsolat megállapítható legyen. A Pirelli Tyre Co. Ltd. ezt követően úgy érvelt, hogy a Pirelli Tyre Co. Ltd. ezen előírás értelmében nem minősül kapcsolatban álló vállalatnak, mivel az – állítólagosan – nem állt a CNRC ellenőrzése alatt. Ezenkívül a Pirelli Tyre Co. Ltd. megjegyezte, hogy az alaprendelet nem hivatkozik az Uniós Vámkódexre.

([14]) A vizsgálati időszak alatt egy 5 %-ot meghaladó részesedés révén a China National Tire & Rubber Co. Ltd. társasággal kapcsolatban állónak tekintendő az Uniós Vámkódex létrehozásáról szóló 952/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet egyes rendelkezéseinek végrehajtására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról szóló, 2015. november 24-i (EU) 2015/2447 bizottsági végrehajtási rendelet 127. cikkének d) pontja értelmében.

(54) A Bizottság emlékeztetett arra, hogy az ASCM-megállapodás 16. cikke tükröződik az alaprendelet 9. cikkének (2) bekezdésében. Mindkét cikk azonban csak az uniós gazdasági ágazat meghatározására és az uniós gyártóknak az exportáló gyártókhoz fűződő kapcsolatára hivatkozik. Ebben az összefüggésben egy uniós gyártó fogalommeghatározása az uniós gazdasági ágazat fogalommeghatározásából származhat, ha azt egy exportáló gyártó irányítja. Ezzel szemben mind az ASCM-megállapodás, mind az alaprendelet hallgat arról, hogyan lehet az exportáló gyártók közötti kapcsolatot értékelni a támogatás összegének megállapítása céljából. Annak biztosítása érdekében, hogy az intézkedések hatékonyan végrehajthatók legyenek, különösen elkerülendő a kivitelnek a legalacsonyabb vámmal rendelkező kapcsolt vállalkozáson keresztül történő bonyolítását, az a Bizottság gyakorlata, hogy az exportáló gyártók közötti kapcsolatot az Uniós Vámkódex végrehajtásáról szóló 2015. november 24-i, (EU) 2015/2447 bizottsági végrehajtási rendelet 127. cikkében meghatározott kritériumok alapján állapítja meg. Ezt az eljárás kezdetén egyértelműen közölték valamennyi féllel az eljárás megindításáról szóló értesítésben. Ezenkívül az Uniós Vámkódex végrehajtási jogi aktusának 127. cikkére való hivatkozás kifejezetten szerepel a dömpingellenes alaprendelet ([15]) 2. cikkének (1) bekezdésében, és a Bizottság köteles ugyanolyan bánásmódban részesíteni a feleket úgy a dömpingellenes, mint a szubvencióellenes ügyekben ([16]).

(55) Az Uniós Vámkódex 127. cikkének d) pontja megállapítja, hogy két személy akkor tekintendő egymással kapcsolatban állónak, ha: egy harmadik fél közvetlenül vagy közvetve tulajdonában tartja, ellenőrzi vagy birtokolja mindkettőjük kibocsátott, szavazati jogot biztosító részvényeinek vagy részesedéseinek 5 %-át vagy annál többet. A CNRC a Pirelli Tyre Co. Ltd. legnagyobb részvényese. A vizsgálati időszak alatt részvényeinek 65 %-át birtokolta. A részvények 46 %-a jelenleg is a birtokában van. Ezért a jelenlegi vizsgálat összefüggésében a Pirelli Tyre Co. Ltd. és a CNRC kapcsolt vállalatoknak minősülnek. Ennek alapján a Bizottság ezt az észrevételt elutasította.

(56) A Pirelli Tyre Co. Ltd. azt is megjegyezte, hogy csak együttműködő félnek tekintendő, nem pedig exportáló gyártónak, mivel a vállalat 2017 novemberében beszüntette az érintett termék gyártását.

(57) A Bizottság azonban megállapította, hogy a Pirelli Tyre Co. Ltd. a teljes vizsgálati időszak alatt exportáló gyártó volt. Az a tény, hogy a vállalat ezt követően beszüntette a gyártást, nem változtat a vizsgálat eredményén. A Bizottság ezért elutasította a felvetést.

(58) A végleges tájékoztatást követően a Pirelli megismételte állítását, amely szerint a China National Tire csoporttól függetlenül működik. Ugyanakkor az állítások egyikét sem támasztották alá további bizonyítékokkal. A Pirelli nem vitatta a Bizottság által a végleges tájékoztatás 2. mellékletében ismertetett tulajdonosi struktúrát. A Bizottság ezért elutasította ezt az állítást.

(59) A Bizottság folytatta azon információk összegyűjtését és ellenőrzését, amelyeket szükségesnek tartott végleges ténymegállapításainak kialakításához.

(60) Tekintettel arra, hogy a károkozás időszaka és a vizsgálati időszak ugyanaz, mint a párhuzamos dömpingellenes vizsgálatban, a Bizottság 2018. június 1-jén tájékoztatta az érdekelt feleket, hogy a dömpingellenes vizsgálat keretében a kár vonatkozásában benyújtott információkat és észrevételeket szintén figyelembe fogják venni e vizsgálat során. A felek egyike sem ellenezte ezt a megközelítést.

(61) A párhuzamos dömpingellenes vizsgálatban 2018. július 24-én a felek hozzáférhettek a lényeges tényekről és szempontokról szóló végleges tájékoztatáshoz, amely alapján a Bizottság végleges dömpingellenes vámot kíván kivetni az érintett termék Unióba történő behozatalára vonatkozóan. Ezenkívül az érdekelt felek 2018. szeptember 10-én újabb tájékoztatást kaptak. A (60) preambulumbekezdésben leírtak szerint az említett nyilvánosságra hozatalok keretében benyújtott észrevételeket – amennyiben azok a kárra, az ok-okozati összefüggésre és az uniós érdekre vonatkoztak – teljes mértékben mérlegelték e vizsgálatban, és adott esetben figyelembe vették és megjelenítették azokat e vizsgálat ténymegállapításaiban.

1.8. **A felek végleges tájékoztatása**

(62) 2018. szeptember 28-án a Bizottság valamennyi felet tájékoztatta azokról lényeges tényekről és szempontokról, amelyek alapján végleges szubvencióellenes vámot kíván kivetni az érintett termék Unióba történő behozatalára vonatkozóan.

([15]) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/1036 rendelete (2016. június 8.) az Európai Unióban tagsággal nem rendelkező országokból érkező dömpingelt behozatallal szembeni védelemről (HL L 176., 2016.6.30., 21. o.).

([16]) A vitáknak az 1994. évi Általános Vám- és Kereskedelmi Egyezmény (GATT) VI. cikkének végrehajtásáról szóló megállapodás vagy a támogatásokról és kiegyenlítő intézkedésekről szóló megállapodás V. részének értelmében történő rendezéséről szóló nyilatkozat szerint. Lásd még DS 427 WT/DS427/RW sz. WTO vitarendezési eljárás (Kína – dömpingellenes és kiegyenlítővám-intézkedések brojlercsirke-termékekre vonatkozóan) 7.1 bekezdését, amely hivatkozik az említett nyilatkozatra. A Bizottság úgy véli, hogy a lehető legnagyobb mértékben biztosítani kell, hogy a párhuzamos dömpingellenes és szubvencióellenes vizsgálatok eredményei következetesek legyenek.

(63) A felek számára meghatározott időszakot biztosítottak a felek végleges tájékoztatásával kapcsolatos észrevételeik benyújtásához (2018. október 8.). Több érdekelt fél kérte a határidő meghosszabbítását. A Bizottság 2018. október 10-én délelőtt 10 óráig biztosított lehetőséget az említett feleknek észrevételeik benyújtására.

(64) A CCCMC, a CRIA, a mintában szereplő négy kínai exportáló gyártó közül három és két független importőr írásos beadványt nyújtott be a végleges nyilvánosságra hozatallal kapcsolatban.

(65) A felek végleges tájékoztatását követően a China National Tire Group azt állította, hogy a Bizottság megsértette a védelemhez való jogát, amikor elutasította a felek végleges tájékoztatásával kapcsolatos észrevételek benyújtására előírt határidő további meghosszabbítása iránti kérelmét. Véleménye szerint a Bizottság nem tekintheti a tíznapos határidőt rögzített határidőnek. Továbbá a határidő megállapításakor a Bizottságnak figyelembe kell vennie az ügy sajátosságait, és elegendő időt kell biztosítania mind írásbeli, mind szóbeli beadványokhoz. Ezen állítások tekintetében a Bizottság megjegyezte, hogy a felek végleges tájékoztatásával kapcsolatos észrevételek tekintetében teljes mértékben betartotta az alaprendelet 30. cikkének (5) bekezdésében meghatározott 10 napos minimális határidőt. Ezenkívül engedélyezte az eljárás meghosszabbítását valamennyi érdekelt fél számára, amely ezt kérte, figyelembe véve az ügy sürgősségért, az említett cikkel összhangban.

(66) A Hämmerling meghallgatást kért a meghallgató tisztviselőtől jogi aggályainak felvetése érdekében, amelyek a jelenlegi vizsgálathoz, a TRON TDI internetes platformon elérhető adatbázisban szereplő bizalmas és nem bizalmas információk adatvédelmére vonatkozó egyes horizontális kérdésekhez, valamint ahhoz kapcsolódtak, hogy a jelenlegi gyakorlat szerint hogyan biztosítanak hozzáférést ezen adatbázison keresztül a nem bizalmas fájlokhoz az Unió területén kívüli érdekelt felek számára.

(67) A Bizottság megállapította, hogy az uniós intézményeket jogilag nem az általános adatvédelmi rendelet ([17]), hanem a 45/2001/EK rendelet ([18]) köti. Ezenkívül a Hämmerling megerősítette, hogy a személyes adatok védelmével kapcsolatos kérdés nem kapcsolódik közvetlenül a kereskedelemvédelmi törvények szerinti védelemhez való jogának esetleges konkrét akadályozásához. A Bizottság ezért arra a következtetésre jutott, hogy az eljárásban érdekelt félként a Hämmerling jogállása és a védelemhez való joga közvetlenül nem érintett.

(68) A felek végleges tájékoztatását követően a Hämmerling megismételte azt az állítását, miszerint „a személyes adatok védelméhez való jog független jog, ahol a jogsértési küszöbhöz nem szükséges tényleges példa, hanem elég maga a visszaélés lehetősége, mint például az adatbázis harmadik országbeli, ellenőrizetlen felhasználói számára való, az adatvédelmi jogszabályok betartásának megfelelő ellenőrzése nélküli rendelkezésre bocsátás".

(69) Ezzel az állítással kapcsolatban a Bizottság a 45/2001/EK rendelet 9. cikkének (6) bekezdésére hivatkozott, amely lehetővé teszi a Bizottság számára, hogy személyes adatokat továbbítson, ha az adattovábbítás jogi követelések védelme miatt az szükséges, illetve azt jogszabály írja elő; valamint arra a tényre, hogy a TRON első használatakor, amikor az érdekelt felek számára hozzáférést biztosítottak az adott ügyhöz, minden érintettnek alá kell írnia a TRON használati feltételeit (amely többek között úgy rendelkezik, hogy a TRON-ból származó információk nem bocsáthatók engedély nélkül rendelkezésre). Ezért úgy vélte, hogy a TRON igénybevétele megfelel az alkalmazandó adatvédelmi szabályoknak.

(70) A végleges tájékoztatást követően a Giti csoport a meghallgató tisztviselővel való meghallgatást kért, azt állítva, hogy a Bizottság megsértette a védelemhez való jogát, mivel az eljárás során nagyon későn vette fel a vámvisszatérítési rendszert, és téves következtetésekre jutott. A meghallgató tisztviselő úgy vélte, hogy az eljárás megindításáról szóló értesítés lehetővé tette a tárgyalt rendszer lefedését. A Giti csoportnak továbbá tisztában kellett volna lennie azzal, hogy ez a rendszer az eljárás hatálya alá tartozik, és elegendő idő állt rendelkezésére ahhoz, hogy valamennyi észrevételét benyújtsa a Bizottsághoz. A meghallgató tisztviselő ezért úgy véli, hogy ezen érdekelt felek védelemhez való jogát tiszteletben tartották.

(71) Számos más érdekelt fél megismételte az információkat tartalmazó dokumentum nyilvánosságra hozatalát követően kifejtett aggályait, és további pontosítást kért a Bizottságtól.

(72) A Bizottság úgy ítélte meg, hogy a nyilvános akta, az információkat tartalmazó dokumentum és a felek végleges tájékoztatása már elegendő információt tartalmazott, amelyek lehetővé tették, hogy valamennyi érdekelt fél teljeskörűen gyakorolja védelemhez való jogát. A felek végleges tájékoztatása előtt mindazonáltal a nyilvános aktába bekerült egy ahhoz fűzött feljegyzés ([19]), amely pontosításokkal szolgált. Ezért a Bizottság elutasította a további pontosítás iránti kérelmet.

([17]) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/679 rendelete (2016. április 27.) a természetes személyeknek a személyes adatok kezelése tekintetében történő védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról, valamint a 95/46/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 119., 2016.5.4., 1. o.).

([18]) Az Európai Parlament és a Tanács 45/2001/EK rendelete (2000. december 18.) a személyes adatok közösségi intézmények és szervek által történő feldolgozása tekintetében az egyének védelméről, valamint az ilyen adatok szabad áramlásáról (HL L 8., 2001.1.12., 1. o.).

([19]) Az aktához fűzött feljegyzés (Nyilvántartási rendszeren belüli: t18.007994).

(73) Végül a felek azt állították, hogy a védelemhez való jogukat súlyosan érintette, hogy a felek végleges tájékoztatásával kapcsolatos észrevételek megtételére rendelkezésre álló idő túl rövid volt, még a hosszabbítással együtt is, és nem vette figyelembe a vizsgálat sajátosságait.

(74) A kitűzött határidőre vonatkozóan a Bizottság megismételte, hogy betartotta az alaprendelet 30. cikkének (5) bekezdése szerinti törvényes határidőt, amint azt a fenti (65) preambulumbekezdés részletesebben kifejti. Hozzátette, hogy a felek 2018 júliusában az információkat tartalmazó dokumentum révén széles körű tájékoztatást kaptak, amely már meghatározta a főbb megfontolásokat és következtetéseket az összes támogatásra vonatkozóan, a természetes gumira és a villamos energiára a megfelelő ellenszolgáltatásnál jóval kevesebb összeg megfizetése ellenében nyújtott többlet-visszatérítés kivételével. Az említett szakaszban a felek 25 nap határidőt kaptak észrevételek benyújtására. Mivel a legtöbb kérdés ismert volt valamennyi fél számára, a felek végleges tájékoztatását követően kapott észrevételek terjedelme szintén jelentős (8 és 63 oldal közötti) volt.

(75) E vizsgálat keretében a kárral kapcsolatos szempontok tekintetében a Bizottság megjegyezte, hogy a felek már a párhuzamos dömpingellenes vizsgálat keretében is részesültek végleges tájékoztatásban, és kaptak végleges tájékoztatót is. A jelenlegi vizsgálat a felek két alkalommal való tájékoztatását követően beérkezett észrevételeket tárgyalta. A Bizottság ezért úgy ítélte meg, hogy a nyilvános akta és a felek tájékoztatása már elegendő információt tartalmazott, lehetővé téve valamennyi érdekelt fél számára, hogy a végleges tájékoztatóban meghatározott határidőn belül teljes mértékben gyakorolhassa védelemhez való jogát. Ezen okok miatt a Bizottság úgy ítélte meg, hogy az eljárás során valamennyi érdekelt fél védelemhez való jogát teljes mértékben tiszteletben tartották.

2. AZ ÉRINTETT TERMÉK ÉS A HASONLÓ TERMÉK

2.1. **Az érintett termék**

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

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

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

2.1.1. *Gyártási folyamat*

2.1.1.1. Új abroncsok

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

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

2.1.1.2. Újrafutózott abroncsok

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

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

2.1.2. *Az abroncsok felhasználása és típusai*

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

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

(85) Az uniós piacon az új és az újrafutózott abroncsokra azonos biztonsági követelmények vonatkoznak, amelyeket a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról szóló, 2007. szeptember 5-i 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ([20]) határoz meg.

2.2. **Az uniós abroncspiac hármas tagozódása**

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

(87) Az 1. kategória az új prémium abroncsokat, a legnagyobb gyártók vezérmárkáit tartalmazza. Ebben a kategóriában nagyon fontos az abroncs márkájának ismertsége, és a jobb elvárt műszaki jellemzők és a marketingre költött jelentős összegek miatt jellemzőek a magas árak. A tehergépjármű- és az autóbuszgyártók által eredeti alkatrészként felhasznált abroncsok („OE1 abroncsok") elsősorban ebből a kategóriából kerülnek ki. Az 1. kategóriába tartozó abroncsok minősége nagy fokú újrafutózhatóságot biztosít, így az abroncsok „többéltűek" lesznek, azaz tovább nő az eredeti termékkel megtehető, egyébként is nagy kilométerszám (a szokásos használat mellett akár három újrafutózásra is van lehetőség). Az 1. kategóriába tartozó abroncsokhoz emellett magasabb szintű biztonság és gyakran jó értékesítés utáni szolgáltatások is társulnak.

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

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

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

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

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

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

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

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

(92) Ahogyan a (86) preambulumbekezdésben már jeleztük, az érdekelt felek általában elfogadták azt az elvet, hogy a piac három termékkategóriára tagolódik.

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

(94) A Bizottság ezeket a felvetéseket a vizsgálat során az érdekelt felek által szolgáltatott bizonyítékok és hivatalból gyűjtött saját értesülései alapján értékelte. A (81) preambulumbekezdésben ismertetett jellegzetességekből kiindulva áttekintette, hogy az egyes konkrét márkákhoz tartozó termékek milyen mértékben 1. újrafutózhatók; 2. használatosak az autóbuszok és a tehergépjárművek eredeti alkatrészeként; és 3. kerülnek értékesítésre az érintett vállalat saját megítélése szerint egy adott kategóriában.

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

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

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

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

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

2.3.1. *Termékek kizárására vonatkozó kérések*

(100) A CRIA és a CCCMC, valamint a China National Tire csoport annak a véleményének adott hangot, hogy vagy az új abroncsokat, vagy az újrafutózott abroncsokat ki kell zárni az érintett termék meghatározásából, mert:

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

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

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

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

(101) A végleges tájékoztatást követően a Pirelli hasonló állítást fogalmazott meg.

(102) Az említett felek észrevételezték továbbá, hogy a Bizottság és az Európai Bíróság (a továbbiakban: Bíróság) több versenyjogi ügyben arra a következtetésre jutott, hogy az új abroncsok és az újrafutózott abroncsok az árak, a kínálat struktúrája, a kereslet struktúrája, a beszerzési csatornák és a helyettesíthetőség tekintetében két különböző érintett piacot alkotnak ([21]). A CRIA és a CCCMC arra is rámutatott, hogy más dömpingellenes vizsgálatot végző hatóságok az új és az újrafutózott abroncsokat külön kezelték ([22]). A végleges tájékoztatást követően a Hämmerling hasonló állítást fogalmazott meg.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(112) A Bizottság versenyjogi határozataival és a Bíróság ítéletével ([23]) kapcsolatban, amelyek szerint az újrafutózott abroncsok termékpiaca elkülönül az új abroncsok termékpiacától, a Bizottság megjegyzi, hogy ez a körülmény a piacvédelmi vizsgálatokban alkalmazott termékmeghatározás szempontjából érdektelen. Az összefonódási ügyekben a piac meghatározásakor a hangsúly a keresleti és a kínálati oldali helyettesíthetőségen van ([24]). A dömpingellenes vizsgálatokban ezzel szemben a piacot az érintett termék fizikai, műszaki és kémiai tulajdonságai határozzák meg. A Bizottság ezért elutasította ezt a felvetést.

(113) A harmadik országok által vizsgált dömpingellenes ügyek termékmeghatározásával kapcsolatos felvetéssel összefüggésben a Bizottság rámutatott arra, hogy a termékmeghatározás területén a piacvédelmi vizsgálatot végző hatóságnak tág mérlegelési jogköre van ([25]). Ezért az, hogy a harmadik országok vizsgálatot végző hatóságai hogyan gyakorolták ez irányú mérlegelési jogkörüket, nem korlátozhatja a Bizottság e vizsgálat kapcsán meglévő mérlegelési jogkörét.

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

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

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

2.4. **A hasonló termék**

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

— az érintett termék,

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

(118) Következésképp a Bizottság e szakaszban úgy ítélte meg, hogy e termékek az alaprendelet 2. cikkének c) pontja értelmében vett hasonló termékek.

3. **TÁMOGATÁS**

3.1. **Bevezetés: a kormányzati tervek, projektek és egyéb dokumentumok bemutatása**

(119) Mielőtt a Bizottság a támogatások vagy támogatási programok vizsgálatával megkezdte volna a vélelmezett támogatásnyújtás elemzését, feltérképezte azokat a kormányzati terveket, projekteket és egyéb dokumentumokat, amelyek több támogatást, illetve támogatási programot is érintettek. A Bizottság megállapította, hogy az alábbi okokból valamennyi vizsgált támogatás, illetve támogatási program a kínai kormány által kialakított, az abroncságazat ösztönzését szolgáló központi tervezés végrehajtásának részét képezi.

(120) Kína nemzetgazdasági és társadalmi fejlődésének 13. ötéves terve (a továbbiakban: 13. ötéves terv), amely a 2016–2020 közötti időszakra vonatkozik, vázolja a kínai kormánynak a kulcságazatok fejlesztésére és előmozdítására vonatkozó stratégiai jövőképét. Hangsúlyozza a technológiai innováció szerepét Kína gazdasági fejlődésében, valamint a „*zöld*” fejlesztési elvek további szem előtt tartásának fontosságát. Az 5. fejezet szerint a fő fejlesztési irányok egyike – csakúgy, mint a 12. ötéves tervben – a hagyományos iparszerkezet korszerűsítésének előmozdítása. A gondolat bővebb kifejtését a 22. fejezet tartalmazza, amely bemutatja azt a stratégiát, amely

([23]) Európai Bizottság: COMP/M.4564. sz. ügy – Bridgestone/Bandag; COMP/E-2/36.041/PO sz. ügy. Európai Bíróság: a C-322/81. sz. *Michelin* kontra *Bizottság* ügyben 1983. november 9-én hozott ítélet, ECLI: EU:C:1983:313.
([24]) Európai Bizottság: COMP/M.4564. sz. ügy – Bridgestone/Bandag, 4. o.
([25]) Európai Bíróság, a C-232/14. sz. *Portmeirion Group*-ügyben 2016. március 17-én hozott ítélet, ECLI:EU:C:2016:180, 47. és köv. pontok.

a hagyományos kínai ipar modernizálását annak technológiai átalakítása útján kívánja előmozdítani. E tekintetben a 13. ötéves terv rögzíti, hogy a vállalatok támogatást kapnak „*az olyan területek átfogó fejlesztéséhez, mint a terméktechnológia, az ipari berendezések, a környezetvédelem, valamint az energiahatékonyság*". A 7. keretes írás kifejezetten utal ezzel kapcsolatban a petrolkémiai ágazat származékos termékeihez – amely magában foglalja a gumiabroncsokat is – kapcsolódó projektekre. A környezetvédelem részletesebb kifejtése a 44. fejezetben található. E fejezet szerint a kulcságazatokat a tiszta termelés érdekében „*megújítják*", a 16. keretes írás pedig e tekintetben kifejezetten említi a petrolkémiai ágazatot.

(121) Részletesebb szinten a kínai kormány kiadta a petrolkémiai és vegyipar fejlesztésének tizenharmadik ötéves tervét (a továbbiakban: a 13. ötéves petrolkémiai terv), amely magában foglalja az abroncságazatot is, és amely a 13. ötéves terven alapul. Ez a terv a bevezető részben megemlíti, hogy a petrolkémiai és vegyipar a kínai nemzetgazdaság fontos pillérei. A terv további részletekkel szolgál a technológiai innováció, a strukturális kiigazítás, valamint a zöld fejlesztés 13. ötéves tervben említett alapelveiről, amelyeket egyúttal összekapcsol a petrolkémiai ipar konkrét prioritásaival (lásd: III. fejezet – Fő feladatok), valamint a különféle költségvetési és pénzügyi támogató intézkedésekkel is (lásd: IV. fejezet – Védintézkedések: 4. szakasz: A szakpolitikai támogatás megerősítése).

(122) Ezenkívül a kínai kormány konkrét tervet adott ki az abroncságazat számára a 13. ötéves petrolkémiai terv végrehajtása céljából, nevezetesen az abroncságazati szakpolitikát ([26]). E szakpolitika kiemeli, hogy a kínai kormány fő prioritása az abroncságazat strukturális kiigazítása, technológiai reformja és kibocsátásának csökkentése. A 6. cikk megemlíti, hogy ösztönzik a nagy teljesítményű radiál gumiabroncsok, valamint a tömlő nélküli TBR abroncsok kifejlesztését. Ezenkívül az abroncságazati szakpolitika preambuluma kimondja, hogy „*Ez az iparpolitika kell, hogy alapul szolgáljon az összes érintett kormányzati szerv számára, amikor elkezdenek különféle befektetéskezelési, földterület-biztosítási, környezeti hatásfelmérési, energiatakarékossági felmérési, biztonsági engedélyezési, hitelfinanszírozási és villamosenergia-ellátási szempontokkal foglalkozni az olyan abroncsipari projektek kapcsán, mint a termelési létesítmények építése és a technológia fejlesztése*."

(123) Végezetül ez a dokumentum a piacra lépés feltételeit is megállapítja, mivel csak olyan vállalkozások léphetnek a piacra, amelyek meghaladnak egy bizonyos termelési kapacitást, és megfelelnek a környezetvédelmi követelményeknek ([27]).

(124) Az információkat tartalmazó dokumentum nyilvánosságra hozatalát követően a kínai kormány megismételte az ötéves tervekkel kapcsolatos álláspontját, azt állítva, hogy azok nem kötelező erejűek, és csupán „útmutató" dokumentumnak tekintendőek. A Bizottság nem értett egyet ezzel az állásponttal. Valójában a 13. ötéves terv 17. fejezete rögzíti: „*A nemzeti fejlesztési stratégia és terv irányító és kényszerítő* szerepet tölt be". ([28]) Továbbá a 13. ötéves petrolkémiai terv IV. fejezete megszervezi a terv végrehajtását, és megjegyzi, hogy a vállalatoktól elvárják, hogy: „*teljesítsék a tervben szereplő kulcsfontosságú feladatokat, önszabályozást valósítsanak meg, és időben adjanak visszajelzést a terv végrehajtásában felmerülő problémákról*" ([29]). Végezetül az abroncságazati szakpolitika preambulumában megemlítik, hogy azt „*az összes érintett szervezetnek megfelelően végre kell hajtania*". Ezek a tervek tehát nem pusztán általános jellegű, ösztönzőnek szánt kijelentéseket tartalmaznak, hanem olyan nyelvezetet használnak, amely a kötelező jellegükre mutat rá.

(125) Az alábbi dokumentumok az abroncságazatot ugyancsak stratégiai, elsődleges fontosságú és/vagy ösztönzött ágazatként jelölik meg:

— Az Államtanács 40. sz. határozata „az ipari szerkezetátalakítás támogatásáról szóló ideiglenes rendelkezések közzétételéről és végrehajtásáról" (a továbbiakban: 40. sz. határozat). A határozat kimondja, hogy az „Iparszerkezeti kiigazítás iránymutatás-gyűjteménye" – amely a 40. sz. határozat egyik végrehajtási intézkedése – fontos támpontot jelent a beruházási utasítások orientációjában. Emellett útmutatóul szolgál a kínai kormány számára a beruházási projektek lebonyolításához, valamint a költségvetési, adózási, hitel-, föld-, valamint behozatali és kiviteli szakpolitikák kidolgozásához és végrehajtásához ([30]). Az abroncságazat, pontosabban bizonyos típusú abroncsok gyártása, mint például a „nagy teljesítményű radiális abroncs (beleértve a tömlő nélküli, teherautóhoz való abroncsokat is (…))", ösztönzött kategóriaként szerepel ezen iránymutatás-gyűjtemény VIII. fejezetében ([31]). Jogi jellegét illetően a Bizottság megállapította, hogy a 40. sz. határozat az Államtanácsnak, azaz Kína legfelsőbb közigazgatási szervének a rendelete. Ebből adódóan tehát a határozat a többi közjogi szerv, valamint a gazdasági szereplők számára jogilag kötelező ([32]).

([26]) Az Ipari és Információs Technológiai Minisztérium közleménye az „Abroncságazati szakpolitika" c. dokumentum nyomtatásáról és terjesztéséről, Gong Chan Ye Zheng Ce, 2010. évi 2. sz.
([27]) Lásd az abroncságazati szakpolitika 30. cikkét.
([28]) A 13. ötéves terv 17. fejezetének 1. szakasza, utólagos kiemelés.
([29]) A 13. ötéves petrolkémiai terv IV. fejezetének 5. szakasza
([30]) A 40. sz. határozat III. fejezetének 12. cikke.
([31]) Iparszerkezeti kiigazítás iránymutatás-gyűjteménye (2011. évi változat)
([32]) Lásd a Tanács 215/2013/EU végrehajtási rendeletének (HL L 73., 2013.3.15.) (182) preambulumbekezdését (szerves bevonatú acéltermékek).

— A „Közép- és hosszú távú tudományos és technológiai fejlesztésről szóló nemzeti tervezet (2006–2020)" III.1., III.5. és VIII. fejezete kimondja, hogy támogatja a kulcsterületek és a prioritásként kezelendő témák fejlesztését, továbbá ösztönzi e kulcsterületek és prioritások pénzügyi és költségvetési támogatását. Az említett dokumentum III.1. és III.5. fejezete az 1. sz., „Ipari energiahatékonyság" és a 31. sz., „Alapvető nyersanyagok" kiemelt téma kapcsán egyértelműen megemlíti a vegyipart (petrolkémiai ipart), a VIII. fejezet pedig e kiemelt témákkal összefüggésben a pénzügyi és adóügyi támogatásnyújtást szorgalmazza.

— A kínai kormány „Kínai új és csúcstechnológiás exporttermékek katalógusa" ([33]) című dokumentuma az exportra ösztönzött termékek között felsorolja: „Autóbuszhoz vagy tehergépjárműhöz való új, légtömlős radiál abroncs (gumi, keresztmetszeti szélesség ≥ 24 hüvelyk)".

— Helyi szinten az összes kínai tartomány közül Shandong tartomány rendelkezik a legnagyobb abroncsgyártó iparral, és ki is hirdetett az abroncságazat támogatását célzó terveket. Például 2014 októberében Shandong tartományi kormányzata kihirdette a Shandong tartomány abroncságazatának átalakításáról és fejlesztéséről szóló végrehajtási tervet ([34]), amely többek között 2017-ig 91 millió egységet, míg 2020-ig 120 millió egységet tűzött ki gyártási célul a teherautókhoz és buszokhoz való radiál abroncsok esetében, és támogatást biztosít a kiemelt teherautó- és buszabroncsgyártó vállalkozások számára.

(126) Megállapítható tehát, hogy az abroncságazat olyan kulcs-, illetve stratégiai ágazatnak számít, amelynek – szakpolitikai célként meghatározott – fejlesztésére a kínai kormány aktívan törekszik.

3.2. **Az együttműködés részleges hiánya és a rendelkezésre álló tények felhasználása**

3.2.1. *Az alaprendelet 28. cikkének (1) bekezdésében foglalt rendelkezések alkalmazása kedvezményes hitelnyújtás, a termeléshez felhasznált alapanyagoknak a megfelelő ellenszolgáltatásnál kevesebb összeg fejében való biztosítása, valamint exporthitel-biztosítás kapcsán*

(127) Az adminisztráció megkönnyítése érdekében a Bizottság felkérte a kínai kormányt, hogy továbbítson egyedi kérdőíveket a panaszban említett négy konkrét állami tulajdonban lévő banknak és a Sinosure-nek, valamint bármely más olyan pénzügyi intézménynek, amely kölcsönöket vagy exporthiteleket nyújtott a mintában szereplő vállalatoknak vagy a mintában szereplő vállalatok vevőinek. Hasonlóképpen a Bizottság felkérte a kínai kormányt, hogy továbbítson egyedi kérdőíveket azoknak a természetesgumi-, szintetikusgumi-, korom- és nejlonzsinórgyártóknak, amelyek a panasz szerint a megfelelő ellenszolgáltatásnál kevesebb összeg fejében szállítottak a termeléshez felhasznált alapanyagokat a mintában szereplő vállalatoknak, valamint a szóban forgó nyersanyagok bármely egyéb olyan gyártójának és forgalmazójának, amelyek a mintában szereplő vállalatok számára a termeléshez felhasznált alapanyagokat szolgáltattak.

(128) A kínai kormány először nem reagált a Bizottság kérésére. Ezért a Bizottság a hiánypótlásra felhívó levelében megismételte a kérését abból a célból, hogy maximalizálja a pénzügyi intézményeknek és a termeléshez felhasznált alapanyagok beszállítóinak a vizsgálatba való bevonására nyíló lehetőségeket, és hogy azok a Bizottság rendelkezésére bocsássák a szükséges információkat ahhoz, hogy a Bizottság ténymegállapításokat tehessen az állítólagos támogatás létezésére és terjedelmére vonatkozóan. A hiánypótlásra felhívó levelet követően a kínai kormány valóban kapcsolatba lépett a fent említett pénzügyi intézményekkel és beszállítókkal. Ugyanakkor a panaszos által kifejezetten nevesített állami tulajdonban lévő bankok közül csak három, valamint a Sinosure válaszolt a kérdőívre.

3.2.1.1. Kedvezményes hitelnyújtás

(129) A kínai kormány szerint nem rendelkezett hatáskörrel arra, hogy információt kérjen azoktól az állami tulajdonú bankoktól, amelyek nem válaszoltak a kérdőívre, mivel azok a kínai kormánytól függetlenül működnek.

(130) A Bizottság nem értett egyet ezzel a nézettel. Először is, a Bizottság úgy véli, hogy az állami tulajdonban lévő szervezetektől (akár vállalatoktól, akár köz- vagy pénzügyi intézményektől) kért információk a kínai kormány rendelkezésére állnak minden olyan szervezet esetében, amelyben a kínai kormány a fő vagy többségi részvényes. Valójában a Kínai Népköztársaság vállalatok állami tulajdonú eszközeiről szóló törvénye ([35]) szerint az Államtanács állami tulajdonú eszközök felügyeleti és igazgatási bizottsága által alapított, állami tulajdonú eszközfelügyeleti és -igazgatási ügynökségek, valamint a helyi népi kormányok látják el az állami beruházással működő vállalatok tőkebefizetőjének feladatait és felelősségi köreit a kormány nevében. Ezek az ügynökségek tehát jogosultak az eszközök után járó hozamokra, a jelentős döntések meghozatalában való részvételre, valamint az állami beruházással működő vállalatok vezető beosztású személyzetének kiválasztására. Ezenkívül a fent említett, az állami tulajdonban lévő eszközökről szóló törvény 17. cikke értelmében az állami beruházással működő vállalatok elfogadják a kormányok és az érintett kormányzati szervek és ügynökségek igazgatását és felügyeletét, elfogadják az állami felügyeletet, és felelnek a tőkebefizetők felé.

([33]) A csúcstechnológiát képviselő kínai termékek 2006. évi exportkatalógusának kibocsátásáról szóló értesítés, Guo Ke Fa Ji Zi, 2006. évi 16. sz.

([34]) Shandong tartomány abroncságazatának átalakításáról és fejlesztéséről szóló végrehajtási terv (2014. okt. 22.)

([35]) A Kínai Népköztársaság vállalatok állami tulajdonú eszközeiről szóló törvénye, a Kínai Népköztársaság elnökének 5. számú rendelete, 2008. október 28., 11. és 12. cikk.

(131) Ezenkívül a kínai kormány rendelkezik a pénzügyi intézményekkel való kapcsolattartáshoz szükséges hatáskörrel, még abban az esetben is, ha azok nem állnak állami tulajdonban, mivel mindegyikük a kínai bankfelügyeleti hatóság illetékességi körébe tartozik. Például a bankfelügyeletről szóló törvény ([36]) 33. és 36. cikke szerint a CBRC hatáskörrel rendelkezik arra, hogy a Kínában székhellyel rendelkező összes pénzügyi intézményt információk – például pénzügyi beszámolók, statisztikai jelentések, valamint az üzleti tevékenységükkel és gazdálkodásukkal kapcsolatos információk – benyújtására kötelezze. A CBRC arra is utasíthatja a pénzügyi intézményeket, hogy hozzák nyilvánosságra ezeket az információkat.

(132) Ezenkívül, bár némi általános magyarázattal szolgáltak a hitelkérelem-jóváhagyási és kockázatkezelési rendszereik működésével kapcsolatosan, az együttműködő állami tulajdonú bankok egyike sem szolgált konkrét adatokkal a mintában szereplő vállalatoknak nyújtott hitelekről, amit azzal magyaráztak, hogy a mintában szereplő vállalatokkal kapcsolatos információk bizalmas kezelése tekintetében törvényi és szabályozási előírások, valamint szerződéses feltételek kötik őket.

(133) Ezen okokból a Bizottság felkérte a mintában szereplő exportálógyártó-csoportokat, hogy engedélyezzék az összes olyan – állami tulajdonú és magántulajdonban lévő – bank által nyilvántartott vállalatspecifikus adathoz való hozzáférést, amelyektől hitelt kaptak. Bár a mintában szereplő vállalatok beleegyeztek abba, hogy hozzáférést biztosítsanak a rájuk vonatkozó banki adatokhoz, a bankok megtagadták a kért részletes információk rendelkezésre bocsátását.

(134) Végül a Bizottság mindössze a (48) preambulumbekezdésben említett három állami tulajdonú banktól kapott a vállalati és tulajdonosi struktúrára vonatkozó információkat, de a többi olyan pénzügyi intézmény egyikétől sem, amely a mintában szereplő vállalatoknak hiteleket nyújtott. A pénzügyi intézmények közül ráadásul egyetlen egy sem bocsátotta rendelkezésre a mintában szereplő exportálógyártó-csoportoknak nyújtott hitelek kockázatértékelésére vonatkozó információkat.

(135) mivel nem rendelkezett információval a mintában szereplő vállalatoknak hiteleket nyújtó, állami tulajdonban lévő bankok többségével kapcsolatban, és az együttműködő bankok nem szolgáltattak hitelekre vonatkozó vállalatspecifikus információkat, a Bizottság úgy ítélte meg, hogy e vizsgálati terület szempontjából alapvető fontosságú információkat nem kapott meg.

(136) A Bizottság következésképpen tájékoztatta a kínai kormányt, hogy lehetséges, hogy az alaprendelet 28. cikkének (1) bekezdése szerint a rendelkezésre álló tényeket kell felhasználnia annak vizsgálatakor, hogy megvalósult-e a vélelmezett támogatásnyújtás kedvezményes hitelezés révén, és ha igen, akkor milyen mértékben.

(137) A Bizottság levelére adott válaszában, valamint az információkat tartalmazó dokumentumhoz és a felek végleges tájékoztatásához fűzött megjegyzéseiben a kínai kormány kifogásolta az alaprendelet 28. cikke (1) bekezdésének alkalmazását a kedvezményes hitelezés tekintetében. A kínai kormány megerősítette, hogy nem rendelkezett semmilyen hatáskörrel a bankok felett. A kínai kormány úgy vélte továbbá, hogy a legjobb tudása szerint együttműködött, hogy a Bizottság indokolatlan többletterhet rótt rá, és hogy a hiányzó információk nem voltak „szükségesek" az alaprendelet 28. cikke értelmében, mivel azok már elérhetőek voltak a kérdőívekre adott válaszok révén.

(138) A Bizottság fenntartotta az álláspontját, miszerint a kínai kormány a (130)–(131) preambulumbekezdésben kifejtett okok miatt rendelkezik hatáskörrel arra, hogy tájékoztatást kérjen a bankoktól. Elismerte, hogy a kínai kormány továbbította a vonatkozó kérdőíveket a bankoknak, és hogy három állami tulajdonban lévő banktól kapott válaszokat. Az így kapott információkat felhasználta, és kizárólag a hiányzó részek tekintetében egészítette ki azokat a rendelkezésre álló tényekkel.

(139) Ezek a hiányzó információk elsősorban két szempontot érintenek: egyrészt a nem együttműködő bankok tulajdonosi és irányítási struktúrájára vonatkozó információkat. Ezek az információk szükségesek ahhoz, hogy a Bizottság meghatározhassa, hogy ezek a bankok közjogi szervek-e, vagy sem. Másrészt az alaprendelet 28. cikke értelmében szükség volt az együttműködő bankok vállalatspecifikus információira, úgy mint a bankok belső hiteljóváhagyási eljárása és hitelképesség-értékelése a mintában szereplő vállalatok számára nyújtott kölcsönök esetében, annak meghatározása érdekében, hogy a kölcsönöket kedvezményes kamatlábak mellett nyújtották-e a mintában szereplő vállalatok számára. Ezenkívül az ilyen belső dokumentumokat csak a bankok szolgáltathatják, ezért nem nyújthatók be a mintában szereplő vállalatok kérdőívre adott válaszai révén.

(140) Végül a Bizottság nem ítélte úgy, hogy indokolatlan terhet rótt volna a kínai kormányra. A Bizottság a kezdetektől fogva azokra a pénzügyi intézményekre korlátozta a vizsgálatot, amelyek a mintában szereplő

([36]) A Kínai Népköztársaság bankszektor szabályozásáról és felügyeletéről szóló törvénye, a Kínai Népköztársaság elnökének 58. számú rendelete, 2006. október 31.

vállalatok számára hitelt nyújtottak. A Bizottság ezenkívül a szóban forgó pénzügyi intézményeknek az azonosításával sem terhelte a kínai kormányt, mivel a vizsgálat kezdetekor, 2017 decemberében a kínai kormány rendelkezésére bocsátották a bankok nevével és címével ellátott listát, valamint a kérdőívek továbbítására vonatkozó kérelmet. Ily módon bőséges idő állt a kínai kormány rendelkezésére arra, hogy megfeleljen a Bizottság kérésének. A Bizottság kérdőíveit azonban csak 2018. március 28-án küldte meg a kínai a kormány a bankoknak, három munkanapos határidőt adva a válaszadásra. Ez a késedelem nem tulajdonítható a Bizottságnak, így az úgy vélte, hogy mindent megtett annak érdekében, hogy megkönnyítse a kínai kormánytól kért feladatokat.

(141) A Bizottságnak fenntartotta, hogy részben a rendelkezésre álló tényekre kellett támaszkodnia annak vizsgálatakor, hogy megvalósult-e a vélelmezett támogatásnyújtás kedvezményes hitelezés révén, és ha igen, akkor milyen mértékben.

3.2.1.2. Exporthitel-biztosítás

(142) A Sinosure részlegesen kitöltötte a mintában szereplő vállalatoknak nyújtott exporthitel-biztosítással kapcsolatos egyedi kérdőívet. Ugyanakkor a Sinosure nem bocsátotta rendelkezésre a vállalatirányításával kapcsolatban kért igazoló dokumentumokat, mint például az éves jelentését vagy az alapszabályát, azzal érvelve, hogy ez bizalmas információ.

(143) A Sinosure nem szolgáltatott konkrét adatokat sem az abroncságazatnak nyújtott exporthitel-biztosításról, sem a biztosítási díjainak mértékéről, illetve az exporthitel-biztosítási üzletágának jövedelmezőségével kapcsolatos részletes számadatokról.

(144) Ezen információk hiányában a Bizottság úgy ítélte meg, hogy e vizsgálati terület szempontjából alapvető fontosságú információkat nem kapott meg.

(145) A Bizottság úgy véli, hogy az állami tulajdonban lévő szervezetektől (akár vállalatoktól, akár köz- vagy pénzügyi intézményektől) kért információk a kínai kormány rendelkezésére állnak minden olyan szervezet esetében, amelyben a kínai kormány a fő vagy többségi részvényes. Ez a Sinosure esetében is igaz, amely egy teljes mértékben állami tulajdonban lévő szervezet. A Bizottság következésképpen tájékoztatta a kínai kormányt, hogy lehetséges, hogy az alaprendelet 28. cikkének (1) bekezdése szerint a rendelkezésre álló tényeket kell felhasználnia annak vizsgálatakor, hogy megvalósult-e a vélelmezett támogatásnyújtás exporthitel-biztosítás révén, és ha igen, akkor milyen mértékben.

(146) A Bizottság levelére adott válaszában és az információkat tartalmazó dokumentumhoz, valamint a felek végleges tájékoztatásához fűzött megjegyzéseiben a kínai kormány kifogásolta az alaprendelet 28. cikke (1) bekezdésének az exporthitel-biztosítás tekintetében való alkalmazását, rámutatva arra a tényre, hogy a Sinosure benyújtott kitöltött kérdőívet, és megválaszolta a Bizottság kérdéseit a helyszíni ellenőrzés során.

(147) A Sinosure ténylegesen benyújtott kitöltött kérdőívet, és a Sinosure képviselői jelen voltak a kínai kormány helyiségeiben lezajlott ellenőrzés során. A (142) és (143) preambulumbekezdésben említettek szerint azonban a szolgáltatott információk hiányosak voltak, és nem tették lehetővé a Bizottság számára, hogy az exporthitel-biztosítással kapcsolatos vizsgálat alapvető elemeiről következtetéseket vonjon le, azaz arról, hogy a Sinosure közjogi szerv-e, valamint hogy a mintában szereplő vállalatoknak felszámított díjak piackonformnak tekinthetők-e.

(148) A Bizottság így arra a következtetésre jutott, hogy részben a rendelkezésre álló tényekre kellett támaszkodnia az exporthitel-biztosításra vonatkozó ténymegállapításainál.

3.2.1.3. A megfelelő ellenszolgáltatásnál jóval kevesebb összeg fejében biztosított hozzájárulások

(149) A mintában szereplő vállalatok számára a termeléshez felhasznált alapanyagokat beszállító természetesgumi-, szintetikusgumi-, korom- és nejlonzsinór-gyártók egyike sem válaszolt a kínai kormány által továbbított egyedi kérdőívekre.

(150) A kínai kormány szerint nem rendelkezett hatáskörrel arra, hogy információt kérjen azoktól az állami tulajdonú beszállítóktól, amelyek nem válaszoltak a kérdőívre, mivel azok a kínai kormánytól függetlenül működnek. A Bizottság nem ért egyet ezzel az állásponttal. A Bizottság úgy véli, hogy az állami tulajdonban lévő szervezetektől (akár vállalatoktól, akár köz- vagy pénzügyi intézményektől) kért információk a kínai kormány rendelkezésére állnak minden olyan szervezet esetében, amelyben a kínai kormány a fő vagy többségi részvényes.

(151) Ezenkívül a kínai kormány nem volt hajlandó benyújtani egy áttekintést, amely a vizsgált termeléshez felhasznált alapanyagok kínai gyártóinak nevét és tulajdonosi szerkezetét ismerteti, azt állítva, hogy ez bizalmas információ.

(152) mivel nem állt rendelkezésére a mintában szereplő vállalatoknak termeléshez felhasznált alapanyagokat szállító állami tulajdonú gyártók vállalatirányításával kapcsolatos információ, sem pedig a mintában szereplő vállalatok számára szállított termeléshez felhasznált alapanyagok árának meghatározására vonatkozó, vállalatspecifikus információ, a Bizottság úgy ítélte meg, hogy e vizsgálati terület szempontjából alapvető fontosságú információkat nem kapott meg.

(153) A Bizottság következésképpen tájékoztatta a kínai kormányt, hogy lehetséges, hogy az alaprendelet 28. cikkének (1) bekezdése szerint a rendelkezésre álló tényeket kell felhasználnia annak vizsgálatakor, hogy megvalósult-e a vélelmezett támogatásnyújtás a megfelelő ellenszolgáltatásnál jóval kevesebb összeg fejében biztosított hozzájárulások révén, és ha igen, akkor milyen mértékben.

(154) A Bizottság levelére adott válaszában, valamint az információkat tartalmazó dokumentumhoz fűzött megjegyzéseiben a kínai kormány – a (137) preambulumbekezdésben kifejtettekkel azonos okokból – kifogásolta az alaprendelet 28. cikke (1) bekezdésének alkalmazását a megfelelő ellenszolgáltatásnál jóval kevesebb összeg fejében biztosított hozzájárulások tekintetében. Ami a kínai kormány gyártóktól való információkérésre vonatkozó hatáskörének hiányát, valamint a kínai kormányra rótt indokolatlan teher fennállását illeti, a Bizottság fenntartotta a (138) és (140) preambulumbekezdésekben kifejtett érvelését, amely a mintában szereplő vállalatok számára hozzájárulást biztosító beszállítókra is vonatkozik.

(155) Ezek a hiányzó információk elsősorban két szempontot érintenek: egyrészt a nem együttműködő gyártók tulajdonosi és irányítási struktúrájára vonatkozó információkat. Az ilyen információk hiányában a Bizottság nem tudta megállapítani, hogy ezek a gyártók közjogi szervek-e, vagy sem. Másrészt a nem együttműködő gyártók vállalatspecifikus információi, mint például a mintában szereplő vállalatoknak biztosított hozzájárulások árazásával kapcsolatos információk. Az ilyen információk az alaprendelet 28. cikke értelmében szükségesek annak meghatározásához, hogy a mintában szereplő vállalatoknak a megfelelő ellenszolgáltatásnál kisebb összeg fejében biztosítottak-e hozzájárulásokat. Ezenkívül az ilyen információkat csak a gyártók szolgáltathatják, ezért nem nyújthatók be a mintában szereplő vállalatok kérdőívre adott válaszai révén.

(156) A Bizottság ezért fenntartotta, hogy a természetes gumi, a szintetikus gumi, az ipari korom és a nejlonzsinór megfelelő díjazásnál alacsonyabb áron történő biztosítása vonatkozásában a ténymegállapításait a rendelkezésre álló tényekre is alapozta az alaprendelet a 28. cikke (1) bekezdésének megfelelően.

3.2.2. *Az alaprendelet 28. cikkének (1) bekezdésében foglalt rendelkezések exporthitel-biztosításhoz kapcsolódó alkalmazása az egyik exportáló gyártó esetében*

(157) A kérdőívre adott válaszában a Xingyuan csoport arról számolt be, hogy a vizsgálati időszak alatt nem rendelkezett semmilyen exporthitel-biztosítási megállapodással. Az ellenőrző látogatás után azonban a Bizottság megállapította, hogy a vállalat a 2016. évre – amely a vizsgálati időszakba esik – fizetett exporthitel-biztosítási díjak visszatérítése formájában támogatásban részesült. A benyújtott dokumentumokból nem egyértelmű, hogy ezek a visszatérítések a vállalat által az exporthitel-biztosításért fizetett díj teljes összegét vagy annak csak egy részét jelentik-e.

(158) Az adott körülmények között a Bizottság úgy vélte, hogy hamis vagy félrevezető információkat kapott.

(159) A Bizottság ennek alapján értesítette a vállalatot, hogy mérlegelni fogja, hogy ténymegállapításait részben (nevezetesen az exporthitel-biztosítás tekintetében) a rendelkezésre álló tényekre alapozza az alaprendelet 28. cikke (1) bekezdésének értelmében.

(160) A Bizottság levelére küldött válaszában a vállalat jelezte, hogy elfogadhatatlannak tartja, hogy az exporthitel-biztosítás kapcsán a Bizottság az alaprendelet 28. cikkének (1) bekezdését alkalmazza. Azt állította, hogy mivel nem exportált közvetlenül, nem merült fel nála hitelkockázat. Ezért a vállalatnak nem volt szüksége exporthitel-biztosításra, ily módon nem kaphatott visszatérítést olyan biztosítási díj után, melyet meg sem fizetett.

(161) A Bizottság elfogadta, hogy a vállalat csak közvetve exportált az Unióba. Ugyanakkor a vállalat azon állítása, miszerint nem volt szüksége exporthitel-biztosításra, és így nem kaphatott visszatérítést olyan biztosítási díj után, melyet meg sem fizetett, ellentmondott az üggyel kapcsolatos bizonyítékoknak, melyek azt mutatták, hogy a vállalat valójában kapott visszatérítést. A vállalat nem tudott magyarázatot adni arra, hogy a kormány miért nyújtott volna vissza visszatérítést egy állítólagosan meg nem fizetett biztosítási díj után. A Bizottság azt is megjegyezte, hogy a vállalat és az Unióba értékesítő kereskedői jogainak és kötelezettségeinek meghatározása nem volt egyértelmű. Valójában a vállalat végrehajtott bizonyos kiviteli alakiságokat a vizsgálati időszak alatt az Unióba értékesítő kereskedők nevében, és az exportált abroncsokban használt természetes gumi után behozatalivám-mentességeket kapott, annak ellenére, hogy azokat nem közvetlenül exportálta.

(162) A vállalattól kapott bármely új, ellentétes információ hiányában a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a vállalat helytelen és hiányos információkat nyújtott be a vizsgálati időszakban kapott exporthitel-biztosítással kapcsolatosan. A Bizottság ezért az e vállalat exporthitel-biztosítására vonatkozó ténymegállapításait a rendelkezésre álló tényekre alapozta, vagyis a mintában szereplő többi vállalatnál az exporthitel-biztosításra vonatkozóan feltárt legmagasabb támogatási összegre.

3.2.3. *Az alaprendelet 28. cikkének (1) bekezdésében foglalt rendelkezések kedvezményes finanszírozáshoz kapcsolódó alkalmazása az egyik exportáló gyártó esetében*

(163) A Huaqin Rubber Industry csoport és a Yanzhou Yinhe Power Plant Co. Ltd. nem nyújtott teljeskörű tájékoztatást a hitelszerződéseiről.

(164) A Bizottság ennek alapján értesítette a kérdéses vállalatokat, hogy mérlegelni fogja, hogy ténymegállapításait részben (nevezetesen a szóban forgó megállapodásra vonatkozó információk tekintetében) a rendelkezésre álló tényekre alapozza az alaprendelet 28. cikke (1) bekezdésének értelmében. Az alaprendelet 28. cikke (1) bekezdésének esetleges alkalmazásáról tájékoztató bizottsági levélre adott válaszukban a vállalatok általánosságban kifogásolták annak alkalmazását.

(165) mivel azonban a (163) preambulumbekezdésben említett hitelszerződésekkel kapcsolatban további bizonyítékot nem nyújtottak be, a Bizottság továbbra is részben a rendelkezésre álló tényekre támaszkodott az ilyen hitelszerződésekre vonatkozó ténymegállapításai tekintetében.

3.3. **A jelenlegi vizsgálat hatálya alá tartozó támogatások és támogatási programok**

(166) A panaszban, az eljárás megindításáról szóló értesítésben és a Bizottság által összeállított kérdőívre adott válaszokban szereplő információk alapján a vélelmezett támogatásnyújtás vizsgálata a kínai kormány alábbi támogatásaira terjedt ki:

i. Kedvezményes hitelek, hitelkeretek, exportőröknek és importőröknek nyújtott hitelek, egyéb finanszírozás és garanciák;

ii. Kedvezményes exporthitel-biztosítás,

iii. Támogatási programok

— „Famous Brands” (híres márkák) program;

— Exporttámogatások, például fejlett exportáló vállalkozásoknak vagy jelentős exportteljesítmény után járó térítések, feldolgozóipari export („processing trade”) után járó térítések, külföldre irányuló beruházásokhoz nyújtott vissza nem térítendő támogatások;

— Környezetvédelmi támogatások, mint például az energiatakarékos technológiák reformjának különleges alapja, tiszta gyártástechnológiai alap, környezetvédelmi és erőforrás-megőrzési ösztönzők;

— Technológiai korszerűsítéssel vagy átalakítással kapcsolatos támogatások, mint például a kiemelt állami technológiaprojekt-alap, tudományos és technológiai támogatási tervek keretében a K + F feladatok előmozdítása, a kulcságazatok kiigazításának, revitalizációjának és technológiai megújításának előmozdítása;

— Az önkormányzati, tartományi hatóságok által nyújtott eseti támogatások;

iv. Közvetlen adókkal kapcsolatos mentességi és adócsökkentési programok révén elengedett bevételek

— Új és csúcstechnológiát alkalmazó vállalkozások társaságiadó-kedvezménye;

— Kutatás-fejlesztés után járó társaságiadó-jóváírás;

— Kedvezményes adópolitika a nyugati régió számára;

— Mentesség a földhasználati adó alól, vagy az adó mérséklése;

— Helyi adókedvezmények;

v. Közvetett adó- és behozatalivám-programok révén elengedett bevételek

— Héamentességek és behozatalivám-visszatérítések behozott berendezés és technológia használatáért;

— Behozatali vám alóli mentességek a feldolgozóipari export esetében;

vi. Az állam által a megfelelő ellenszolgáltatásnál kisebb összeg fejében biztosított áruk és szolgáltatások

— Az állam által a megfelelő ellenszolgáltatásnál kisebb összeg fejében biztosított természetes gumi;

— Az állam által a megfelelő ellenszolgáltatásnál kisebb összeg fejében biztosított szintetikus gumi;

— Az állam által a megfelelő ellenszolgáltatásnál kisebb összeg fejében biztosított ipari korom;

— Az állam által a megfelelő ellenszolgáltatásnál kisebb összeg fejében biztosított nejlonzsinór;

— Az állam által a megfelelő ellenszolgáltatásnál kisebb összeg fejében biztosított villamos energia;

— Az állam által a megfelelő ellenszolgáltatásnál kisebb összeg fejében biztosított földterület és földhasználati jogok.

3.4. **Kedvezményes finanszírozás és biztosítás: kölcsönök**

(167) A mintában szereplő négy exportálógyártó-csoport által benyújtott információk tanúsága szerint e vállalatcsoportok számára 32 kínai székhelyű pénzügyi intézmény nyújtott hitelt. E 32 pénzügyi intézmény közül 27 állami tulajdonban lévő bank ([37]) volt. A fennmaradó 5 pénzügyi intézmény magántulajdonban van. Mindazonáltal mindössze három állami tulajdonú bank töltötte ki az egyedi kérdőívet, a kínai kormánynak küldött kérés ellenére, amely minden olyan pénzügyi intézményre kiterjedt, amely a mintában szereplő vállalatoknak hiteleket nyújtott.

3.4.1. *Közjogi szervként eljáró állami tulajdonú bankok*

(168) A Bizottság ellenőrizte, hogy az állami tulajdonú bankok az alaprendelet 3. cikke és 2. cikkének b) pontja szerinti közjogi szervekként jártak-e el. Az, hogy egy adott, állami tulajdonban lévő vállalkozás közjogi szervnek minősüle, a következőképpen határozható meg ([38]): „*Az a kérdés, hogy a szervezetet felruházták-e hatáskörrel kormányzati feladatok ellátására, nem pedig az, hogy erre milyen módon kerül sor. A szűk értelemben vett kormányzat változatos eszköztárral rendelkezik ahhoz, hogy hatáskörrel ruházzon fel szervezeteket. Ebből következően különböző típusú bizonyítékok lehetnek fontosak annak bizonyítása szempontjából, hogy egy adott szervezetet felruháztak-e ilyen jellegű hatáskörrel. Amennyiben a bizonyítékok amellett szólnak, hogy egy adott szervezet ténylegesen ellát kormányzati feladatokat, akkor ez egyúttal arra is bizonyítékul szolgálhat, hogy rendelkezik kormányzati hatáskörökkel, vagy hogy átruháztak rá kormányzati hatásköröket, különösen abban az esetben, ha e bizonyítékok tartós és rendszeres gyakorlatról tanúskodnak. Ebből adódóan – meglátásunk szerint – annak bizonyítéka, hogy egy kormány érdemi ellenőrzést gyakorol egy szervezet és annak tevékenysége felett, adott körülmények között azt is bizonyíthatja, hogy az érintett szervezet kormányzati hatáskörrel rendelkezik, és e hatáskört a kormányzati feladatok ellátása keretében gyakorolja. Hangsúlyozzuk azonban, hogy a jogi eszközökkel történő kifejezett felhatalmazáson kívüli, a szervezet és a szűk értelemben vett kormány közötti, pusztán formális kapcsolatok feltehetően nem jelentenek kellő alapot ahhoz, hogy megállapítható legyen a kormányzati hatáskörrel való rendelkezés tényállása. Így például önmagában az, hogy a kormányzat egy adott szervezet többségi részvényese, még nem bizonyítja a kormányzat érdemi ellenőrzését a szóban forgó szervezet tevékenysége felett, még kevésbé pedig azt, hogy a kormány ez utóbbit kormányzati hatáskörrel ruházta fel. Bizonyos esetekben azonban, amikor a bizonyítékokból több, kifejezetten a kormányzati ellenőrzésre utaló jel olvasható ki, és rendelkezésre állnak arra utaló bizonyítékok is, hogy ezt az ellenőrzést érdemi módon gyakorolják, akkor e bizonyítékok arra engedhetnek következtetni, hogy az érintett szervezet kormányzati hatáskört gyakorol.*” A jelenlegi ügy kapcsán levont következtetés, miszerint az állami tulajdonú bankokat felruházták hatáskörrel kormányzati feladatok ellátására, a kormányzati ellenőrzésre kifejezetten utaló jeleken, illetve az érdemi ellenőrzésről tanúskodó alábbi bizonyítékokon alapul.

(169) A Bizottság adatokat gyűjtött az állami tulajdonrészekről, valamint az állami tulajdonú bankok feletti kormányzati ellenőrzésre utaló kifejezett jelekről. A Bizottság ezen túlmenően azt is elemezte, hogy a kormányzat érdemi módon gyakorolta-e az ellenőrzést. E célból a Bizottságnak részben a rendelkezésre álló tényekre kellett támaszkodnia, mivel a kínai kormány és az állami tulajdonú bankok megtagadták, hogy a kedvezményes hitelnyújtáshoz vezető döntéshozatali eljárásra vonatkozóan bizonyítékot szolgáltassanak.

(170) A Bizottság ahhoz, hogy elvégezze a szóban forgó elemzést, első lépésként annak a három állami tulajdonú banknak az adatait vizsgálta meg, amelyek kitöltötték az egyedi kérdőívet és hozzájárultak válaszaik ellenőrzéséhez.

3.4.1.1. Együttműködő állami tulajdonú bankok

(171) Az alábbi három állami tulajdonú bank nyújtott be kitöltött kérdőívet, amelyek tartalmát a Bizottság a helyszínen ellenőrizte: EXIM, ABC és BOC.

a) ***A kínai kormány tulajdoni részesedése és a kifejezetten kormányzati ellenőrzésre utaló jelek***

(172) A kérdőívekre adott válaszokban szereplő, valamint az ellenőrző látogatások során beszerzett információk alapján a Bizottság megállapította, hogy a kínai kormány e pénzügyi intézmények mindegyikében 50 %-ot meghaladó közvetlen vagy közvetett tulajdonosi részesedéssel rendelkezik.

(173) A három együttműködő állami tulajdonú bank kormányzati ellenőrzésére kifejezetten utaló jelek kapcsán a Bizottság e bankokat kivétel nélkül „főbb állami tulajdonú pénzügyi intézménynek” minősítette. A „Főbb állami tulajdonú pénzügyi intézmények felügyelőbizottságáról szóló ideiglenes rendeletek” című értesítésben foglaltak szerint: „Az e rendeletekben szereplő főbb állami tulajdonú pénzügyi intézmények olyan állami tulajdonban lévő

([37]) Az együttműködő állami tulajdonban lévő bankokat lásd a (132) preambulumbekezdésben, míg a nem együttműködő állami tulajdonú bankok nevét és a vonatkozó adatokat lásd a (165) és (166) preambulumbekezdésben.

([38]) WT/DS379/AB/R, Egyesült Államok – Egyes Kínából származó termékekre kivetett dömpingellenes és kiegyenlítő vámok, a Fellebbezési Testület jelentése, 2011. március 11., DS 379, 318. pont. Lásd még a „US – Carbon Steel (India)”, 2014. december 8-i WT/DS436/AB/R sz. fellebbezési testületi jelentés 4.9– 4.10., 4.17–4.20. pontját, valamint a „United States – Countervailing Duty Measures on Certain Products from China”, 2014. december 18-i WT/DS437/AB/R sz. fellebbezési testületi jelentés 4.92. pontját.

fejlesztési bankok, kereskedelmi bankok, pénzügyieszköz-kezelők, értékpapírcégek, biztosítók stb. (a továbbiakban: állami tulajdonú pénzügyi intézmények), amelyek felügyelőbizottságát az Államtanács jelöli ki".

(174) A főbb állami tulajdonú pénzügyi intézmények esetében a felügyelőbizottságot a „Főbb állami tulajdonú pénzügyi intézmények felügyelőbizottságáról szóló ideiglenes rendeletek" alapján nevezik ki. A Bizottság az ideiglenes rendeletek 3. és 5. cikke alapján megállapította, hogy a felügyelőbizottság tagjait az Államtanács jelöli ki, amelynek e tagok beszámolási kötelezettséggel tartoznak, ez alapján pedig megállapítható, hogy az állam intézményes ellenőrzést gyakorol az együttműködő, állami tulajdonú bankok üzleti tevékenysége felett. Ezen, az általános érvényű jelnek tekinthető tényezőn túlmenően a Bizottság az alábbi megállapításokra jutott a három állami tulajdonú bank kapcsán:

EXIM

(175) Az EXIM létrehozását és működését az „Export-Import Bank of China létrehozásáról szóló" államtanácsi közlemény, valamint az EXIM alapszabálya szabályozza. Alapszabálya szerint az EXIM vezetőségét közvetlenül az állam nevezi ki. A felügyelőtanácsot az Államtanács nevezi ki a „Főbb állami tulajdonú pénzügyi intézmények felügyelőbizottságáról szóló ideiglenes rendeletek" című rendelettel (282. sz. államtanácsi rendelet), valamint más törvényekkel és rendeletekkel összhangban, és az Államtanácsnak tartozik beszámolással.

(176) Az alapszabály azt is megemlíti, hogy az EXIM pártbizottsága vezető és politikai kulcsszerepet játszik annak biztosításában, hogy az EXIM végrehajtsa a párt és az állam szakpolitikáját és főbb intézkedéseit. A pártvezetés a vállalatirányítás valamennyi aspektusában szerepet vállal.

(177) Az Alapszabály továbbá kimondja, hogy az EXIM elkötelezett a külkereskedelem és a gazdasági együttműködés fejlesztése, a határokon átnyúló beruházások, az „egy övezet, egy út" kezdeményezés, valamint a nemzetközi gyártókapacitási és berendezésgyártók közötti együttműködés támogatása iránt. Üzleti tevékenységei közé tartoznak – az állam által jóváhagyott és az állam külkereskedelmi és „külföld felé nyitási" politikájával összhangban álló – rövid távú, középtávú és hosszú lejáratú hitelek, mint például exporthitelek, importhitelek, külföldi megbízásos mérnöki szolgáltatásokra nyújtott hitelek, tengerentúli beruházási hitelek, a kínai kormány külföldi segélyként nyújtott hitelei és exportvásárlói hitelei.

ABC

(178) Az ABC alapszabályának 137. cikkében foglaltak szerint az igazgatótanács valamennyi igazgatóját a – 79,62 %-os tulajdonosi részesedéssel rendelkező fő részvényes – kínai kormánynak áll jogában kinevezni. Ugyanez vonatkozik – miként azt az alapszabály 204. cikke megállapítja – a felügyelőbizottságra is.

(179) Az ABC alapszabálya értelmében emellett az igazgatótanács határozza meg a bank stratégiáját, dönt a bank költségvetéséről, a befektetésekről, nevezi ki a bank elnökét és az igazgatótanács titkárát, valamint határozza meg és kíséri figyelemmel a bank kockázatkezelési rendszerét. E felsorolás – amely még csak nem is tartalmazza az összes feladatkört – jól szemlélteti, hogy az állam intézményes ellenőrzést gyakorol az ABC napi üzletmenete felett.

(180) A Bizottság azt is megállapította, hogy több állami tulajdonban lévő pénzügyi intézmény, köztük az ABC és a BOC, 2017-ben módosította az alapszabályát annak érdekében, hogy a bankok legmagasabb döntéshozatali szintjén erősítsék a Kínai Kommunista Párt (a továbbiakban: KKP) szerepét.

(181) Ezek az új alapszabályok előírják, hogy:

(182) az igazgatótanács elnöke és a pártbizottság titkára ugyanaz a személy kell, hogy legyen;

(183) a KKP szerepe a KKP és az állam politikái és iránymutatásai végrehajtásának biztosítása és felügyelete; valamint vezető és „kapuőri" szerepet tölt be a személyzet kinevezésében (beleértve a felső vezetést is); valamint

(184) az igazgatótanács köteles meghallgatni a pártbizottság véleményét minden fontos döntésre vonatkozóan.

BOC

(185) Az alapszabály 125. cikkében foglaltak szerint a bank igazgatótanácsában helyet foglaló ügyvezető és nem ügyvezető igazgatókat a kínai kormánynak mint fő – 64,63 %-os tulajdonosi részesedéssel rendelkező – részvényesnek áll jogában kinevezni.

(186) Emellett a BOC alapszabálya értelmében az igazgatótanács dönt – többek között – a pénzügyi intézmény stratégiai elveiről, üzleti terveiről és főbb befektetési terveiről, illetve nevezi ki, hívja vissza a vezető tisztségviselőket, például az igazgatótanács elnökét és titkárát, az alelnököt, valamint a többi felső vezetőt. Az igazgatótanács dönt továbbá a közgyűlési határozatok végrehajtásáról és hagyja jóvá a vállalatirányítási szabályzatokat. E felsorolás – amely még csak nem is tartalmazza az összes feladatkört – jól szemlélteti, hogy az állam intézményes ellenőrzést gyakorol a BOC napi üzletmenete felett.

(187) Ezenfelül a KKP szerepére vonatkozóan a (181) preambulumbekezdésben említett új kikötések a BOC-ra is vonatkoznak.

b) ***A kormányzatnak az említett intézmények tevékenységei felett gyakorolt érdemi ellenőrzését alátámasztó bizonyítékok***

(188) A Bizottság további információkat gyűjtött annak megállapításához, hogy a kínai kormány azokban az esetekben, amikor az együttműködő három állami tulajdonú bank hitelt nyújtott az abroncságazatnak, érdemi ellenőrzést gyakorolt-e a szóban forgó bankok hitelezési politikája, illetve kockázatértékelési tevékenységei felett. E tekintetben az alábbi szabályozási dokumentumokat vették figyelembe:

— a kereskedelmi bankokról szóló kínai törvény (a továbbiakban: banktörvény) 34. cikke

— a Hitelekre vonatkozó általános szabályok 15. cikke (melyek végrehajtása a Kínai Központi Bank feladata)

— a 13. ötéves petrolkémiai terv 4. fejezete

— a 40. sz. határozat

— az abroncságazati szakpolitika preambuluma

— a Kínai Bankfelügyeleti Bizottság (a továbbiakban: CBRC) kínai finanszírozású kereskedelmi bankok adminisztratív engedélyezési ügyeivel kapcsolatos végrehajtási intézkedései (a CBRC 2017. évi 1. sz. rendelete)

— a CBRC külföldi finanszírozású kereskedelmi bankok adminisztratív engedélyezési ügyeivel kapcsolatos végrehajtási intézkedései (a CBRC 2015. évi 4. sz. rendelete)

— a CBRC bankszektorban tevékenykedő pénzügyi intézmények igazgatóinak és vezető tisztségviselőinek képzettségével kapcsolatos közigazgatási intézkedései (a CBRC 2013. évi 3. sz. rendelete)

(189) A felsorolt szabályozási dokumentumok áttekintése alapján a Bizottság megállapította, hogy az alábbi okoknál fogva a kínai pénzügyi intézmények olyan általános jogi környezetben működnek, amelyben kötelesek pénzügyi döntéseiket a kínai kormány iparpolitikai céljaihoz igazodva meghozni.

(190) Az EXIM-et a Kínai Export-Import Bank létrehozásáról szóló közlemény, valamint az alapszabálya ruházza fel közpolitikai mandátummal.

(191) Általánosságban a Kínában működő összes pénzügyi intézményre alkalmazandó banktörvény 34. cikke úgy rendelkezik, hogy „*a kereskedelmi bankok hitelnyújtási tevékenységüket a nemzetgazdasági és társadalmi fejlődés szükségleteinek megfelelően, továbbá az állami iparpolitika iránymutatása szerint végzik*”. Bár a banktörvény 4. cikke kimondja, hogy „*A kereskedelmi bankok üzleti tevékenységeit a jogszabályok értelmében egyetlen szervezeti egység vagy magánszemély sem befolyásolhatja. A kereskedelmi bankokat teljes jogi személyi minőségükben független polgári jogi felelősség terheli.*”, a vizsgálat rámutatott, hogy a banktörvény 4. cikkét a banktörvény 34. cikkére is figyelemmel kell alkalmazni, azaz ha az állam szakpolitikai irányelveket határoz meg, azt a bankok végrehajtják és állami utasításokat követnek.

(192) Ezenfelül a Hitelekre vonatkozó általános szabályok 15. cikke úgy rendelkezik, hogy: „*Az illetékes egységek az állami politikával összhangban támogathatják a hitelkamatokat bizonyos iparágak növekedésének és egyes területek gazdasági fejlesztésének előmozdítása érdekében*”.

(193) Az információkat tartalmazó dokumentum nyilvánosságra hozatalát követően a kínai kormány észrevételezte, hogy a Bizottság félreértelmezte a banktörvény 34. cikkét. A 34. cikket nem szabad elszigetelten értelmezni, és a 4. cikk, amely az általános rendelkezések részét képezi, átfogó hatással van a törvény többi cikkére. Mindazonáltal e vizsgálat ténymegállapításai (valamint a Bizottságnak a korábbi vizsgálatok során ugyanazon támogatási programra vonatkozóan tett ténymegállapításai) ([39]) nem támasztották alá azt az állítást, miszerint a bankok nem veszik figyelembe a kormányzati politikát és terveket a hitelezési döntéseik meghozatala során. A vizsgálat –

([39]) A Bizottság (EU) 2017/969 bizottsági végrehajtási rendelete (2017. június 8.) a Kínai Népköztársaságból származó egyes melegen hengerelt, sík, vasból, ötvözetlen acélból vagy más ötvözött acélból készült termékek behozatalára vonatkozó végleges kiegyenlítő vám kivetéséről és a Kínai Népköztársaságból származó egyes melegen hengerelt, sík, vasból, ötvözetlen acélból vagy más ötvözött acélból készült termékek behozatalára vonatkozó végleges dömpingellenes vám kivetéséről szóló (EU) 2017/649 bizottsági végrehajtási rendelet módosításáról (HL L 146., 2017.6.9., 17. o.), (121)–(128) preambulumbekezdés.

miként azt a (202)–(206) preambulumbekezdés kifejti – éppen ennek ellenkezőjét erősítette meg. A Bizottság következésképpen megállapította, hogy a banktörvény 4. cikke nem gátolja meg a kereskedelmi bankokat abban, hogy figyelembe vegyék a kormányzati iparpolitikát és terveket.

(194) A kínai kormány a Hitelekre vonatkozó általános szabályok 15. cikkének figyelmen kívül hagyását is kérelmezte, mivel az több mint 20 évvel ezelőtt keletkezett, és hosszabb ideig inaktív maradt. Ugyanakkor a kínai kormány egyidejűleg elismerte, hogy a Hitelekre vonatkozó általános szabályokat hivatalosan még nem helyezték hatályon kívül. A Bizottság ezért úgy ítélte meg, hogy a Hitelekre vonatkozó általános szabályokra történt hivatkozása továbbra is érvényes.

(195) Az állami iparpolitika kialakítása – miként az a 3.1. szakaszban kifejtésre került – központi tervezés keretében történik. Az abroncságazatot illetően a 13. ötéves petrolkémiai terv 5. fejezete úgy rendelkezik, hogy szükséges *„A pénzügyi, adózási, kereskedelmi és iparpolitikák közötti kapcsolat erősítése. A bankok és vállalkozások közötti kapcsolódás és a termelési együttműködési politikák megvalósítása. A kulcsfontosságú vállalkozások és projektek finanszírozásának erősítése. A meglévő speciális tőkecsatornák kiaknázása (speciális projektek és alapok stb.) az ipari korszerűsítés és a technikai újjáépítés további támogatása érdekében.”*

(196) Ezenkívül az abroncságazati szakpolitika *„szolgál alapul minden érintett kormányzati szerv számára” „az ilyen abroncságazati projektek hitelfinanszírozása”* tekintetében.

(197) Hasonlóképpen, a 40. sz. határozat valamennyi pénzügyi intézmény számára előírja, hogy az ösztönzött projekteket külön hitelnyújtással támogassák. Az abroncságazatot érintő projektek – ahogy azt a 3.1. szakasz már említette – az „ösztönzött” kategóriába tartoznak. A 40. sz. határozat következésképpen megerősíti a banktörvény kapcsán tett korábbi ténymegállapítást, miszerint kedvezményes hitelnyújtási tevékenységeikkel a bankok kormányzati hatáskört gyakorolnak.

(198) Az információkat tartalmazó dokumentumra válaszként a kínai kormány azt az észrevételt tette, hogy a 40. sz. határozat csak akkor teszi lehetővé a hiteltámogatásokat, ha az a hitelnyújtás alapelvein nyugszik. A Bizottság elismerte, hogy ugyanezen határozat 17. és 18. cikke a hitelnyújtási elvek tiszteletben tartására is felkéri a bankokat. A (202)–(206) preambulumbekezdésben részletesen kifejtettek szerint azonban ennek gyakorlati megvalósulását a vizsgálat során a Bizottság nem tudta megállapítani.

(199) A Bizottság azt is megállapította, hogy a Kínai Bankfelügyeleti Bizottság (CBRC) széles körű jóváhagyási hatáskörrel rendelkezik a Kínai Népköztársaságban letelepedett valamennyi pénzügyi intézmény (beleértve a magántulajdonban és a külföldi tulajdonban lévő pénzügyi intézményeket is) igazgatásának valamennyi szempontja felett, úgy mint ([40]):

— a pénzügyi intézmények valamennyi vezetője kinevezésének jóváhagyása mind a székhely, mind pedig a helyi fióktelepek szintjén. A CBRC jóváhagyása szükséges a vezetőség valamennyi szintjének felvételéhez, kezdve a legmagasabb rangú pozícióktól egészen a fiókvezetőkig, és magában foglalja még a tengerentúli fiókokban kinevezett, valamint a támogató funkciókért felelős vezetőket is (például az informatikai vezetőket); valamint

— a közigazgatási jóváhagyások felettébb terjedelmes listája, beleértve a fióktelepek nyitásához, új üzletágak elindításához, új termékek értékesítéséhez, a bank alapszabályának módosításához, a részvények több mint 5 %-ának értékesítéséhez, a tőkeemeléshez, a székhelymódosításhoz, a szervezeti forma módosításához stb. szükséges jóváhagyásokat.

(200) A banktörvény jogilag kötelező. Az ötéves tervek és a 40. sz. határozat kötelező jellegét a fenti 3.1. szakasz megállapította. A CBRC szabályozási dokumentumainak kötelező jellege annak a bankfelügyeleti hatósági jogköréből fakad. A többi dokumentum kötelező jellegét a bennük foglalt, felügyeletre és értékelésre vonatkozó rendelkezések bizonyítják.

(201) Mindezek alapján a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a kínai kormány olyan normatív keretrendszert teremtett, amelyet a kínai kormány által kinevezett, illetve felelősségre vonható menedzserek és felügyelők kötelesek voltak tiszteletben tartani. A kínai kormány következésképpen minden olyan esetben, amikor az együttműködő három állami tulajdonú bank hiteleket nyújtott az abroncságazatnak, a normatív keretrendszerre támaszkodott annak érdekében, hogy a bankok tevékenységei felett érdemi ellenőrzést gyakoroljon.

(202) Az érdemi ellenőrzés gyakorlását a Bizottság ezen túlmenően az egyes hitelek kapcsán is igyekezett konkrét bizonyítékokkal alátámasztani. Az ellenőrző látogatások során a három együttműködő állami tulajdonú bank fenntartotta azon álláspontját, hogy a kérdéses hitelek nyújtásakor korszerű kockázatértékelési irányelvek és modellek alapján jártak el. A kínai kormánynál, az ABC-nél és a BOC-nál tett ellenőrző látogatás során a képviselőik azt is jelezték, hogy az elmúlt két évben csökkentették az abroncságazattal szembeni átfogó hitelkitettséget, mivel az ágazatban problémákat észleltek a kapacitásfelesleggel kapcsolatban.

([40]) A CBRC kínai finanszírozású kereskedelmi bankok adminisztratív engedélyezési ügyeivel kapcsolatos végrehajtási intézkedései (a CBRC 2017. évi 1. sz. rendelete), a CBRC külföldi finanszírozású kereskedelmi bankok adminisztratív engedélyezési ügyeivel kapcsolatos végrehajtási intézkedései (a CBRC 2015. évi 4. sz. rendelete), valamint a CBRC bankszektorban tevékenykedő pénzügyi intézmények igazgatóinak és vezető tisztségviselőinek képzettségével kapcsolatos közigazgatási intézkedései (a CBRC 2013. évi 3. sz. rendelete) szerint.

(203) A mintában szereplő vállalatokra vonatkozóan azonban nem szolgáltak konkrét példával. A három együttműködő állami tulajdonban lévő bank szabályozási és szerződéses okokból megtagadta a mintavételben szereplő vállalatokkal kapcsolatos információk nyújtását, ideértve azok konkrét hitelkockázat-értékeléseit is, annak ellenére, hogy a Bizottság átadta a mintában szereplő vállalatok írásbeli hozzájárulását, amelyben lemondtak a titoktartáshoz való jogukról.

(204) A hitelképességi vizsgálatokra vonatkozó konkrét bizonyítékok hiányában a Bizottság így a (188)–(201) preambulumbekezdésben bemutatott általános jogi környezetet vizsgálta, azzal együtt, hogy az együttműködő három állami tulajdonú banknak a mintában szereplő vállalatok részére nyújtott hitelek tekintetében alkalmazott megközelítését is megvizsgálta. E megközelítés nem állt összhangban a bankok ellenőrző látogatások során hivatalosan képviselt álláspontjával, mivel a gyakorlatban nem részletes, piaci alapú kockázatértékelés alapján jártak el.

(205) Az ellenőrző látogatások alkalmával fény derült arra, hogy a mintában szereplő négy exportálógyártó-csoportnak – bizonyos, deviza alapú hitelek kivételével – a Kínai Központi Bank referencia-kamatlábaihoz közeli kamatlábak mellett folyósítottak hitelt, függetlenül az egyes vállalatok pénzügyi és hitelkockázati helyzetétől. A hiteleket – a mintában szereplő négy exportáló gyártó kockázati profiljának megfelelő kamatlábakat alapul véve – tehát a piacinál alacsonyabb kamatlábak mellett nyújtották. Ezenfelül a mintában szereplő vállalatok kaptak rulírozó hiteleket, amelyek lehetővé tették számukra, hogy a hiteleik után törlesztett tőke összegét a lejárat napján azonnal új hitelből származó friss tőkével pótolják. A mintában szereplő két vállalatcsoport esetében a pénzügyi nehézségekre tekintettel átütemezték a törlesztéseket vagy elengedték a tartozást.

(206) A Bizottság emellett megállapította, hogy az együttműködő három állami tulajdonú bank azoknál a hiteleknél, amelyeket a bankok amúgy kötelesek lennének „nem rendes" hitelekként bejelenteni, ezt a státuszt többször elmulasztották jelezni az országos központi hitelnyilvántartásban. Az ilyen „nem rendes" hitelekre vonatkozó jelentéstételi kötelezettség mindenekelőtt akkor áll fenn, ha a hiteleket átstrukturálják, ha az adós nem teljesíti fizetési kötelezettségét, vagy ha rulírozó hiteleket bocsátanak ki. Ilyen jellegű esemény mind a négy, mintában szereplő exportálógyártó-csoport esetében előfordult. A CBRC kockázatalapú hitelbesorolásra vonatkozó iránymutatása szerint ezeket az eseteket kivétel nélkül szerepeltetni kellett volna a központi hitelnyilvántartásban. Ha a pénzügyi intézmények elmulasztják e bejelentést, a központi hitelnyilvántartásban torz kép alakul ki az adott vállalat adóssághelyzetéről, mivel a nyilvántartás nem valósághűen tükrözi a vállalat hitelképességét. Emiatt még ha a pénzügyi intézmények piaci alapú kockázatértékelést is végeznének, azt akkor is félrevezető információk alapján tennék.

(207) A Bizottság ezért arra a következtetésre jutott, hogy a kínai kormány érdemi ellenőrzést gyakorolt az együttműködő három állami tulajdonú bank tevékenységei felett a szóban forgó bankoknak az abroncságazatot érintő hitelezési politikája és kockázatértékelése tekintetében.

c) ***Az együttműködő pénzügyi intézményekre vonatkozó következtetés***

(208) A Bizottság megállapította, hogy a fent ismertetett jogi keretet a három együttműködő állami tulajdonú pénzügyi intézmény az abroncságazat esetében kormányzati feladatok ellátásával hajtja végre, és ily módon az alaprendelet 3. cikke (1) bekezdése a) pontjának i. alpontjával együtt értelmezett 2. cikke b) pontjának értelmében, valamint a WTO idevágó ítélkezési gyakorlatával összhangban közjogi szervként jár el.

3.4.1.2. A nem együttműködő, állami tulajdonú bankok

(209) Miként azt a 3.2. szakasz megállapította, a mintában szereplő vállalatoknak hitelt nyújtó többi állami tulajdonú bank egyike sem válaszolt az egyedi kérdőívre. Ezért a (127)–(136) preambulumbekezdésben levont következtetésekkel összhangban a Bizottság úgy határozott, hogy a rendelkezésre álló tényeket használja fel annak megállapításához, hogy a szóban forgó állami tulajdonú bankok közjogi szerveknek minősülnek-e.

(210) A Kínai Népköztársaságból származó egyes melegen hengerelt, sík, vasból, ötvözetlen acélból vagy más ötvözött acélból készült termékek behozatalára vonatkozó szubvencióellenes vizsgálatban ([41]) a Bizottság megállapította, hogy az alábbi bankok, amelyek a szóban forgó vizsgálat során a mintában szereplő négy exportálógyártó-csoportnak hiteleztek, részben vagy egészben az állam vagy állami tulajdonban lévő jogi személyek tulajdonában voltak: China Development Bank, China Construction Bank, Industrial and Commercial Bank of China, Bank of Communications, China Everbright Bank, Postal Savings Bank, China Merchants Bank, Shanghai Pudong Development Bank, China Industrial Bank, Shenyang Rural Commercial Bank, Bank of Shanghai, Ningbo Bank, China CITIC Bank, China Guangfa Bank, China Bohai Bank és Huaxia Bank.

([41]) Lásd a 39. lábjegyzetben említett, melegen síkhengerelt termékekről szóló végrehajtási rendelet (132) preambulumbekezdését.

(211) Nyilvánosan elérhető információk – például a banki honlapok, éves jelentések, a bankjegyzékekben rendelkezésre álló vagy online elérhető információk – alapján a Bizottság megállapította továbbá, hogy a mintában szereplő négy exportálógyártó-csoportnak hitelt nyújtó alábbi bankok közvetlenül az állam, vagy állami tulajdonú jogi személy rész- vagy kizárólagos tulajdonában áll:

Bank neve	A tulajdonosi szerkezetre vonatkozó információk
Hankou Bank	a részvények legalább 34,86 %-át állami tulajdonban lévő jogalanyok birtokolják
Hubei Bank	a részvények legalább 42,55 %-át a helyi önkormányzat és állami tulajdonú vállalatok birtokolják
Huishang Bank	többségi állami tulajdonban lévő, részvényeit számos állami tulajdonú vállalat és a helyi önkormányzathoz köthető szervezet birtokolja
Dongying Bank	a Dongying City Bureau of Finance részesedése 20,88 %, míg a Dongying State-owned Assets Operation Co., Ltd. részesedése 11,14 %
Bank of Tianjin	a részvények legalább 40,2 %-át a helyi önkormányzat és állami tulajdonú vállalatok birtokolják
Bank of Kunlun	a China National Petroleum Corporation (egy állami tulajdonú vállalat) tulajdonában van
Shanghai Rural Commercial Bank	a jegyzett tőke 35,52 %-át birtokolják állami tulajdonú vállalatok
China Industrial International Trust Limited	az Industrial Bank leányvállalata, amelyről a melegen síkhengerelt termékek szubvencióellenes vizsgálata ([42]) során derült ki, hogy állami tulajdonban van
Daye Trust Co., Ltd.	a China Orient Asset Mgt Co. Ltd leányvállalata (egy állami tulajdonban lévő eszközkezelő vállalat)
Sinotruk Finance Co., Ltd.	tulajdonosa a Sinotruk (egy állami tulajdonú vállalat)

(212) A Bizottság megállapította továbbá – a szóban forgó pénzügyi intézményektől származó, kifejezetten ennek ellenkezőjére utaló információk hiányában –, hogy ugyanazon okok miatt, amelyeket a 3.4.1.1. szakasz ismertetett, egyértelmű jelek utalnak a kínai kormány tulajdonosi szerepvállalására és ellenőrzésére. Kiemelendő, hogy a rendelkezésre álló tények szerint az említett nem együttműködő, állami tulajdonú bankok esetében a menedzsereket és felügyelőket feltételezhetően – csakúgy, mint az együttműködő három állami tulajdonú banknál – a kínai kormány nevezi ki, és e tisztségviselők a kínai kormánynak tartoznak beszámolási kötelezettséggel.

(213) Az érdemi módon gyakorolt ellenőrzést illetően a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a mintában szereplő négy vállalatcsoportnak a vizsgálati időszak alatt nyújtott hitelek jelentős részét (az adott vállalattól függően 30–50 % közötti hányadát) jegyző három együttműködő pénzügyi intézménnyel kapcsolatos ténymegállapítások a nem együttműködő, állami tulajdonú pénzügyi intézményekre nézve is reprezentatívnak tekinthetők. A 3.4.1.1. szakasz b) pontjában elemzett normatív keretrendszer azonos módon e vállalatokra is érvényes. A rendelkezésre álló legjobb tények alapján, illetve az ezeket cáfoló információk hiányában a hitelképességi vizsgálatokra – csakúgy, mint az együttműködő három állami tulajdonú banknál – e szereplők esetében sincsenek konkrét bizonyítékok, vagyis a normatív keretrendszer alkalmazására vonatkozó, a 3.4.1.1. szakasz b) pontjában foglalt elemzés azonos módon e vállalatokra is érvényes.

(214) A Bizottság ezen túlmenően azt is megállapította, hogy a hitelszerződések többsége, amelyeket a mintában szereplő vállalatoktól kapott, hasonló szerződési feltételeket tartalmaz, és hogy a megegyezés szerint felszámított hitelkamatlábak hasonlóak, illetve részben átfedést mutatnak az együttműködő három állami tulajdonú bank által felszámított kamatlábakkal.

(215) A Bizottság ezért úgy ítélte meg, hogy tekintettel a hitelfeltételek, illetve a hitelkamatlábak kapcsán megfigyelt hasonlóságokra és az ellenőrzött három pénzügyi intézmény reprezentatív jellegére, a többi állami tulajdonú bank vizsgálatához az együttműködő három állami tulajdonú bank kapcsán tett ténymegállapítások jelentik az alaprendelet 28. cikkének (1) bekezdése szerint rendelkezésre álló tényeket.

([42]) Lásd a 39. lábjegyzetben említett, melegen síkhengerelt termékekről szóló végrehajtási rendelet (132) preambulumbekezdését.

(216) Ez alapján a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a mintában szereplő vállalatoknak hitelt nyújtó többi állami tulajdonú bank az alaprendelet 3. cikke, valamint 2. cikkének b) pontja szerinti közjogi szervnek minősül.

3.4.1.3. Az állami tulajdonú pénzügyi intézményekre vonatkozó következtetések

(217) A fenti megfontolások alapján a Bizottság megállapította, hogy a mintában szereplő négy exportálógyártó-csoportnak hitelt nyújtó állami tulajdonú kínai pénzügyi intézmények mindegyike az alaprendelet 3. cikke, valamint 2. cikkének b) pontja szerinti közjogi szervnek minősül.

(218) Másfelől: még ha az állami tulajdonú pénzügyi intézményeket a Bizottság nem is tekintené közjogi szerveknek, a (220)–(223) preambulumbekezdésben meghatározott okok miatt akkor is megállapítható lenne, hogy a kínai kormány az alaprendelet 3. cikke (1) bekezdése a) pontjának iv. alpontja szerinti olyan feladatok ellátásával bízza meg, és olyan feladatok ellátására utasítja azokat, amelyek szokásos esetben a kormányzat feladatai lennének. A magatartásuk ily módon mindenesetre a kínai kormánynak tulajdonítható.

3.4.2. *A magántulajdonú pénzügyi intézmények megbízása és utasítása*

(219) A Bizottság ezt követően a további pénzügyi intézményeket vizsgálta meg. A következő öt pénzügyi intézményt tekintette magántulajdonban lévőnek a melegen síkhengerelt acéltermékekkel kapcsolatos ügyben tett ténymegállapítások alapján ([43]), és azok esetében a kapott tájékoztatást nyilvánosan elérhető információkkal egészítette ki: JPMorgan Chase Bank (Kína), HSBC, Ping An Bank, Bank of Qingdao, Bank of Beijing. A Bizottság ezt követően elemezte, hogy ezeket a pénzügyi intézményeket a kínai kormány az alaprendelet 3. cikke (1) bekezdése a) pontjának iv. alpontja értelmében megbízta-e azzal vagy utasította-e arra, hogy támogatást nyújtsanak az abroncságazatnak.

(220) A WTO Fellebbezési Testülete szerint „megbízás" akkor történik, ha a kormányzat magánjogi szervezetre feladatköröket ruház át, „utasítás" pedig akkor, ha a kormányzat magánjogi szervezet felett hatáskört gyakorol ([44]). A kormányzat mindkét esetben magánjogi szervezetet vesz igénybe arra a célra, hogy közvetetten pénzügyi hozzájárulást nyújtson, és *„az esetek többségében feltételezhető, hogy a magánjogi szervezet megbízása vagy utasítása valamilyen fenyegetéssel vagy késztetéssel jár"* ([45]). Ugyanakkor a iv. alpont nem teszi lehetővé, hogy a tagok egy termékre kiegyenlítő vámot vessenek ki, *„ha a kormányzat mindössze általános szabályozói hatáskörét gyakorolja"* ([46]), illetve ha a kormányzati beavatkozás *„pusztán az adott ténybeli körülmények és az adott piac szereplőinek szabad választása folytán jár vagy nem jár bizonyos következményekkel"* ([47]). A megbízás és az utasítás ehelyett inkább *„a kormányzat részéről aktívabb szerepvállalást, mintsem puszta ösztönzést"* ([48]) jelent.

(221) A Bizottság megállapította, hogy a (188)–(201) preambulumbekezdésben említett, az abroncságazatra irányadó normatív keretrendszer valamennyi kínai pénzügyi intézményre, így a magántulajdonúakra is vonatkozik. Szemléltetésképpen: a banktörvény és a CBRC különféle rendeletei kiterjednek a CBRC irányítása alatt álló összes kínai finanszírozású és külföldi tőkével működő bankra.

(222) A mintában szereplő vállalkozásoknál tett ellenőrző látogatások során fény derült továbbá arra, hogy a Bizottság által a mintában szereplő vállalkozásoktól kapott hitelszerződések többsége hasonló szerződési feltételeket tartalmaz, és a magántulajdonú pénzügyi intézmények által felszámított kamatlábak hasonlóak és részben átfedést mutatnak az állami tulajdonú pénzügyi intézmények által felszámított kamatlábakkal.

(223) A magántulajdonú pénzügyi intézményektől kapott eltérő tájékoztatás hiányában a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy az abroncságazatot illetően az állam a CRBC felügyelete alatt, Kínában működő valamennyi pénzügyi intézményt (ideértve a magántulajdonú pénzügyi intézményeket is) az alaprendelet 3. cikke (1) bekezdése a) pontja iv. alpontjának első francia bekezdése értelmében megbízta azzal vagy utasította arra, hogy a kormányzati politikáknak megfelelően az abroncságazatnak kedvezményes kamatlábak mellett nyújtson hitelt.

(224) E ténymegállapítással összhangban a Bizottság azt a megállapítást tette a Hankook csoport vonatkozásában, hogy a normatív keretrendszer nem vonatkozott egyes olyan külföldi tulajdonban lévő pénzügyi intézményekre, amelyek hiteleket nyújtottak a Hankook csoport számára. Valóban nem álltak a CBRC felügyelete alatt, mivel Kínán kívül helyezkednek el, és tengerentúli devizahiteleket nyújtottak. Ezért a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy ezeket a pénzügyi intézményeket az állam nem bízta meg vagy utasította az alaprendelet 3. cikke (1) bekezdése a) pontja iv. alpontjának első francia bekezdése értelmében.

([43]) Lásd a 39. lábjegyzetben említett, melegen síkhengerelt termékekről szóló végrehajtási rendelet (141) preambulumbekezdését.
([44]) WT/DS/296, DS 296: United States – „Countervailing duty investigation on Dynamic Random Access Memory [DRAMS] from Korea", a Fellebbezési Testület jelentése, 2005. február 21., 116. pont.
([45]) A Fellebbezési Testület jelentése, DS 296, 116. pont.
([46]) A Fellebbezési Testület jelentése, DS 296, 115. pont.
([47]) A Fellebbezési Testület jelentése, DS 296, 114. pont., egyetértve a vizsgálóbizottság azonos tárgyú jelentésével, DS 194, 8.31. pont.
([48]) A Fellebbezési Testület jelentése, DS 296, 115. pont.

(225) Az információkat tartalmazó dokumentum nyilvánosságra hozatalát követően a kínai kormány és a Hankook csoport azt állította, hogy a magántulajdonban lévő pénzügyi intézmények – többek között a JPMorgan Chase Bank (Kína) – esetében nem tekinthető úgy, hogy azokat az alaprendelet 3. cikke (1) bekezdése a) pontjának iv. alpontja értelmében a kínai kormány megbízta azzal vagy utasította arra, hogy kedvezményes kamatlábak mellett nyújtsanak hitelt. Előadták, hogy a fenti (188) és (199) preambulumbekezdésben említett, a CBRC-re irányadó két jogszabály közös minden szabályozói bankhatóság számára, és a Bázeli Bankfelügyeleti Bizottság által javasolt hatékony banki felügyeletre vonatkozó alapelveket tükrözi. A Hankook csoport továbbá azt állította, hogy a Bizottságnak minden egyes pénzügyi intézmény esetében eseti alapon kellett volna elemeznie a ténybeli körülményeket, ahelyett, hogy a normatív keret egészére hivatkozna.

(226) A Bizottság elutasította ezeket az állításokat, mivel a CBRC által gyakorolt felügyelet és jóváhagyások túlmutatnak a Bázeli Bankfelügyeleti Bizottság által javasolt banki felügyeletre vonatkozó alapelveken. Valójában a Bázeli Bankfelügyeleti Bizottság normatív kerete értelmében a szavatolótőke-szintek kockázatokhoz viszonyított megfelelőségének nyomonkövetése iránti elsődleges felelősséget egyértelműen a bank vezetésére hárítja. A felügyeleti hatóságok szerepe a bankok által kialakított belső folyamatok, kontrollok és kockázatkezelés felülvizsgálata és értékelése. A Bázeli Bankfelügyeleti Bizottság hatékony banki felügyeletre vonatkozó alapelvei egyértelműen kimondják, hogy „a bankhatóságok felülvizsgálatának a banki kockázatkezelés és kontrollok minőségére kell összpontosítania, és nem eredményezheti, hogy a felügyelők bankvezetésként működjenek”.

(227) Azonban – amint azt a (199) preambulumbekezdésben már kifejtettük – a CBRC jóváhagyása szükséges nemcsak egy bank központja felső vezetésének, hanem a vezetés valamennyi szintjének felvételéhez, ideértve még a tengerentúli fiókokban kinevezett, valamint a támogató funkciókért felelős vezetőket is (például az informatikai vezetőket); és adminisztratív jóváhagyásokra van szükség még a kisebb változtatások esetében is, úgy mint egy bank részvényei több mint 5 %-ának értékesítése, vagy a székhely módosítása. Valójában a Bázeli Bankfelügyeleti Bizottság csak azt írja elő, hogy a felügyelet jogosult felülvizsgálni, elutasítani és prudenciális feltételeket előírni a jelentős tulajdoni vagy ellenőrző részesedések átruházására irányuló javaslatok esetében. A Bizottság szerint – a Bázeli Bankfelügyeleti Bizottság hatékony banki felügyeletre vonatkozó alapelveit követve – az ilyen tevékenységek inkább a bank vezetésének felelősségi körébe tartoznak, anélkül, hogy szükség lenne a felügyeleti hatóság jóváhagyására.

(228) Ezenkívül az összes kínai bankra vonatkozó normatív keret sokkal szélesebb, mint a (188) preambulumbekezdésben ismertetett, a CBRC-re irányadó két jogszabály, és – ahogy azt a (200) preambulumbekezdés is kifejti – a szabályozási dokumentumok egésze jogilag kötelező erejű, így azok jóval túlmutatnak a puszta ösztönzésnél. Ezenkívül a mintában szereplő vállalatoknál lezajlott ellenőrző látogatások nem tártak fel semmilyen jelentős különbséget a magántulajdonban lévő pénzügyi intézmények, valamint az állami tulajdonban lévő pénzintézetek által biztosított hitelkondíciók vagy hitelkamatlábak között.

(229) Végezetül a Bizottság megjegyezte, hogy a kifejezett kérése ellenére a JPMorgan Chase Bank (Kína) úgy határozott, hogy nem működik együtt a vizsgálat során. Ennek eredményeképpen a Bizottság nem volt abban a helyzetben, hogy a ténybeli körülményeket a JPMorgan Chase Bank (Kína) intézményt illetően egyedi jelleggel vizsgálja meg.

(230) A felek végleges tájékoztatását követően a Hankook csoport megismételte a JPMorgan Chase Banknak (Kína) adott megbízásra és utasításra vonatkozó észrevételeit, különösen arra hivatkozva, hogy ha a Hankook csoport tudta volna, hogy a banknak együtt kellett működnie a vizsgálatban, azt felkérték volna az együttműködésre. Ebben a tekintetben a Bizottság megjegyezte, hogy az exportáló gyártók számára küldött kérdőívben már felkérte a vállalatot, hogy nyújtson be banki meghatalmazást, lehetővé téve a Bizottság számára a pénzügyi intézmények által nyújtandó információk felülvizsgálatát. A kínai kormány és a Bizottság közötti, a pénzügyi intézmények együttműködéséről szóló információcserék rendelkezésre álltak a nyilvános aktában, és a JPMorgan Chase Bank (Kína) együttműködésének hiányáról a vállalatot az információkat tartalmazó dokumentumban tájékoztatták. Ezért a Bizottság ezt az érvet megalapozatlannak ítélte.

3.4.3. *Egyedi jelleg*

(231) Ahogyan azt a (188)–(201) preambulumbekezdés bemutatta, több, az abroncságazatban működő vállalatoknak szánt jogi dokumentum arra utasítja a pénzügyi intézményeket, hogy kedvezményes kamatlábak mellett nyújtsanak hiteleket az abroncságazatnak. E dokumentumok alapján bizonyított, hogy a pénzügyi intézmények csak azon néhány iparág/vállalat esetében teszik lehetővé a pénzügyi intézmények számára a kedvezményes hitelnyújtást, amelyek beleilleszkednek a kínai kormány vonatkozó stratégiájába.

(232) A Bizottság így arra a következtetésre jutott, hogy a kedvezményes hitelek formájában nyújtott támogatás nem általánosan elérhető, hanem az alaprendelet 4. cikke (2) bekezdésének a) pontja értelmében egyedinek minősül. Ezenfelül arra utaló bizonyítékot, hogy a kedvezményes hitelnyújtás az alaprendelet 4. cikke (2) bekezdésének b) pontja értelmében objektív kritériumokon és feltételeken alapulna, az érdekelt felek egyike sem nyújtott be.

3.4.4. *Gazdasági előny, valamint a támogatási összeg kiszámítása*

(233) A Bizottság ezt követően kiszámította a kiegyenlíthető támogatás összegét. E számítás keretében értékelte a támogatásban részesülő feleknek a vizsgálati időszak alatt nyújtott gazdasági előny mértékét. A támogatásban részesülő feleknek nyújtott gazdasági előny az alaprendelet 6. cikkének b) pontja szerint a hitelt felvevő vállalat által a kormányhitel esetében és a vállalat által a piacon megszerezhető összehasonlítható kereskedelmi hitel esetében visszafizetendő összeg közötti eltérés.

(234) Ebben a tekintetben a Bizottság a kínai abroncspiaccal kapcsolatban több sajátosságra lett figyelmes. A 3.4.1–3.4.3. szakaszban ismertetett megfontolásokból következik, hogy a kínai pénzügyi intézmények által folyósított hitelek jelentős kormányzati beavatkozásról árulkodnak, és nem a működő piacokon általában felszámított kamatokat tükrözik.

(235) A mintában szereplő vállalatcsoportok különböző általános gazdasági helyzetben vannak. A vizsgálati időszak alatt – például a lejáratot, a megkövetelt biztosítékot és garanciát, valamint más kapcsolódó feltételeket tekintve – mindegyikük más-más típusú hitelt kapott. E két ok miatt mindegyik vállalathoz eltérő átlagos kamatláb tartozott annak alapján, hogy milyen hiteleket kapott.

(236) E sajátosságok figyelembevétele érdekében a Bizottság minden egyes, a mintában szereplő exportáló gyártói vállalatcsoport pénzügyi helyzetét egyedileg értékelte. E tekintetben a Bizottság a kedvezményes hitelnyújtás kapcsán a Kínai Népköztársaságból származó, melegen síkhengerelt acéltermékekre vonatkozó szubvencióellenes vizsgálatban ([49]) meghatározott, és az alábbi preambulumbekezdésekben kifejtett számítási módszert követte. Végül a Bizottság egyedileg kiszámította minden egyes, a mintában szereplő exportáló gyártói csoport esetében a kedvezményes hitelezési gyakorlatból származó előnyt, és ezt az előnyt hozzárendelte az érintett termékhez.

3.4.4.1. Hitelminősítések

(237) A Kínai Népköztársaságból származó, melegen síkhengerelt acéltermékekre vonatkozó szubvencióellenes vizsgálatban a Bizottság már megállapította, hogy egy, a Nemzetközi Valutaalap által közzétett tanulmány ([50]) alapján, amely szerint eltérések mutatkoznak a nemzetközi és a kínai hitelminősítések között, a kínai vállalatok tekintetében megítélt belföldi hitelminősítések nem voltak megbízhatóak. Ehhez társultak a vizsgálat mintában szereplő vállalatokkal kapcsolatos ténymegállapításai. Az IMF szerint a helyi hitelminősítő intézetek a kínai kötvények több mint 90 %-át az AA vagy az AAA kategóriába sorolják. Ez nem hasonlítható össze más piacokkal, például az EU vagy az USA piacával. Például az USA piacán ezeket a legkedvezőbb minősítéseket csak a cégek kevesebb mint 2 %-a tudhatja magáénak. A kínai hitelminősítő intézetek így erőteljesen a minősítési skála legmagasabb szintje irányába hajlanak. Rendkívül széles értékelési skálákkal rendelkeznek, és hajlamosak a szignifikánsan eltérő nemteljesítési kockázatú kötvényeket egyetlen tág kategóriába összevonni ([51]).

(238) Ezenkívül a külföldi hitelminősítő intézetek, úgy mint a Standard and Poor's és a Moody's, jellemzően a kibocsátó kiindulási hitelminősítését felfelé korrigálják azon becslésük alapján, hogy a kínai kormány mekkora stratégiai jelentőséget tulajdonít az adott vállalatnak, és a kínai kötvények külföldi kibocsátása esetén milyen erősek az esetleges implicit garanciák ([52]). A Fitch például – adott esetben – világosan jelzi, hogy az ilyen garanciák kulcsfontosságú szerepet játszanak a kínai vállalatok hitelminősítésében ([53]).

(239) A vizsgálat során a Bizottság további információkat talált ezen elemzés kiegészítésére. Először is a Bizottság megállapította, hogy az állam képes bizonyos befolyást gyakorolni a hitelminősítési piacra. Két 2016-ban közzétett tanulmány szerint nagyjából 12 hitelminősítő intézet működött a kínai piacon, amelyek többsége állami tulajdonban volt. Az összes minősített vállalati kötvény 60 %-át állami tulajdonú hitelminősítő intézet ([54]) minősítette Kínában.

([49]) Lásd a 39. lábjegyzetben említett, melegen síkhengerelt termékekről szóló végrehajtási rendelet (152)–(244) preambulumbekezdését.

([50]) Az IMF munkadokumentuma: A kínai vállalatok adósságproblémájának megoldása („Resolving China's Corporate Debt Problem"), szerzők: Wojciech Maliszewski, Serkan Arslanalp, John Caparusso, José Garrido, Si Guo, Joong Shik Kang, W. Raphael Lam, T. Daniel Law, Wei Liao, Nadia Rendak. Philippe Wingender és Jiangyan Yu, 2016. október, WP/16/203.

([51]) Livingston, M. Poon, W.P.H. és Zhou, L. (2017). *Are Chinese Credit Ratings Relevant? A Study of the Chinese Bond Market and Credit Rating Industry* [Számítanak a kínai hitelminősítések? Tanulmány a kínai kötvénypiacról és a hitelminősítési ágazatról], Journal of Banking & Finance, 24. o.

([52]) Price, A.H., Brightbill T.C., DeFrancesco R.E., Claeys, S.J., Teslik, A. és Neelakantan, U. (2017). *China's broken promises: why it is not a market-economy,* [Kína megszegett ígéretei: ez miért nem piacgazdaság?], Wiley Rein LLP, 68. o.

([53]) Konkrét példáért lásd a Reuterst. (2016). *Fitch Rates Shougang's USD Senior Notes Final 'A-'* [A Fitch hitelminősítő intézet a Shougang vállalat USD-ban denominált elsőbbségi kötelezvényeire „A-" minősítést ad], https://www.reuters.com/article/idUSFit982112 (hozzáférés: 2017. október 21-én)

([54]) Lin, L.W. and Milhaupt, C. J. (2016). *Bonded to the State: A Network Perspective on China's Corporate Debt Market* [Az államhoz kötve: Kína vállalati hitelfinanszírozási piacának hálózatalapú megközelítése]. Columbia Law and Economics Working Paper, 543. sz., 20. o.; Livingston, M. Poon, W.P.H. és Zhou, L. (2017). *Are Chinese Credit Ratings Relevant? A Study of the Chinese Bond Market and Credit Rating Industry* [Számítanak a kínai hitelminősítések? Tanulmány a kínai kötvénypiacról és a hitelminősítési ágazatról], Journal of Banking & Finance, 9. o.

(240) A kínai kormány megerősítette, hogy a vizsgálati időszak alatt a kínai kötvénypiacon 12 hitelminősítő intézet működött, melyek között 10 belföldi hitelminősítő intézet is volt, ezek a Global Credit Rating Co. Ltd, Shanghai Brilliance Credit Rating & Investors Service Co. Ltd, Golden Credit Rating International Co. Ltd, China Chengxin Securities Rating Co. Ltd, Pengyuan Credit Rating Co. Ltd, Shanghai Fareast Credit Rating Co., Ltd, China Bond Rating Co. Ltd, China Securities Index Co. Ltd, és a Shanghai Credit Information Services Co. Ltd.Volt két kínai-külföldi vegyes vállalat formájában működő hitelminősítő intézet is, nevezetesen a China Lianhe Credit Rating Co. Ltd és a China Chengxin International Credit Rating Co., Ltd.

(241) Másrészt nincs szabad belépés a kínai hitelminősítési piacra. Ez lényegében egy zárt piac, mivel a hitelminősítő intézeteket a kínai Értékpapír-szabályozó Bizottságnak (a továbbiakban: CSRC) vagy a PBOC-nak jóvá kell hagynia, mielőtt megkezdhetnék a működésüket ([55]). A vizsgálati időszak alatt a külföldi hitelminősítő intézetek számára nem engedték, hogy ilyen minőségben működjenek a kínai belföldi piacon, mivel a hitelminősítési piac a kínai kormány által kiadott „A külföldi tőkével működő vállalatokra vonatkozó útmutatásban" a „korlátozott" kategóriában szerepelt, és a külföldi hitelminősítő intézetek számára megtiltották a belföldi kötvények minősítését. 2017 közepe táján a PBOC bejelentette, hogy bizonyos feltételek mellett engedélyezhetik külföldi hitelminősítő intézetek számára, hogy a belföldi kötvénypiac egy részén hitelminősítéseket adjanak ki, ez azonban a vizsgálati időszak alatt még nem volt hatályban ([56]). Mindazonáltal időközben a külföldi intézetek közös vállalkozásokat hoztak létre egyes helyi hitelminősítő intézetekkel, amelyek a belföldi kötvénykibocsátásra vonatkozó hitelminősítéseket adnak. Ezek a minősítések azonban a kínai minősítési skálák szerint kerülnek odaítélésre, és így nem hasonlíthatók össze a nemzetközi minősítésekkel, amint azt fentebb kifejtettük.

(242) A (237)–(241) preambulumbekezdésben leírt helyzetre tekintettel a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a kínai hitelminősítések nem szolgáltatnak megbízható becslést a mögöttes eszköz hitelkockázatáról. Ebből kiindulva a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy hiába kaptak a mintában szereplő egyes vállalatok jó hitelminősítést egy kínai hitelminősítő intézettől, ez a minősítés nem megbízható.

3.4.4.2. Rulírozó hitelek

(243) A Kínai Népköztársaságból származó melegen síkhengerelt acéltermékekre vonatkozó szubvencióellenes vizsgálatnak ([57]) a 3.4.4. szakaszban ismertetett ténymegállapításai nyomán a „rulírozó hitelek" olyan hitelek, amelyek lehetővé teszik egy vállalat számára, hogy a lejárati időpontban a törlesztendő összeget újabb kölcsönökből származó tőkéből fizesse vissza. A rulírozó hitelek általában az adós rövid távú likviditási problémáit jelzik, és nagyobb kockázati kitettséget jelentenek az azokat nyújtó bankok számára. Azt, hogy egy adott vállalat rulírozó hitellel rendelkezik, pusztán arra utaló jelnek tekintették, hogy a vállalat kedvezőtlenebb pénzügyi helyzetben volt annál, mint amilyen a pénzügyi kimutatások alapján első látására kirajzolódott, illetve hogy további kockázat áll fenn a rövid távú likviditási problémákkal összefüggésben.

3.4.4.3. Hankook csoport

(244) E vizsgálat alkalmazásában a Hankook csoport Kínában két exportáló gyártóból, az exportáló gyártók számára a termeléshez felhasznált anyagokat szállító két vállalatból, valamint egy értékesítési vállalatból áll. A csoport székhelye Kínán kívül, Dél-Koreában található, és Kínában nincsen olyan holdingvállalat, amely a Kínában működő valamennyi vállalat felett irányítást gyakorolna.

(245) A vizsgálati időszak alatt az exportáló gyártók elsősorban Kínán kívül található nemzetközi bankoktól, a koreai anyavállalattól, valamint egy vállalatközi számla-összevezetési megállapodásból biztosították a szükséges pénzeszközöket. Ugyanakkor bizonyos rövid lejáratú hitelekhez jutottak azáltal, hogy exportköveteléseiket kínai bankok számára értékesítették.

(246) A Hankook csoport két exportáló gyártója nagyon eltérő pénzügyi helyzetben van. Az egyikük egy érettebb szakaszban lévő vállalkozás, amely a 2014–2016 közötti időszakban állandóan nyereséges volt, a másikat később hozták létre, és az indulása óta súlyos veszteségeket halmozott fel annak ellenére, hogy 2017-ben először már nyereséges volt. Az eszközarányos adósság az egyik esetében elég alacsony, míg a másik esetében meglehetősen magas. Ha hosszabb időszak tekintetében összevonjuk és összehasonlítjuk azt, a vállalatok kombinált jövedelmezősége a vizsgált időszakban kedvezőnek, bár meglehetősen sérülékenynek mondható, ami azt jelzi, hogy a belső vagy külső üzleti környezetben bekövetkező kisebb változások a csoportot veszteségessé tehetik. Ezt az értékelést az ellenőrző látogatás során megerősítették.

([55]) Lásd a hitelminősítési üzletágnak az értékpapírpiac vonatkozásában való irányítására vonatkozó, a Kínai Értékpapír-szabályozó Bizottság által közzétett átmeneti intézkedéseket, a Kínai Értékpapír-szabályozó Bizottság 2007. évi 50. sz. rendelete, 2007. augusztus 24.; és a Kínai Központi Banknak a China Cheng Xin Securities Rating Co., Ltd. vállalat és más intézetek által végzett, vállalati kötvényekre vonatkozó hitelminősítésről szóló értesítését, Yinfa, 1997. évi 547. sz., 1997. december 16.

([56]) Lásd: „A PBOC közleménye a hitelminősítő intézetek által a bankközi kötvénypiacon végzett hitelminősítési ügyletekről", mely 2017. július 1-jén lépett hatályba.

([57]) Lásd a 39. lábjegyzetben említett, *melegen síkhengerelt termékekről szóló végrehajtási rendelet* 3.4.4. szakaszának (152)–(242) preambulumbekezdését

(247) A Bizottság megjegyezte, hogy Jiangsu Hankook Tire Co. Ltd (a továbbiakban: JHT) az állami tulajdonú kínai pénzügyi intézményektől BBB+ és AA+ közötti hitelminősítést kapott, míg ugyanazon állami tulajdonú pénzügyi intézmények a Chongqing Hankook Tire Co. Ltd (a továbbiakban: CHT) vállalatnak BBB- és A+ közötti hitelminősítést adtak. A kínai hitelminősítések (237)–(242) preambulumbekezdésben említett általános torzításai fényében a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy ez a minősítés nem megbízható.

(248) A veszteséges gyártó helyzetét vizsgálva kétségek merülhetnek fel a vállalatok adósság-visszafizetési képességeivel kapcsolatban. Ugyanakkor a vállalatnak nyújtott hitelek túlnyomó többsége a koreai anyavállalattól kapott vállalatközi hitel volt. A vállalat csak korlátozott összegben kapott rövid lejáratú hiteleket kínai bankoktól.

(249) A Bizottság megállapította, hogy a kínai pénzügyi intézmények által nyújtott ilyen rövid lejáratú hitelek valójában rulírozó hitelek voltak. Az információkat tartalmazó dokumentum nyilvánosságra hozatalát követően a Hankook csoport előadta, hogy ezek a hitelek egy tágabb keretmegállapodás keretében történő, utólagos tőkekivonások voltak. További elemzést követően a Bizottság elfogadta a Hankook ezen hitelek természetével kapcsolatos állításait, és ennek megfelelően kiigazította a számításait, a pénzeszközök kivonásának időpontjában érvényes kamatlábat alkalmazva.

(250) A fenti 3.4.1. szakaszban említettek szerint a hitelező kínai pénzügyi intézmények nem szolgáltak semmilyen hitelképesség-értékeléssel. Ezért az előny mértékének megállapítása érdekében a Bizottságnak értékelnie kellett, hogy a Hankook csoport piaci kamatszinten jutott-e kölcsönökhöz.

(251) A Bizottság úgy ítélte meg, hogy a csoport általános pénzügyi helyzete a BB minősítésnek feleltethető meg, azaz annak a legmagasabb minősítésnek, amely már nem számít „befektetési minősítésnek". A „befektetési minősítés" esetében a hitelminősítő intézet megítélése szerint annak valószínűsége, hogy a vállalat az általa kibocsátott kötvények kapcsán teljesíteni fogja fizetési kötelezettségeit, elegendően nagy ahhoz, hogy a bankok ilyen kötvényeket vásárolhassanak (befektetésre ajánlott kötvények).

(252) A Bizottság ezt követően a piaci kamatláb kiszámítása érdekében az ilyen (BB) minősítésű cégek által kibocsátott kötvények esetében várható díjat alkalmazta a Kínai Központi Bank szokásos hitelezési kamatlábára.

(253) A felár meghatározása az USA-beli AA minősítésű vállalati kötvények és az USA-beli BB minősítésű vállalati kötvények indexei között a Bloomberg ipari szegmensekre vonatkozó adatai alapján számított különbözet kiszámításával történt. Ezt követően a Bizottság az így kiszámított különbözetet hozzáadta a PBOC által a hitelnyújtás napján ([58]) a kérdéses kölcsönével azonos futamidőre vonatkozóan közzétett referencia-kamatlábhoz. Ezt a számítást a Bizottság a vállalatnak folyósított összes kölcsön vonatkozásában külön-külön elvégezte.

(254) A Kínában devizában denominált hitelekre is igaz a piaci torzulások és az érvényes hitelminősítések hiánya tekintetében tett megállapítás, hiszen ezeket a hiteleket ugyanazok a kínai pénzügyi intézmények nyújtják. Ennek megfelelően és az előzőekben ismertetett módon a Bizottság a vizsgálati időszak során a megfelelő devizában kibocsátott BB minősítésű vállalati kötvények alapján határozta meg a megfelelő referenciaértéket.

(255) Az információkat tartalmazó dokumentum nyilvánosságra hozatalát és a végleges tájékoztatást követően a kínai kormány és a mintában szereplő négy vállalat közül három vitatta a Bizottság módszertanát, miszerint az USA-beli AA és BB minősítésű vállalati kötvények közötti relatív különbözetet használta a kedvezményes kölcsönök révén biztosított előny számításához. Mindegyikük azt állította, hogy a Bizottságnak az USA-beli AA és az USA-beli BB minősítésű kötvények közötti relatív különbözet helyett az abszolút különbözetet kellett volna használnia. A következő indokokat szolgáltatták:

— A relatív különbözet mértéke az USA-ban az alapkamat mértékével együtt ingadozik: minél alacsonyabb a kamatszint, annál magasabb lesz az így kapott felár.

— Az így kapott referencia-kamatláb mértéke azon PBOC referencia-kamatlábbal összhangban ingadozik, amelyre alkalmazzák. Minél magasabb a PBOC referencia-kamatlába, annál magasabb lesz az így kapott referencia-kamatláb.

— A Giti csoport által benyújtott historikus adatok arról tanúskodnak, hogy míg az abszolút különbözet lényegében stabil szinten mozog, addig a relatív különbözet jelentős ingadozásokat mutat.

— Az a tény, hogy a Bizottság az RMB-ben denominált összes kölcsön esetében megállapított gazdasági előnyt, míg a külföldi devizában denominált hitelek legtöbbje esetében nem, azt bizonyítja, hogy a relatív különbözet használata hibás.

([58]) Rögzített kamatozású hitelek esetében. A változó kamatozású hitelek esetében a PBOC vizsgálati időszak alatti referencia-kamatlábát vette alapul.

(256) Az első három kérdés már ismertetésre került a melegen síkhengerelt acéltermékekkel kapcsolatos ügyben ([59]). Amint a melegen síkhengerelt acéltermékekkel kapcsolatos ügy (175)–(187) preambulumbekezdéséből kitűnik, a Bizottság elutasította ezeket az érveket a következő okok miatt:

— Először is, bár elismerte, hogy a kereskedelmi bankok általában abszolút értékben kifejezett felárat alkalmaznak, a Bizottság megállapította, hogy e gyakorlat hátterében gyakorlati megfontolások állnak, hiszen a kamatlábat végeredményben nem más, mint egy abszolút szám jelöli. Ez az abszolút szám ugyanakkor egy relatív értékelésen alapuló kockázatértékelést tükröz. Annak, hogy egy BB minősítésű vállalat nem teljesít, X %-kal nagyobb a kockázata, mint a kormányzati vagy egy kockázatmentes vállalat nemteljesítésének. Ez egy relatív értékelés.

— Másodrészt a kamatlábak nemcsak a vállalati kockázati profilokat tükrözik, hanem az ország- és devizaspecifikus kockázatokat is. A relatív különbözet ily módon a mögöttes piaci viszonyok változásait is lefedi, amelyeket az abszolút különbözet logikája viszont nem jelenít meg. Az ország-, illetve árfolyamspecifikus kockázatok nem ritkán – mint például jelen esetben is – idővel változnak, és a változások mértéke országonként eltérő. Ez azzal jár, hogy a kockázatmentes kamatlábak idővel jelentősen módosulnak, és néha az Egyesült Államokban, olykor pedig Kínában alacsonyabbak. E különbségek hátterében olyan tényezők állnak, mint a mért és a várható GDP-növekedés, a gazdasági hangulat, illetve az inflációs szintek. Mivel a kockázatmentes kamatlábak idővel változnak, ugyanaz a nominális abszolút különbözet a kockázatok merőben eltérő értékelését eredményezheti. Így például: ha egy bank a kockázatmentes kamatlábnál 10 %-kal magasabbra becsüli a nemteljesítés vállalatspecifikus kockázatát (relatív becslés), a kapott abszolút különbözet (1 %-os kockázatmentes kamatláb esetében) 0,1 % és (10 %-os kockázatmentes kamatláb esetében) 1 % közötti értéket mutathat. A befektetők szempontjából tehát a relatív különbözet hasznosabb támpontként szolgál, mivel egyrészt tükrözi a hozamkülönbözet nagyságát, másrészt megmutatja, hogy azt milyen módon befolyásolja az alapkamatláb szintje.

— Harmadsorban pedig a relatív különbözet is országsemleges. Ha például az USA-beli kockázatmentes kamatláb alacsonyabb a kínai kockázatmentes kamatlábnál, a módszer magasabb abszolút felárakat fog eredményezni. Másfelől: ha Kínában a kockázatmentes kamatláb alacsonyabb az USA-belinél, akkor a módszer alacsonyabb abszolút felárakat fog eredményezni. Ezt a Giti csoport maga is elismeri beadványa 3. sz. táblázatában, amelyben a PBOC különböző kamatlábainak hatását szimulálja. Gyakorlatilag a Giti csoport által rendelkezésre bocsátott adatokat a Kínai Központi Bank historikus kamatlábaira vonatkoztatva láthatóvá válik, hogy a relatív módszertannal bizonyos években tényleg alacsonyabb referenciaértéket kapunk, mint ha az abszolút különbözetet alkalmaznánk.

— Ami a harmadik pontot illeti: a Giti csoport által bemutatott tényeket a Bizottság másként értelmezte. A Giti csoport maga is megjegyezte, hogy az abszolút különbözet nem olyan stabil, mint ahogyan azt állították, hanem az 1–4,5 %-os tartományon belül időről időre változik. A relatív különbözet ráadásul 23 éve pontosan ugyanazt a tendenciát követi, mint az abszolút különbözet, azaz amikor a relatív különbözet növekszik, az abszolút különbözet is nő, és viszont. Ami a relatív különbözet állítólagos volatilitását illeti, a változások nagyságrendje hasonló: a legmagasabb és a legalacsonyabb értékek közötti különbség a relatív különbözet esetében 530 %, az abszolút különbözet esetében pedig 450 %.

— Végezetül, ami a negyedik pontot illeti: a Bizottság nem értett egyet a Giti csoport értékelésével, mely szerint a Bizottság számítási módszertanának a devizahitelekre történő alkalmazásakor a gazdasági előny hiánya azt mutatja, hogy a relatív különbözet használata hibás. A RMB-ben denominált hitelek belföldi piaca lényegében egy zárt piac, amelyben a kínai kormány a fent bemutatott módon bizonyos befolyást gyakorolhat. Másrészt, többek között a Kínában a külföldi devizákra vonatkozóan érvényben lévő korlátozások miatt a kemény devizában denominált hitelek piacára kevésbé vonatkoznak a kínai kormány belföldi szakpolitikai döntései, így az sokkal inkább a piaci feltételeknek megfelelően működik. Az a tény, hogy a Bizottság által alkalmazott referenciaérték a legtöbb esetben nem mutat előnyt, így nem meglepő. Éppen ellenkezőleg, a Bizottság véleménye szerint ez azt mutatja, hogy a kínai bankok, amikor a nemzetközi piacon tevékenykednek, olyan hiteleket nyújtanak, amelyek a BB minősítésű vállalatok piaci alapú feltételeinek felelnek meg, ami nem igaz a hazai piacon történő hitelezésre. Azt is bizonyítja, hogy a Bizottság módszertana olyan eredményeket hoz, amelyek a nemzetközi piacon működő, BB minősítésű vállalatok piaci alapú feltételeinek felelnek meg.

(257) A felek végleges tájékoztatását követően a kínai kormány megismételte korábbi érveit, és azt állította, hogy a relatív különbözet alkalmazása nem megfelelő, mivel a referenciamutatót nem igazították ki úgy, hogy a kínai pénzügyi piac uralkodó feltételeit tükrözze, és ezért észszerűtlen eredményekhez vezetne. A Bizottság nem értett egyet ezzel a véleménnyel, mivel a Kínai Központi Bank referenciaindexét használják a számítás kiindulási pontjaként. A relatív különbözet ily módon a mögöttes, országspecifikus piaci viszonyok változásait is lefedi,

([59]) Lásd a 39. lábjegyzetben említett, *melegen síkhengerelt termékekről szóló végrehajtási rendelet* (175)–(187) preambulumbekezdését.

amelyeket az abszolút különbözet logikája viszont nem jelenít meg, amint azt a (255) preambulumbekezdés kifejti. Ezenkívül a Bizottság megállapította, hogy a BB minősítésű vállalatok esetében az eredményül kapott mintegy 9 % kamatláb nem észszerűtlen, tekintettel arra, hogy a BB minősítésű vállalati kötvények hozama a kínai belföldi piacon a vizsgálati időszak végén 20 % volt ([60]).

(258) A fenti okoknál fogva Bizottság fenntartotta álláspontját, hogy a relatív különbözet módszere hitelesebben tükrözi azt a kockázati prémiumot, amelyet a pénzügyi intézmények egy torzulásoktól mentes piacon számolnának fel a kínai exportáló gyártóknak, különös tekintettel arra, hogy az idők során az alapkamat Kínában és az alapkamat az Egyesült Államokban különbözőképpen alakult.

(259) A Hankook csoport azt is állította, hogy a Bizottság nem vonta le a vizsgálati időszakra esedékes, de a vizsgálati időszakot követően megfizetett kamatokat. A Bizottság felülvizsgálta a számításokat, és megállapította, hogy helyesen járt el, és elutasította ezt az észrevételt.

(260) A Hankook csoport továbbá azzal érvelt, hogy a külföldre irányuló, dokumentációs jellegű számlázásai nem minősülhetnek finanszírozásnak. Továbbá még akkor is, ha azokat pénzügyi eszközöknek kellene tekinteni, a csoport vitatta a Bizottság által az előny kiszámításakor alkalmazott referencia-kamatlábat, amely állítólag nem vette figyelembe a megfelelő pénznemekben a bankok által alkalmazott kamatlábstruktúrát (az országspecifikus LIBOR-kamatláb alapján).

(261) Először is, a Bizottság nem értett egyet a Hankook csoporttal abban, hogy a külföldre irányuló, dokumentációs jellegű számlázások nem minősülhetnek finanszírozásnak. Valójában ezeknek a pénzügyi eszközöknek köszönhetően a Hankook csoport előre tudott pénzt gyűjteni, és ezzel csökkenteni a devizaárfolyam-kockázatát az RMB-től eltérő pénznemben történő számlázások során. Következésképpen ez egy rövid távú, a Hankook csoport javát szolgáló finanszírozási megállapodás.

(262) Másrészt, ami az alkalmazott referencia-kamatlábakat illeti, a Bizottság nem talált semmilyen indexet a CAD-ban, AUD-ban és JPY-ben denominált „BB" minősítésű hitelek esetében. Mivel ezekben az országokban az USA-hoz hasonló a gazdasági fejlettség szintje, ezért a Bizottság e devizák esetében helyettesítőként az USD-ben denominált, átlagos LIBOR-kamatlábat használta, plusz a BB minősítésű vállalatok amerikai kockázati prémiumát. Az Intercontinental Exchange (a továbbiakban: ICE) BofAML indexét használta a GBP-ben, SEK-ben és EUR-ban denominált, külföldre irányuló, dokumentációs jellegű számlázások esetében. Valójában az EUR-ban, GBP-ben és SEK-ben denominált hitelek LIBOR-kamatlába gyakran negatív volt, így a Bizottság nem tekintette megfelelő kiindulópontnak referenciaérték képzéséhez. Az ICE BofAML index másrészt viszont euróban denominált, magas hozamú – vagyis a „befektetési minősítésű" alatt elhelyezkedő – kötvények kosara. Ez megfelel a Bizottság a Hankook csoportra nézve alkalmazhatónak ítélt hitelminősítésnek. A Bizottság következésképp fenntartotta a Hankook csoport külföldre irányuló, dokumentációs jellegű számlázásaival kapcsolatos álláspontját.

(263) A felek végleges tájékoztatását követően a Hankook csoport azt állította, hogy az ICE BofAML Euro magas hozamú index nem volt releváns a LIBOR plusz prémium alapú referencia-kamatláb megállapításához, és hogy a Bizottságnak ki kellett volna igazítania a kockázati prémiumot, ahogy azt banki hitelek esetében tette. A Bizottság nem értett egyet ezzel a véleménnyel. A fenti (262) preambulumbekezdésben kifejtettek szerint az ICE BofAML Euro magas hozamú index egy BB hitelminősítésnek (amely a Hankook csoport esetében alkalmazott minősítés) megfelelő hitelminősítéssel rendelkező kötvénykosár. Így megfelel annak a kamatlábnak, amelyet egy BB minősítésű vállalat EUR-ban denominált pénzeszközökért fizetne. A CAD-ban, AUD-ban és JPY-ben denominált hitelek tekintetében a Hankook csoport megismételte az információkat tartalmazó dokumentummal összefüggésben tett észrevételeket. Kijelentette, hogy a Bizottság feladata, hogy a piaci valósághoz a lehető legközelebb álló referencia-értéket állapítson meg. A Bizottság véleménye szerint ez már jelenleg is teljesül, mivel a BB minősítésű vállalatok szintjén nem áll rendelkezésre nyilvánosan hozzáférhető adat a CAD, az AUD és a JPY tekintetében, ami lehetővé tenné a vonatkozó LIBOR minősítéseken alapuló referenciaérték képzését. Emellett 2013-ban a British Bankers'Association (ma: Intercontinental Exchange Group vagy ICE) megszüntette a LIBOR rögzítését számos pénznem, így a CAD és az AUD tekintetében. Ezen túlmenően e piacok piaci feltételei hasonlóak az USA pénzügyi piacán uralkodó feltételekhez. A Bizottság ezért fenntartotta azt a véleményét, hogy az ICE BofAML Euro magas hozamú index alkalmazása megfelelő módszer volt.

3.4.4.4. Giti csoport

(264) A Giti Group a saját pénzügyi beszámolói szerint általában véve szintén nyereségesen működött a vizsgálati időszakban. Ugyanakkor a csoportnak magas volt az eszközarányos adóssága, és ez a vizsgálati időszak alatt növekvő tendenciát mutatott.

([60]) A kínai onshore RMB kötvénypiac napi jelentése, 2017. május 17., kötvényinformációs osztály, China Central Depostrady & – Clearing Co. Ltd., 5. o.

(265) A Giti csoport exportáló gyártói nagyon eltérő pénzügyi helyzetben vannak. Három volt közülük nyereséges a figyelembe vett időszak alatt. Emellett más pénzügyi mutatók – például az eszközarányos adósság vagy a kamatfedezeti ráta – nem mutattak jelentős strukturális problémákat ezen vállalatok adósságtörlesztési képességeit illetően. A másik két gyártó azonban a teljes figyelembe vett időszak alatt folyamatosan veszteséges volt. Ugyanakkor nincsenek független bankok felé fennálló hiteleik, és valójában finanszírozásukat teljes egészében egy, az anyavállalattól kapott hosszú lejáratú hitel biztosítja.

(266) A Bizottság megjegyezte, hogy egy kínai hitelminősítő intézet A+ minősítést adott a Giti csoportnak. A kínai hitelminősítések (237)–(242) preambulumbekezdésben említett általános torzításai fényében a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy ez a minősítés nem megbízható.

(267) A Bizottság ennek megfelelően úgy ítélte meg, hogy az abroncsok előállításával foglalkozó vállalatok által élvezett előny számszerűsítéséhez helyénvaló – megfelelő kockázatelemzés hiányában – a vállalatcsoport szintjén a BB minősítéshez tartozó, a (251)–(253) preambulumbekezdésben ismertetett referenciaértéket figyelembe vennie.

(268) Az információkat tartalmazó dokumentum nyilvánosságra hozatalát követően a Giti csoport vitatta a Giti csoport tagvállalataira alkalmazott BB hitelminősítést. Azt állította, hogy a Bizottság általánosan minden kínai vállalat esetében BB minősítést alkalmazott, ahelyett, hogy megvizsgálta volna a mintában szereplő vállalatok egyedi helyzetét. E tekintetben a vállalat rámutatott arra a tényre, hogy a csoportnak egyáltalán nem volt rulírozó hitele, és hogy a csoporton belül a különböző tagvállalatok nyeresége jelentősen ingadozott.

(269) A Bizottság nem értett egyet a Giti csoport értékelésével. Amint az a 3.4.4.3–3.4.4.6. szakaszból kiderül, a Bizottság a mintában szereplő vállalatok minden egyes csoportja esetében egyedi értékelést végzett, és az ilyen csoportokon belül megvizsgálta az egyes vállalatok egyéni helyzetét. A Giti csoport konkrét esetében valóban nem voltak rulírozó hitelek, és az exportáló gyártók pénzügyi helyzete nagyon eltérő volt: három exportáló gyártó nyereséges volt, míg két exportáló gyártó súlyos, tartós veszteségekkel küzdött. A Bizottság ezért eltérő hitelminősítéseket rendelhetett volna hozzá ezen exportáló gyártók mindegyikéhez. Mindazonáltal, tekintettel a vállalatok közötti összekapcsolódásokra és különösen arra a tényre, hogy a társaságok közötti ügyleteken keresztül a veszteséges gyártók adósságterhét valójában átadták a csoport nyereséges szervezeteinek, és azok viselték az ilyen terhet, a Bizottság úgy döntött, hogy egyetlen hitelminősítést rendel az egész csoporthoz. Ennek megfelelően elutasította az állítást.

(270) A Giti csoport emellett néhány kisebb számítási hibát is említett, amelyeket a Bizottság elfogadott, és megfelelően helyesbített.

3.4.4.5. China National Tire csoport

(271) A China National Tire csoport négy exportáló gyártója eltérő pénzügyi helyzetben van. Közülük ketten folyamatosan nyereségesek voltak a 2014–2016 közötti időszakban, és stabil pénzügyi mutatókkal rendelkeztek. Ennek ellenére e két gyártó egyike 2017 első félévétől elkezdett veszteségessé válni, és ennél a gyártónál rulírozó hitelre is fény derült, amely azt jelzi, hogy a vállalat törékenyebb pénzügyi helyzetben lehet annál, mint amit a pénzügyi beszámolók első látásra sejtetnek.

(272) A harmadik és negyedik gyártó esetében azonban a pénzügyi beszámolók és az ellenőrző látogatás során feltárt bizonyítékok is azt mutatták, hogy ezek a vállalatok továbbra is vonzó kamatlábak mellett kaptak hiteleket az egymást követő veszteséges évek, a magas eszközarányos adósság, az alacsony kamatfedezeti arány, a romló pénzügyi mutatók, a kihasználatlan gyártási kapacitások, a könyvvizsgálók által felvetett üzletmenet-folytonossági problémák, valamint a bizonytalan jövőbeli kilátások ellenére. Függtek továbbá a rulírozó hitelektől, és egyikük nem tudta visszafizetni egyes tartozásait. Valójában a vizsgálati időszak alatt beszüntették ezen vállalatok külső hitelezését. Mindazonáltal továbbra is kaptak pénzügyi támogatást az anyavállalatuk által a nevükben felvett kölcsönök formájában. E kölcsönszerződéseknek a feltételei a kölcsön céljánál utaltak a gyengélkedő leányvállalatra. Ezenkívül a szóban forgó exportáló gyártóknak teljes egészében vissza kellett fizetniük ezeket a kölcsönöket az anyavállalatnak egy vállalatközi megállapodás alapján.

(273) A köztes anyavállalat – a CNRC – nyereséges volt a 2015–2016 közötti időszakban és a vizsgálati időszak alatt, habár a nyereségessége gyenge volt, és a vállalat magas hitelállománnyal rendelkezett. A Bizottság megállapította továbbá, hogy a CNRC szintjén nyújtott hitelek több mint fele rulírozó hitel volt. Hasonló kép rajzolódik ki a legfőbb anyavállalat – a Chemchina csoport – elemzéséből, amely esetében alacsony nyereségesség párosult magas hitelállománnyal és a rulírozó hitelektől való bizonyos mértékű függőséggel. Emellett a Chemchina csoport szintjén a Bizottság megállapította, hogy a fennálló hitelek visszafizetésére kötvényeket használtak.

(274) A CNRC vagy leányvállalatai nem rendelkeztek hitelminősítéssel. A Chemchina csoport azonban több alkalommal AAA hitelminősítést kapott egy kínai hitelminősítő intézettől. A kínai hitelminősítések kapcsán a (237)–(242) preambulumbekezdésben említett torz helyzet és az ellenőrzés során feltárt bizonyítékok fényében a Bizottság figyelmen kívül hagyta a Chemchina csoport kínai hitelminősítését.

(275) A fenti általános helyzetre való tekintettel a Bizottság szükségesnek ítélte, hogy megfelelő referenciaértéket találjon a csoportot alkotó különféle vállalatok számára. A csoport tagvállalatai némelyikének szintjén jelen lévő rulírozó hitelek miatti nagyobb banki kockázati kitettség figyelembevétele érdekében a Bizottság egy fokozattal lejjebb lépett a kockázatminősítési skálán, és az ilyen hitelekhez igazította a vonatkozó kamatfelár-számítást, összehasonlítva az azonos futamidejű, USA-beli AA minősítésű vállalati kötvényeket és az USA-beli B (BB helyett) minősítésű vállalati kötvényeket. A Standard & Poor's hitelminősítési fogalommeghatározásai szerint egy „B" minősítésű adós kiszolgáltatottabb, mint a „BB" minősítésű adósok, de még képes teljesíteni pénzügyi kötelezettségvállalásait. Ugyanakkor a kedvezőtlen üzleti, pénzügyi vagy gazdasági feltételek csökkenthetik az adósnak a pénzügyi kötelezettségvállalásai teljesítésére irányuló képességét vagy hajlandóságát. Ez a referenciaérték ezért megfelelőnek tekinthető arra, hogy tükrözze a rulírozó hitelek használatából származó további kockázatot.

(276) A Bizottság így a rulírozó hiteleket igénybe vevő vállalatok szintjén nyújtott, legfeljebb 2 éves lejáratú összes kölcsön kapcsán ezt az értéket használta referenciaértékként. A rulírozó hiteleket általában valóban rövid távra nyújtják. Nagyon valószínűtlen, hogy található kétévesnél hosszabb lejáratú rulírozó hitel, és a mintában szereplő vállalatok által felvett kölcsönök adatai alátámasztották ezt a következtetést.

(277) A fennmaradó, 2 éves vagy annál hosszabb lejáratú kölcsönök, valamint a rulírozó hitellel nem rendelkező vállalatok esetében a Bizottság – a (251) preambulumbekezdésben ismertetett megfontolásokból kiindulva – ahhoz az általános elvhez tért vissza, hogy a „befektetésre nem ajánlott" kötvények lehetséges legkedvezőbb minősítését veszi alapul.

(278) Végezetül a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy – az abroncsok gyártásában részt vevő két vállalat szintjén – a vállalatok 2015–2016 között és a vizsgálati időszak alatt rossz pénzügyi helyzetben voltak. Állami támogatás hiányában a vizsgálati időszak alatt nem jutottak volna hozzá további hitelekhez. Ezért e vállalat esetében a kapott előny túlment azon, amit egy egyszerű kamatfelár jelezne. Ugyanis a vizsgálati időszak folyamán kapott előny olyan kölcsönök igénybevételéből származott, amelyekhez általános pénzügyi helyzete miatt az adott vállalat az állam támogatása nélkül nem férhetett volna hozzá. E tekintetben a Bizottság megjegyezte, hogy a China National Tire csoport egy nagy, állami tulajdonban lévő vállalat, amely a Chemchina csoport részét képezi, és hogy a Chemchina csoport a 13. ötéves petrolkémiai tervben kulcsfontosságú vállalkozásként szerepelt.

(279) Ezért az 1998. évi iránymutatás ([61]) E. szakasza b) pontjának v. alpontjával összhangban a Bizottság úgy döntött, hogy az ezekből a kölcsönökből a vizsgálati időszakban még fennmaradó összegeket kormányzati politika folytatása érdekében nyújtott vissza nem térítendő támogatásnak tekinti. Mivel ezek a vállalatok a vizsgálati időszak alatt nem kaptak új külső hitelt rossz pénzügyi helyzetük miatt, amely viszont már a 2015–2016-os időszakban is fennállt, a Bizottság a vizsgálati időszak folyamán fennálló, de 2015-ben vagy 2016 első felében nyújtott hiteleket – a (280) preambulumbekezdésben leírt, megfelelő kiigazításokat követően – támogatásokként kezelte. Ezenkívül a Bizottság az anyavállalat által a leányvállalat nevében a vizsgálati időszak alatt felvett kölcsönöket támogatásként kezelte, mivel ezeket egyértelműen a leányvállalatnak szánták, és annak kellett visszafizetnie őket.

(280) A felek végleges tájékoztatását követően a China National Tire csoport azzal érvelt, hogy az anyavállalat által leányvállalata nevében felvett vállalatközi hiteleket nem lehet támogatásként kezelni, mivel a hitelmegállapodások az anyavállalat és a bankok között jöttek létre. Ezért ezeket a hiteleket nem lehetett a leányvállalatok hiteleiként kezelni a támogatás összegének kiszámításához. A Bizottság nem értett egyet ezzel az értékeléssel, mivel a bankokkal aláírt hitelmegállapodás egyértelműen előírta, hogy a hitelek célja a nehéz helyzetben lévő leányvállalatok finanszírozása volt. Emellett az anyavállalat és a leányvállalatok egyedi megállapodásokat írtak alá, és a leányvállalatok egyértelműen hivatkoznak a bankokkal kötött hitelmegállapodásokra, megemlítve, hogy a leányvállalatoknak saját tőkéjükkel kellett visszafizetniük a hiteleket.

(281) A China National Tire csoport általánosságban azt is állította, hogy a két exportáló gyártó számára nyújtott hitelek nem tekinthetők támogatásoknak, mivel ezeket a hiteleket nem engedték el, és visszafizetésre kerültek. Ezzel összefüggésben a Bizottság elmagyarázta, hogy a mintában szereplő vállalatoknak folyósított kölcsönöket nem tekintette vissza nem térítendő támogatásnak. A Bizottság elismerte, hogy a vállalatoknak nyújtott hitelek

([61]) Iránymutatás a támogatás összegének kiszámításához a kiegyenlítő vámokra vonatkozó vizsgálatokban (HL C 394., 1998.12.17., 6. o.).

fizetési kötelezettséget vontak maguk után. Akkor, amikor a szóban forgó ügyletből származó előnyt számszerűsítette, a Bizottság nem a kamatlábakat hasonlította össze egymással, hanem a hitelből származó fennálló tőketartozást tekintette kiindulópontnak. A Bizottság világossá tette továbbá, hogy az előny számításakor nem a hitel teljes összegét vette figyelembe, az alábbi preambulumbekezdésben kifejtetteknek megfelelően.

(282) A nyújtott előny meghatározása érdekében a Bizottság a kölcsönből származó fennálló tőketartozás és a vizsgálati időszak alatt kifizetett kamatok különbségéből indult ki. Ezt követően a kölcsön tőkeösszegét a kölcsön céljának függvényében kiigazította. Ha a kölcsön likviditási vagy forgótőke-kölcsönként volt megjelölve, a teljes összeget tekintette. Ha a kölcsön egyértelműen hosszú távú beruházáshoz kapcsolódott, a tőkeösszeget szétosztotta a kölcsön teljes futamidejére, és csak a vizsgálati időszakhoz tartozó összeget vette figyelembe. Végül a Bizottság az előny összegét annak érdekében is csökkentette, hogy az csak a futamidőből a vizsgálati időszakra eső napok számát tükrözze.

(283) Végül a felek végleges tájékoztatását követően a China National Tire csoport kiemelte, hogy a ChemChina Finance által nyújtott vállalatközi hitelek előnyeit kétszer is figyelembe vették, mivel azokat a csoporton belüli egyéni kedvezményezettek szintjén is beszámították, jóllehet a Bizottság már kiszámította a ChemChina Finance által a bankoktól kapott bankközi kölcsönök után nyújtott támogatás gazdasági előnyét. A Bizottság elfogadta ezt az állítást, és ennek megfelelően kiigazította a kedvezményes hitelezés gazdasági előnyének számítását.

3.4.4.6. Xingyuan csoport

(284) A Xingyuan csoport a saját pénzügyi beszámolói szerint általában véve nehéz pénzügyi helyzetben volt a vizsgálati időszakban. A csoport legfontosabb vállalata, amely egyúttal a fő exportáló gyártó is, a teljes 2014–2016 közötti időszakban veszteséges volt. 2016 végén a társaság saját tőkéje negatív volt, mivel az eszközarányos adóssága meghaladta a 100 %-ot, és a felhalmozott veszteségek meghaladták a befizetett tőkét.

(285) Az ellenőrző látogatás során a Bizottság számos rulírozó hitelt talált a mintában szereplő hitelek között, és megállapította, hogy a vállalatnak nehézséget okozott a hitelek kamat- és tőketörlesztése. Több hitelt késedelmesen fizettek vissza, és a vizsgálati időszakban lejárt egyes hiteleket több hónap elteltével sem fizették vissza.

(286) Továbbá a PBOC által a vállalkozásról készített hiteljelentés azt mutatta, hogy a vállalat jelentős mérlegen kívüli kötelezettségekkel rendelkezett, mivel garanciákat nyújtott a régióban az abroncságazatban tevékenykedő, független harmadik feleknek nyújtott hitelekre. Emellett a vállalkozásról készített hiteljelentésben a fennálló hitelek 31 %-át az „érintett” kategóriába sorolta.

(287) Végezetül a Bizottság megállapította, hogy a vállalatnak nehézségei akadtak a fő nyersanyag-szállítójának kifizetésével, és jelentős fennálló tartozással rendelkezett e szállító felé, amelyet „kölcsönnek” minősítettek.

(288) A kapcsolt exportáló kereskedő viszont a figyelembe vett időszak alatt némileg jövedelmező volt. Bár nem volt veszteséges, a jövedelmezősége általában alacsony szinten mozgott, ami bizonytalanná teszi a vállalat helyzetét az üzleti, pénzügyi vagy gazdasági feltételekben beálló kedvezőtlen változások esetére. A vállalatnak magas volt az eszközarányos adóssága, de nem rendelkezett rulírozó hitellel.

(289) E körülmények ellenére a Xingyuan csoport a vizsgálati időszakban egy kínai hitelminősítő intézettől AA belföldi hitelminősítést kapott. Ennek megfelelően a kínai hitelminősítések kapcsán a (237)–(242) preambulumbekezdésben említett torz helyzet és az ellenőrzés során feltárt bizonyítékok miatt a Bizottság figyelmen kívül hagyta a Xingyuan csoport kínai hitelminősítését.

(290) A fenti általános helyzetre való tekintettel a Bizottság szükségesnek ítélte, hogy megfelelő referenciaértéket találjon a csoportot alkotó különféle vállalatok számára.

(291) A Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy az exportáló gyártó szintjén a helyzet olyan volt, hogy ez a vállalat a vizsgálati időszak során az állam támogatása nélkül nem jutott volna további kölcsönhöz. Ezért e vállalatok esetében a kapott előny túlment azon, amit egy egyszerű kamatfelár jelezne. Ugyanis a vizsgálati időszak folyamán kapott előny olyan kölcsönök igénybevételéből származott, amelyekhez általános pénzügyi helyzete miatt az adott vállalat az állam támogatása nélkül nem férhetett volna hozzá. E tekintetben a Bizottság megjegyezte, hogy a Shandong tartomány abroncságazatának átalakításáról és fejlesztéséről szóló végrehajtási tervben a Xingyuan csoportot a hét legfontosabb regionális abroncsgyártó vállalkozás egyikeként jelölték meg.

(292) Ezért az 1998. évi iránymutatás E. szakasza b) pontjának v. alpontjával összhangban a Bizottság úgy döntött, hogy az ezekből a kölcsönökből a vizsgálati időszakban még fennmaradó összegeket kormányzati politika folytatása érdekében nyújtott vissza nem térítendő támogatásnak tekinti. A rendelkezésre álló információk alapján a Bizottság csak a vizsgálati időszakban odaítélt kölcsönöket egyenlítette ki.

(293) Az exportáló gyártónak a vizsgálati időszakot megelőzően nyújtott kölcsönökre és e vállalat szintjén a rulírozó hitelek létére tekintettel a Bizottság visszatért a fenti (275) preambulumbekezdésben meghatározott referenciaértékhez minden olyan hitel esetében, amelynek lejárata 2 év volt vagy annál kevesebb. A fennmaradó, 2 éves vagy annál hosszabb lejáratú bármely kölcsön esetében a Bizottság – a (251) preambulumbekezdésben ismertetett megfontolásokból kiindulva – ahhoz az általános elvhez tért vissza, hogy a „befektetésre nem ajánlott" kötvények lehetséges legkedvezőbb minősítését veszi alapul.

(294) A Xingyuan csoport többi vállalatának esetében a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a rendelkezésre álló információk alapján a Bizottság a (251) preambulumbekezdésben ismertetettek szerint alkalmazhatja az általános referenciaértéket, a „befektetésre nem ajánlott" kötvények lehetséges legkedvezőbb minősítését alapul véve.

3.4.4.7. Hitelkeretek

(295) A vizsgálat feltárta, hogy a kínai pénzügyi intézmények hitelkeretet is biztosítottak a mintában szereplő minden egyes vállalat számára történő egyedi hitelnyújtáshoz kapcsolódóan. Ezek olyan keretmegállapodásokból álltak, amelyek keretében a bank lehetővé teszi a mintában szereplő vállalatok számára, hogy különböző adósságinstrumentumok (kölcsönök, áruváltók, kereskedelemfinanszírozás stb.) formájában egy bizonyos maximum összegig lehívhassanak pénzeszközöket. Normál piaci körülmények között az ilyen hitelkeretek után általában egy úgynevezett „ügyviteli" vagy „rendelkezésre tartási" díj fizetendő, hogy ellentételezzék a banknál felmerült költségeket és kockázatokat, valamint a hitelkeretek megújításának ellentételezéseként, éves szinten felszámított megújítási díjakat. A Bizottság azonban megállapította, hogy a mintában szereplő valamennyi vállalat díjmentesen nyújtott hitelkeretben részesült.

(296) A kedvezményezetteknek így juttatott gazdasági előny az alaprendelet 6. cikke d) pontjának ii. alpontjával összhangban a hitelt felvevő vállalat által a kínai pénzügyi intézményektől származó hitelkeret fejében fizetendő összeg és a vállalat által a piacon megszerezhető, összehasonlítható hitelkeret fejében fizetendő összeg közötti különbözet.

(297) A mintában szereplő és a Hankook csoportba tartozó exportáló gyártók egyike számára két Kína pénzügyi joghatóságán kívüli székhellyel rendelkező bank nyújtott hitelkeretet, amelyekre az általános világpiaci gyakorlatnak megfelelő rendelkezésre tartási és ügyviteli díjakat számoltak fel. Mivel a kifejezetten az abroncságazatban működő vállalatoknak nyújtott hitelkeretek esetében nem voltak megújítási díjak, a Bizottság úgy döntött, hogy nem alkalmaz ilyen díjakat a jelen ügyben. A szóban forgó hitelkereteket ezért egy referenciaérték észszerű helyettesítőjeként tekintette. Ennek eredményeként az alaprendelet 6. cikke d) pontjának ii. alpontjával összhangban az ezekre a hitelkeretekre alkalmazott díjak szolgáltak referenciaértékként.

(298) A támogatás összegét a referenciaértékként használt díjak mértékének valamennyi érintett hitelkeret összegére történő arányos alkalmazásával (ebből a ténylegesen kifizetett díjakat levonva) állapították meg. Azokban az esetekben, amikor a hitelkeret időtartama meghaladta az egy évet, a támogatás teljes összegét a hitelkeret teljes időtartamához rendelték, és a megfelelő összeget vonatkoztatták a vizsgálati időszakra.

(299) Az információkat tartalmazó dokumentum nyilvánosságra hozatalát és a felek végleges tájékoztatását követően a Hankook csoport azt állította, hogy azért nem számítottak fel előzetes díjakat, mivel a kínai bankok figyelembe vették a más termékek és szolgáltatások kapcsán keletkezett bevételeket a vállalkozás hitelkeretének megnyitására vonatkozó döntés során.

(300) A Bizottság egyetértett abban, hogy minden olyan ügyféltől, aki egy bankban hitelkeretet nyit, elvárják az adott bank egyéb termékeinek és szolgáltatásainak megvásárlását is. Ugyanakkor általános gyakorlat, hogy az ügyfeleket egy előzetes díj megfizetésére kötelezik, amint azt az is mutatja, hogy két tengerentúli bank felszámított előzetes díjat a Hankook csoportnak a hitelkeretek megnyitásakor. Valójában a bankoknak pénzeszközöket kell rendelkezésre tartaniuk ahhoz, hogy azok a hitelkeret fennállása során bármikor elérhetőek legyenek. A Hankook csoport nem szolgáltatott semmilyen bizonyítékot az előzetes díjakról való lemondás állítólagos indokairól. Ezenkívül egyes esetekben a hitelfelvevőktől azt is megkövetelik, hogy egy bizonyos minimális összeget betétként a banknál tartsanak. Ezért a Bizottság a Hankook csoport állítását elutasítja.

(301) Az információkat tartalmazó dokumentum nyilvánosságra hozatalát követően a Giti csoport megjegyezte, hogy a Bizottság több hitelkeret esetében helytelen számot használt a kintlévő napok számára vonatkozóan, és nem vont le a számított előnyből a vállalat által fizetett bizonyos díjakat. A Bizottság részben elfogadta ezeket az észrevételeket, és ennek megfelelően módosította az előny számítását.

3.4.5. *A kedvezményes hitelnyújtásra vonatkozó következtetés*

(302) A vizsgálat kimutatta, hogy a vizsgálati időszak során kedvezményes hitelnyújtás révén az exportáló gyártóknak a mintában szereplő valamennyi csoportja előnyre tett szert. A pénzügyi hozzájárulás, az exportáló gyártók számára biztosított gazdasági előny, illetve az egyedi jelleg fennállására tekintettel, ezeket a kölcsönöket és hitelkereteket kiegyenlíthető támogatásnak kell tekinteni.

(303) A kedvezményes hitelnyújtás esetében a mintában szereplő vállalatcsoportokra vonatkozóan a vizsgálati időszakra megállapított támogatási összegek a következőképpen alakultak:

Kedvezményes hitelnyújtás	
Vállalat/Csoport	Teljes támogatási összeg
China National Tire csoport	8,28 %
Giti csoport	1,53 %
Hankook csoport	0,34 %
Xingyuan csoport	48,37 %

3.5. **Kedvezményes finanszírozás és biztosítás: kötvények**

(304) A mintában szereplő vállalatok közül kettő részesült kedvezményes finanszírozásban kötvények formájában.

a) ***Az állami tulajdonban lévő pénzügyi intézmények közjogi intézményként jártak el***

(305) Kínában a kötvénypiaci szereplők lényegében ugyanazok a szervezetek, mint amelyek a hitelpiacon működnek. Azoknak a vállalatoknak, amelyek kötvényeket akarnak kibocsátani, igénybe kell venniük egy jegyzőként eljáró pénzügyi intézmény szolgáltatásait. A jegyzők megszervezik a kötvények kibocsátását, és javaslatot tesznek arra az árfolyamra, amelyen a kötvényt bemutatják a befektetőknek. Ezek a jegyzők ugyanazok az állami tulajdonú bankok, amelyek a 3.4. szakaszban tárgyalt kedvezményes hiteleket is nyújtják. Ráadásul a kötvényeket megvásárló befektetők is elsősorban kínai (állami tulajdonban lévő) bankok, mivel a kötvények teljes kereskedési volumenének több mint 95 %-a a bankközi piacon történik ([62]).

(306) A fenti 3.4.1. szakaszban leírtaknak megfelelően ezekre a pénzügyi intézményekre az erős állami jelenlét jellemző, és a kínai kormánynak lehetősége van érdemi befolyást gyakorolni rájuk.

(307) Az általános jogi keret, amelyben ezek a pénzügyi intézmények működnek – és amely a 3.4. szakaszban ismertetésre került – a kötvényekre szintén vonatkozik. Ezenkívül a következő szabályozási dokumentumok vonatkoznak különösen a kötvényekre:

(308) a Kínai Népköztársaság értékpapírokról szóló törvénye, amelyet a Kínai Népköztársaság Tizedik Népi Nemzetiségi Kongresszusa Állandó Bizottságának 18. ülésén vizsgáltak felül és fogadtak el 2005. október 27-én, és amely 2006. január 1-jén hatályba lépett (a jelenlegi változat 2014. augusztus 31-én került kihirdetésre) (a továbbiakban: értékpapírtörvény);

(309) a vállalati kötvények kibocsátására és kereskedelmére vonatkozó közigazgatási intézkedések, a Kínai Értékpapír-szabályozói Bizottság 113. sz. rendelete, 2015. január 15.;

(310) nem pénzügyi vállalatok Kínai Központi Bank által kibocsátott adósságfinanszírozási eszközeinek a bankközi kötvénypiacon való igazgatására irányuló intézkedések, a Kínai Központi Bank 2008. évi 12. sz. rendelete, 2008. április 9.;

(311) a vállalati kötvények adminisztrációjáról szóló államtanácsi rendeletek, 2011. január 18.

(312) A szabályozási kerettel összhangban, Kínában nem lehet szabadon kötvényeket kibocsátani, illetve szabadon kereskedni azokkal. Minden egyes kötvény kibocsátását különböző kormányzati hatóságoknak, például a PBOC-nek, az NDRC-nek vagy a CSRC-nek kell jóváhagynia, a kötvény és a kibocsátó típusától függően. Ezenkívül a vállalati kötvények adminisztrációjáról szóló rendeletek szerint éves kvóták alkalmazandók a vállalati kötvények kibocsátására.

([62]) Goldman Sachs Asset Management, Global Liquidity Management. (2015). *FAQ: China's Bond Market, first half 2015* [GYIK: A kínai kötvénypiac, 2015 első fele]. Lásd továbbá: http://www.kwm.com/en/knowledge/insights/chinas-onshore-bond-market-open-for-business-20151216#ref-id-here (hozzáférés 2016. november 16-án).

(313) Továbbá az értékpapírtörvény 16. cikkével összhangban a kötvények nyilvános kibocsátásának meg kell felelnie a következő követelményeknek: *„az összegyűjtött pénzeszközök beruházásának az állam iparpolitikáival összhangban kell történniük […]” és „az összegyűjtött pénzeszközöket […] az igazolt célokra kell felhasználni”*. A vállalati kötvények adminisztrációjáról szóló rendeletek 12. cikke ismét hangsúlyozza, hogy az összegyűjtött források felhasználási céljainak összhangban kell lenniük az állam iparpolitikáival.

(314) A vállalati kötvények kibocsátására és kereskedelmére vonatkozó közigazgatási intézkedések szerint csak bizonyos szigorú minőségi kritériumoknak megfelelő – például AAA hitelminősítésű – kötvényeket lehet nyilvános kibocsátásra felajánlani. A legtöbb kötvényt ezért egy zártkörű kibocsátás keretében, úgynevezett „minősített” befektetőknek bocsátják ki, amelyeket a CSRC jóváhagyott, és amelyek alapvetően kínai intézményi befektetők.

(315) Végül a vállalati kötvények kamatlábait nem szabadon állapítják meg, mivel a vállalati kötvények adminisztrációjáról szóló rendeletek 18. cikke kimondja, hogy *„a vállalati kötvények esetében kínált kamatláb nem haladhatja meg a bankok által azonos lejáratú, határozott idejű takarékbetétekért magánszemélyek részére fizetett irányadó kamat 40 %-át”*.

(316) Az érdemi ellenőrzés gyakorlását a Bizottság ezen túlmenően az egyes kötvénykibocsátások kapcsán is igyekezett konkrét bizonyítékokkal alátámasztani. Ezért a Bizottság a vizsgálat konkrét ténymegállapításaival kombinálva vizsgálta a (307)–(315) preambulumbekezdésben bemutatott általános jogi környezetet.

(317) Az ellenőrző látogatások alkalmával fény derült arra, hogy a mintában szereplő két exportálógyártó-csoport a Kínai Központi Bank referencia-kamatlábaihoz közeli kamatlábak mellett bocsátott ki kötvényeket, függetlenül az egyes vállalatok pénzügyi és hitelkockázati helyzetétől.

(318) A gyakorlatban a kötvények kamatlábait – a hitelekhez hasonlóan – a hitelminősítés befolyásolja. A (237)–(242) preambulumbekezdésben ismertetettek szerint azonban a helyi hitelminősítési piac torz, és a hitelminősítések megbízhatatlanok. Ezt szemléltette az a tény, hogy a mintában szereplő vállalatok által kibocsátott kötvényekre vonatkozó kötvénykibocsátási tájékoztatók és hitelminősítési jelentések nem a vállalatok tényleges helyzetét tükrözték.

(319) Az egyik esetben például a kötvénykibocsátás pénzügyi elemzése nagyon magas forgalmon és 12 %-os nyereségen alapult, noha a vállalat pénzügyi beszámolói azt mutatták, hogy az a valóságban veszteséges.

(320) Egy másik esetben a részletes kötvénykibocsátási tájékoztató figyelmeztetett arra, hogy a vállalat kötelezettségeinek szintje emelkedik, nevezetesen *„a kibocsátó adósságterhei súlyosak, és az eszközök/források aránya magasabb az iparági átlagnál… Összességében a kibocsátó rövid távú fizetőképessége viszonylag alacsony, ezért rövid távon némi nyomás nehezedik a fizetőképességére… A vállalat nyeresége elsősorban nem működési bevételekből származik Ez nagy fokú bizonytalanságot jelent a jövedelmezőségét illetően.*” Ennek ellenére a jelentés azzal járult, hogy AAA hitelminősítést adott a kötvénykibocsátásnak.

(321) Végül a Bizottság megjegyezte, hogy normál piaci körülmények között a kötvények kamatlábainak átlagosan magasabbnak kellene lenniük a hitelek kamatlábainál, mivel azok alárendelt követelésnek tekintendők. A mintában szereplő vállalatok esetében azonban a hitelek kamatlába elérte, vagy meghaladta a kötvények kamatlábát.

(322) A fenti megfontolások alapján a Bizottság megállapította, hogy a mintában szereplő vállalatok számára a kötvénykibocsátásokat szervező kínai pénzügyi intézmények az alaprendelet 3. cikke, valamint 2. cikkének b) pontja szerinti közjogi szervnek minősülnek. Ezenkívül a mintában szereplő két exportáló gyártó számára gazdasági előny nyújtása valósult meg, mivel a kötvényeket a tényleges kockázati profiljuknak megfelelő piaci árfolyamnál alacsonyabb árfolyamon adták ki.

b) ***Egyedi jelleg***

(323) A Bizottság úgy ítélte meg, hogy a kötvények formájában megvalósuló kedvezményes finanszírozás az alaprendelet 4. cikke (2) bekezdésének a) pontja értelmében egyedi jellegűnek minősül, tekintve, hogy a kormányzati hatóságok jóváhagyása nélkül nem lehet kötvényeket kibocsátani, és Kína értékpapírtörvénye kimondja, hogy a kötvénykibocsátásnak összhangban kell állnia az állam iparpolitikáival. Ezen politikákban a nagyteljesítményű radiál abroncsok (beleértve a légtömlő nélküli teherautó-abroncsokat is) az egyik ösztönzött termékkategóriaként vannak feltüntetve.

c) ***Számítási módszer***

(324) mivel a kötvények lényegében pusztán más típusú, a hitelekhez hasonló adósságinstrumentumok, és mivel a hitelek esetében a számítási módszer már eleve egy kötvénykosáron alapul, a Bizottság úgy határozott, hogy

ezúttal is a hitelek esetében a 3.4.4. szakaszban leírtak szerint alkalmazott számítási módszert követi. Ez azt jelenti, hogy a pénzügyi előny meghatározása érdekében az azonos futamidejű, USA-beli AA minősítésű vállalati kötvények és az USA-beli BB minősítésű vállalati kötvények közötti relatív különbözetet alkalmazza a PBOC által közzétett irányadó kamatlábakra a kötvények piaci alapú kamatlábának megállapításához, amelyet ezt követően összehasonlít a társaság által fizetett tényleges kamatlábbal.

(325) A preferenciális kötvények esetében a mintában szereplő vállalatcsoportokra vonatkozóan a vizsgálati időszakra megállapított támogatási összegek a következőképpen alakultak:

Kedvezményes finanszírozás: kötvények	
Vállalat/Csoport	Teljes támogatási összeg
China National Tire csoport	0,72 %
Xingyuan csoport	0,12 %

3.6. **Kedvezményes finanszírozás és biztosítás: exportvásárlói hitelek**

(326) A panaszos szerint Kínában az állami tulajdonban lévő bankok exportvásárlói hiteleket vagy kedvezményes kölcsönöket nyújtottak külföldi vállalatoknak, például importőröknek, a kínai termékek – például abroncsok –, technológiák és szolgáltatások exportjának előmozdítása érdekében.

(327) A vizsgálat során a Bizottság megállapította, hogy a kapcsolt vagy független importőrök egyike sem rendelkezett kínai pénzügyi intézményekkel szemben fennálló hitellel a számláján. A Bizottság ezért arra a következtetésre jutott, hogy ez a program nem vonatkozott a mintában szereplő vállalatokra a vizsgálati időszak alatt.

3.7. **Kedvezményes finanszírozás és biztosítás: külföldi beruházásra nyújtott támogatás**

(328) 2015 végén a CNRC 65 %-os részesedést szerzett a Pirelli csoportban. Akkor a csoportot 7,1 milliárd EUR-ra értékelték. A felvásárlást a kínai kormány számos támogatási intézkedése kísérte.

(329) Az információkat tartalmazó dokumentum nyilvánosságra hozatalát és a felek végleges tájékoztatását követően a kínai kormány, a Pirelli és a CNRC azt állította, hogy a Bizottság nem vizsgálhatja ezt a rendszert, mivel arra nem terjedt ki a panasz, illetve az eljárás megindításáról szóló értesítés hatálya. A felek végleges tájékoztatását követően a kínai kormány megismételte ezt az állítást, és azzal érvelt, hogy a Bizottság nem biztosított lehetőséget az alaprendelet 10. cikkének (7) bekezdése szerinti, az eljárás megindítása előtti konzultációra, megakadályozva, hogy Kína kölcsönösen elfogadott álláspontra tegyen javaslatot. Emellett a kínai kormány azt állította, hogy az új programok csak akkor egyenlíthetők ki, ha az uniós jog jogalapot biztosít. E jogalapot azonban csak az alaprendelet 10. cikke (7) bekezdésének új, második albekezdése 2017. decemberi hatálybalépésekor ([63]) vezették be, amely ezen eljárásra nem alkalmazandó. A CNRC álláspontja szerint az eljárás megindításáról szóló értesítésben minden egyes programot egyedileg meg kellett volna említeni. Mivel a Bizottság csak „támogatásokra", illetve „hitelekre", nem pedig „tőkebefektetésekre" hivatkozott, az SRF beruházása nem tartozott az eljárás hatálya alá.

(330) A Bizottság ezzel nem értett egyet. Az eljárás megindításáról szóló értesítés a következőkre hivatkozott „1. pénzeszközök közvetlen átadása és pénzeszközök vagy források potenciális közvetlen átadása". Mind a szubvencióellenes alaprendelet 3. cikke (1) bekezdése a) pontjának i. alpontja, mind pedig az SCM-megállapodás 1.1. cikke a)(1) i) alpontja értelmében a „pénzeszközök közvetlen átutalása" kifejezést zárójeles példák magyarázzák. Ezek közé tartoznak például a támogatások, hitelek, tőkeinjekciók. Tőkebefektetésként az SRF befektetése így az eljárás megindításáról szóló értesítés tárgyát képezte a „közvetlen pénzeszközök átutalása" alcím alatt. Továbbá, amint azt a (334)–(340) preambulumbekezdések kifejtik, az SRF befektetését nem tekintették különálló, önálló programnak e vizsgálat céljából. Az SRF befektetése inkább kiegészítő beavatkozást jelentett a kínai kormány által a Pirelli felvásárlásával összefüggésben végrehajtott öt pénzügyi beavatkozásból álló csomagban. A CINDA egy másik tőkebefektetése mellett a csomag többi része támogatás, kölcsön és kamatvisszafizetés volt, amelyek esetében a CNRC elfogadja, hogy megfelelő módon megvizsgálták azokat. Az SRF-beruházás elemzése révén a Bizottság így nem vett fel külön programot a vizsgálatba, hanem inkább egy összetett pénzügyi intézkedés valamennyi releváns részét vizsgálta, a külföldi kereskedelmet ösztönző program részeként.

(331) Ezen túlmenően, még ha kétség merült is fel az eljárás tárgyát képező támogatások alkalmazási körével kapcsolatban, a Bizottság a vizsgálat során teljes átláthatóság mellett eloszlatta az ilyen kétségeket. A Selyemút Alap (SRF) által végrehajtott beruházások piaci alapú jellegének kérdését közös megegyezéssel vetették fel a kínai

([63]) A 2017. december 12-i (EU) 2017/2321 európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL L 338., 2017.12.19., 1. o.) révén.

kormánynál tett ellenőrző látogatás során, ahol a kínai kormány hasznos információkat is szolgáltatott az SRF jellegére vonatkozóan is. E tekintetben a Bizottságot meglepte a CNRC-nek a felek végleges tájékoztatását követően tett állítása, miszerint a kínai kormány csak szóban válaszolt a Bizottság ellenőrző látogatása során, és hogy a Bizottság nem kért további információkat az SRF piaci alapú jellegéről. Épp ellenkezőleg, a Bizottság egy, a 28. cikk szerinti levelet küldött a kínai kormánynak e tekintetben, és kapott néhány dokumentációt a kínai kormány SRF-befektetéséről, ami ismét hangsúlyozza, hogy a kínai kormány általi finanszírozás ezen aspektusa az eljárás részét képezte.

(332) A Bizottság ezért elutasította azt az állítást, hogy az SRF-befektetés kívül esik a vizsgálat hatályán.

a) ***Jogalap***

(333) a külkereskedelem fejlesztésére vonatkozó 13. ötéves terv, kiadta a Kereskedelmi Minisztérium (a továbbiakban: MOFCOM), 2016. december 26.;

— a 13. ötéves petrolkémiai terv;

— a 2015-ben kiadott, a nemzetközi gyártókapacitási és a berendezésgyártók közötti együttműködés előmozdításáról szóló államtanácsi iránymutatások (a továbbiakban: államtanácsi iránymutatások);

— a kulcsfontosságú projektek támogatott alapjainak a külkereskedelem és gazdaságfejlesztés 2015. évi különleges alapjából való elkülönítéséről szóló közlemény, C.H., 2015. évi 653 sz. és Chemchina-akta, 2016. évi 144 sz.;

— a központi állami tulajdonú tőke 2016. évi működési költségvetésének kibocsátásáról szóló pénzügyminisztériumi közlemény, CZ, 2016. évi 18. sz.

b) ***A vizsgálat ténymegállapításai***

(334) A Bizottság megállapította, hogy a kínai kormány számos módon beavatkozott annak érdekében, hogy megkönnyítse a Pirelli csoport 65 %-os részesedésének CNRC általi felvásárlását.

(335) Először is, a CNRC egy 500 millió RMB (mintegy 66 millió EUR) összegű vissza nem térítendő támogatásban részesült a SASAC-tól, hogy „előmozdítsa a globális gyártókapacitás-fejlesztési együttműködést az „egy övezet, egy út» kezdeményezés keretében", a központi állami tulajdonú tőke 2016. évi működési költségvetésének kibocsátásáról szóló pénzügyminisztériumi közleménnyel (CZ, 2016. évi 18. sz.) összhangban.

(336) Másrészt, 800 millió EUR kedvezményes hitelt nyújtott a CNRC számára egy bankkonzorcium, amely magában foglalta a China Development Bankot (a továbbiakban: CDB), az EXIM-et és a China Construction Bankot (a továbbiakban: CCB). A hitelszerződés a hitelnyújtás céljaként a Pirelli felvásárlását nevezi meg.

(337) Harmadrészt, a CNRC 17 millió RMB visszatérítésben részesült a fenti bekezdésben említett hitelre fizetett kamatokból. E visszatérítést a Pénzügyminisztérium biztosította „a Pirelli részvényeihez fűződő jogok megszerzéséért", „a külkereskedelem és gazdaságfejlesztés 2015. évi különleges alapja kulcsfontosságú projektjeinek" részeként, összhangban a kulcsfontosságú projektek támogatott alapjainak a külkereskedelem és gazdaságfejlesztés 2015. évi különleges alapjából való elkülönítéséről szóló közleménnyel (C.H., 2015. évi 653 sz. és Chemchina-akta, 2016. évi 144 sz.).

(338) Negyedrészt, a kínai kormány az SRF, egy, az „egy övezet, egy út" kezdeményezés részét képező állami befektetési alap útján nyújtott 533 millió EUR összegű tőkerészesedéssel részt vett a Pirelli csoportbeli részesedés felvásárlásában. A beruházási megállapodás tárgyalja az ügylet gyakorlati részleteit, hallgat ugyanakkor a mögöttes feltételeket illetően. A Bizottság számára nem nyújtottak be semmilyen, az SRF és a CNRC között e művelettel kapcsolatosan keletkezett dokumentumot.

(339) Végül a kínai kormány részt vett a China National Tire csoportnál a felvásárlást követően lezajlott szerkezetátalakításban a China Cinda Asset Management Company Ltd. (a továbbiakban: Cinda) útján a Pirelli csoport ipari abroncs üzletágát birtokló társaságban szerzett 266 millió EUR összegű tőkerészesedés révén.

(340) Mind az öt beavatkozás közös célkitűzése az volt, hogy a CNRC számára lehetővé tegye a Pirelli felvásárlását. Együttesen a továbbiakban: az intézkedés.

c) ***Közjogi szervek***

(341) A kínai kormány támogatásának egy részét így közvetlenül (például vissza nem térítendő támogatások útján) nyújtották, míg egy részét közvetetten, állami tulajdonú szervezetek útján. A fenti preambulumbekezdésben említett kedvezményes hitel tekintetében a Bizottság már a 3.4.1. szakaszban megállapította, hogy a CDB, az EXIM és a CCB az alaprendelet 3. cikke és 2. cikkének b) pontja értelmében közjogi szervként jártak el, amikor a mintában szereplő vállalatoknak hitelt nyújtottak.

(342) A SRF és a Cinda tekintetében a Bizottság megállapította, hogy mindkét szervezet teljes mértékben a kínai kormány tulajdonában van, és a vállalatirányítási struktúrájuk azt jelzi, hogy az állam érdemi befolyást gyakorol rájuk.

(343) Weboldala szerint az SRF az állam által létrehozott és támogatott, állami tulajdonban lévő szervezet, amely befektetési és finanszírozási támogatást nyújt az „egy övezet, egy út" kezdeményezés keretében megvalósuló kereskedelmi és gazdasági együttműködéshez, illetve összekapcsolódáshoz. A vállalat a State Administration of Foreign Exchange, a China Investment Corporation, az EXIM Bank, valamint a CDB útján 100 %-os állami tulajdonban van. Rendelkezik igazgatótanáccsal és felügyelőbizottsággal, amelyek a különböző minisztériumok képviselőiből állnak.

(344) A Cindát állami tulajdonú vállalatként és a China Construction Bank rossz bankjaként hozták létre 1999-ben. Éves jelentése szerint ez volt az első vagyonkezelő társaság, amelyet – az Államtanács jóváhagyását követően – 1999 áprilisában hoztak létre a pénzügyi kockázatok kezelésére és a pénzügyi rendszer stabilitásának fenntartására, valamint az állami tulajdonú bankok és vállalkozások reformjának megkönnyítésére. 2017-ben a vállalat fő részvényesei a Pénzügyminisztérium (64,45 %), valamint a Kínai Népköztársaság Társadalombiztosítási Alapjának Országos Tanácsa (7,06 %) voltak. A vállalat igazgatótanácsa és felügyelőtanácsa a kormányzati hatóságok és a nagy állami tulajdonú pénzügyi intézményeinek képviselőiből áll.

(345) A vállalat legfontosabb tevékenysége az értékcsökkenést elszenvedett eszközök kezelése. Éves jelentése szerint a vállalat „szorosan koordinálta a nemzeti stratégiát", és többek között támogatta az „egy övezet, egy út" kezdeményezés létrehozását. A vállalat arra is fogadalmat tett, hogy „komolyan tanulmányozni fogja és végrehajtja a Kínai Kommunista Párt XIX. Országos Kongresszusának szellemiségét és a Xi Jinping-féle elgondolást a kínai sajátosságokkal rendelkező szocializmusról egy új korszak jegyében, erősíteni fogja a párt általános vezető szerepét, és erős politikai garanciát nyújt a Vállalat fejlődéséért".

(346) Az ellenőrző látogatás során rendelkezésre bocsátott információk, valamint a nyilvánosan elérhető információk alapján így a Bizottság az SRF és a Cinda tekintetében kifejezetten megállapította az állami ellenőrzésre utaló jelek meglétét.

(347) A Bizottság további tájékoztatást kért arra vonatkozóan, hogy a kínai kormány érdemi befolyást gyakorolt-e az SRF és a Cinda üzleti tevékenysége felett. Ezzel kapcsolatban a Bizottság megjegyezte, hogy részvételüket a következő jogalkotási keret összefüggésében kell megvizsgálni:

(348) A 13. ötéves külkereskedelem-fejlesztési terv meghatározza a kínai külkereskedelmi politika általános elveit, amely magában foglalja a szélesebb terjedelmű és magasabb szintű nyitást, valamint a „külföldre nyitásnak" és a „külföldiek becsábításának" ötvözését a kereskedelem növekedésének ösztönzésére. A terv célja továbbá az áruk által dominált kivitelről az áruk, szolgáltatások, technológiák és tőke kivitelére történő átalakulás előmozdítása. Ezzel kapcsolatban a terv III.3. fejezetében meghatározott egyik legfontosabb feladat megemlíti a külkereskedelmi vállalatok transznacionális működési képességének javítását, amely arra ösztönzi az erős vállalatokat, hogy terjesszék az ipari láncokat, hajtsanak végre transznacionális összeolvadásokat és felvásárlásokat, valamint szerezzenek minőségi márkákat, alapvető technológiákat és marketingcsatornákat. A terv azt is említi, hogy szisztematikus támogatást fognak biztosítani a jó hitelképességű transznacionális vállalatok számára, így kialakítva a transznacionális üzleti kapacitással rendelkező vállalatok egy csoportját, amelyek az egész világra kiterjedő disztribúciós piaci hálózattal rendelkeznek.

(349) A nemzetközi gyártókapacitási és berendezésgyártók közötti együttműködés előmozdításáról szóló államtanácsi iránymutatások részletesen ismertetik a „külföldre nyitási" stratégia gyakorlati megvalósításának mikéntjét. A cél a termékek exportjáról az iparágak exportjára történő átállás támogatása, valamint „a fejlett országokban aktívan fejleszteni a piacokat, és megjelenni azokon". A végső cél egy sor nemzetközi versenyképességgel és piacfejlesztési kapacitással rendelkező, piacvezető vállalkozás létrehozása.

(350) Ezen iránymutatások 30–36. cikke felsorolja a „külföldre nyitó" vállalatok által kapható valamennyi szakpolitikai támogatást, így például a költségvetési és adóügyi támogatási politikákat, a koncessziós hiteleket, a szindikált hitelek útján nyújtott pénzügyi támogatást, az exporthiteleket, a projektfinanszírozást, a tőkeberuházást, és végül az exporthitel-biztosítást.

(351) A 35. cikk kifejezetten említi a Selyemút Alapot mint az állam által támogatott projektek finanszírozására szolgáló eszközt, amelyet „a tőkebefektetési források növelésére használnak. …Lehetővé tesszük a Selyemút Alap teljeskörű szerepvállalását. Aktívan támogatjuk a nemzetközi gyártókapacitási és berendezésgyártók közötti együttműködési projekteket tőkebefektetések és adósságfinanszírozás révén".

(352) Ezen túlmenően maga a Selyemút Alap is úgy nyilatkozott a weboldalán, hogy célja a kínai vállalatok exportteljesítményének javítása, jobb hozzáférést biztosítva számukra a tengerentúli piacokhoz tengerentúli műveletek létrehozása és fejlett külföldi technológiák felvásárlása révén.

(353) Mindezek alapján a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a kínai kormány olyan normatív keretrendszert teremtett, amelyet a kínai kormány által kinevezett, illetve felelősségre vonható menedzserek és felügyelők kötelesek voltak tiszteletben tartani. Ezért a kínai kormány a normatív keretre támaszkodott annak érdekében, hogy érdemi irányítást gyakorolhasson az SRF és a Cinda magatartása felett.

(354) A Bizottság megvizsgálta továbbá az SRF és a Cinda konkrét magatartását, és megjegyezte, hogy a Pirelli csoport részesedésének felvásárlásával összefüggésben mindkét szervezet pénzügyi befektetőként járt el, és ténylegesen nem gyakorolt semmilyen operatív ellenőrzést a beruházásuk felett. Továbbá mindkettő olyan gazdasági előnyt juttat, amelyet normál piaci körülmények között nem lehetett megszerezni:

(355) A Cinda abnormálisan magas összeget fizetett a tőkerészesedéséért. A Cinda 266 millió EUR-t fizetett a tőkerészesedésért, ugyanakkor a saját tőkében való mögöttes részesedés csak 38 millió EUR-nak felelt meg, és a társaság nettó eszközei 73 millió EUR-t értek.

(356) Ami az SRF-et illeti, annak saját nyilatkozatai szerint a célja az elegendő saját tőkével nem rendelkező projektek pénzügyi támogatása, az általános adóssághányad csökkentése és a projektek finanszírozási forrásainak javítása révén. Ugyanakkor az alap szindikált hiteleket is nyújt (mint például a (336) preambulumbekezdésben említett kedvezményes hitelt), amelyek további finanszírozási támogatást nyújtanak a projekteknek. A Pirelli-ügyletet maga az SRF is többször említi a weboldalán példaként erre a munkamódszerre.

(357) A Bizottság ezért arra a következtetésre jutott, hogy a fent ismertetett jogi keretet az SRF és a Cinda az abroncságazat esetében kormányzati feladatok ellátásával hajtja végre, és ily módon az alaprendelet 3. cikke (1) bekezdése a) pontjának i. alpontjával együtt értelmezett 2. cikke b) pontjának értelmében, valamint a WTO idevágó ítélkezési gyakorlatával összhangban közjogi szervként jár el.

(358) Másfelől, még ha az SRF-t és a Cindát a Bizottság nem is tekintené közjogi szerveknek, a fenti (342)–(356) preambulumbekezdésben meghatározott okok miatt akkor is megállapítható lenne, hogy a kínai kormány az alaprendelet 3. cikke (1) bekezdése a) pontjának iv. alpontja szerinti olyan feladatok ellátásával bízza meg, és olyan feladatok ellátására utasítja azokat, amelyek szokásos esetben a kormányzat feladatai lennének. A magatartásuk ily módon mindenesetre a kínai kormánynak tulajdonítható.

(359) Az információkat tartalmazó dokumentum nyilvánosságra hozatalát és a felek végleges tájékoztatását követően a CNRC és a Pirelli úgy érvelt, hogy az SRF és a Cinda nem közjogi szervek, mivel az SRF nem támogató ügynökség, és mind az SRF, mind pedig a Cinda piaci alapú hozamok elérésére törekszik, mint bármelyik magánbefektető. A CNRC véleménye szerint az a tény, hogy az SRF-befektetés keretében a Pirelli-részvényekért piaci árat fizettek, megerősítette, hogy az SRF befektetési döntéseit függetlenül hozzák meg, és azok piaci elveken alapulnak.

(360) A Bizottság emlékeztetett arra, hogy a közjogi státusz kérdésének elemzése során azt vizsgálják, hogy a szervezet rendelkezik-e kormányzati hatáskörrel. Az SRF nem csupán az állam tulajdonában van – ahogyan az a (343)–(346) preambulumbekezdésben szerepel – hanem a kormány érdemi befolyást gyakorol felette. Az, hogy az SRF döntései kereskedelmi szempontból megalapozottak-e, nem döntő jellegű. A döntő szempont inkább az, hogy az SRF döntéseit nem kormányzati befolyástól függetlenül hozzák meg. Amint azt a (348) – (353) preambulumbekezdés is mutatja, az SRF erős szabályozási keretben működik mint kormányzati eszköz, az „egy övezet, egy út" elnevezésű kezdeményezés (melyet „övezet és út" kezdeményezésre neveztek át) szakpolitikai célkitűzéseinek megvalósítása érdekében. E célkitűzések végrehajtását a kínai kormány által kinevezett és felügyelt SRF-vezetők végzik, és ezáltal érdemi ellenőrzést gyakorolnak az SRF felett. A Bizottság ezért megerősítette álláspontját, hogy az SRF közjogi szerv, vagy legalábbis a kormány által irányított, illetve olyan feladatok végrehajtásával megbízott szerv, amelyek rendes körülmények között a kormányra hárulnának, például közpolitikai célkitűzések megvalósítása.

d) ***Gazdasági előny***

(361) A CNRC és a Pirelli az információkat tartalmazó dokumentum kapcsán azt is megjegyezte, hogy a Bizottság nem bizonyította, hogy az SRF beruházásának feltételei nem voltak összhangban a szokásos beruházási gyakorlattal. Bármely gazdasági előnyt a kormány által kínált feltételek és azon feltételek között fennálló különbségre kell korlátozni, amelyeket a kedvezményezett a piacon biztosítani tudott volna magának. Semmi esetre sem származott a CNRC-nek vagy a Pirellinek gazdasági előnye, mivel a pénzeszközöket a Pirelli korábbi részvényesei számára biztosították a részvényeik megszerzéséhez.

(362) A Bizottság nem értett egyet azzal, hogy az SRF beruházása semmilyen gazdasági előnyt nem hozott a CNRC számára, és hogy az ügylet összehasonlítható a piacon biztosítottakkal, mégpedig az alábbi okokból:

(363) Bár az SRF a piaci árat fizette a Pirelli részvényeiért, a CNRC-nek az állami beavatkozásból származó előnye független attól az ártól, amelyen az SRF tőkeberuházására sor került. Valójában a kormányzati beavatkozás előnye abban rejlett, hogy a CNRC-nek nem állt rendelkezésére kellő mennyiségű saját pénzeszköz a Pirelli felvásárlásának finanszírozásához. Az üzletnek tehát jelentős volt a tőkeáttétele. Ha az SRF nem lépett volna közbe, és

szerzett volna tőkerészesedést, a CNRC-nek további pénzeszközöket kellett volna biztosítania a hitelpiacon. Ez azonban nehéz lett volna a már amúgy is jelentős tőkeáttétel miatt. E tekintetben a China Development Bank által a CNRC-nek nyújtott kölcsön egyik előfeltétele az volt, hogy a CNRC-nek bizonyítania kellett, hogy más forrásokból további pénzeszközöket biztosított. Ezen túlmenően, amint azt a (356) preambulumbekezdés említi, az SRF azt hirdeti a weboldalán, hogy fő célja az elegendő saját tőkével nem rendelkező projektek pénzügyi támogatása, az általános adóssághányad csökkentése és a projektek finanszírozási forrásainak javítása révén. Ugyanakkor az alap megkönnyíti a szindikált hiteleket, amelyek további finanszírozási támogatást nyújtanak a projekteknek.

(364) Még akkor is, ha a CNRC egy további hitel útján biztosítani tudta volna a szükséges pénzeszközöket, ennek ára lett volna, mivel a társaságnak kamatot kellett volna fizetnie a hitelért, valamint vissza kellett volna fizetnie annak tőkeösszegét. Az SRF beavatkozásának köszönhetően a CNRC-nél ezért nem merült fel további finanszírozási költség, és javította az ügylet adóssághányadát, ami viszont megkönnyítette, hogy a bankoktól pénzeszközöket tudjon szerezni.

(365) Ezenkívül az SRF beruházása pontosan megfelelt annak az összegnek, amelyre a CNRC-nek szüksége volt ahhoz, hogy abszolút többségi tulajdoni hányadot szerezzen a Pirelli csoportban (65 %, szemben az SRF beavatkozása nélküli 48,75 %-kal). Ezt a többségi tulajdoni hányadot anélkül szerezte meg, hogy egy kisebbségi részvényes javára lemondott volna az irányításról.

(366) Végezetül az SRF kilépésére vonatkozó lekötési idő jóval hosszabb a hozamokat a lehető leghamarabb maximalizálni kívánó, privát kockázatitőke-befektetők esetében megszokottnál.

(367) A felek végleges tájékoztatását követően a CNRC vitatta ezeket az érveket. Véleménye szerint a Bizottság téves kontrafaktuális elemzést végzett, amikor megvizsgálta, hogy az SRF *tőkebefektetése* összhangban van-e az *adósságalapú* befektetéseket végző magánbefektetők szokásos befektetési gyakorlatával. Emlékeztetett továbbá az SRF-befektetés több lépésére is, azzal érvelve, hogy ez hagyományos tőkeáttételes kivásárlásként teljes mértékben összhangban van a szokásos beruházási gyakorlattal. Különösen az SRF kilépésére vonatkozó lekötési időszak nem volt szokatlanul hosszú. A határidő lejárta előtt megszűnt, és ugyanaz volt, mint a többi kisebbségi részvényes esetében. Végül a CNRC esetében a széles körű szakpolitikai nyilatkozatok nem elegendőek a pénzügyi hozzájárulás által biztosított előny bizonyításához.

(368) A Bizottság ezt az érvet elutasította. A CNRC mint az SRF beruházás kedvezményezettje számára nyújtott előny sokrétű volt. Az SRF által működtetettel megegyező jellegű tulajdoni részesedést mérlegelő piaci befektetőnek értékelnie kellett volna az ügylettel kapcsolatos kockázatokat. Ipari partnere, a CNRC az érintett időszakban nem rendelkezett elegendő pénzeszközzel ahhoz, hogy a Pirelli többségi tulajdonosává váljon, és pénzügyi befektetőt kellett találnia. A (363) preambulumbekezdésben említetteknek megfelelően a CNRC csak a javuló általános adósságráta miatt tudott további hiteleket szerezni a többi banktól. Azáltal, hogy az SRF a CNRC számára lehetőséget kínált nem csupán arra, hogy a Pirelli többségi részvényesévé váljon, hanem kiegészítő hitelek biztosítására is, az SRF-beruházás a kínai kormány arra irányuló tevékenységének alapvető részét képezte, hogy a Pirelli a CNRC portfóliójába kerüljön. Egy piaci befektető ezt a pozíciót kihasználta volna, és lényegesen eltérő feltételekkel nyújtott volna forrásokat.

(369) Először is, a Bizottság megállapította, hogy az SRF szokatlan megállapodást kötött, melynek értelmében a CNRC javára lemondott szavazati jogairól. Erősen kérdéses, hogy egy piaci befektető megelégedett-e volna azzal, hogy a CNRC-t „felhatalmazza" arra, hogy többségi részvényessé váljon, teljes operatív ellenőrzéssel, és lemondott volna-e szavazati jogáról, hogy a továbbiakban „gyenge" kisebbségi részvényesként működjön.

(370) Másodszor, az SRF viszonylag hosszú lekötési időszaka hangsúlyozza az SRF-beruházás közpolitika által motivált jellegét. Egy piacgazdasági befektető a befektetés megtérülésének maximalizálása érdekében sokkal rövidebb időszakhoz ragaszkodott volna, és az a tény, hogy más kisebbségi részvényesek is elfogadták ugyanazokat a feltételeket, irreleváns, mivel egyikük egyáltalán nem pénzügyi befektető, míg a másik hosszú távú befektetési alapként működik. A beruházást követő események, nevezetesen a Pirelli újbóli jegyzékbe vétele miatti lekötési megállapodás korábbi megszüntetése ugyanezt jelzi: azt mutatják, hogy az elfogadott lekötési időszak nem volt összhangban egy olyan pénzügyi befektetőre vonatkozó szokásos piaci feltételekkel, amely ekkora tőkeáttétellel rendelkezik a CNRC tekintetében, amint azt fentebb kifejtettük.

(371) Harmadszor a CNRC elővásárlási joga arra, hogy a lekötési időszakot követően a vállalat feletti teljeskörű ellenőrzésének megszerzése céljából a fennmaradó részvényeket megvásárolja, nem piaci alapú. Egy nyereségorientált piaci befektető rugalmas maradt volna, hogy konkurens ajánlattevők esetén magasabb részvényárat érhessen el, és nem egyezett volna bele ilyen elővásárlási jogokba. Ezek létezése ismét alátámasztja, hogy az SRF-beruházás azt a közpolitikai célt követte, hogy a CNRC-t állami tulajdonú vállalatként hozzásegítse a Pirelli felvásárlásának kedvező feltételek melletti befejezéséhez.

(372) Mindezen okok miatt a Bizottság fenntartotta álláspontját, miszerint az SRF-befektetés előnyt biztosított a CNRC számára.

(373) A Cindával kapcsolatban a gazdasági előny meghatározásának körülményei eltérőek voltak, mivel a pénzeszközöket ténylegesen a CNRC-nek fizették ki, és mivel – a (355) preambulumbekezdésben említettek szerint – a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a tőkerészesedés nem a piackonform áron alapult. Az információkat tartalmazó dokumentumra válaszul a CNRC és a Pirelli benyújtott egy eszközértékelési jelentést annak megállapítására, hogy a beruházásra piaci alapú feltételek mellett került-e sor. Az ellenőrzést követően a Bizottság megállapította, hogy az értékelési jelentésben feltüntetett adatok nem felelnek meg a Bizottság rendelkezésére álló számoknak. Valójában az értékelési jelentés nem a Cinda beruházására vonatkozott, hanem egy, a CNRC csoporton belüli másik tőkeügylet összefüggésében készült. Ez az ügylet is érintette a Pirelli Industrial Srl.-t, de egy másik vevőre és egy másik, egy évvel a Cinda tőkerészedesedés-szerzése előtti időszakra vonatkozott. A Bizottság megállapította, hogy a Pirelli Industrial Srl. a 2016. év során jelentős szerkezetátalakításon esett át. Ennek folytán a 2016. év végi pénzügyi helyzete – amint azt a 2016. évi könyvvizsgálói jelentés is mutatja – már nem hasonlítható össze a CNRC által benyújtott eszközértékelési jelentésben bemutatott helyzettel. A megfelelő gazdálkodó szervezetekre és időszakra vonatkozó, ellenőrizhető információ hiányában a Bizottság ezért fenntartotta a Cinda beruházásával kapcsolatos álláspontját.

(374) A felek végleges tájékoztatását követően a CNRC és a Pirelli ezt az elemzést is vitatta. Véleményük szerint a CNRC nem részesült előnyben, mivel a Cinda befektetése összhangban volt a szokásos beruházási gyakorlattal. Állításuk alátámasztására különösen ugyanazon, a fenti preambulumbekezdésben már elemzett, független értékbecslő által készített értékbecslésre hivatkoztak. Bár elismerték, hogy a jelentés valóban egy másik részvényügylet keretében készült, azzal érveltek, hogy ez nem elegendő annak kizárásához, hogy a jelentés referenciaként szolgáljon más ügyletek (például a Cinda általi felvásárlások) vizsgálata során.

(375) A Bizottság ezt az állítást ugyanazon okokból utasította el, mint amelyeket a (373) preambulumbekezdésben már ismertetett, és amelyeket Pirelli elfogadott: az eszközértékelési jelentés másik tőkeügyletre és egy másik időszakra – egy évvel a Cinda tőkerészedesedés-szerzése előtti időszakra – vonatkozott. Ezen időszak alatt a Pirelli jelentős szerkezetátalakításon esett át, amely kétségkívül hatással volt pénzügyi helyzetére. Ezenfelül, amint azt a CNRC megerősítette, a Cinda 38 %-os részesedést szerzett a Pirelli Industrial Srl vállalatban, amelynek jelenlegi neve Prometeon Tyre Group S.r.l. („PTG”). Mivel e vállalat tőkéje ebben az időszakban 100 millió EUR-t tett ki, a részvények névértéke 38 millió EUR volt. A Cinda 266 millió EUR-t fizetett a tőkerészesedéséért. Figyelembe véve, hogy a társaság eszközeinek nettó értéke az akkori összeg kevesebb mint felét tette ki az érintett időszakban, és hogy nyereség alig realizálódott, sem az eszközalapú értékelés, sem a jövedelemalapú értékelés nem indokolná ezt a magas összegű részesedést. A piaci befektetőre vonatkozó vizsgálat negatív eredménye nyomán a Bizottság megerősítette azon álláspontját, hogy a Cinda-beruházás egy másik előnyt biztosított a CNRC számára.

e) ***Egyedi jelleg***

(376) A Bizottság azt is megállapította, hogy a szóban forgó intézkedés keretében nyújtott támogatások az alaprendelet 4. cikkének (2) bekezdése értelmében egyediek. A kínai kormány jogszabályaiban különösen említi a vegyipart és az SRF-t. Az a tény, hogy a jogszabályok az iparágak széles körét lefedik, és hogy az SRF vagy a Cinda más iparágakba is beruházhat, nem teszi érvénytelenné ezeket a ténymegállapításokat. A felek végleges tájékoztatását követően a CNRC vitatta ezt a ténymegállapítást. Azzal érvelt, hogy az „övezet és út” kezdeményezés finanszírozása nem korlátozódik kifejezetten bizonyos vállalatokra vagy gazdasági ágazatokra. Különösen hangsúlyozta, hogy az iránymutatásokban foglalt prioritási területek listája nem kimerítő.

(377) A Bizottság emlékeztetett a kínai preferenciális finanszírozás néhány jellemzőjére. Szigorú jogosultsági kritériumokat alkalmazó, egyértelműen meghatározott finanszírozási programok helyett a legmagasabb politikai szinten azonosítják az ösztönzött gazdasági ágazatokat. A pénzügyi szereplők, mint például a fejlesztési bankok, az SRF vagy a Cinda, tényleges gyakorlatukban megfelelnek ezeknek az iránymutatásoknak. Mindezek alapján a Bizottság az ilyen ösztönzött gazdasági ágazatok számára nyújtott támogatásokat mint egyedi támogatásokat rendszeresen kiegyenlíti, mivel az érintett ágazatok az alaprendelet 4. cikk (2) bekezdés értelmében „bizonyos vállalkozásoknak” tekinthetők ([64]). Ebben az esetben a CNRC nem vitatta, hogy a vegyipar egy ilyen ösztönzött gazdasági ágazat része. Az a tény, hogy a lista kiterjeszthető más gazdasági ágazatokra, nem változtatja meg ezt a ténymegállapítást.

(378) Továbbá, a (348) és (349) preambulumbekezdésben említettek szerint a jogszabályok kifejezetten az exportáló vállalatokra irányulnak, és utalnak „a nemzetközi piacokra való kijutásra”. Tekintettel annak az exportteljesítménytől függő jellegére (az f) pontban később részletesebben kifejtettek szerint), az intézkedés az alaprendelet 4. cikke (4) bekezdésének a) pontja értelmében egyedinek tekintendő.

([64]) Lásd: a Bizottság (EU) 2017/969 végrehajtási rendelete, HL L 146., 2017.6.9., 17. o., (149)–(151) preambulumbekezdés.

f) ***Exportteljesítménytől való függés***

(379) A Bizottság ezután elemezte, hogy az intézkedések ténylegesen függenek-e az exportteljesítménytől, mivel azokat kifejezetten bizonyos vállalkozások számára biztosították a „külföldre nyitás" fejében. Általánosságban a támogatás az „egy övezet, egy út" kezdeményezés keretébe tartozik, amely része a MOFCOM ötéves külkereskedelem-fejlesztési tervének.

(380) A nemzetközi gyártókapacitási és berendezésgyártók közötti együttműködés előmozdításáról szóló államtanácsi iránymutatások kifejezetten említést tesznek az e stratégia keretében figyelembe veendő iparágakról, amelyek között a vegyipar az egyik kiemelt terület. A 13. ötéves petrolkémiai terv a jelentős eredmények között konkrétan megemlíti a Pirelli csoport részesedésének Chemchina általi felvásárlását.

(381) Az intézkedés kifejezetten a külföldre irányuló beruházásokat végző vállalatokat célozza meg. Amint azt a (349) preambulumbekezdés említi, a cél a termékek exportjáról az iparágak exportjára történő átállás támogatása, valamint „a fejlett országokban aktívan fejleszteni a piacokat, és megjelenni azokon". Ezért a kizárólag a belföldi piacon működő kínai vállalatok nem jogosultak ilyen pénzügyi támogatásra. Az intézkedés exportteljesítménytől függő jellegét szemlélteti az a tény is, hogy a külföldre irányuló beruházások kiemelt területeinek olyanokat kell választani, amelyek esetében nemzetközi piaci kereslet van, és amelyek „jelentős nemzetközi versenyelőnyökkel" rendelkeznek, azaz amelyek esetében javítani lehet a kínai exportteljesítményt. A 13. ötéves külkereskedelem-fejlesztési terv III.3. fejezete továbbá meghatározza, hogy a támogatás a külkereskedelmi vállalkozásokra irányul.

(382) A Pirelli csoport felvásárlását illetően az SRF a következőket állította a weboldalán: „*az alap támogatta a ChemChinát a Pirelli felvásárlásában, ez pedig elősegítette a ChemChinát abban, hogy…hatékonyan hozzáférhessen a nemzetközi piacokhoz.*", valamint „*Az alap támogatta a ChemChinát abban, hogy az a gyártóipar legfelső szegmensébe kerülhessen, ily módon nemzetközi versenyelőnyre téve szert*".

(383) Valóban, a Pirelli csoport 65 %-os részesedésének felvásárlásával a CNRC a vizsgálati időszak alatt gyakorlatilag 29 %-kal növelte az EU-ba irányuló összes kivitelét. A CNRC az EU-ba irányuló kivitelének oly módon történő további növelésébe is beleegyezett, hogy a Pirelli uniós teherautó-abroncs üzletágát teljes mértékben beleolvasztja az Aeolus Tyre Co. Ltd. kínai exportáló gyártóba. A támogatott felvásárlás hosszú távú célja tehát az volt, hogy az Aeolus által gyártott tehergépkocsi-abroncsokat a Pirelli csoporttól megvásárolt technológiával korszerűsítsék annak érdekében, hogy egy felsőbb termékkategóriába kerülhessenek, majd ezeket a jobb minőségű, így az EU-ban versenyképesebb abroncsokat elkezdjék exportálni.

(384) A vizsgálati időszakot követően a CNRC 46 %-ra csökkentette pénzügyi részesedését a Pirelli csoportban. A Pirelli Tyre Co, Ltd beszüntette az érintett termék gyártását, hogy a motorkerékpár- és gépkocsiabroncsokra összpontosíthasson, ezáltal megvalósítva a Pirelli csoport tevékenységeinek az érintett terméktől való elkülönítését. Ezek a vizsgálati időszakot követően bekövetkezett események azonban nem változtatnak azon a tényen, hogy a vizsgálati időszakot megelőzően és alatt a CNRC kiegyenlíthető támogatásokat kapott. Ezek az események ténylegesen megerősítik, hogy a CNRC ígéretéhez híven járt el, a vele kapcsolatban álló vállalkozások révén növelve az érintett terméknek az EU-ba irányuló kivitelét. Ezért a Bizottság úgy véli, hogy a Pirelli csoportra vonatkozóan összegyűjtött információk reprezentatívak az érintett terméknek a vizsgálati időszak alatt nyújtott támogatás összegének kiszámítása érdekében.

(385) Az információkat tartalmazó dokumentumra válaszul a CNRC és a Pirelli megjegyezte, hogy a támogatás nem exportteljesítménytől függő, hivatkozva a WTO Fellebbviteli Testületének az Airbus-üggyel kapcsolatos ítélkezési gyakorlatára, ahol az exportteljesítménytől függő jelleg fogalmát szűk értelemben értelmezték.

(386) A Bizottság emlékeztetett arra, hogy az alaprendelet 4. cikke (4) bekezdésének a) pontja meghatározza a ténylegesen exportteljesítménytől függő támogatások fogalmát, amely az SCM-megállapodás 3.1. cikkének a) pontját, valamint 4. lábjegyzetét tükrözi. Ez magában foglalja azt a helyzetet, amikor a támogatás „ténylegesen…várható kivitelhez van kötve". A ténylegesen exportteljesítménytől függő jelleget a támogatás odaítélésével kapcsolatos tények összessége alapján értékelik, ideértve a támogatás kialakítását és működését is. A Bizottság egyetértett az érdekelt felekkel abban, hogy a fogalmat a Fellebbviteli Testület iránymutatásával összhangban kell értelmezni.

(387) A nagy befogadóképességű polgári légi járművekkel kapcsolatos ügy kapcsán a Fellebbezési Testület kimondta: „*Az SCM-megállapodás 3.1. cikkének a) pontja, valamint 4. lábjegyzete értelmében a ténylegesen exportteljesítménytől függő*

jellegre vonatkozó követelmény akkor teljesül, ha a támogatást olyan módon nyújtják, hogy az arra ösztönözze a kedvezményezettet, hogy olyan módon exportáljon, amely nem egyszerűen a támogatásnyújtás által nem torzított, belföldi és exportpiacon a kínálat és kereslet feltételeit tükrözi. ([65])." Más szóval: *„a támogatásnyújtás arra irányul, hogy a kedvezményezett jövőbeli exportteljesítményének előmozdítását* ösztönözze ([66])?". Ez magában foglalhatja azt a helyzetet, amikor a kedvezményezett megígéri, hogy növeli a (belföldi teljesítményhez viszonyított) exportteljesítményét.

(388) A jelen ügy tényállását az ügyiratban foglalt bizonyítékok fényében alkalmazva a Bizottság megállapította, hogy ez a kritérium teljesült. Az Airbus-üggyel ellentétben, ahol a négy támogató hatóság egy, mind a hazai piacon, mind pedig a külföldi piacokon tevékenykedő európai vállalatot finanszírozott, és ahol az intézkedés célja nem az Airbus exportorientáltságának növelése volt, a jelen ügyben egy háromirányú kapcsolat áll fenn: Kínai közjogi szervek finanszírozást biztosítottak a CNRC részére, amely nem dönthetett a pénz elköltéséről. Azzal a konkrét jogi feltétellel kapta az összeget, hogy felvásároljon egy másik társaságot, nevezetesen a Pirellit. Ezen kötött finanszírozás elfogadásakor a CNRC megígérte, hogy növeli a (belföldi teljesítményhez viszonyított) exportteljesítményét és az Európába irányuló értékesítési forgalmát.

(389) Először is, a támogatás nyújtása az elvárt exportteljesítményhez kötődik, mivel az intézkedés többek között a külkereskedelmi vállalatokra irányul. A támogatás csak a CNRC számára volt elérhető annak érdekében, hogy tevékenységét még jobban a kivitelre összpontosítsa (a belföldi értékesítésekkel szemben), míg a kizárólag a kínai belföldi piacon értékesítő más kínai vállalatok nem részesültek ilyen támogatásban. Ezt a következő hivatalos kormányzati dokumentumok is alátámasztják:

(390) A 13. ötéves petrolkémiai terv a 12. ötéves terv fő eredményei között, a „nemzetközi együttműködés" cím alatt kifejezetten említi a Pirelli Chemchina általi felvásárlását. Ezenkívül a 10. fejezet az „egy övezet, egy út" kezdeményezés keretében zajló nemzetközi együttműködési projektek összefüggésében megemlíti, hogy nagyobb súllyal kell latba esnie *„a nemzetközi kapacitásfejlesztési együttműködés kiterjesztésének az abroncságazatban és más olyan* ***ágazatokban, ahol nagy arányú az export.***"

(391) A MOFCOM a Pirelli felvásárlását a 2015. év **külkereskedelem-fejlesztési** szempontból egyik kulcsfontosságú projektjének nevezi. Általánosabb értelemben a 13. ötéves külkereskedelem-fejlesztési terv egyik célkitűzése (III.3. fejezet) a **külkereskedelmi vállalatok transznacionális** működési képességének javítása, amely arra ösztönzi az erős vállalatokat, hogy terjesszék az ipari láncokat, hajtsanak végre transznacionális összeolvadásokat és felvásárlásokat, valamint szerezzenek minőségi márkákat, alapvető technológiákat és marketingcsatornákat. A terv azt is említi, hogy szisztematikus támogatást fognak biztosítani a jó hitelképességű **transznacionális vállalatok számára**, így **kialakítva a transznacionális üzleti kapacitással rendelkező vállalatok egy csoportját, amelyek az egész világra kiterjedő disztribúciós piaci hálózattal rendelkeznek**.

(392) Iránymutatásaiban az Államtanács kijelentette, hogy *„Kína ipari fölényét és finanszírozási előnyét* ***kombinálni kell a külföldi kereslettel*** *[…] a nemzetközi termelési kapacitási és berendezésgyártási együttműködés erőteljes támogatása érdekében". Kiköti továbbá, hogy azokat a „****területeket,*** *[…]* ***amelyeken*** *jelentős* ***a nemzetközi versenyelőny és a nemzetközi piaci kereslet, prioritásként kell kezelni***". Továbbá, amint azt a (349) preambulumbekezdés említi, az iránymutatások célja a „fejlett országokban aktívan fejleszteni a piacokat, és megjelenni azokon".

(393) Az SRF kizárólag devizaforrásokkal (vagyis USD és EUR) működik. A bankokkal ellentétben, amelyek mind RMB-ben, mind konvertibilis valutában biztosítanak forrásokat, az SRF csak külföldi pénznemben támogat projekteket. Az SRF elnöke szerint: „A Selyemút Alap (SRF) olyan beruházási alap, amely főként devizában végez beruházásokat" ([67]).

(394) Következésképpen olyan vállalkozás nem jogosult az SRF támogatására, amely csak a kínai piacon értékesít, és nem exportál, illetve nem rendelkezik bizonyítottan az exportjának növelésére vonatkozó üzleti tervvel.

(395) Másrészt a Bizottság elemezte azokat a konkrét körülményeket, amelyek abban az időpontban fennálltak, amikor a támogatást nyújtó hatóságok a támogatásokat biztosították, annak megállapítása érdekében, hogy ez a konkrét támogatás is a CNRC várt értékesítési adatainak a kivitel (szemben a belföldi értékesítéssel) irányába történő elmozdításához kötődött-e. Számos olyan jelet talált, amelyek megerősítették azt a következtetést, hogy valóban ez az eset állt fenn:

(396) A támogatást nyújtó hatóság mind az öt, „az intézkedés" néven említett beavatkozásban előírta, hogy a pénzeszközöket a Pirelli csoport felvásárlására fordították. A Cinda-beavatkozás esetében a támogatást nyújtó hatóság még pontosabban meghatározta a pénzeszközök odaítélésének feltételeit. Az elmondottaknak megfelelően a Cinda-beavatkozással kapcsolatban említetteknek megfelelően a kvóták birtokosai közötti megállapodás valóban azt jelzi, hogy a Cina elismeri, hogy a Pirelli Industrialban való részesedése annak a tervnek a függvénye, mely szerint egy bizonyos határidő előtt minden részét az Aeolus kínai exportáló gyártóba olvassza be.

([65]) A Fellebbviteli Testület WT/DS316/AB/R jelentése, „Az Európai Közösségek és egyes tagállamai – A nagy polgári légi járművek", 2011. május 18., 1102. pont.

([66]) A Fellebbviteli Testület WT/DS316/AB/R jelentése, „Az Európai Közösségek és egyes tagállamai – A nagy polgári légi járművek", 2011. május 18., 1067. pont.

([67]) „The Silk Road Fund begins operations: an interview with Zhou Xiaochuan" (A Selyemút Alap megkezdi működését: interjú Zhou Xiaochuannal, 2015. február 16.), http://www.silkroadfund.com.cn/enweb, hozzáférés: 2018. szeptember 11.

(397) Az SRF mint társbefektető teljes mértékben tisztában volt a CNRC piaci helyzetével, valamint számított az ügylet által az exportteljesítményben előidézett eredményekre. A Selyemút Alap elnöke elismerte: „Az Alap támogatta a Chemchinát a Pirelli felvásárlásában, amely nemcsak abban segítette a Chemchinát, hogy sikeresen bevezessen fejlett tengerentúli technológiákat és vállalatirányítási know-how-t a csúcskategóriás gyártás érdekében, hanem a nemzetközi piacokhoz való hatékony hozzáférésben is.” ([68]).

(398) A Pirelli felvásárlásából a CNRC számára fakadó fő előnyök nem a belföldi piachoz kapcsolódtak. A felvásárlás idején a CNRC már jelentős szereplő volt Kínában a teherautókhoz való abroncsok belföldi piacán, míg a Pirelli csak nagyon kis piaci részesedéssel rendelkezett ugyanazon a piacon (kevesebb mint 1 %). Ezenkívül a Pirelli csoport egy globális szereplő, amely számára a kínai piac az összes termékértékesítésük kevesebb mint 10 %-át képviselte. Az exportértékesítés már így is a teljes értékesítés mintegy 60 %-át tette ki mind a CNRC, mind a Pirelli Tire Co. Ltd. esetében.

(399) Ezen túlmenően, ahogyan az többek között a Shandong tartomány abroncságazatának átalakításáról és fejlesztéséről szóló végrehajtási tervben is szerepel, a kínai belföldi piacon a 3. kategóriába tartozó abroncsok értékesítése dominál, míg az 1. kategóriába tartozó abroncsok sokkal erősebben vannak képviselve az EU és az USA piacán, amit az együttműködő exportáló gyártók által kitöltött mintavételi formanyomtatványok is megerősítenek. Így a belföldi értékesítések piacán semmilyen azonnali értéket nem hozott a CNRC számára az, hogy a termékportfóliója részévé tett egy globálisan elismert márkával rendelkező, az 1. kategóriában tevékenykedő piaci szereplőt – mint amilyen a Pirelli –, ugyanakkor jelentősen növelte versenyképességét az exportpiacon, mivel ezután a teljes termékskálát tudta exportálni a szokásos 3. kategóriába tartozó termékskáláján túlmenően.

(400) Továbbá a kínai piacot már amúgy is jellemzi bizonyos kapacitásfelesleg, és a CNRC maga is jelentős mennyiségű kihasználatlan kapacitással rendelkezett. A beruházást megelőzően a CNRC nevében végzett piacelemzésről szóló jelentés szerint, amelyen a beruházási döntés alapult, a CNRC márka így „olyan lehetőségeket keresett, amelyek segítenek a jelenlegi „vörös óceán» piacon zajló verseny elől elmenekülni, és további kifelé irányuló terjeszkedésre törekedett, hogy erejét teljes mértékben kibontakoztathassa ([69])”. A jelentés továbbá kimondta, hogy a CNRC számára a fő előnyt az jelentené, ha a Pirelli globális értékesítési hálózatára támaszkodva fokozhatná a nemzetközi üzleti tevékenységét. E tekintetben a Bizottság megjegyezte, hogy a felvásárlás előtt a CNRC nem rendelkezett saját közvetlen értékesítési csatornákkal az EU-ban, hanem független kereskedőkön keresztül értékesített.

(401) Ezt a Pirelli globális operatív vezetőjével a felvásárlást követően készített interjú ([70]) is szemlélteti, aki kijelentette, hogy a felvásárlásnak köszönhetően az új csoport most már beléphet az ausztrál piacra a különböző árszegmensekbe tartozó abroncsokkal, és hogy a vállalat növelni kívánja az exportját, ily módon 1 %-ról 10 %-ra növelve piaci részesedését Ausztráliában a haszongépjárművekhez való abroncsok teljes piacán.

(402) A beruházást megelőzően készített jelentés azt is kiemelte, hogy a CNRC ki tudja aknázni a Pirelli kutatás-fejlesztési erőforrásait a saját termékei fejlesztése érdekében, hogy jobban megfelelhessen a nemzetközi piaci keresletnek. A felvásárlást követően valóban engedélyezték a csoporton belüli egyik kínai exportáló gyártó számára a Pirelli know-how-jának felhasználását annak gyártási folyamatában.

(403) A Pirellinek a támogatásnyújtás időpontjában ismert profiljával, valamint azon jelentős előnyökkel kapcsolatos fenti bizonyítékok fényében, amelyekkel a felvásárlás járna a CNRC exportteljesítményére nézve, a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a támogatást nyújtó hatóság azt várta, illetve a CNRC a támogatás fejében azt ígérte számára, hogy a CNRC exportértékesítése (a belföldi értékesítéssel összehasonlítva) növekedni fog. Így a támogatás és a CNRC várható kivitele között feltételességi, illetve függőségi viszony van.

(404) Végül a Bizottság elemezte, hogy a Pirelli felvásárlása milyen tényleges hatást gyakorolt a CNRC értékesítési struktúrájára. A (345) preambulumbekezdésben említettek szerint a CNRC beleegyezett abba, hogy a Pirelli uniós teherautóabroncs üzletágát teljes egészében beleolvassza a vele kapcsolatban álló exportáló gyártójába – az Aeolus Tire Co. Ltd. társaságba –, annak érdekében, hogy versenyképesebb minőségű abroncsokat kezdjen exportálni az EU piacára. E tekintetben a Bizottság összehasonlította a CNRC csoport felvásárlás előtti és utáni értékesítési struktúráját: a Pirelli megszerzésével nemcsak a teljes értékesítési forgalom növekedett, hanem a Bizottság azt is megállapította, hogy a felvásárlásnak köszönhetően az exportértékesítés nagyobb mértékben nőtt, mint a belföldi értékesítés, vagyis a CNRC értékesítései (a belföldi értékesítéssel összehasonlítva) az export irányába tolódtak el. A vizsgálati időszak alatt a teherautó-abroncsok exportértékesítése 55 %-kal nőtt Európában, 5 %-kal a többi piacon, összességében 14 %-kal. Ezenkívül a csoport ekkor már az összes jelentős uniós piacon

([68]) The Belt and Road Initiative: launching a new paradigm for international investment and financing cooperation [„Egy övezet, egy út” kezdeményezés: új paradigma a nemzetközi beruházások és a finanszírozási együttműködés számára], interjú Jin Qi-vel, az Selyemút Alap elnökével, 2017. június 26., http://www.silkroadfund.com.cn/enweb/23809/23812/35485/index.html, hozzáférés: 2018. szeptember 11.

([69]) Az információkat tartalmazó dokumentum nyilvánosságra hozatalához fűzött észrevételeihez csatolt 5. mellékletként a CNRC nyújtotta be.

([70]) https://premium.goauto.com.au/pirellis-new-push-into-truck-tyres/, 2016. április 14., hozzáférés: 2018. szeptember 11.

közvetlen értékesítési hálózatot használt, míg korábban csak független kereskedőkön keresztül, közvetve tudott értékesíteni. Végül pedig az EU piacán értékesített abroncsok termékskáláját kiterjesztették a 3. kategóriájúról az 1. és 3. kategóriájú abroncsokra. Ezért a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a CNRC teljesítette a támogatásnyújtás feltételei, vagyis azt az ígéretét, hogy exportértékesítéseit (a belföldi értékesítéssel összehasonlítva) növelni fogja.

(405) Következésképpen a Pirellinek a CNRC általi felvásárlását lehetővé tevő támogatás nyújtása arra irányult, hogy a kedvezményezett CNCR által ígért jövőbeli exportteljesítmény (szemben a belföldi teljesítménnyel) előmozdítására ösztönözzön. A Bizottság így fenntartotta, hogy az szóban forgó intézkedés keretében nyújtott támogatások az alaprendelet 4. cikke (4) bekezdésének a) pontja értelmében az exportteljesítménytől függenek.

(406) A végleges tájékoztatást követően a CNRC, a Pirelli és a kínai kormány vitatta az intézkedés exportfüggő jellegét. Azzal érveltek, hogy a támogatást nyújtó hatóság a támogatás nyújtását nem kötötte a CNRC exportteljesítményének javításához. A CNRC azt állította, hogy az iránymutatások nem zárják ki, hogy csak a belföldi piacon működő kínai vállalatok az „övezet és út" kezdeményezés keretében megerősített beruházási együttműködéshez férjenek hozzá. Ezen túlmenően az előfeltételek nem az exportra, hanem a külső befektetésekből származó értékteremtésre vonatkoztak. Végezetül a Bizottság nem támaszkodhat mindössze az állítólagos támogatás tényleges hatásaira, hanem megfelelő előzetes elemzést kell végeznie. A kínai kormány azt is állította, hogy az okokozati összefüggés nem lenne elegendő az exportfüggőség megerősítéséhez. Hozzátette, hogy a külföldi befektetési ügyleteket segítő kormányzati intézkedések vagy támogatások – például a harmadik országbeli vállalkozások részvényeinek megszerzése – nem szerepelnek az SCM-megállapodás I. mellékletében, ezért nem minősülnek exporttámogatásnak.

(407) A Bizottság megjegyezte, hogy az SCM-megállapodás I. melléklete „tájékoztató listát" tartalmaz azon intézkedésekről, amelyek exporttámogatásnak minősíthetők. A lista példákat tartalmaz, és nem kimerítő. Ezenkívül az SCM-megállapodás 3. cikke (1) bekezdésének a) pontja az exporttámogatásokra vonatkozik, „beleértve az I. mellékletben bemutatottakat is". Ebből következik, hogy a fel nem sorolt intézkedések akkor minősülnek exportfüggőnek, ha megfelelnek az említett rendelkezésben meghatározott feltételeknek. Az Airbus ügyben a Fellebbezési Testület által adott útmutatással ([71]) összhangban a Bizottság megvizsgálta, hogy a támogatást nyújtó hatóság azzal a feltétellel nyújtotta-e a támogatást, hogy a kedvezményezett növelné az exportot (a belföldi értékesítéshez képest). Ebben a tekintetben a Bizottság figyelembe vette i. az intézkedés kialakítását és szerkezetét; ii. az ilyen intézkedésben meghatározott működési módokat; valamint iii. a támogatás nyújtását övező releváns ténybeli körülményeket, amelyek biztosítják az intézkedés kialakításának, szerkezetének és működési módjának megértéséhez szükséges kontextust.

(408) Az intézkedés kialakítása és szerkezete tekintetében a Bizottság emlékeztetett arra, hogy a kizárólag belföldi tevékenységet folytató vállalatok nem jogosultak támogatásra e program keretében. Az a tény, hogy az iránymutatások formálisan nem zárják ki a kizárólag a belföldi piacon működő kínai vállalatokat az SRF finanszírozásából, csak a függőségre vonatkozó *de jure* elemzés szempontjából lennének relevánsak. Itt azonban *de facto* függőségi helyzet áll fenn. 2014. decemberi létrejötte óta a Selyemút Alap valóban csak külföldi projekteket és exportáló vállalatokat támogat. Pénzügyi tőkeinjekciókat kapnak, amennyiben jelenlegi exportteljesítményüket (a belföldi értékesítéssel szemben) az exportértékesítések irányába növelik. A finanszírozást elfogadó vállalatok ezért tudatában vannak annak, hogy annak fejében részesülnek támogatásban, hogy a várható értékesítéseik a kivitel irányába mozdulnak el.

(409) Ez a jogi követelmény a Selyemút Alap valamennyi projektje esetében megtalálható. A legutóbbi műveletek felülvizsgálata megerősíti, hogy a kedvezményezettek aktívak voltak az exportpiacokon, és a Selyemút Alap keretében kapott pénzügyi támogatás feltétele az exportteljesítménynek (a belföldi értékesítéshez viszonyított) javítása volt. Például az SRF által a világ legnagyobb napenergia-erőművének Dubaiban történő megépítésébe eszközölt beruházása lehetővé tette a kínai állami tulajdonú Shanghai Electric Group számára, hogy 2018-ban 700 MW-os fővállalkozói (mérnöki, beszerzési, építési) szerződést írjon alá az erőmű megépítésére és az erőmű berendezésének biztosítására. A szerződés aláírására vonatkozó sajtóközlemény szerint „*Ez a projekt egy kiemelt projekt, amelynek célja a villamosenergia-berendezések három fő kínai beszállítója – nevezetesen a Shanghai Electric, a Dongfffang Electric és a Harbin Electric – számára a „külföldre" való kilépést, valamint a kifinomult és a kialakult villamosenergia-piacra való betörést* ([72])". A Shanghai Electric Group elnöke azt is kijelentette, hogy a dubai projektnek köszönhetően a vállalat célja, hogy „*a Shanghai Electric az egész világon ismert kínai márkává váljon*", és hozzátette, hogy „*a CSP projekt Dubaiban hatalmas előrelépést jelentett a csoport üzleti működése és berendezésgyártása terén, ennek pedig a Kína „övezet és út" kezdeményezése biztosított hátteret* ([73])". Hasonló folyamatok mentek végbe az első projektnél, amelybe az RSF 2015-ben beruházott: a pakisztáni Karot vízerőmű-projekt esetében a vízerőműhöz szükséges berendezések gyártását és beszállítását a kínai állami tulajdonú China Three Gorges

([71]) A Fellebbviteli Testület WT/DS316/AB/R jelentése, „Az Európai Közösségek és egyes tagállamai – A nagy polgári légi járművek", 2011. május 18., 1043., 1046. pont.

([72]) https://www.acwapower.com/en/newsroom/press-releases/latest-news/epc-contract-with-shanghai-electric-to-develop-700-mw-dewa-csp-project-signed-in-china/.

([73]) „Shanghai Electric to construct solar facility in Dubai", (A Shanghai Electric napenergia-létesítményt épít Dubaiban), 2018. április 14., www.chinadaily.com.cn.

Corporation (CTG) végezte. A vállalat ezt a projekt is egyértelműen összekötötte az „övezet és út" kezdeményezéssel és az exportteljesítménnyel, az alábbiak szerint: „*Az „övezet és út" kezdeményezés keretében a CTG elkötelezett amellett, hogy új energia-üzletágával világszerte terjeszkedjen, miután négy nemzetközi üzletágat (beruházás, építés, üzemeltetés és konzultáció) hozott létre* ([74])".

(410) Ebben az esetben a támogatást nyújtó hatóság egyértelműen meghatározta a támogatási közleményekben, a kölcsönszerződésben, valamint az SRF és a CNRC közötti beruházási megállapodásban, hogy a pénzeszközöket a Pirelli felvásárlása nyomán kapták. A Pirelli legfelső kategóriás olasz márkának a CNRC számára történő hozzáadásával az SRF nem csupán értékteremtésre ösztönözte az ipari befektetőt, ahogyan az a CNRC végleges tájékoztatást követő észrevételeiben szerepelt. A támogatást nyújtó hatóság emellett megerősítette a CNRC exportértékesítését erősítését, különösen Európa irányában. Így nemcsak a CGNC Európába irányuló exportértékesítésének várható növekedése szerepelt a tervben, hanem a jelen ügy körülményei is, és a rendelkezésre álló bizonyítékok azt mutatják, hogy a CNRC ígéretet tett a támogatást nyújtó hatóságnak arra, hogy a támogatás megszerzése fejében értékesítéseit (a belföldi értékesítéssel szemben) az export irányába mozdítja el.

(411) Az intézkedésben meghatározott műveletek módozatait vizsgálva a Bizottság megállapította, hogy az SRF csak devizaforrásokkal (azaz USD és EUR) működik. A bankokkal ellentétben, amelyek mind RMB-ben, mind konvertibilis valutában biztosítanak forrásokat, az SRF csak külföldi pénznemben támogat projekteket. Az SRF elnöke szerint: „A Selyemút Alap (SRF) olyan beruházási alap, amely főként devizában végez beruházásokat" ([75]). A külföldi valutaalapok Kínában történő felhasználására vonatkozó korlátozások fényében tehát egyértelmű volt, hogy a támogatást nyújtó hatóság a támogatást a vállalat exporttal kapcsolatos üzleti tevékenységeinek fejlesztése és javítására (nem pedig pusztán a belföldi vállalatok megszerzésére és/vagy a belföldi értékesítésre való összpontosításra) történő felhasználásra korlátozta.

(412) Ez a mód szintén állandó jellemzője a Selyemút Alap által finanszírozott egyéb projekteknek: ezek esetében a beruházásokra külföldi pénznemben és külföldön, például Dubaiban, Oroszországban, Pakisztánban vagy Németországban került sor.

(413) A támogatás odaítélésének ténybeli körülményeit illetően a Bizottság megvizsgálta a Pirellinek a CNRC struktúrájába történő integrációja részleteit.

(414) A (383) preambulumbekezdésben említettek szerint a Cinda-beavatkozás célja az volt, hogy elősegítse a Pirelli teherautóabroncs-üzletágának a szerkezetátalakítását és az Aeolus kínai exportáló gyártóba való beleolvasztását. A Cinda és a CNRC között létrejött kvótabirtokosi megállapodása szerint a Cinda a Pirelli Industrialban való tőkerészesedését ahhoz a tervhez kötötte, hogy egy bizonyos határidő előtt teljes részesedését az Aeolus-ba irányítja. Ha ez a feltétel nem teljesül, akkor aukciós folyamat indul a Cinda-részvények értékesítésére, és így a támogatás nyújtását beszüntetik. A CNRC és az Aeolus között létrejött keretmegállapodás úgy rendelkezik, hogy e tőkeinjekció célja „egy Kínában működő, Kínában bejegyzett nemzetközi nagyvállalat létrehozása, amely globális lábnyommal rendelkezik". Erről az Aeolus a sanghaji tőzsdét is nyilvánosan értesítette. Ebből következik, hogy a támogatást nyújtó hatóság jogi feltételt írt elő a CNRC szerkezetátalakításának módjára annak érdekében, hogy az az exportteljesítmény felé mozduljon el.

(415) Végezetül a CNRC állításával ellentétben a Bizottság nem csupán a támogatás tényleges hatásaira alapján következtetett arra, hogy annak nyújtásakor előfeltételek álltak fenn. Ehelyett előzetes szempontból elemezte az ügyletet övező tényeket. A támogatási intézkedés elfogadásakor a kedvezményezett teljes mértékben támogatta a hozzá kapcsolódó jogi feltételeket. A közepes lejáratú kötvényekre vonatkozó kötvénytájékoztatóban, amelyet röviddel a beszerzést követően bocsátottak ki, a Chemchina (a CNRC anyavállalata) az alábbi, az érintett támogatásokhoz kapcsolódó feltételek teljesítésére tett ígéretet: „A vállalat megalapítása óta teljes mértékben aktívan reagált a központi kormányzat által a nemzetközi források teljeskörű kihasználása érdekében előterjesztett stratégiára. Annak érdekében, hogy az elmúlt években egy nemzetközileg versenyképes vállalkozási csoport jöhessen létre, megvalósított néhány tengerentúli összefonódási és beszerzési projektet, és nemzetközileg versenyképes vállalkozási csoportot hozott létre." Ebben az összefüggésben a Pirelli megvásárlását az egyik legnagyobb eredményként említik, kiemelve a vállalat globális marketinghálózatát és értékesítési csatornáit. Ennek az ígéretnek a nyomon követéseként a CNRC az EU-ba irányuló exportértékesítések arányát az összes értékesítéshez képest a (2015. évi) 9 %-ról) a vizsgálati időszakra) 12 %-ra növelte a belföldi értékesítéseihez képest, amelyek csak 10 %-kal nőttek. A szóban forgó támogatás nélkül a CNRC a belföldi fogyasztás növekedése mellett piacvezetőként továbbra is 3. termékkategóriájú értékesítéseket végezne Kínában.

([74]) http://ctgsail.com/message-from-chairman.

([75]) „The Silk Road Fund begins operations: an interview with Zhou Xiaochuan" (A Selyemút Alap megkezdi működését: interjú Zhou Xiaochuannal, 2015. február 16.), http://www.silkroadfund.com.cn/enweb, hozzáférés: 2018. szeptember 11.

(416) A Bizottság ezért fenntartotta álláspontját, miszerint az intézkedés kialakítása és szerkezete, a működési módozatok és az intézkedéssel kapcsolatos ténybeli körülmények mindegyike alátámasztja azt a megállapítást, hogy a támogatás (azaz a Pirelli felvásárlására az állami szervektől kapott öt beavatkozás) ténylegesen a kedvezményezett exportteljesítményétől függött.

a) ***A támogatás összegének kiszámítása***

(417) A CDB, az EXIM és a CCB által nyújtott kedvezményes hitellel járó gazdasági előny kiszámítására a 3.4.4. szakaszban meghatározott számítási módszer szerint került sor. Ezt azonban a 3.4. szakasz szerint a kedvezményes hitelnyújtásra kiszámított támogatási összegek nem tartalmazzák, hanem hozzáadásra került a (421) preambulumbekezdésben alább meghatározott támogatási összeghez.

(418) A támogatások és a tőkerészesedések révén nyújtott gazdasági előny a vizsgálati időszakra allokált összegként került kiszámításra a beruházásnak egy hétéves időszak alatti amortizációja alapján, mivel ennyi volt a CNRC által a beruházás finanszírozására nyújtott hosszú lejáratú kölcsön futamideje, és ez egyúttal megfelel az SRF weboldalán meghatározott hét-tíz éves átlagos befektetési időtávnak is.

(419) Az információkat tartalmazó dokumentum nyilvánosságra hozatalát követően a CNRC és a Pirelli kifogásolta a Bizottság által kiszámított gazdasági előny összegét, és további dokumentumokat nyújtott be, amelyekből kiderül, hogy a Bizottság tévesen értékelte az SRF tőkerészesedésének összegét. A CNRC által benyújtott információk alapján a Bizottság egyetértett abban, hogy az SRF tényleges tőkerészesedése alacsonyabb volt az eredetileg megállapítottnál. A számítások megfelelően kiigazításra kerültek.

(420) A CNRC azt is kérte a Bizottságtól, hogy a CNRC exportforgalma helyett a konszolidált forgalmat használja az előny kiszámításakor a nevezőben. Mivel azonban a Bizottság fenntartotta álláspontját a támogatás exportteljesítménytől függő jellegével kapcsolatban, ezt a kérelmet elutasították.

(421) E program esetében a China National Tire csoportra vonatkozóan a vizsgálati időszakra megállapított támogatási összeg 18,99 %.

(422) A végleges nyilvánosságra hozatalt követően a kínai kormány elismerte, hogy az ügyiratban nem szerepel olyan bejegyzés, amely azt jelzi, hogy bármely más kínai exportőr részesült volna e programok előnyeiből, vagy akár külföldi gumiabroncsgyártók felvásárlásában vett volna részt. Ezért a mintában nem szereplő egyéb együttműködő kínai exportáló gyártókra vonatkozó támogatási összegek kiszámításakor az e programok tekintetében megállapított és e konkrét exportőrhöz kapcsolódó támogatási összeg nem alkalmazandó a mintában nem szereplő egyéb exportőrökre. A Bizottság emlékeztetett arra, hogy a mintának az összes kínai együttműködő vállalat helyzete tekintetében reprezentatívnak kell lennie. Ezért a minta alapján meghatározott eredmények extrapolálása a jelen esetben megfelelőnek tekinthető. A mintában nem szereplő együttműködő exportáló gyártók gyorsított felülvizsgálatot kérhetnek az alaprendelet 20. cikk alapján. A Bizottság ezért ezt az állítást elutasította.

3.8. **Kedvezményes finanszírozás és biztosítás: exporthitel-biztosítás**

(423) A panaszos állítása szerint a Sinosure kedvezményes feltételek mellett nyújtott exporthitel-biztosítást az érintett termék gyártói számára.

a) ***Jogalap***

(424) a Kereskedelmi Minisztérium és a Sinosure által közösen kiadott, a kereskedelemnek a tudomány és technológia útján, exporthitel-biztosítások alkalmazásával történő előmozdítására irányuló stratégia végrehajtásáról szóló közlemény (Shang Ji Fa, 2004. évi 368. sz.);

(425) a csúcstechnológiát képviselő kínai termékek 2006. évi exportkatalógusának kibocsátásáról szóló értesítés, Guo Ke Fa Ji Zi, 2006. évi 16. sz.

b) ***A vizsgálat ténymegállapításai***

(426) A mintában szereplő négy vállalat közül három rendelkezett fennálló exporthitel-biztosítási megállapodással a Sinosure-rel a vizsgálati időszak alatt.

(427) A kínai kormánynál tett ellenőrző látogatás során a Sinosure megerősítette, hogy teljes mértékben állami tulajdonban van, és hogy az exporthitel-biztosítás belföldi piacának mintegy 90 %-át birtokolja. Ugyanakkor, amint azt a (142)–(148) preambulumbekezdés említi, a Sinosure nem bocsátotta rendelkezésre a vállalatirányításával kapcsolatban kért igazoló dokumentumokat, mint például az éves jelentését vagy az alapszabályát.

(428) A Sinosure továbbá nem szolgáltatott konkrétabb adatokat sem az abroncságazatnak nyújtott exporthitel-biztosításról, a biztosítási díjainak mértékéről, illetve az exporthitel-biztosítási üzletágának jövedelmezőségével kapcsolatos részletes számadatokról. Ezért a Bizottságnak ki kell egészítenie a szolgáltatott információkat a rendelkezésre álló tényekkel.

(429) A hiánypótlásra felhívó levélre adott válasza szerint a Sinosure egy állami tulajdonban lévő biztosítási társaság, amelyet az állam hozott létre és támogat a kínai külgazdasági és külkereskedelmi fejlesztés és együttműködés támogatására. A vállalat 100 %-os állami tulajdonban van. Rendelkezik igazgatótanáccsal és felügyelőbizottsággal. A Kormány jogosult a vállalat vezető tisztségviselőinek kinevezése és felmentésére. A hiánypótlásra felhívó levélre adott válasz, valamint az ellenőrző látogatás során rendelkezésre bocsátott információk alapján a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a Sinosure esetében kifejezetten léteznek az állami ellenőrzésre utaló jelek.

(430) A Bizottság további tájékoztatást kért arra vonatkozóan, hogy a kínai kormány érdemi befolyást gyakorolt-e a Sinosure magatartása felett az abroncságazat tekintetében. Ezzel összefüggésben a Bizottság megjegyezte, hogy a csúcstechnológiát képviselő kínai termékek exportkatalógusa a kivitelre ösztönzött termékek között kifejezetten felsorolja az „autóbuszhoz vagy tehergépjárműhöz való új, légtömlős radiál abroncsokat (gumi, keresztmetszeti szélesség ≥ 24 hüvelyk)".

(431) Továbbá a kereskedelemnek a tudomány és technológia útján, exporthitel-biztosítások alkalmazásával történő előmozdítására irányuló stratégia végrehajtásáról szóló közlemény szerint a Sinosure-nek növelnie kell a kulcsfontosságú iparágak és termékek támogatását a csúcstechnológiás termékek exportja általános támogatásának erősítése alapján. A csúcstechnológiát képviselő kínai termékek exportkatalógusában felsorolt termékekre – mint például a (429) preambulumbekezdésben említett radiál abroncsokat – kell a Sinosure-nek az üzleti tevékenységei során hangsúlyt helyeznie, és átfogó támogatást nyújtania a biztosítási eljárások, a limitek jóváhagyása, a követelések feldolgozási sebessége, valamint a díjak rugalmassága tekintetében. A díjak rugalmasságát illetően a katalógusban felsorolt termékek számára a hitelbiztosító által megszabott ingadozási sávon belül a maximális biztosításidíj-engedményt kell biztosítania.

(432) Mindezek alapján a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a kínai kormány olyan normatív keretrendszert teremtett, amelyet a kínai kormány által kinevezett, illetve felelősségre vonható menedzserek és felügyelők kötelesek voltak tiszteletben tartani. Ezért a kínai kormány a normatív keretre támaszkodott annak érdekében, hogy érdemi irányítást gyakorolhasson a Sinosure magatartása felett.

(433) Az érdemi ellenőrzés gyakorlását a Bizottság ezen túlmenően az egyes biztosítási szerződések kapcsán is igyekezett konkrét bizonyítékokkal alátámasztani. Az ellenőrző látogatás során a Sinosure fenntartotta azon állítását, miszerint a gyakorlatban a biztosítási díjai piacorientáltak voltak, és kockázatértékelési elveken alapultak. Az abroncságazatra vagy a mintában szereplő vállalatokra vonatkozóan azonban semmilyen konkrét példával nem szolgáltak.

(434) Konkrét bizonyítékok hiányában a Bizottság így megvizsgálta a Sinosure konkrét magatartását a mintában szereplő vállalatoknak nyújtott biztosítás tekintetében. Ez a viselkedés ellentétben állt a hivatalos álláspontjukkal, mivel nem piaci elvek alapján jártak el.

(435) E tekintetben a Bizottság megjegyezte, hogy a Sinosure 2014-es éves jelentésében ([76]) azt állítja, hogy a rövid lejáratú exporthitel-biztosítási szerződések keretében a kulcsfontosságú iparágaknak kifizetett követelések 2014-ben elérték az 590 millió USD-t, amely a teljes követelés 72,3 %-át jelentette. A teljes folyósított követelés és a teljes biztosított összeg összevetését követően a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a Sinosure-nek átlagosan a biztosított összeg 0,23 %-át kellene felárként felszámítania a követelések költségeinek fedezésére (anélkül, hogy figyelembe venné a vállalati általános költségeket). A gyakorlatban azonban a mintában szereplő vállalatok által fizetett felárak jóval alacsonyabbak voltak, mint a működési költségek fedezéséhez szükséges minimális díj.

(436) Ezenkívül a Bizottság megállapította, hogy számos exportáló gyártó részesült a Sinosure-nek fizetett exporthitel-biztosítási díjak részleges vagy teljes visszatérítéséből.

(437) A Bizottság ezért arra a következtetésre jutott, hogy a fent ismertetett jogi keretet a Sinosure az abroncságazat esetében kormányzati feladatok ellátásával hajtja végre, és ily módon az alaprendelet 3. cikke (1) bekezdése a) pontjának i. alpontjával együtt értelmezett 2. cikke b) pontjának értelmében, valamint a WTO idevágó ítélkezési gyakorlatával összhangban közjogi szervként jár el. Ezenkívül a mintában szereplő exportáló gyártók számára gazdasági előnyt nyújtottak, mivel a biztosítást a Sinosure működési költségeinek fedezéséhez szükséges minimális díj alatti biztosítási díjakon nyújtották.

(438) A Bizottság azt is megállapította, hogy az exportbiztosítási program keretében nyújtott támogatások egyedi jellegűek, mivel ezekhez kivitel nélkül nem lehetne hozzájutni, és ezért az alaprendelet 4. cikke (4) bekezdésének a) pontja értelmében a kiviteltől függenek.

([76]) A Sinosure éves beszámolója, 2014, 20. o.

c) ***A támogatás összegének kiszámítása***

(439) mivel a Sinosure Kína belföldi exporthitel-biztosítási piacának mintegy 90 %-át teszi ki, a Bizottság nem állapított meg piaci alapú belföldi biztosítási díjat. A korábbi szubvencióellenes vizsgálatokkal összhangban a Bizottság így a legmegfelelőbb külső referenciaértéket alkalmazta, amellyel kapcsolatosan könnyen hozzáférhetőek voltak információk, azaz az Amerikai Egyesült Államok Export-Import Bankja (a továbbiakban: Ex-Im Bank) által nem pénzügyi intézmények esetében az OECD-országokba irányuló kivitelre alkalmazott biztosítási díjakat.

(440) A vizsgálati időszak alatt visszatérített exporthitel-biztosítási díjakat támogatásként kezelte. Mivel nem volt bizonyíték arra vonatkozóan, hogy a vállalatoknál felmerültek volna olyan többletköltségek, amelyek kiigazítást tennének szükségessé, a gazdasági előny a vizsgálati időszak során kapott visszatérítés teljes összegeként került kiszámításra.

(441) E program esetében a mintában szereplő exportáló gyártókra vonatkozóan a vizsgálati időszakra megállapított támogatási összeg:

Kedvezményes finanszírozás és biztosítás: exporthitel-biztosítás	
Vállalat/Csoport	Támogatási mérték
China National Tire csoport	0,18 %
Hankook csoport	0,06 %
Xingyuan csoport	0,17 %

3.9. **Az állam által a megfelelő ellenszolgáltatásnál kisebb összeg fejében biztosított áruk**

3.9.1. *A megfelelő ellenszolgáltatásnál kisebb összeg fejében biztosított áruk: általános megjegyzés*

(442) A fenti 3.2. szakaszban említett módon a Bizottság értesítette a kínai kormányt, hogy mivel a természetes gumit és szintetikus gumit gyártó vállalatoktól nem kapott kitöltött kérdőívet, ténymegállapításait az alaprendelet 28. cikke (1) bekezdésének értelmében rendelkezésre álló tényekre kénytelen alapozni, amennyiben a fent említett nyersanyagokat szállító vállalatokkal kapcsolatos információkról van szó. A Bizottság megvizsgálta, hogy a mintában szereplő vállalatok a kínai kormánytól támogatott áron jutottak-e az abroncsok előállításához szükséges nyersanyagokhoz.

3.9.2. *Ipari korom és nejlonzsinór megfelelő nagyságú díjazásnál alacsonyabb összeg megfizetése ellenében történő biztosítása*

(443) A mintában szereplő valamennyi vállalat vásárolt ipari kormot és nejlonzsinórt belföldön, vele kapcsolatban álló, illetve független vállalatoktól, emellett azonban kisebb volumenben importálták is azokat.

(444) A vizsgálat során a Bizottság arra utaló jeleket talált, hogy az állam bizonyos mértékű befolyást gyakorolt az ipari korom és a nejlonzsinór belföldi piacára. Először is, a kínai kormánytól kapott információk szerint az állami tulajdonú vállalatok az ipari korom és a nejlonzsinór belföldi termelésének 26,44 %-át, illetőleg 8,46 %-át adták.

(445) Másodszor, az átfogó jogalkotási keret azt jelzi, hogy az ipari korom és a nejlonzsinór a támogatott ágazatok részét képezik, amelyek esetében léteznek támogatási intézkedések. Például, amint azt a (121) preambulumbekezdés is említi, a 13. ötéves petrolkémiai terv, amelyben szerepel az ipari korom is, megteremti az összefüggést a különféle költségvetési és pénzügyi támogatási intézkedésekkel.

(446) Ezenkívül az abroncságazati szakpolitika többek között ösztönzi a „magas rugalmassági modulusú, alacsony adszorpciójú poliészter kordszövet és nagy szilárdságú nejlon kordszövet" kifejlesztését, valamint a „környezetbarát gumiadalékok és egyéb nyersanyagok, mint például speciális ipari korom és fehér ipari korom kifejlesztését" ([77]).

(447) Ezenfelül a csúcstechnológiai iparágak fejlesztésének legújabb kulcsfontosságú kiemelt területeiről szóló iránymutatásban ([78]) prioritásként került meghatározásra a gyártástechnológia és a radiál abroncsok kulcsfontosságú nyersanyagainak fejlesztése, beleértve az ipari kormot és a szövetvázhoz használt anyagokat is.

([77]) Az Ipari és Információs Technológiai Minisztérium közleménye az „Abroncságazati szakpolitika" c. dokumentum nyomtatásáról és terjesztéséről, Gong Chan Ye Zheng Ce, 2010. évi 2. sz., 18. és 19. cikk

([78]) A Nemzeti Fejlesztési és Reformbizottság, a Tudományos és Technológiai Minisztérium, a Kereskedelmi Minisztérium, valamint a Nemzeti Szellemitulajdon-jogi Hivatal iránymutatása a csúcstechnológiai iparágak fejlesztésének legújabb kulcsfontosságú kiemelt területeiről (2011).

(448) Bár a vizsgálat azt állapította meg, hogy a (444)–(447) preambulumbekezdésben ismertetett okok miatt az állam bizonyos mértékben befolyásolja az ipari korom és a nejlonzsinór belföldi piacát, a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy nem tárt fel elegendő bizonyítékot a mintában szereplő exportáló gyártók iparikorom- és nejlonzsinór-beszerzéseinek a vizsgált időszak alatti támogatására vonatkozóan.

3.9.3. *A megfelelő ellenszolgáltatásnál kisebb összeg fejében biztosított természetes gumi*

(449) A mintában szereplő valamennyi vállalat jelentős volumenű természetes gumit importált. A mintában szereplő vállalatok esetében a természetes gumi belföldi beszerzései elhanyagolhatóak voltak, egy vállalatot kivéve, amely jelentős mennyiségű természetes gumit vásárolt a hazai piacon független társaságokon keresztül. A Bizottság a mintában szereplő összes vállalat egyedi ügyleteire vonatkozó ellenőrzött információk alapján megállapította, hogy a hazai természetes gumi beszerzési árai átlagosan magasabbak voltak az importált természetes gumi beszerzési árainál.

(450) Ezért a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy nem volt indok arra, hogy a természetes gumi megfelelő ellenszolgáltatásnál kisebb összeg fejében történő megvásárlása tekintetében kiegyenlíthető támogatásokat állapítson meg.

3.9.4. *A megfelelő ellenszolgáltatásnál kisebb összeg fejében biztosított szintetikus gumi*

(451) A mintában szereplő valamennyi vállalat vásárolt szintetikus gumit belföldön, vele kapcsolatban álló, illetve független vállalatoktól, emellett azonban importáltak is bizonyos mennyiségű szintetikus gumit. A Bizottság a mintában szereplő összes vállalat egyedi ügyleteire vonatkozó ellenőrzött információk alapján megállapította, hogy a szintetikus gumi beszerzési árai a belföldi piacon átlagosan alacsonyabbak voltak az importált szintetikus gumi beszerzési árainál, és hogy az állami tulajdonban lévő vállalatok által szállított szintetikus gumi árai átlagosan alacsonyabbak voltak, mint a magánvállalatok által szállított szintetikus gumi árai.

(452) A vizsgálat során a Bizottság arra utaló jeleket talált, hogy az állam bizonyos mértékű befolyást gyakorolt a szintetikus gumi belföldi piacára. Először is, a kínai kormánytól kapott információk szerint az állami tulajdonú vállalatok a szintetikus gumi belföldi termelésének 31,43 %-át adták.

(453) Másodszor, az átfogó jogalkotási keret azt jelzi, hogy a szintetikus gumi egy támogatott ágazat részét képezi, amely esetében léteznek támogatási intézkedések. Például, amint azt a (121) preambulumbekezdés is említi, a 13. ötéves petrolkémiai terv, amely kifejezetten megemlíti a szintetikus gumit, megteremti az összefüggést a különféle költségvetési és pénzügyi támogatási intézkedésekkel.

(454) Ezen túlmenően az abroncsipari szakpolitika 17. cikke ösztönzi többek között „az izopréngumi és a halogénezett butil gumi fejlesztését”, és célja „növelni a szintetikus gumitermék-márkák – úgy mint butadién gumi és sztirol-butadién gumi – számát a szintetikus gumi felhasználási arányának, valamint a fejlesztési és gyártási képességek fokozatos növelése érdekében”.

(455) Ezenfelül a csúcstechnológiai iparágak fejlesztésének legújabb kulcsfontosságú kiemelt területeiről szóló iránymutatásban prioritásként került meghatározásra a gyártástechnológia és a radiál abroncsok kulcsfontosságú nyersanyagainak fejlesztése, beleértve a szintetikus gumit is.

(456) Végezetül a 40. sz. határozatot végrehajtó, az ipari strukturális kiigazításra vonatkozó útmutató katalógusban szerepel a „nagy méretű szintetikus gumi, a fejlett gumi- és elasztomertechnológia, valamint az új termékek gyártása”.

(457) A Bizottság a mintában szereplő összes vállalat egyedi ügyleteire vonatkozó ellenőrzött információk alapján megállapította, hogy a szintetikus gumi általános beszerzési árai a belföldi piacon átlagosan alacsonyabbak voltak az importált szintetikus gumi beszerzési árainál, és hogy az állami tulajdonban lévő vállalatok által szállított szintetikus gumi árai átlagosan alacsonyabbak voltak, mint a magánvállalatok által szállított szintetikus gumi árai. A Bizottság ugyanakkor megjegyezte, hogy számos különböző típusú gumi létezik, mint például a sztirol-butadién gumi, a butadién gumi, az izoprén gumi, a butil-halogénezett gumi, a kloroprén gumi stb.Ezek a különböző típusú szintetikus gumik mind használatosak a gumiabroncsok gyártási folyamatában, de különböző kémiai jellemzőkkel, felhasználási módokkal és árakkal rendelkeznek, és azokat különböző cégek gyártják.

(458) Ezek a különbségek olyan jelentősek, hogy a Bizottság úgy döntött, e különböző típusok szerint szegmentálja piacelemzését. További vizsgálatot követően a Bizottság megállapította, hogy bár az árkülönbségeket összevontan figyelték meg, nem származott előny a leggyakrabban használt szintetikus gumitípusok – mint például a sztirol-butadién és a butadién gumi – hazai beszerzéseiből, és hogy a mintában szereplő vállalatok jelentős mennyiségben importálták a kevésbé általánosan használt gumitípusokat.

(459) Bár a vizsgálat azt állapította meg, hogy a szintetikus gumi hazai piacon történő beszerzését a (452)–(456) preambulumbekezdésben kifejtett okok miatt bizonyos mértékben befolyásolja az állam, a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy nem tud megállapítani a szintetikus gumi megfelelő ellenszolgáltatásnál kisebb összeg fejében történő beszerzéséhez köthető előnyöket.

3.9.5. *A megfelelő ellenszolgáltatásnál kisebb összeg fejében biztosított villamos energia*

(460) A mintában szereplő vállalatok mindegyike vagy maga állított elő villamos energiát, vagy vásárolta azt. A villamosenergia-rendszeren keresztül vásárolt villamos energia beszerzési árai a hivatalosan megállapított árszinteket követték, amelyeket a nagy ipari vásárlók számára tartományi szinten határoztak meg. Ahogyan azt a Bizottság korábbi vizsgálatok ([79]) keretében már megállapította, ezekből az árszintekből ezeknek a nagy ipari vásárlóknak nem származott konkrét előnye.

(461) A Bizottság azonban megállapította, hogy a mintában szereplő vállalatok közül kettő részesült támogatások formájában a villamosenergia-kiadásaik egy részének csökkentésében vagy visszatérítésében. Számítási célból ezeket a támogatásokat belevette a 3.12.3. (Eseti támogatások) szakaszban számított adatokba.

a) ***Jogalap***

— A Kínai Kommunista Párt Központi Bizottságának és az Államtanácsnak számos véleménye a villamosenergia-rendszer reformjának további elmélyítéséről (Zhong Fa, 2015. évi 9. sz.);

— A Jiangsu Gazdasági és Informatikai Bizottsága által kiadott, Jiangsu kulcsfontosságú villamosenergia-felhasználói és energiatermelő vállalkozásai közötti közvetlen energiaszállítás kísérleti projektjére vonatkozó ideiglenes intézkedések, 2014. május 13.;

— Jiangsu tartomány villamos energiára vonatkozó internetes ajánlattételi értesítése 2017 márciusára és áprilisára;

— Közlemény a közvetlen villamosenergia-kereskedelem kísérleti rendszerének kiadásáról Chongqingben (Yu Fu Hivatal, 2016. évi 167. sz.).

b) ***A vizsgálat ténymegállapításai***

(462) A Bizottság megállapította, hogy néhány kulcsfontosságú, nagy villamosenergia-ipari felhasználó számára megengedett, hogy közvetlen beszerzési szerződést kössön a villamosenergia-termelőkkel, ahelyett, hogy a hálózatról vásárolna. A mintában szereplő négy vállalatcsoport közül három a vizsgálati időszak során rendelkezett közvetlen villamosenergia-beszerzési szerződéssel, míg a negyedik a saját kapcsolt erőművétől vásárolt villamos energiát. A vizsgált szerződések mindegyikében az ilyen szerződések révén kapott árak alacsonyabbak voltak, mint a jelentős ipari felhasználók számára tartományi szinten meghatározott, rögzített árak.

(463) Az ilyen közvetlen szerződések megkötésének lehetősége jelenleg nem minden nagy ipari fogyasztó számára nyitott. Nemzeti szinten a jogszabályok meghatározzák például, hogy „*az olyan vállalatok, amelyek nem felelnek meg a nemzeti iparpolitikának, és amelyek termékei és folyamatai megszüntetésre kerülnek, nem vehetnek részt közvetlen ügyletekben*." ([80])

(464) Gyakorlatilag a közvetlen villamosenergia-kereskedelmet a tartományok végzik. A vállalatoknak be kell nyújtaniuk a tartományi hatóságoknak egy kérelmet a közvetlen villamosenergia-ellátási kísérleti rendszerben való részvétel jóváhagyására, és bizonyos kritériumoknak meg kell felelniük. Például Jiangsuban a közvetlen villamosenergia-ellátási szerződéseket egy központosított internetes felületen keresztül kötik meg. Azonban csak olyan vállalatok vehetnek részt az ajánlattételi eljárásban, amelyek „*összhangban vannak a nemzeti iparpolitikai iránymutatásokkal, mint például az ipari strukturális kiigazításra vonatkozó útmutató katalógussal*." Hasonlóképpen, Chongqingben „*az olyan vállalkozások, amelyek nem felelnek meg az állami iparpolitikának, valamint a korlátozott vagy megszüntetett üzleti tevékenységeket képviselő termékek és folyamatok nem vehetnek részt közvetlen ügyletekben* ([81])".

(465) Ezen túlmenően nincs tényleges piaci alapú tárgyalási vagy ajánlattételi folyamat, mivel a közvetlen szerződések keretében beszerzett mennyiségek nem a tényleges kínálaton és keresleten alapulnak. Valójában a villamosenergia-termelők és a villamosenergia-felhasználók nem értékesíthetik, illetve szerezhetik be szabadon, közvetlenül az összes villamos energiájukat. Ezt a helyi önkormányzat által a részükre kiosztott mennyiségi kvóták korlátozzák.

([79]) A Tanács 215/2013/EU végrehajtási rendelete (2013. március 11.) a Kínai Népköztársaságból származó egyes szerves bevonatú acéltermékek behozatalára vonatkozó kiegyenlítő vám kivetéséről (HL L 73., 2013.3.15., 16–97. o.), (182) preambulumbekezdés.
A Tanács 451/2011/EU végrehajtási rendelete (2011. május 6.) a Kínai Népköztársaságból származó bevont finompapír behozatalára vonatkozó végleges dömpingellenes vám kivetéséről és a kivetett ideiglenes vám végleges beszedéséről (HL L 128., 2011.5.14., 1–17. o.).

([80]) A Kínai Kommunista Párt Központi Bizottságának és az Államtanácsnak számos véleménye a villamosenergia-rendszer reformjának további elmélyítéséről (Zhong Fa, 2015. évi 9. sz.);

([81]) Közlemény a közvetlen villamosenergia-kereskedelem kísérleti rendszerének kiadásáról Chongqingben (Yu Fu Hivatal, 2016. évi 167. sz.).

Például Ningxia tartományban az önkormányzat korlátozta a villamosenergia-kereskedelmi felület tevékenységét azzal, hogy általánosan ugyanazt a Mwh-kvótát osztotta ki az összes vállalat számára, függetlenül a felhasználók által megpályázott tényleges mennyiségektől, amelyeknek szállítására a villamosenergia-termelő vállalatok készen is álltak.

(466) A végleges tájékoztatást követően a GITI azt állította, hogy Ningxia tartományban a mennyiségi kontingensek jelentősen eltérnek a vállalatok között, és nincsenek egyenlően elosztva. A Bizottság elismerte, hogy a kontingenseket nem egyenlően osztják el. Ez azonban nem változtat azon a következtetésen, hogy a villamosenergia-termelők és az energiafelhasználók nem tudják az összes villamos energiát korlátozás nélkül közvetlenül megvásárolni vagy értékesíteni. Valójában a vállalatok között felosztott különböző kontingensek és a különböző elosztási időszakok ellenére a tartományok összes felhasználójára mindössze két árat alkalmaztak, melyek között 1 %-nál kisebb különbség volt. Ez azt jelzi, hogy az árak nem kerülnek szabadon rögzítésre a vevő és az eladó között. Ezen túlmenően, ahogy azt a GITI elismerte, a vizsgálati időszak alatt nem tudta beszerezni a számára szükséges összes villamos energiát az ajánlattételi eljárás során, és az ajánlattételi eljáráson kívüli, a helyi önkormányzat által megállapított, magasabb villamosenergia-díjakat kellett fizetnie. A Bizottság ezért elutasította az állítást.

(467) Ezenkívül a Bizottság által felülvizsgált megállapodások kimondták, hogy ha a felhasználó vagy a villamosenergia-termelő társaság 5 %-nál nagyobb mértékben eltér a kiosztott kvótáktól, büntetést kell fizetnie, és a büntetésből származó további bevételeket az állami hálózatüzemeltető társaságnak kell juttatnia.

(468) Továbbá, bár az árakat a villamosenergia-termelőknek és a villamosenergia-felhasználóknak közvetlenül kellene letárgyalnia, a végső szerződést szintén az állami hálózatüzemeltető társaság írja alá, és valójában továbbra is az állami hálózatüzemeltető társaság számláz a vállalatok felé. Végül pedig nyilvántartásba-vételi célból minden aláírt közvetlen beszerzési szerződést be kell nyújtani az önkormányzatnak.

(469) A Bizottság megítélése szerint a szóban forgó csökkentett villamosenergia-díj az alaprendelet 3. cikke (1) bekezdése a) pontjának ii. alpontja és 3. cikkének (2) bekezdése értelmében támogatásnak minősül, mivel bevételről való lemondás formájában a kínai kormány (vagyis a hálózat üzemeltetője) pénzügyi hozzájárulást nyújt, amelynek révén az érintett vállalatok gazdasági előnyhöz jutnak. A kedvezményezettek számára biztosított előny megegyezik a megtakarított villamosenergia-árral, mivel a villamos energiát a többi nagy ipari felhasználó által fizetett normál díjaknál alacsonyabb díjak mellett nyújtották. A támogatás az alaprendelet 4. cikke (2) bekezdésének a) pontja értelmében egyedi támogatásnak minősül, mivel a jogszabály a program alkalmazását olyan vállalkozásokra korlátozza, amelyek megfelelnek az állam által meghatározott bizonyos iparpolitikai célkitűzéseknek, és amelyek termékeit vagy eljárásait nem zárták ki azok a támogatható termékek és eljárások köréből.

(470) A Bizottság megjegyezte, hogy a kínai kormány jelenleg kiterjeszti ezt a rendszert, és a közelmúltban további jogszabályokat bocsátott ki a villamosenergia-piacon végrehajtott közvetlen ügyletek számának növelésére ([82]). Ezek a jogszabályok azonban nem voltak alkalmazandóak a vizsgálati időszak során, és még nem kerültek végrehajtásra. Ezenkívül a Bizottságnak pontosan meg kell vizsgálnia, hogy az új szabályok hogyan fognak működni a gyakorlatban, még mielőtt megállapíthatná, hogy a kedvezményezettek között nincs többé megkülönböztetés. Így a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a támogatási program a vizsgálati időszak alatt működött, és az az alaprendelet 4. cikke (2) bekezdésének a) pontja és 4. cikkének (3) bekezdése értelmében egyedinek minősül. Ezenkívül az alaprendelet 15. cikkének (1) bekezdésével összhangban a vizsgálati időszak után továbbra is előnyöket fog biztosítani.

c) ***A támogatás összegének kiszámítása***

(471) A kiegyenlíthető támogatás összegét a Bizottság a támogatásban részesülő feleknek a vizsgálati időszakban nyújtott gazdasági előny mértékének megfelelően számította ki. A gazdasági előnyt a villamos energia árának a rendes tarifa szerint fizetendő teljes összege, valamint a csökkentés szerint ténylegesen befizetett teljes összeg különbözeteként számolták ki.

(472) A Hankook csoport és a Giti csoport azt állította, hogy a Bizottság a támogatási összegek kiszámításakor elírást követett el. A Bizottság elfogadta ezeket az észrevételeket, és ennek megfelelően módosította a számításokat.

([82]) Az NDRC és a Nemzeti Energiagazdálkodási Központ 2018. július 18-i értesítése a piaci alapú energiakereskedelem felgyorsításáról és a kereskedelmi mechanizmusok javításáról.

(473) E program esetében a mintában szereplő exportáló gyártókra vonatkozóan a vizsgálati időszakra megállapított támogatási összeg:

A megfelelő ellenszolgáltatásnál kisebb összeg fejében biztosított villamos energia	
Vállalat/Csoport	Támogatási mérték
China National Tire csoport	0,04 %
Giti csoport	0,31 %
Hankook csoport	0,23 %

3.9.6. *Földhasználati jogok*

a) ***Bevezetés***

(474) Kínában valamennyi földterület az állam vagy – falvak vagy városok alkotta – társulás tulajdonában áll, de a földterület jog szerinti vagy feltételes használati joga társaságra vagy magánszemélyre átruházható. Minden telek tulajdonosa a városi térségekben az állam, a vidéki térségekben az ott található település.

(475) A kínai alkotmány és földtörvény értelmében azonban a vállalatok és magánszemélyek „földhasználati jogot" vásárolhatnak. Ipari földterület esetén a haszonbérlet időtartama általában 50 év, amely további 50 évre meghosszabbítható.

(476) A kínai kormány szerint 2006. augusztus 31. óta a földügyi szabályozás megerősítéséről szóló államtanácsi közlemény (GF, 2006/31.) 5. cikke alapján ipari földterület használati jogát az állam kizárólag pályázat vagy hasonló nyilvános ajánlattételi eljárás keretében adhatja át ipari vállalkozásnak, amelyben a végleges ügyleti ár nem lehet alacsonyabb a legkisebb ajánlati árnál. A kínai kormány úgy ítéli meg, hogy Kínában a földterületek piaca szabadpiac, és az ipari vállalkozások által a haszonbérleti jogért fizetett ár a piaci árnak felel meg.

b) ***Jogalap***

(477) Kínában a földhasználati jog biztosítása a Kínai Népköztársaság földügyi igazgatásról szóló törvényének hatálya alá tartozik. Ezenkívül a jogalap részét képezik az alábbi dokumentumok is:

— a Kínai Népköztársaság törvénye a városi ingatlanok igazgatásáról (Kínai Népköztársaság elnökének 18. sz. rendelete);

— a Kínai Népköztársaság átmeneti szabályai a városi térségekben található állami tulajdonú földterületek használati jogának engedményezéséről és átruházásáról;

— a Kínai Népköztársaság földügyi igazgatásról szóló törvényének végrehajtási rendelete (a Kínai Népköztársaság Államtanácsának 2014. évi 653. sz. rendelete);

— rendelkezés az állami tulajdonú földterületek építési célú használati jogának ajánlattételi felhívás, aukció és ajánlat útján történő engedményezéséről;

— az Államtanács közleménye a földügyi szabályozás megerősítéséről (Guo Fa, 2006. évi 31. sz.).

c) ***A vizsgálat ténymegállapításai***

(478) „Az állami tulajdonú földterületek építési célú használati jogának ajánlattételi felhívás, aukció és ajánlat útján történő engedményezéséről" szóló rendelkezés 10. cikke értelmében a helyi hatóságok a földterületek árát a csak háromévente aktualizált városi földértékelési rendszer, valamint a kormányzati iparpolitika szerint szabják meg.

(479) Korábbi vizsgálatai során a Bizottság megállapította, hogy a földhasználati jogokért Kínában fizetett árak nem tükrözik a szabadpiaci kereslet és kínálat által meghatározott piaci árat, mert úgy találta, hogy az aukciós eljárás nem egyértelmű, átláthatatlan és nem működik a gyakorlatban, és az árakat a hatóságok önkényesen szabják meg. Az előző preambulumbekezdésben említetteknek megfelelően a hatóságok a városi földértékelési rendszer szerint szabják meg az árakat, és ez a rendszer – egyéb szempontok mellett – arra kötelezi őket, hogy az ipari földterületek árának meghatározásakor az iparpolitikát is figyelembe vegyék.

(480) A jelen vizsgálat ebben a tekintetben nem mutatott ki érdemi változást. A Bizottság például megállapította, hogy – a Hankook csoport egyetlen földterületének kivételével – a mintában szereplő exportáló gyártók egyike sem vett részt pályázati vagy hasonló nyilvános ajánlattételi eljárásban földhasználati jogaira vonatkozóan, ideértve a közelmúltban szerzett földhasználati jogokat is. A mintában szereplő vállalatok földhasználati jogait a helyi hatóságok juttatták számukra nyomott árakon.

(481) Az információkat tartalmazó dokumentum nyilvánosságra hozatalát követően a Pirelli Tyre Co. Ltd. azzal érvelt, hogy semmilyen földhasználati jogot nem kapott a piaci ár alatti áron, mivel állítólag a bevett kereskedelmi gyakorlatok alapján kínai privát földtulajdonosoktól bérli a földterületeit. A Bizottság egyetért azzal, hogy a Pirelli Tyre Co. Ltd. a földterületei egy részét bérli. Mivel azonban a Pirelli Tyre Co. Ltd. által említett privát földtulajdonos valójában egy, a földhasználati jogot birtokló kapcsolt vállalat volt, a Bizottság figyelmen kívül hagyta ezt a vállalatközi bérleti díjat, ugyanakkor figyelembe vette a tényleges vételi szerződést és a kapcsolt vállalat által a földhasználati jogért fizetett árat. Ezért ezt az érvet elutasították.

(482) A felek végleges tájékoztatását követően a Pirelli megismételte érveit, azt állítva, hogy földhasználati jogot birtokló kapcsolt vállalat kompetitív licitálási eljárás révén szerezte meg a földterületet. Azonban sem a felek végleges tájékoztatását megelőzően, sem azt követően nem nyújtottak be bizonyítékot arra vonatkozóan, hogy a szóban forgó földterület megszerzésére irányuló ajánlattételi eljárásra sor került volna. A Bizottság így fenntartotta álláspontját.

(483) A Bizottság megjegyezte, hogy a városi földterületeket nyomon követő rendszer mellett működik egy dinamikus földterület-nyomonkövető rendszer is. A Kínai Népköztársaságból származó szolárpanelekkel kapcsolatos hatályvesztési felülvizsgálatban ([83]) a Bizottság megállapította, hogy ezek az árak magasabbak a városi földterület-értékelő rendszer által megszabott, a helyi önkormányzatok által használt minimális referenciaáraknál, mert ez utóbbiakat csak háromévente aktualizálják, míg a dinamikus nyomon követő rendszer árait negyedévente. Ugyanakkor nem volt arra utaló jel, hogy a földterületek árát a dinamikus nyomon követő rendszer árai alapján határozták volna meg. Ugyanis a kínai kormány a szolárpanelekkel kapcsolatos vizsgálat keretében megerősítette, hogy a városi földterületek árának dinamikus nyomon követését biztosító rendszer Kína egyes területeire (105 városra) vonatkozóan követi nyomon a földterületek árszintjének ingadozását, és a földterületek árának alakulását hivatott felmérni. A pályázatok és az árverések kiindulási árai azonban a földértékelési rendszer által meghatározott referenciaértékeken alapultak. Emellett esetünkben a mintában szereplő vállalatcsoportok kiosztás útján jutottak hozzá földterületeikhez. Ezért irreleváns ez utóbbi rendszer létezése, hiszen a mintában szereplő vállalatokra nem volt kihatása.

(484) Az információkat tartalmazó dokumentum nyilvánosságra hozatalát, valamint a végleges tájékoztatást követően mind a kínai kormány, mind a mintában szereplő vállalatok vitatták egy országon kívüli referenciaérték használatát, és javasolták egy országon belüli referenciaérték használatát. Mind a kínai kormány, mind a Hankook csoport kiemelte, hogy a Bizottságnak a földhasználati jogoknak a földterületeket nyomon követő dinamikus rendszerből származó, kínai árát kellett volna felhasználnia, tekintettel arra, hogy a Hankook csoport egyik kínai leányvállalatának földhasználati jogát egy ajánlattételi eljáráson keresztül szerezték meg. A Bizottság azonban a párhuzamos dömpingellenes vizsgálatban a piacgazdasági elbánás értékelésében már hivatkozott arra, hogy kétségei vannak ezzel az ajánlattételi eljárással kapcsolatban. Különösen, mivel a Hankook csoport volt az egyetlen ajánlattevő a földterületre, és a fizetett ár megegyezett az ajánlattételi folyamat kiindulási árával. Az aukció tényleges folyamatára vonatkozó további részletes adatok hiányában és figyelembe véve, hogy ugyanazon időszakban egy hasonló földterületet magasabb áron értékesítettek, bizonytalan volt, hogy a kiindulási árat függetlenül állapították-e meg, és az megfelelt-e a földhasználati jog 2011-es piaci értékének. A későbbiekben továbbá a szóban forgó földterület 2011-es kiindulási árát még tovább csökkentették egy jelentős visszatérítés révén. Ezért a Bizottság ezt az állítást elutasította.

(485) A Bizottság azt is megállapította, hogy a Giti csoportba, valamint a Hankook csoportba tartozó vállalatok visszatérítéseket kaptak a helyi hatóságoktól a földhasználati jogokért fizetett összegek kompenzálására. Továbbá a Xingyuan csoportba tartozó vállalatok által szerzett földhasználati jogok némelyikét még nem fizették ki, a China National Tire csoportba tartozó vállalatok esetében pedig egyes földhasználati jogokat csak sok évvel a földterület használatba vételét követően kellett megfizetni.

(486) A fenti bizonyítékok cáfolják a kínai kormány azon állításait, hogy a földhasználati jogokért Kínában fizetett árak a szabadpiaci kereslet és kínálat által meghatározott piaci árat tükrözik.

(487) A felek végleges tájékoztatását követően a Pirelli azzal érvelt, hogy a Bizottság nem mutatott be új bizonyítékot arra vonatkozóan, hogy a kínai kormány valóban a megfelelő ellenszolgáltatásnál jóval kisebb összeg fejében

([83]) A Bizottság (EU) 2017/366 végrehajtási rendelete, HL L 56., 2017.3.3., 1. o. *(szolárpanelek), (421) és (425) preambulumbekezdés.*

biztosította a földhasználati jogot a gumiabroncsgyártóknak. A Bizottság nem értett egyet ezzel a kijelentéssel. Amint azt a (475) preambulumbekezdés is mutatja, a Bizottság megvizsgálta a mintában szereplő valamennyi exportáló gyártó esetében, hogy történt-e kompetitív licitálási eljárás, de arra a következtetésre jutott, hogy nem ez volt a helyzet, ami megerősítette a korábbi vizsgálatok megállapításait.

d) ***Következtetés***

(488) E vizsgálat megállapításai azt mutatják, hogy Kínában a földhasználat biztosításával és megszerzésével kapcsolatos helyzet nem átlátható, az árakat pedig a hatóságok önkényesen szabták meg.

(489) Ennek megfelelően a földhasználati jogok kínai kormány által történő biztosítását – az alaprendelet 3. cikke (1) bekezdése a) pontjának iii. alpontja, illetve 3. cikkének (2) bekezdése értelmében – áruk rendelkezésre bocsátásának formájában nyújtott támogatásnak kell tekinteni, amelynek révén a támogatásban részesülő vállalkozás gazdasági előnyben részesül. A (478)–(486) preambulumbekezdésben kifejtettek szerint a földterületek értékesítésének nincs működő piaca Kínában, és a külső referenciaérték használata (lásd a (494)–(504) preambulumbekezdést) azt bizonyítja, hogy a mintában szereplő exportáló gyártók által a földhasználati jogokért fizetett összeg jóval a szokásos piaci ár alatt van.

(490) Azzal összefüggésben, hogy egyes ágazatokban működő vállalatok kivételes feltételek mellett jutnak földterülethez, a Bizottság megjegyezte, hogy az árak megszabásakor a helyi hatóságoknak a (479) preambulumbekezdésben említettek szerint figyelembe kell venniük a kormányzati iparpolitikát is. Az iparpolitika az abroncságazatot a kínai ipar egyik pillérének tekinti, és az ösztönzött ágazatok közé sorolja ([84]). Ezenkívül az Államtanács 40. sz. határozata előírja, hogy az állami hatóságok gondoskodjanak az ösztönzött ágazatok földterülethez jutásáról. A 40. sz. határozat 18. cikke egyértelművé teszi, hogy a „korlátozott" iparágaknak nem juttatható földhasználati jog. Ebből következik, hogy a támogatás az alaprendelet 4. cikke (2) bekezdésének a) és c) pontja alapján egyedi, mert a kivételes feltételek melletti földterülethez jutás lehetősége csak egyes iparágakban – esetünkben az abroncságazatban – működő vállalatok számára adott, és a kormányzati gyakorlat ezen a területen nem egyértelmű és nem átlátható.

(491) A Giti csoport azt állította, hogy a földhasználati jogra nyújtott támogatás egyedisége összefüggésben áll azzal, hogy az ágazat a kínai kormányzati tervekben szerepel az ösztönzött iparágak felsorolásában, továbbá hogy nincs bizonyíték arra vonatkozóan, hogy az abroncságazatban tevékenykedő vállalatok egy ösztönzött gazdasági iparághoz tartoztak volna akkor, amikor a földhasználati jog áráról megállapodás született. Ez az állítás elutasításra került, mivel az abroncságazat és/vagy a petrolkémiai ipar már a 8. és 9. ötéves tervben is az ösztönzött iparágak között szerepelt, amely a petrolkémiai ipart az ország egyik legfontosabb iparágaként tüntette fel, továbbá amely kiemeli a finomvegyszerek proaktív fejlesztését és a fő vegyipari projektek támogatását, valamint „Az állam által jelenleg ösztönzött legfontosabb iparágak, termékek és technológiák katalógusa (2000-ben módosított)" elnevezésű dokumentumban, amelyben feltüntetik a kiváló minőségű radiális gumiabroncsok gyártását. Ezek a dokumentumok abban az időszakban keletkeztek, amikor az első földhasználati jogokat a mintában szereplő vállalatoknak biztosították.

(492) A Giti csoport azt is észrevételezte, hogy a Bizottság nem támasztotta alá bizonyítékokkal, hogy az exportáló gyártók számára hozzájárulásokat (mint például acélkord vagy nejlonzsinór) előállító „upstream" vállalatok egy ösztönzött iparághoz tartoznának. Az Iparszerkezeti kiigazítás iránymutatás-gyűjteménye azonban az „*ösztönzött*" kategóriában sorolja fel a nagy teljesítményű radiális abroncsokhoz való speciális alapanyagok gyártását, fejlesztését és alkalmazását. Ezenkívül az abroncságazati szakpolitika ösztönzi „*az új szerkezetű acélkord, a magas rugalmassági modulusú, alacsony zsugorodású poliészter kordszövet, a nagy szilárdságú nejlon kordszövet és más abroncsköpenyekhez való anyagok kifejlesztését és használatát*". A Bizottság így ezt az érvet elutasította.

(493) Következésképpen ez a támogatás kiegyenlíthetőnek minősül.

e) ***A támogatás összegének kiszámítása***

(494) Korábbi vizsgálataihoz ([85]) hasonlóan és az alaprendelet 6. cikke d) pontjának ii. alpontjával összhangban a Bizottság külső viszonyítási alapként Tajvan, Penghu, Kinmen és Matsu Független Vámterület (a továbbiakban: Tajvan) földterületárait vette figyelembe ([86]). A Bizottság a támogatásban részesülő fél által szerzett gazdasági előnyt úgy számította ki, hogy figyelembe vette a mintában szereplő egyes exportáló gyártók által a földhasználati

([84]) Lásd a 3.1. szakaszt.

([85]) Lásd egyebek mellett a 42/2011/EU tanácsi végrehajtási rendeletet (HL L 128., 2011.5.14., 18. o. – *bevont finompapír*), a 215/2013/EU tanácsi végrehajtási rendeletet (HL L 73., 2013.3.15., 16. o. – *szerves bevonatú acéltermékek*), az (EU) 2017/366 bizottsági végrehajtási rendeletet (HL L 56., 2017.3.3., 1. o. – *szolárpanelek*), az 1379/2014/EU bizottsági végrehajtási rendeletet (HL L 367., 2014.12.23., 22. o. – *üvegszál*) és a 2014/918/EU bizottsági végrehajtási határozatban (HL L 360., 2014.12.16., 65. o. – *poliészter vágott szál*).

([86]) Ahogyan azt a Törvényszék a T-444/11. sz. Gold East Paper és Gold Huacheng Paper kontra Tanács ügyben elfogadta: a Törvényszék 2014. szeptember 11-i ítélete, ECLI:EU:T:2014:773.

jogokért ténylegesen fizetett összeg (azaz a szerződésben megjelölt, ténylegesen kifizetett összeg, illetve adott esetben a szerződésben megjelölt, a helyi önkormányzatoktól kapott visszatérítésekkel/támogatásokkal csökkentett összeg) és azon összeg különbségét, amelyet azoknak a tajvani viszonyítási alapnak megfelelően fizetniük kellett volna.

(495) A Bizottság a következő indokok miatt tekinti Kínai Tajpejt megfelelő külső viszonyítási alapnak:

— összehasonlítható a gazdasági fejlettség szintje, a GDP és a gazdasági struktúra Kínai Tajpejben, valamint a mintába felvett exportáló gyártók székhelye szerinti kínai tartományok és városok többségében;

— Kínai Tajpej földrajzilag közel helyezkedik el Kínához;

— Kínai Tajpejre és több kínai tartományra egyaránt jellemző magas szintű ipari infrastruktúra;

— szoros gazdasági kapcsolatok és határokon átnyúló kereskedelem Kínai Tajpej és Kína között;

— Kínai Tajpejre és több kínai tartományra egyaránt jellemző magas népsűrűség;

— a Kínai Tajpej viszonyítási alapként történő alkalmazásához figyelembe vett földtípus és ügyletek hasonlósága a kínai földtípusokkal és ügyletekkel; valamint

— Kínai Tajpej és Kína közös demográfiai, nyelvi és kulturális jellemzői.

(496) A korábbi vizsgálatai során alkalmazott módszertant követve a Bizottság a számítás során a tajvani földterületek átlagos négyzetméterárát alkalmazta, és azt a földhasználati jogokra vonatkozó szerződések időpontja után bekövetkezett inflációnak és a GDP alakulásának megfelelően kiigazította. Az ipari földterületekre vonatkozóan az információkat tartalmazó dokumentumban szereplő árak Tajvan Gazdasági Minisztériuma Ipari Hivatalának honlapjáról származnak. A Bizottság az inflációt és a GDP alakulását Tajvan vonatkozásában az IMF által 2015-ben közzétett inflációs ráták, illetve a tajvani egy főre jutó folyóáras, USA-dollárban kifejezett GDP alakulása alapján számította ki.

(497) A felek végleges tájékoztatását követően a Pirelli azt állította, hogy egy külső referenciaérték használata nem felelt meg a WTO Fellebbezési Testülete által az *Egyesült Államok – Softwood Lumber IV* ([87]) tekintetében közzétett jelentés ténymegállapításainak, mivel a referenciamutatót nem igazították ki úgy, hogy a kínai pénzügyi piac uralkodó feltételeit tükrözze. A Bizottság azonban megjegyezte, hogy a tajvani referenciaérték megfelelő referenciaértéknek tekinthető, amely a (488) preambulumbekezdésben foglaltaknak megfelelően számos okból már közel van az uniós piachoz. Emellett a tajvani földárakat a múltban a GDP alakulásának és az időközben bekövetkezett inflációnak a figyelembevétele érdekében kiigazították.

(498) Az információkat tartalmazó dokumentum nyilvánosságra hozatalát követően a Hankook csoport rámutatott arra, hogy a Tajvani Gazdasági Minisztérium Iparfejlesztési Hivatalának ipari földhasználati és szolgálati információs weboldala által szolgáltatott adatok, amelyeket a Bizottság használt, már nem voltak elérhetőek, és ott csak az ipari földterületekre vonatkozó ajánlatokat adtak meg, nem pedig az ügyletek tényleges árait.

(499) A Bizottság elismerte, hogy az információkat tartalmazó dokumentum alapjául szolgáló adatok a továbbiakban már nem nyilvánosan hozzáférhetőek. A Bizottság ezután megállapította, hogy a Tajvani Belügyminisztérium kifejlesztett egy új adatbázist, amely 2013-tól kezdődően az ipari földterületek értékesítésével kapcsolatos tényleges kereskedési nyilvántartásokat gyűjti össze, és az alábbi weboldalon elérhető: http://lvr.land.moi.gov.tw/login.action. A Bizottság ezt olyan megbízható adatforrásnak tekintette, amely minden érdekelt fél számára hozzáférhető. Ezenkívül ez az ügyletek tényleges áraira hivatkozik, nem pedig az ipari földterületekre vonatkozó ajánlatokra. A Bizottság tehát elfogadta a Hankook csoport érveit, és ennek megfelelően megváltoztatta a földhasználati jogok tekintetében a gazdasági előny számítására vonatkozó referenciaértéket valamennyi mintában szereplő vállalat esetében.

(500) Ennek eredményeképpen a 2013-tól kezdődő időszakra a Bizottság a Tajvani Belügyminisztérium által megadott tényleges árakat alkalmazta. A korábban vásárolt földhasználati jogok esetében – a korábbi vizsgálatokhoz hasonlóan – a historikus árakat a GDP és az infláció tajvani alakulása alapján számtanilag képezte.

(501) A felek végleges tájékoztatását követően a Giti csoport, a Hankook csoport és a kínai kormány kifogásolta, hogy a földhasználati jogok árai az új adatkészlet alapján sokkal magasabbak voltak, mint az előző vizsgálatok során használt árak, ami kétségeket ébresztett az új referenciaérték megbízhatóságával kapcsolatban. Ezenkívül a Hankook csoport azt állította, hogy a tajvani adatbázis adatletöltésében hibákat követtek el, és ugyanezen adatbázison alapuló alternatív számítást nyújtott be. A Bizottság elismerte, hogy az egyes földterületek árának összesítésében elírás történt, és ennek megfelelően kiigazította az átlagos földárakat. A Bizottság azonban nem

([87]) A WTO Fellebbezési Testületének jelentése, *Egyesült Államok – Softwood Lumber IV*, 106. pont.

értett egyet a Hankook csoport által az adatok összeállítása során alkalmazott kiválasztási kritériumokkal. Először is, a Hankook csoport a kiválasztott ügyleteket rossz időszakból, 2012-ből választotta ki, ami legalább bizonyos tranzakciók tekintetében nem volt megfelelő. Másodszor, a Hankook csoport mind a 22 tajvani kerület árait használta, beleértve néhány olyan vidéki területet is, ahol kevés ipari tevékenységet folytatnak, illetve ahol egyáltalán nem folytatnak ipari tevékenységet. Másrészről a Bizottság arra a hat körzetre alapozta választását, ahol a legtöbb tajvani ipari park működik. Mivel a mintában szereplő valamennyi exportáló gyártó Kínában található ipari övezetben található, a megfelelő referenciaértéknek szintén ipari zónában végrehajtott tranzakciókon kell alapulnia. A Hankook állításának ezt a részét ezért elutasították.

(502) A Hankook csoport az észrevételeiben azzal érvelt, hogy a múltra vonatkozóan számtanilag képzett tajvani áraknak a GDP egész Kínában lezajlott alakulását kellene figyelembe vennie (Tajvan helyett), annak érdekében, hogy figyelembe vegyék Kína fejlődésének az elmúlt 30 év során bekövetkezett gyorsabb ütemét. Ily módon a Hankook csoport esetében a kiigazított tajvani áraknak figyelembe kellene venniük a Chongqing közigazgatási területen 2010 óta, valamint Huai'an-ben, Jiangsu tartományban 1996 óta bekövetkezett gazdasági fejlődést.

(503) A Bizottság elismerte, hogy Kína a múltban Tajvannál gyorsabb fejlődést mutatott. Egy e különbség figyelembevételére alkalmas GDP-tényező alkalmazása elvben megfelelő egy helyes referenciaérték eléréséhez. Ugyanakkor Világbank statisztikai kapacitási mutatója, amely pontszám a kínai statisztikai adatok minőségét mutatja, csak 2012 után ért el a többi felső középszintű jövedelmű országéhoz hasonló megbízhatósági szintet. Ez annak az időszaknak a vége, amelyre vonatkozóan az adatokat számtanilag kellene képezni ([88]). Ezért a Bizottság a jelen ügyben nem tudta a kínai GDP-vel kapcsolatos statisztikai adatokat felhasználni arra, hogy számtanilag historikus földhasználatijog-árakat képezzen.

(504) A felek végleges tájékoztatását követően a Giti csoport azzal érvelt, hogy a Világbank statisztikai kapacitásmutatójának pontszámához a mutatók összetett készletét használják, amelyek közül számos nem kapcsolódik makrogazdasági mutatókhoz. A Bizottság egyetértett abban, hogy a Világbank statisztikai kapacitásmutatója nemcsak makrogazdasági, hanem egyéb mutatókat is tartalmazó mutatókészleten alapul. Célja, hogy tükrözze az ország azon képességét, hogy – a gazdasági és népességi statisztikák előállításához használt módszertan, adatforrások, gyakoriság és időszerűség alapján – a lakosság és a gazdaság tekintetében magas színvonalú adatokat gyűjtsön, elemez és terjesszen. Az a tény azonban, hogy a pontszám nem kizárólag a GDP-re összpontosít, hanem szélesebb körű, nem érvényteleníti eredményeit. A Bizottság ezért fenntartotta, hogy a kínai GDP-re vonatkozó adatokat nem lehetett felhasználni a földhasználati jogok korábbi árára.

(505) A Bizottság a támogatási összeget az alaprendelet 7. cikkének (3) bekezdésével összhangban – az ipari földterületek földhasználati joga szokásos időtartamának (50 év) figyelembevételével – kivetítette a vizsgálati időszakra. Ezt az összeget azután a Bizottság az adott vállalatok vizsgálati időszak alatti teljes forgalmára vetítette, figyelemmel arra, hogy a támogatás nem függött az exportteljesítménytől, és nem a gyártott, előállított, exportált vagy szállított termékek mennyisége szerint került meghatározásra.

(506) A Giti csoport azt állította, hogy a földhasználati jogra vonatkozó bármely gazdasági előny kiszámításához a Bizottságnak az ügylet időpontja helyett a földhasználati jog értékelésének időpontját kellene figyelembe vennie. A Bizottság elutasította ezt az állítást, mivel az ügylet időpontja megegyezik a vállalat pénzügyi helyzetére pénzügyi hatást gyakorló esemény időpontjával.

(507) Ezenkívül a Giti csoport sürgette a Bizottságot, hogy az előnyök számításába vegye bele a földterületek ipari felhasználás céljára történő hozzáférhetősége biztosításának többletköltségeit, valamint az úgynevezett földtámogatási és a földkisajátítási díjakat is. A Bizottság a következő két indok alapján elutasította ezeket az észrevételeket. Először:

— A szóban forgó vállalatok szerződéses értéken szerezték meg a földhasználati jogaikat, amelyben nem szerepelt semmiféle további költségre vonatkozó hivatkozás. Ennek eredményeként a Bizottság úgy értékelte, hogy csak a szerződéses értéket kell figyelembe venni;

— A referenciaérték önmagában nem tartalmaz semmilyen további költséget vagy díjat.

(508) Végezetül elfogadásra került néhány olyan jelentéktelenebb, vállalatspecifikus észrevétel, amelyek elírásokra és a vizsgálati időszakhoz nem kapcsolódó előnyök kiszámítására vonatkoztak a China National Tire, a Giti csoport és a Hankook csoport esetében.

([88]) A Világbank statisztikai kapacitási mutatója egy összetett pontszám, amely egy ország statisztikai rendszerének kapacitását értékeli. Egy olyan diagnosztikai kereten alapul, amely a következő területeket értékeli: módszertan; adatforrások; valamint időszakosság és időszerűség. Ezeken a területeken az országokat 25 kritérium alapján értékelik nyilvánosan elérhető és/vagy az országok által szolgáltatott információk segítségével. Az adatok valamennyi ország tekintetében elérhetőek a következő linken: http://databank.worldbank.org/data/reports.aspx?source=Statistical-capacity-indicators.

(509) E támogatás esetében a mintában szereplő exportáló gyártókra vonatkozóan a vizsgálati időszakra megállapított támogatási összeg:

Az állam által a megfelelő ellenszolgáltatásnál kisebb összeg fejében biztosított földhasználati jogok	
Vállalat/Csoport	Támogatási mérték
China National Tire csoport	1,80 %
Giti csoport	1,75 %
Hankook csoport	1,11 %
Xingyuan csoport	1,06 %

3.10. **Közvetlen adókkal kapcsolatos mentességi és adócsökkentési programok**

3.10.1. *új és csúcstechnológiát alkalmazó vállalkozások társaságiadó-kedvezménye,*

(510) A Kínai Népköztársaság társaságiadó-törvényével összhangban, az állam által kiemelten támogatandó új és csúcstechnológiát alkalmazó vállalatok 15 %-os csökkentett társaságiadó-kulccsal adóznak a szokásos 25 %-os adókulcs helyett.

a) ***Jogalap***

(511) A program jogalapját a kínai társaságiadó-törvény 28. cikke, a társaságiadó-törvény végrehajtási szabályainak 93. cikke, valamint az alábbiak jelentik:

— a Tudományos és Technológiai Minisztérium, a Pénzügyminisztérium és a Központi Adóigazgatóság „A csúcstechnológiai vállalatok elismerésére irányuló közigazgatási intézkedések" felülvizsgálatáról és kibocsátásáról szóló körlevele, Guokefahuo, 2016. évi 32. sz.;

— a Tudományos és Technológiai Minisztérium, a Pénzügyminisztérium és a Központi Adóigazgatóság „Az új és csúcstechnológiát alkalmazó vállalatok elismerésének igazgatására vonatkozó iránymutatás" felülvizsgálatáról, nyomtatásától és kibocsátásáról szóló közlemény, Guokefahuo, 2016. évi 195. sz.; valamint

— A Nemzeti Fejlesztési és Reformbizottság, a Tudományos és Technológiai Minisztérium, a Kereskedelmi Minisztérium, valamint a Nemzeti Szellemitulajdon-jogi Hivatal iránymutatása a csúcstechnológiai iparágak fejlesztésének legújabb kulcsfontosságú kiemelt területeiről (2011).

b) ***A vizsgálat ténymegállapításai***

(512) Az adócsökkentésre jogosult vállalatok az állam által támogatott kulcsfontosságú új és csúcstechnológiai területekhez, valamint az állam által támogatott csúcstechnológiai területek jelenlegi prioritásaihoz tartoznak, amelyeket a csúcstechnológiai iparágak fejlesztésének legújabb kulcsfontosságú kiemelt területeiről szóló iránymutatások sorol fel. Ezek az iránymutatások kiemelt területként említik a gyártástechnológiát és a radiál abroncsokhoz szükséges legfontosabb nyersanyagokat.

(513) Ezenkívül ahhoz, hogy támogathatóak legyenek, a vállalatoknak meg kell megfelelniük a következő kritériumoknak:

— a kutatási és fejlesztési ráfordításaiknak el kell érniük az árbevételük egy bizonyos hányadát;

— a csúcstechnológiából, illetve csúcstechnológiás termékekből/szolgáltatásokból származó jövedelmeknek el kell érniük a vállalkozás összes bevételének egy bizonyos hányadát; valamint

— a teljes személyzeten belül a technikai személyzetnek el kell érnie egy bizonyos hányadot.

(514) Az ebből az intézkedésből származó gazdasági előnyben részesülő vállalatoknak be kell nyújtaniuk társaságiadó-bevallásukat és a kapcsolódó mellékleteket. A gazdasági előny tényleges összegét az adóbevallás tartalmazza.

(515) A Bizottság megítélése szerint a szóban forgó adójóváírás az alaprendelet 3. cikke (1) bekezdése a) pontjának ii. alpontja és 3. cikkének (2) bekezdése értelmében támogatásnak minősül, mivel bevételről való lemondás formájában a kínai kormány pénzügyi hozzájárulást nyújt, amelynek révén az érintett vállalatok gazdasági előnyhöz jutnak. A támogatásban részesülő vállalatok részére nyújtott előny mértéke az adókedvezmény összegének felel meg. A támogatás az alaprendelet 4. cikke (2) bekezdésének a) pontja értelmében egyedi támogatásnak minősül, mivel a jogszabály a program alkalmazását olyan vállalkozásokra korlátozza, amelyek a csúcstechnológia bizonyos, az állam által meghatározott kiemelt területein, például az abroncságazat egyes kulcsfontosságú technológiáinak területén tevékenykednek.

c) ***A támogatás összegének kiszámítása***

(516) A kiegyenlíthető támogatás összegét a Bizottság a támogatásban részesülő feleknek a vizsgálati időszakban nyújtott gazdasági előny mértékének megfelelően számította ki. A gazdasági előny a szokásos adókulcs szerint fizetendő adó teljes összege, valamint a csökkentett adómérték szerint fizetendő teljes adóösszeg különbözete.

(517) A megállapított támogatás e konkrét program esetében 0,12 % volt a China National Tire csoport, illetve 0,01 % a Giti csoport vonatkozásában.

3.10.2. *Kutatási-fejlesztési kiadások utáni társaságiadó-jóváírás*

(518) A kutatás-fejlesztés utáni adójóváírás keretében a vállalkozások egyes, az állam által meghatározott, csúcstechnológiát képviselő kiemelt területeken végzett kutatási-fejlesztési tevékenységeik után kedvezményes adózási elbánás alá esnek, amennyiben a kutatási-fejlesztési kiadások teljesítenek meghatározott értékhatárokat.

(519) Pontosabban az immateriális eszköznek nem minősülő új technológiák, új termékek és új járművek kifejlesztése során felmerült és a tárgyidőszaki eredményben elszámolt kutatási-fejlesztési kiadások után a mindenkori helyzetre tekintettel történő teljes levonást követően további 50 %-os levonás jár. Ha az említett kutatási-fejlesztési kiadások eredményeképpen immateriális eszköz jön létre, akkor arra az immateriális eszköz költségének 150 %-a alapján kell értékcsökkenést elszámolni.

a) ***Jogalap***

(520) A program jogalapját a társaságiadó-törvény 30. cikkének (1) bekezdése, a társaságiadó-törvény végrehajtási szabályai, valamint az alábbi közlemények jelentik:

— A Pénzügyminisztérium, a Központi Adóigazgatóság, valamint a Tudományos és Technológiai Minisztérium közleménye a kutatási-fejlesztési kiadások adózás előtti levonására vonatkozó szabályok tökéletesítéséről (Cai Shui, 2015. évi 119. sz.);

— A Központi Adóigazgatóság közleménye a kutatási-fejlesztési kiadások adózás előtti levonására vonatkozó szabályokkal kapcsolatos kérdésekről; valamint

— A Nemzeti Fejlesztési és Reformbizottság, a Tudományos és Technológiai Minisztérium, a Kereskedelmi Minisztérium, valamint a Nemzeti Szellemitulajdon-jogi Hivatal iránymutatása a csúcstechnológiai iparágak fejlesztésének legújabb kulcsfontosságú kiemelt területeiről (2011).

b) ***A vizsgálat ténymegállapításai***

(521) Egy korábbi vizsgálat ([89]) során megállapítást nyert, hogy az adólevonásra jogosult „új technológiák, új termékek és új járművek" az állam által támogatott csúcstechnológiai területekhez, valamint az állam által támogatott csúcstechnológiai területek jelenlegi prioritásaihoz tartoznak, amelyeket a csúcstechnológiai iparágak fejlesztésének legújabb kulcsfontosságú kiemelt területeiről szóló iránymutatás sorol fel.

(522) A Bizottság megítélése szerint a szóban forgó adójóváírás az alaprendelet 3. cikke (1) bekezdése a) pontjának ii. alpontja és 3. cikkének (2) bekezdése értelmében támogatásnak minősül, mivel bevételről való lemondás formájában a kínai kormány pénzügyi hozzájárulást nyújt, amelynek révén az érintett vállalatok gazdasági előnyhöz jutnak. A támogatásban részesülő vállalatok részére nyújtott előny mértéke az adókedvezmény összegének felel meg. A támogatás az alaprendelet 4. cikke (2) bekezdésének a) pontja értelmében egyedi támogatásnak minősül, mivel a jogszabály az intézkedés alkalmazását olyan vállalkozásokra korlátozza, amelyeknél a kutatási-fejlesztési kiadások a csúcstechnológia állam által meghatározott kiemelt területein, például az abroncságazatban merülnek fel.

(523) A Giti csoport azt állította, hogy a kutatás és fejlesztés után járó adójóváírás nem egyedi támogatás, mivel az valamennyi kínai vállalatra vonatkozik, amint azt az általános jövedelemadóról szóló törvény végrehajtásáról szóló rendelet 95. cikke meghatározza, amely az összes vállalatra alkalmazandó, nem csak az új és csúcstechnológiát alkalmazó vállalatokra.

(524) A Bizottság elutasította az állítást, miszerint a kutatás és a fejlesztés után járó adójóváírás nem egyedi támogatás. Bár igaz, hogy nem csak az új és csúcstechnológiát alkalmazó vállalatokra vonatkozik, annak alkalmazása az „új technológiákra, termékekre és kézműipari termékekre" korlátozódik, amelyeket a (521) preambulumbekezdésben említettek szerint kifejezetten meghatároztak. Ezért a Bizottság nem változtatott az előzetes következtetésén.

([89]) Lásd a Kínai Népköztársaságból származó egyes melegen hengerelt, sík, vasból, ötvözetlen acélból vagy más ötvözött acélból készült termékek behozatalára vonatkozó végleges kiegyenlítő vám kivetéséről és a Kínai Népköztársaságból származó egyes melegen hengerelt, sík, vasból, ötvözetlen acélból vagy más ötvözött acélból készült termékek behozatalára vonatkozó végleges dömpingellenes vám kivetéséről szóló (EU) 2017/649 bizottsági végrehajtási rendelet módosításáról szóló, 2017. június 8-i (EU) 2017/969 bizottsági végrehajtási rendelet (HL L 146., 2017.6.9., 17. o.), (330) preambulumbekezdését.

c) ***A támogatás összegének kiszámítása***

(525) A kiegyenlíthető támogatás összegét a Bizottság a támogatásban részesülő feleknek a vizsgálati időszakban nyújtott gazdasági előny mértékének megfelelően számította ki. A gazdasági előny a szokásos adókulcs szerint fizetendő adó teljes összege, valamint a tényleges kutatás-fejlesztési kiadásokra tekintettel alkalmazott további 50 %-os levonás után fizetendő teljes adóösszeg különbözete.

(526) E konkrét program esetében a Bizottság a Giti csoport vonatkozásában 0,02 %-os támogatási összeget állapított meg.

(527) A Giti csoport azt állította, hogy azáltal, hogy az új és csúcstechnológiát alkalmazó vállalatoknak járó adócsökkentés kiszámítása során nem vonta le a vállalatok költségeit csökkentő (és így nyereségét növelő) rendszerekből származó állítólagos előnyöket, a Bizottság egyes előnyöket kétszer vett számításba.

(528) A Bizottság egyetértett a Giti csoporttal abban, hogy a támogatásokból származó előnyök (ha eredményként szerepelnek az eredménykimutatásban) csökkentik egy vállalat költségeit, és ennek következtében növelik annak bruttó nyereségét, ami magasabb adóhoz, és adott esetben magasabb adókedvezményhez vezet. Mindazonáltal a Giti Radial vállalat jogosult az adóköteles összeg kiszámításánál a vissza nem térítendő és egyéb támogatásokat adómentes jövedelemként bevallani, így csökkentve a fizetendő jövedelemadókat. Ezenkívül a Bizottság következetesen alkalmazza módszertanát a vállalat által megadott és a helyszínen ellenőrzött, a vizsgálati időszak vonatkozásában rendelkezésre álló pénzügyi adatok alapján számítva az előnyöket.

3.10.3. *Mentesség a földhasználati adó alól*

(529) A városban, megyei jogú városban, megyeszékhelyen, valamint ipari és bányászati körzetben található földterületet használó szervezet vagy magánszemély általában városi földhasználati adót fizet. A földhasználati adót a használt földterület fekvése szerint illetékes helyi adóhatóság szedi be. Egyes földterület-kategóriák, például a tengertől elhódított földterületek, a kormányzati intézmények, a népi szervezetek és a katonai egységek által saját használatra igénybe vett földterületek, a Pénzügyminisztérium kezelésében lévő kormányzati előirányzatokból finanszírozott intézmények által igénybe vett földterületek, a vallási kegyhelyek, a közparkok és a nyilvános történelmi emlékhelyek és idegenforgalmi látnivalók által elfoglalt földterületek, valamint az utcák, a közutak, a közterek, a zöldterületek és más nyilvános városi földterületek mentesek a földhasználati adó alól.

a) ***Jogalap***

(530) Ennek a programnak a jogalapját a következők képezik:

— a Kínai Népköztársaság ingatlanadóra vonatkozó átmeneti szabályai (Guo Fa, 1986. évi 90. sz., 2011-ben módosított változat); valamint

— A Kínai Népköztársaság városi földhasználati adóra vonatkozó átmeneti szabályai (a Kínai Népköztársaság Államtanácsának 2013. évi 645 sz. rendelete).

b) ***A vizsgálat ténymegállapításai***

(531) A földhasználati adó megfizetése alól a helyi földhasználati hivatal által megítélt mentesség vagy adó-visszatérítés formájában a mintában szereplő két vállalat jutott előnyhöz annak ellenére, hogy nem tartoztak az említett nemzeti jogszabályokban meghatározott mentességi kategóriák egyikébe sem.

c) ***Következtetés***

(532) A Bizottság megítélése szerint a szóban forgó mentesség az alaprendelet 3. cikke (1) bekezdése a) pontjának ii. alpontja és 3. cikkének (2) bekezdése értelmében támogatásnak minősül, mivel bevételről való lemondás formájában a kínai kormány pénzügyi hozzájárulást nyújt, amelynek révén az érintett vállalatok gazdasági előnyhöz jutnak. A támogatásban részesülő vállalatok részére nyújtott előny mértéke az adókedvezmény összegének felel meg. Ez a támogatás az alaprendelet 4. cikke (2) bekezdésének a) pontja értelmében egyedi jellegű, mivel a vállalatok adócsökkentésben részesültek annak ellenére, hogy nem feleltek meg az (529) preambulumbekezdésben említett objektív kritériumok egyikének sem.

d) ***A támogatás összegének kiszámítása***

(533) A kiegyenlíthető támogatás összegét a Bizottság a támogatásban részesülő feleknek a vizsgálati időszakban nyújtott gazdasági előny mértékének megfelelően számította ki. A gazdasági előny a szokásos adókulcs szerint fizetendő adó teljes összege, valamint a vizsgálati időszakban ténylegesen befizetett teljes adóösszeg különbözete.

(534) Az információkat tartalmazó dokumentum nyilvánosságra hozatalát követően a Hankook csoport megjegyezte, hogy az általa kapott földhasználatiadó-visszatérítés nem volt kiegyenlíthető, mivel azt a vizsgálati időszak előtt kapta. További elemzést követően a Bizottság elfogadta ezt az érvet, mivel a földhasználati adó utolsó visszatérítését valóban a vizsgálati időszak kezdete előtt, 2016 júniusában számolták el, és mivel ezen időpontot követően további kifizetésekre nem került sor.

(535) Ezenkívül a Giti csoport azt állította, hogy általában bizonyos típusú épületek (lakóépületek és iskolák) után nem fizetnek földhasználati adót, amint azt egy, a földhasználatiadó-mentességekről szóló 1988. évi közlemény bizonyítja. A Bizottság úgy ítélte meg, hogy ez a közlemény már nem érvényes, mivel a (530) preambulumbekezdésben említett, „*A Kínai Népköztársaság városi földhasználati adóra vonatkozó átmeneti szabályaiban*" az iskolák és a lakóépületek már nem szerepelnek a mentességet élvező kategóriákban. Ezt az érvet ezért a Bizottság elutasította.

(536) Végül a Giti csoport kijelentette, hogy a csoport két tagvállalata megfizette a vizsgálati időszakra vonatkozó földhasználati adókat a korábbi kifizetésekbe történő beszámítás révén. Következésképpen e két vállalatnál nem merült fel gazdasági előny. A Bizottság egyetértett ezekkel a kijelentésekkel, és ennek megfelelően módosította a támogatási számításokat. Ennek eredményeként e konkrét program esetében a támogatási összeg a Giti csoport vonatkozásában 0,01 % volt.

3.10.4. *Helyi adókedvezmények vagy -visszatérítések*

(537) A Hankook csoporthoz tartozó egyik vállalat részesült a nemzeti szabályozás szerint beszedett adók helyi önkormányzat általi visszatérítésében.

a) ***Jogalap***

(538) Ennek a programnak a jogalapját a következők képezik:

— A Huaian önkormányzati gazdasági fejlesztési övezetnek a preferenciális adópolitikák megvalósítását célzó intézkedései (1996).

b) ***A vizsgálat ténymegállapításai***

(539) A helyi önkormányzattal kötött megállapodás szerint a vállalat teljes társaságiadó-visszatérítésre volt jogosult a társaságiadó-fizetési kötelezettség első évétől (tehát 2003-tól) kezdődően két évig. A 3-5. évben a vállalat 15 %-os kedvezményes kulcsú társasági adóra, valamint a fizetett társasági adó helyi részének 100 %-os megtérítésére volt jogosult. A 6-10. évben a vállalat a fizetett társasági adó helyi részének 75 %-os megtérítésére volt jogosult. A 11. évtől kezdve a vállalat a fizetett társasági adó helyi részének 50 %-os megtérítésére volt jogosult.

(540) A vállalat elmagyarázta, hogy a kormány az évek során megváltoztatta a politikáját, így a vállalat csak 2012-ig volt jogosult az ilyen visszatérítésekre és kedvezményes adókulcsokra. A 2012-ig ki nem fizetett visszatérítés az ígéretek szerint a jövőben, amikor a helyi önkormányzati költségvetés ezt lehetővé teszi, kifizetésre fog kerülni. Ennek eredményeként a vállalat továbbra is részesült visszatérítésben a vizsgálati időszak alatt.

c) ***Következtetés***

(541) A Bizottság megítélése szerint a szóban forgó mentesség az alaprendelet 3. cikke (1) bekezdése a) pontjának ii. alpontja és 3. cikkének (2) bekezdése értelmében támogatásnak minősül, mivel bevételről való lemondás formájában a kínai kormány pénzügyi hozzájárulást nyújt, amelynek révén az érintett vállalat gazdasági előnyhöz jut. A támogatásban részesülő vállalat részére nyújtott előny mértéke az adókedvezmény összegének felel meg. A támogatás az alaprendelet 4. cikke (2) bekezdésének a) pontja értelmében egyedi támogatásnak minősül, mivel a vállalat egyedileg a számára kialakított adócsökkentésben részesült, amelyet más vállalatok nem vehettek igénybe.

(542) Bár a Bizottság nem talált bizonyítékot arra nézve, hogy a program a vizsgálati időszak alatt még működött volna, a Bizottság a mintában szereplő vállalatoktól kapott információk alapján megállapította, hogy még mindig élveztek gazdasági előnyöket e program keretében.

(543) Az információkat tartalmazó dokumentum nyilvánosságra hozatalát követően a vállalat újból megerősítette azon állítását, miszerint csak 2012-ig volt jogosult visszatérítésekre. Ugyanakkor semmilyen új bizonyítékkal nem szolgált, amely módosította volna a Bizottság következtetését.

d) ***A támogatás összegének kiszámítása***

(544) A kiegyenlíthető támogatás összegét a Bizottság a támogatásban részesülő feleknek a vizsgálati időszakban nyújtott gazdasági előny mértékének megfelelően számította ki. A gazdasági előny a szokásos adókulcs szerint fizetendő adó teljes összege, valamint a vizsgálati időszakban ténylegesen befizetett teljes adóösszeg különbözete.

(545) E konkrét program esetében a támogatási összeg a Hankook csoport vonatkozásában 0,13 % volt.

3.10.5. *A közvetlenadó-mentességi és -csökkentési programok végösszege*

(546) Az összes közvetlenadó-program vonatkozásában a mintában szereplő exportáló gyártókra vonatkozóan a vizsgálati időszakra megállapított teljes támogatási összeg a következő volt:

Közvetlenadó-mentességek és -csökkentések	
Vállalat/Csoport	Támogatási összeg
China National Tire csoport	0,12 %
Giti csoport	0,04 %
Hankook csoport	0,13 %
Xingyuan csoport	0 %

3.11. **Közvetett adó- és behozatalivám-programok**

3.11.1. *Héamentességek és behozatalivám-visszatérítések behozott berendezés és technológia használatáért,*

(547) A program héa- és behozatalivám-mentességet biztosít a gyártás során felhasznált munkaeszközök behozatalára. A mentességre való jogosultság feltétele, hogy a berendezés nem szerepelhet a támogatásra nem jogosult berendezések jegyzékében, és a támogatást igénylő vállalatnak be kell szereznie a kínai hatóságok vagy a Nemzeti Fejlesztési és Reformbizottság által – a vonatkozó befektetési, adózási és vámjogszabályokkal összhangban – kibocsátott, „államilag támogatott projekt" tanúsítványt.

a) ***Jogalap***

(548) Ennek a programnak a jogalapját a következők képezik:

— az Államtanács körlevele a behozott berendezésekre vonatkozó adópolitika szabályozásáról (Guo Fa, 1997. évi 37. sz.);

— a Pénzügyminisztérium, a Vámügyi Főigazgatóság és a Központi Adóigazgatóság közleménye egyes kedvezményes behozatalivám-politikák kiigazításáról;

— a Pénzügyminisztérium, a Vámügyi Főigazgatóság és a Központi Adóigazgatóság 2008/43. sz. közleménye (2008. évi 34. szám);

— a Nemzeti Fejlesztési és Reformbizottság 2006/316. sz. közleménye az állami fejlesztési támogatásban részesülő belföldi vagy külföldi finanszírozású projektek igazolásának kezelésével kapcsolatos lényeges kérdésekről (2006. évi 316. szám); valamint

— a ktv-k, illetve a belföldi vállalkozások számára behozott, vámfizetés alól nem mentesíthető árucikkek 2008. évi jegyzéke.

b) ***A vizsgálat ténymegállapításai***

(549) A belföldi vagy külföldi beruházási projekteknek a külföldi vagy belföldi beruházási projektek ösztönzésére irányuló politikával összhangban történő fejlesztése céljából behozott berendezések mentesíthetők a héa és/vagy a behozatali vám megfizetése alól, kivéve, ha a berendezéskategória szerepel a vámfizetés alól nem mentesíthető árucikkek jegyzékében. Ennek a mentességnek az igénybevételéhez a vállalatnak igazolást kell kérnie a projektért felelős helyi önkormányzattól, és azt be kell nyújtania a helyi vámhatósághoz.

(550) A kínai kormány azt állította, hogy 2009. január 1-jei hatállyal csak a behozatali vám után járt mentesség, és a saját felhasználásra szánt berendezések behozatalára vonatkozó héa beszedésre került.

(551) A mintában szereplő vállalatok esetében azonban a Bizottság a vizsgálati időszakra vonatkozóan mind a héa, mind a behozatali vám tekintetében mentességet állapított meg. Ezek a mentességek olyan, az előző években importált eszközökre is vonatkoztak, amelyek esetében a gazdasági előny értékcsökkenését az eszköz teljes élettartamára számolták el, és így az csak részben jutott a vizsgálati időszakra. Bár a Bizottság nem talált bizonyítékot e mentesség vizsgálati időszak alatti alkalmazására, az üggyel kapcsolatos, a mintában szereplő vállalatokra vonatkozó bizonyítékok alapján azt állapította meg, hogy a mintában szereplő vállalatok továbbra is gazdasági előnyhöz jutott e program keretében.

(552) Az információkat tartalmazó dokumentum nyilvánosságra hozatalát követően a Pirelli megállapította, hogy az importált gépekből és berendezésekből származó előnyre vonatkozó számítás helytelen. A Bizottság egyetértett a benyújtott korrekciókkal, és ennek megfelelően módosította a számítást.

c) ***Következtetés***

(553) Ez a program az alaprendelet 3. cikke (1) bekezdése a) pontjának ii. alpontja értelmében a kínai kormány által bevételek elengedése formájában nyújtott pénzügyi hozzájárulásnak minősül, mivel a ktv-k és más jogosult belföldi vállalkozások mentesülnek az általuk egyébként megfizetendő héa és/vagy vám megfizetése alól. A program emellett az alaprendelet 3. cikkének (2) bekezdése értelmében gazdasági előnyt ruház a kedvezményezett vállalatokra.

(554) A program az alaprendelet 4. cikke (2) bekezdésének a) pontja értelmében egyedinek minősül. A jogszabályok – amelyek alapján a támogatást nyújtó hatóság működik – azokra a vállalkozásokra korlátozzák a jogosultságot, amelyek jogszabályokban tételesen meghatározott, konkrét ágazatokban valósítanak meg beruházást, és amelyek *a külföldi beruházásra és technológiatranszferre vonatkozó iparági útmutatók jegyzéke* értelmében vagy az ösztönzött vagy a korlátozott „B" kategóriába tartoznak, vagy azokra, amelyek megfelelnek *az állami fejlesztésösztönzésben részesülő kulcsfontosságú iparágak, termékek és technológiák jegyzékének*. Ezenfelül az erre a programra való jogosultságot nem korlátozzák objektív feltételek, és nincs olyan egyértelmű bizonyíték, amelynek alapján arra lehetne következtetni, hogy a jogosultság – az alaprendelet 4. cikke (2) bekezdésének b) pontja szerint – automatikus.

d) ***A támogatás összegének kiszámítása***

(555) A kiegyenlíthető támogatás összegét a támogatásban részesülő feleket érintő, a vizsgálati időszak vonatkozásában megállapított gazdasági előny mértékének megfelelően számították ki. A támogatásban részesülő felek által szerzett gazdasági előny a behozott berendezésre vonatkozó, elengedett héa és vám összege. Annak biztosítása érdekében, hogy a kiegyenlített összeg kizárólag a vizsgálati időszakra vonatkozzon, a szerzett előny értékcsökkenését – a vállalat rendes számviteli eljárásainak megfelelően – a berendezés teljes hasznos élettartamára számolták el.

(556) E program keretében a mintában szereplő vállalatok mindegyike kapott visszatérítéseket. E konkrét program esetében a Bizottság által megállapított támogatási összeg 0,04 % és 0,13 % között mozgott.

3.11.2. *Természetes gumi beszerzéséhez kapcsolódó behozatalivám-visszatérítési program*

(557) A Bizottság megjegyezte, hogy a mintában szereplő összes vállalatot úgynevezett „feldolgozóipari exporttal foglalkozó vállalatoknak" minősítették. A Kínai Népköztársaság vámhatóságának a feldolgozóipari exportról szóló intézkedései ([90]) 3. cikke értelmében *„a „feldolgozóipari export" kifejezés olyan üzleti tevékenységre utal, amelyben a működő vállalkozás teljes egészében vagy részben importálja a nyers- és segédanyagokat, alkatrészeket, alkotóelemeket, résztermékeket és csomagolóanyagokat, majd a feldolgozást vagy összeszerelést követően, beleértve a szállított és behozott anyagok feldolgozását is, újra exportálja a készterméket.*" Az 5. cikk kimondja továbbá, hogy *„Amennyiben a behozatal során az adókat a vonatkozó rendelkezéseknek megfelelően beszedik, a vámhatóság a késztermékek kivitelét követően, a ténylegesen feldolgozott és újra kivitt áruk ellenőrzött mennyisége alapján visszatéríti a beszedett adókat.*"

a) ***Jogalap***

— a Kínai Népköztársaság vámtörvénye (a Kínai Népköztársaság elnökének 81. sz. rendelete, 2017. november 4.);

— A Kínai Népköztársaság vámhatóságának a feldolgozóipari exportról szóló intézkedései (a Vámügyi Főigazgatóság 235. sz. rendelete, 2017. december 20.);

— A Kínai Népköztársaság vámhatóságának a feldolgozóipari export terén az egységfelhasználás adminisztrációjáról szóló intézkedései (a Vámügyi Főigazgatóság 218. sz. rendelete, 2014. március 13.);

— A vállalkozások hitelképességének kezelésére vonatkozó előzetes közigazgatási intézkedések (a Vámügyi Főigazgatóság 225. sz. rendelete, 2014. szeptember 4.);

([90]) A Vámügyi Főigazgatóság 235. sz. rendelete, 2017. december 20.

b) ***A vizsgálat ténymegállapításai***

(558) A vizsgálat során a Bizottság megállapította, hogy a mintában szereplő valamennyi vállalat regisztrálta magát a vámhatóságnál az (557) preambulumbekezdésben említett feldolgozóipari exportra vonatkozó rendszer kapcsán, és hogy a Kínai Népköztársaság vámhatósága feldolgozóipari exportról szóló intézkedései 5. cikkének rendelkezéseivel összhangban mindegyik mentességgel rendelkezett az exportált gumiabroncsok előállításához felhasznált természetes gumi behozatalára vonatkozóan a „*behozatal során beszedett adók*" (tehát behozatali vámok) alól.

(559) Ez a felállítás megfelel az alaprendelet I. melléklete i. pontjában meghatározott vámvisszatérítési rendszernek. Az I. melléklet i) pontja értelmében a helyettesítő vámkedvezmény-rendszerek megtestesíthetik az exporttámogatást addig a mértékig, amíg a behozott hozzáadott anyagokra eredetileg kivetett importteher vonatkozásában igényelt vámkedvezményen túlmenően többletvám-kedvezmény alkalmazását eredményezik.

(560) Annak megállapítása érdekében, hogy fennállt-e ilyen túlzott mértékű vámelengedés az alaprendelet III. mellékletének II. pontja értelmében, a Bizottság további információkat kért a kínai kormánytól a feldolgozóipari exportra vonatkozó rendszerről általában, és konkrétabban a kísérő nyomonkövetési és ellenőrzési eljárások meglétéről és hatékony alkalmazásáról.

(561) A kapott információk alapján a kínai kormány valóban létrehozott egy jogalkotási keretet a feldolgozóipari exportra vonatkozó rendszer felügyeletére. A Bizottság ugyanakkor megjegyezte, hogy a rendszerbe beépített bizonyos jellemzők potenciálisan túlzott mértékű vámvisszatérítésekhez vezethetnek:

— A rendszer túlnyomórészt a vállalatok saját nyilatkozatain alapul.

— Az általánosan elfogadott gyakorlattal ellentétben a behozatali vámokat előzetesen elengedik. A vámhatóságok csak annak jogát tartják fent, hogy ezeket utólagosan visszakövetelj ék.

— A vállalatoknál elvégzett ellenőrzések intenzitása egy hitelminősítési pontszám hozzárendelésén alapul, amely önmaga is főleg saját bevallásokon alapszik, és további pontokat ér, ha egy vállalat egy ösztönzött ágazathoz tartozik.

— A vámáru-nyilatkozatok a vámhatóság által meghatározott szokásos felhasználási arányokon alapulnak. Az exportált gumiabroncsok esetében a természetes gumi szokásos felhasználási aránya jóval magasabb volt, mint a mintában szereplő vállalatok telephelyein igazolt tényleges felhasználási arány.

(562) Továbbá a mintában szereplő vállalatoknál végzett ellenőrző látogatások során úgy tűnt, hogy ezt a keretet nem alkalmazták hatékonyan a gyakorlatban. Például a Bizottság úgy találta, hogy – a jogszabályban foglaltakkal ellentétben – az exportált gumiabroncsokhoz szánt természetes gumit nem különítették el a raktárakban található egyéb természetes gumitól, és hogy a mintában szereplő vállalatok telephelyein nem végeztek rendszeres helyszíni ellenőrzést.

(563) Ezenkívül a vállalatok a 40028000 HR-kód alá tartozó, úgynevezett vegyes gumit importáltak (0 % vámtarifa mellett). Ezt a HR-kódot rendszerint gumikeverék (azaz természetes és szintetikus gumi keveréke, amely azonban túlnyomórészt szintetikus gumiból áll) esetében használják. Valójában a mintában szereplő vállalatok által importált vegyes gumi 97,5 % természetes gumit tartalmazott, ugyanolyan fizikai jellemzőkkel rendelkezett, mint a természetes gumi, és az ellenőrzött vállalatok gyártási folyamatában ugyanolyan módon és arányban alkalmazták, mint a természetes gumit.

(564) Ennek eredményeként a mintában szereplő négy vállalatcsoport közül három nem fizette meg az összes behozatali vámot, amely esedékes lett volna.

c) ***Következtetés***

(565) Az alaprendelet III. mellékletével összhangban a Bizottság egy külön dokumentumban értesítette a kínai kormányt a vizsgálati időszak alatt megvizsgált egyedi ügyletekről annak érdekében, hogy a kínai kormány elvégezhessen bármely szükségesnek ítélt további vizsgálatot. A Bizottság levelére adott válaszában a kínai kormány úgy érvelt, hogy a szubvencióellenes alaprendelet III. mellékletének II.3. pontjában előírt feltételek nem teljesültek, mivel a kínai kormány szigorú jogszabályi kerettel rendelkezik a természetes gumi behozatalára vonatkozó tényleges ügyletek nyomon követésére. A kínai kormány továbbá arra hivatkozott, hogy a hatályos jogszabályok szankciókat és jogi kötelezettségeket írnak elő a szabálysértések esetére. Ezenfelül a vámhatóságoknak elegendő emberi erőforrás áll rendelkezésükre a rendszer helyi szintű végrehajtására és a büntetések végrehajtására. Végül, ha csempészettel és szabálytalanságokkal kapcsolatos ténymegállapításokra kerül sor, lerontják az adott vállalat hitelminősítését.

(566) Amint azt az (561) preambulumbekezdés említi, a Bizottság elismeri, hogy a kínai kormány életbe léptetett egy jogszabályi keretet a feldolgozóipari export rendszerének figyelemmel kísérésére. Ugyanakkor a Bizottság a (561)–(562) preambulumbekezdésben említettek szerint azt is megállapította, hogy a jogszabályi keret némi gyengeséget mutatott, és a gyakorlatban nem alkalmazták azt hatékonyan a mintában szereplő vállalatok tekintetében. A kínai kormány nem szolgáltatott olyan bizonyítékot, amely ellentmondana a Bizottság e tekintetben tett ténymegállapításainak, illetve nem biztosított semmilyen új információt a Bizottság által bejelentett konkrét ügyletekre vonatkozóan.

(567) A Bizottság tehát arra a következtetésre jutott, hogy a kínai kormány feldolgozóipari exportra vonatkozó ellenőrzési rendszerét nem alkalmazták hatékonyan a természetes gumit illetően. Ezenkívül a Bizottság megállapította, hogy az exportált gumiabroncsokhoz felhasznált természetes gumit érintő feldolgozóipari export rendszer a vámok túlzott elengedését eredményezte, amely az alaprendelet 3. cikke (1) bekezdése a) pontjának ii. alpontja értelmében kiegyenlíthető támogatásnak minősül, mivel az olyan importált hozzájárulásokra eredetileg kivetett importköltségek túlzott mértékű visszatérítését eredményezik, amelyekre vámvisszatérítést igényelnek.

(568) A vámok ilyen túlzott elengedései szintén egyediek, mivel az alaprendelet 4. cikke (4) bekezdésének a) pontja értelmében az exportteljesítménytől függenek.

(569) A felek végleges tájékoztatását követően a kínai kormány és a Giti csoport e tekintetben észrevételeket nyújtott be. A kínai kormány megismételte korábbi állítását, miszerint szigorú jogi kerettel rendelkezik, amely megfelelően érvényre jut, és a Bizottság nem vonhatja le következtetését néhány olyan elszigetelt eset alapján, amikor a vállalatok nem tartották be a feldolgozóipari exportra vonatkozó rendszert szabályozó jogszabályokat. Ezekre az állításokra válaszul a Bizottság megismételte, hogy a tények nem támasztják alá a kínai kormány azon állítását, hogy csak néhány olyan elszigetelt eset áll fenn, ahol az exportáló gyártók nem tartották be a vonatkozó jogszabályokat. Az (562) preambulumbekezdésben elmondottaknak megfelelően a mintában szereplő, a rendszert igénybe vevő egyik exportáló gyártó sem fizette ki az esedékes importvámok egy részét. A kínai kormány továbbá elmulasztotta a szóban forgó tranzakciók további vizsgálatát. A Bizottság ezért elutasította ezt a felvetést.

(570) A végleges tájékoztatást követően a Giti csoport azt állította, hogy a Bizottság megsértette a védelemhez való jogát, mivel az eljárás során nagyon későn vette fel a vámvisszatérítési rendszert, és nem volt jogköre e rendszert vizsgálni, mivel az nem szerepelt az eljárás megindításáról szóló értesítésben.

(571) Azon állítások tekintetében, hogy a Bizottság megsértette az exportáló gyártó védelemhez való jogát, a Bizottság megállapította, hogy az eljárás megindításáról szóló értesítés lehetővé tette a vámvisszatérítési rendszer vizsgálatát, mivel a 3. szakasz kifejezetten utalt a behozatalivám-visszatérítésekre. Ezenkívül a Bizottság az információkat tartalmazó dokumentum 3.13.3. szakaszában már tájékoztatta az érdekelt feleket e rendszer vizsgálatáról. Ezért a Bizottság elutasította az állítást, miszerint a Bizottság nem tartotta tiszteletben a Giti csoport védelemhez való jogát.

(572) A Giti csoport továbbá azt állította, hogy a vegyes gumi behozatalára nem vonatkozik vámvisszatérítés, mivel az ilyen termékre vonatkozó rendes behozatali vám nulla. Továbbá kijelentette, hogy rendszeresen feltölti a behozatali adatokat, a felhasználási arányokat és az exportált mennyiségeket egy olyan internetes platformra, amelyet a vámhatóságok folyamatosan ellenőriznek, továbbá a vámhatóságok helyszíni ellenőrzéseket végeznek.

(573) Ezekre az állításokra válaszul a Bizottság a következőket állapította meg. A Bizottság elfogadta azt az állítást, hogy a vegyes gumira vonatkozó vámtétel nulla, ezért nem vonatkozhat rá vámvisszatérítés. Ennek megfelelően az e rendszerből származó többlet-visszatérítés kiszámítását a mintában szereplő valamennyi exportáló gyártó tekintetében felülvizsgálták. A végleges támogatási összegeket az (580) preambulumbekezdés tartalmazza.

(574) Ami a vámhatóságok ellenőrzési rendszerét illeti, a Bizottság nem tagadta, hogy a Giti csoport valóban feltöltött az internetes platformra a természetes gumi behozatalára és használatára vonatkozóan bizonyos információkat. Az (561) preambulumbekezdésben említetteknek megfelelően azonban ezek az információk saját bejelentésen alapulnak. A Bizottság által ellenőrzött 11 exportáló gyártó közül még így is csak egy, a Giti csoporton belüli gyártó telephelyén történt helyszíni ellenőrzés. Ezen túlmenően ez az ellenőrzés csak egyszerű készletegyeztetésből állt. A Bizottság úgy ítélte meg, hogy egy ilyen ellenőrzés nem elegendő a hatékony ellenőrzés biztosításához, és ezért elutasította ezt az állítást.

d) ***A támogatás összegének kiszámítása***

(575) Az előny a vizsgálati időszak alatt esedékes behozatali vámok összege és a vizsgálati időszak alatt ténylegesen befizetett behozatali vámok összege közötti különbségként került kiszámításra. A természetes gumi különböző típusú gumiabroncsonkénti tényleges fogyasztási aránya hiányában a Bizottság azt feltételezte, hogy 1) az átlagos fogyasztási arány minden típusú gumiabroncstípus esetében ugyanaz, valamint 2) az importált természetes gumit első sorban exportált gumiabroncsokhoz, nem pedig belföldi gumiabroncsokhoz használják. Ezután először megállapította a vizsgálati időszakban importált természetes gumi mennyiségét. Másodszor, kiszámította az exportértékesítés volumene és az érintett termék teljes értékesítési volumene közötti arányt. Harmadszor, a Bizottság ezt az exportértékesítési arányt alkalmazta az importált természetes gumi teljes volumenére, és meghatározta azon importált természetes gumi volumenét, amelyre vonatkozóan el lehet tekinteni a behozatali vámok alkalmazásától. Ezt követően a gazdasági előny összegének megállapításához a Bizottság kiszámította a gumiabroncsok belföldi piacon történő előállításához felhasznált természetes gumi mennyiségére fizetendő behozatali vám összegét, és ebből az összegből levonta a ténylegesen kifizetett behozatali vám összegét.

(576) A felek végleges tájékoztatását követően a Giti csoport azt állította, hogy a Bizottságnak a tényleges felhasználási arányt kellett volna használnia az előny kiszámításához, mivel ezt az információt a helyszíni ellenőrzés során gyűjtötte össze. A fenti módszer alkalmazásával a Bizottság figyelmen kívül hagyta azt a tényt, hogy a természetes gumit más gumiabroncsok gyártása során is felhasználják, és hogy ezek a gumiabroncsok eltérő felhasználási aránnyal rendelkeznek.

(577) A Bizottság részbem elfogadta a Giti csoport állítását. A GITI Yinchuan és a GITI Hualin esetében a Bizottság a behozatali engedélyen feltüntetett felhasználási arányt használta. A Giti csoport másik két vállalata esetében, amelyek szintén részesültek e rendszer előnyeiből, a tényleges felhasználási arányokat nem bocsátották rendelkezésre a helyszíni ellenőrző látogatás során. A Bizottság ezért a GITI Yinchuan és a GITI Hualin súlyozott átlagos felhasználási arányát használta. A gazdasági előny összegének kiszámítását ennek megfelelően felülvizsgálták.

(578) A mintában szereplő többi exportáló gyártó egyike sem nyújtotta be tényleges felhasználási arányát. E tekintetben a Bizottság megjegyezte, hogy a különböző alkalmazott módszerek eredményei nagyon hasonlóak voltak. Valóban, a Bizottság eredeti módszerével megállapított támogatási mérték 3,62 % volt, és a tényleges felhasználási arány használatával kapott mérték pedig 3,64 %. Ez az eredmény azt mutatta, hogy a támogatás összegének a megállapításához a Bizottság által használt eredeti módszertan is szilárd volt. A Bizottság ezért arra a következtetésre jutott, hogy a mintában szereplő többi exportáló gyártó esetében nem volt szükség a támogatás összegének kiszámításához használt módszertan megváltoztatására.

(579) Az e támogatástípus vonatkozásában a mintában szereplő exportáló gyártókra vonatkozóan a vizsgálati időszakra megállapított támogatási összeg a következő volt:

Természetes gumi esetében igényelhető behozatalivám-visszatérítés	
Vállalat/Csoport	Támogatási összeg
China National Tire csoport	1,10 %
Giti csoport	3,64 %
Xingyuan csoport	1,25 %

3.11.3. *A közvetettadó-mentességi és -csökkentési programok végösszege*

(580) Az összes közvetettadó- és behozatalivám-program vonatkozásában a mintában szereplő exportáló gyártókra vonatkozóan a vizsgálati időszakra megállapított teljes támogatási összeg a következő volt:

Közvetettadó-mentességek és -csökkentések	
Vállalat/Csoport	Támogatási összeg
China National Tire csoport	1,21 %
Giti csoport	3,74 %
Hankook csoport	0,13 %
Xingyuan csoport	1,30 %

3.12. **Támogatási programok**

3.12.1. *Energiatakarékossági, környezetvédelmi és kibocsátáscsökkentési támogatások*

(581) A mintában szereplő négy vállalat közül három részesült a környezetvédelemhez és a kibocsátáscsökkentéshez kapcsolódó különféle támogatásokban; *ilyen többek között* a környezetvédelem és erőforrás-védelem ösztönzése, a szinergikus erőforrás-felhasználás előmozdítása, energiatakarékossági célú projekteket ösztönző alap, az energiagazdálkodási bemutatóközpontok előmozdítása, a légszennyezettség csökkentésére irányuló projektek támogatása, valamint a körforgásos gazdasági projektek ösztönzése.

a) ***Jogalap***

— a Kínai Népköztársaság energiatakarékossági törvényének átdolgozott és 2007. október 28-án elfogadott, majd 2016. július 2-án módosított változata;

— a Kínai Népköztársaság tisztább gyártás előmozdítására irányuló törvénye, a Kínai Népköztársaság elnökének 2012. február 29-én módosított 54. sz. rendelete;

— a tiszta gyártás ellenőrzésére vonatkozó intézkedések, a NDRC és a Környezetvédelmi Minisztérium 2016. július 1-jén kihirdetett 38. sz. rendelete;

— „Az energiatakarékossági és kibocsátáscsökkentési támogatás igazgatására vonatkozó ideiglenes intézkedések" nyomtatásáról és terjesztéséről szóló pénzügyminisztériumi közlemény, 2015. évi 161. sz.;

— Az energiatakarékosság és az átfogó ipari használás fő szempontjai 2015-ben (MIIT, 2015. április 3.);

— Shandong tartomány abroncságazatának átalakításáról és fejlesztéséről szóló végrehajtási terv, kiadta Shandong tartomány Népi Kormányhivatala 2014. október 22-én;

— Helyi szinten: a 2016. évi Csiaoco Környezetvédelmi Különleges Alap elkülönítéséről szóló közlemény; a 2013. évi Légszennyezés-megelőzési Különleges Alap elkülönítéséről szóló közlemény, HeCaiZhiJian, 2013. évi 702. sz.; valamint

— a 2014. évi ipari vállalkozások energiagazdálkodási központja projektalap elkülönítéséről szóló pénzügyminisztériumi közlemény, CaiJian, 2013. évi 470. sz.;

b) ***Következtetés***

(582) Az energiamegtakarítási, környezetmegóvási és kibocsátás-csökkentési program keretében nyújtott támogatások az alaprendelet 3. cikke (1) bekezdése a) pontjának i. alpontja és 3. cikkének (2) bekezdése értelmében az érintett termék gyártói szempontjából olyan támogatásnak minősülnek, amely a kínai kormánytól származó, támogatás formáját öltő transzfer formájában valósult meg.

(583) A Bizottság megállapította továbbá, hogy a támogatási program az alaprendelet 4. cikke (2) bekezdésének a) pontja értelmében egyedinek tekintendő, mivel a támogatásokra csak a rendszeresen közzétett iránymutatásokban és jegyzékekben felsorolt, kulcsfontosságú technológiák területén működő, valamint kulcsfontosságú terméket gyártó vállalatok jogosultak. Különösen az MIIT 2015. évi dokumentuma egyes energiamegtakarítási vonatkozású ösztönzőkkel összefüggésben kifejezetten említi a vegyipart.

(584) Továbbá az abroncságazati szakpolitika ösztönzi az olyan abroncsok „*kifejlesztését, amelyek (…) energiatakarékosak*", valamint „*környezetbarátak*". A Shandong tartomány abroncságazatának átalakításáról és fejlesztéséről szóló végrehajtási terv ([91]) szerint, Shandongban az abroncságazat egyik legfontosabb célja az energiatakarékosság és a kibocsátáscsökkentés. E tekintetben támogatni kell az úgynevezett „zöld" (azaz környezetbarát) abroncsok gyártásával és alkalmazásával kapcsolatos beruházásokat, hiteleket és adókat ([92]).

c) ***A támogatás összegének kiszámítása***

(585) Az előnyt a Bizottság a vizsgálati időszak alatt kapott vagy a vizsgálati időszakra vetített összegként számította ki úgy, hogy az összeg értékcsökkenését a támogatás alapját képező befektetett eszköz hasznos élettartamára számolta el. A Bizottság megfontolta, hogy a támogatási összeg számítására vonatkozó bizottsági iránymutatás ([93]) F. a) pontjával összhangban vegyen-e figyelembe kiegészítő éves kereskedelmi kamatlábat. Ez azonban több különböző komplex hipotetikus tényező vizsgálatát igényelte volna, amelyekre vonatkozóan nem álltak rendelkezésre pontos információk. Ezért a Bizottság megfelelőbbnek ítélte, hogy – azt a módszert követve, amelyet korábbi esetekben ([94]) alkalmazott – az összegeket a kapcsolódó befektetett eszközök értékcsökkenési rátái alapján rendelje hozzá a vizsgálati időszakhoz.

([91]) Shandong tartomány rendelkezik Kínában a legnagyobb abroncsgyártó bázissal, ami a teljes abroncskibocsátás mintegy 50 %-át teszi ki.
([92]) Shandong tartomány abroncságazatának átalakításáról és fejlesztéséről szóló végrehajtási terv, kiadta Shandong tartomány Népi Kormányhivatala 2014. október 22-én, 4.6. és 6.2. fejezet.
([93]) HL C 394., 1998.12.17., 6. o.
([94]) Mint például a 42/2011/EU tanácsi végrehajtási rendeletben (HL L 128., 2011.5.14., 18. o. – *bevont finompapír*), a 215/2013/EU tanácsi végrehajtási rendeletben (HL L 73., 2013.3.11., 16. o. – *szerves bevonatú acéltermékek*), az (EU) 2017/366 bizottsági végrehajtási rendeletben (HL L 56., 2017.3.3., 1. o. – *szolárpanelek*), az 1379/2014/EU bizottsági végrehajtási rendeletben (HL L 367., 2014.12.23., 22. o. – *üvegszál*) és a 2014/918/EU bizottsági végrehajtási határozatban (HL L 360., 2014.12.16., 65. o. – *poliészter vágott szál*).

(586) Az e támogatástípus vonatkozásában a mintában szereplő exportáló gyártókra vonatkozóan a vizsgálati időszakra megállapított támogatási összeg a következő volt:

Energiamegtakarítási és környezetmegóvási támogatások	
Vállalat/Csoport	Támogatási összeg
China National Tire csoport	0,02 %
Giti csoport	0,04 %
Xingyuan csoport	0,01 %

3.12.2. *Technológiai korszerűsítéshez, megújításhoz, átalakításhoz kapcsolódó támogatások*

(587) A mintában szereplő vállalatok e program keretében előnyhöz jutottak a kutatáshoz-fejlesztéshez, technológiai korszerűsítéshez és innovációhoz kapcsolódó különféle támogatások révén; ilyen többek között a tudományos és technológiai támogatási tervek keretében a kutatás-fejlesztési feladatok előmozdítása, a beruházások előmozdítása a kulcságazatok kiigazításának, revitalizációjának és technológiai megújításának érdekében stb.

a) ***Jogalap***

— a technológiai innovációról szóló 13. ötéves terv;

— a vállalati technológia megújításának előmozdítására vonatkozó iránymutatások, Államtanács, Guo Fa 2012. évi 44. sz.;

— az NDRC és a MIIT által kiadott 2015. évi ipari revitalizációs és technológiai felújítási munkaterv;

— az Államtanács 2006-ban kihirdetett közép- és hosszú távú technológiai és tudományos fejlesztési programja (2006–2020);

— a nemzeti tudományos és technológiai támogatási terv 2011-ben módosított közigazgatási intézkedései; valamint

— Helyi/tartományi szinten: a technológiai megújításra szolgáló speciális alapok, az ipari újjáélesztésre szolgáló speciális alapok, a technikai átalakításra szolgáló speciális alapok, valamint az ipari fejlesztésre szolgáló speciális alapok elkülönítéséről szóló közlemények.

b) ***Következtetés***

(588) A vállalati technológia megújításának előmozdítására vonatkozó iránymutatások szerint (3.2. szakasz) a központi kormányzatot és a helyi önkormányzatokat felszólítják, hogy tovább növeljék a pénzügyi támogatások összegét, valamint fokozzák a beruházásokat az ipari átalakításra és korszerűsítésre helyezve a hangsúlyt a kulcsfontosságú területeken és a technológiai megújítás kritikus kérdéseiben. Ezenkívül a hatóságoknak törekedniük kell a folyamatos innovációra, az alapkezelési módszerek javítására, többféle támogatás rugalmas megvalósítására, és az alapok felhasználási hatékonyságának fokozására.

(589) Az ipari revitalizációs és technológiai felújítási munkaterv a gyakorlatba ülteti át ezeket az iránymutatásokat, a technológiai haladás és a technológiai átalakítási projektek előmozdítására szolgáló speciális alapok létrehozásával. Ezek az alapok magukban foglalnak beruházási támogatásokat és kedvezményes hiteleket is. Az alapok felhasználásának összhangban kell lennie a nemzeti makrogazdasági politikákkal, az iparpolitikákkal és a regionális fejlesztési politikákkal.

(590) A program keretében nyújtott támogatások az alaprendelet 3. cikke (1) bekezdése a) pontjának i. alpontja és 3. cikkének (2) bekezdése értelmében az érintett termék gyártói szempontjából olyan támogatásnak minősülnek, amely a kínai kormánytól származó, támogatás formáját öltő transzfer formájában valósult meg.

(591) A Bizottság megállapította továbbá, hogy ezek a támogatások az alaprendelet 4. cikke (2) bekezdésének a) pontja értelmében egyediek, mivel a támogatásokra csak a rendszeresen közzétett iránymutatásokban, közigazgatási intézkedésekben és jegyzékekben felsorolt, kulcsfontosságú területek vagy technológiák terén működő vállalatok jogosultak. Az abroncságazat és/vagy a vegyipar (petrolkémiai ipar) szerepel a támogatható iparágak között.

c) ***A támogatás összegének kiszámítása***

(592) Az előny kiszámítása az (585) preambulumbekezdésben ismertetett módszerrel történt.

(593) Az e támogatástípus vonatkozásában a mintában szereplő exportáló gyártókra vonatkozóan a vizsgálati időszakra megállapított támogatási összeg a következő volt:

Technológiai korszerűsítéshez, megújításhoz, átalakításhoz kapcsolódó támogatások	
Vállalat/Csoport	Támogatási összeg
China National Tire csoport	0,03 %
Giti csoport	0,15 %
Hankook csoport	0,05 %

3.12.3. *Önkormányzati, regionális hatóságok által nyújtott eseti támogatások*

(594) Panaszában a panaszos bizonyítékkal szolgált azzal kapcsolatban, hogy a kínai abroncságazat különböző szintű kormányzati hatóságoktól, azaz helyi, regionális és országos szinten kaphat különböző egyszeri vagy ismétlődő támogatásokat.

(595) A vizsgálat során megállapítást nyert, hogy a mintában szereplő négy vállalatcsoport jelentős mértékű, különböző kormányzati szintű, egyszeri vagy ismétlődő támogatásokban részesült, amelyek a vizsgálati időszakban gazdasági előnyökhöz juttatták őket. Egyes támogatásokról a mintában szereplő vállalatok már beszámoltak a kérdőívre adott válaszaikban, míg több más támogatásra az ellenőrző látogatások során a helyszínen derült fény. A támogatások egyike sem jelent meg a kínai kormány kérdőívre adott válaszában.

a) ***Jogalap***

(596) A szóban forgó támogatásokat országos, tartományi, városi, megyei vagy körzeti kormányzati hatóságok nyújtották a vállalatok részére, és mindegyik egyedinek bizonyult a mintában szereplő vállalatok vagy a földrajzi elhelyezkedés, illetőleg az iparág típusa szempontjából. Általában nem adták meg pontosan, hogy melyik jogszabály alapján történt a támogatások nyújtása – feltéve, hogy volt egyáltalán ilyen jogszabály. Ugyanakkor a Bizottság több esetben megkapta a kormányzati hatóság által a támogatás odaítélésére vonatkozóan kiadott dokumentum (az úgynevezett „értesítés") másolatát.

b) ***A vizsgálat ténymegállapításai***

(597) Tekintettel a panaszban szereplő és/vagy a mintában szereplő vállalatok könyvelésében talált támogatások hatalmas számára, ez az információkat tartalmazó dokumentum csak a főbb ténymegállapításokat foglalja össze. Az arra vonatkozó bizonyítékot, hogy számos támogatási forma létezik, és a kínai kormány különböző szintjei nyújtottak ilyen támogatásokat, eredetileg a mintában szereplő négy vállalat szolgáltatta; az ilyen támogatásokra vonatkozó az egyedi tájékoztatóik szolgálnak részletesebb ténymegállapításokkal az egyes vállalatok számára.

(598) Az ilyen támogatások közé tartoztak a szabadalmi alapok, a tudományos és technológiai alapok és díjak, az üzleti fejlesztési alapok, az exportösztönző alapok, az alapvető infrastruktúrához nyújtott támogatások, az ipari termelésért vagy az ipari beruházásokért járó díjak, a termelésbiztonsági díjak, a körzeti vagy tartományi biztosított támogatási alapok, valamint a berendezések behozatalához felvett hitelek kamatkedvezményei.

c) ***Következtetés***

(599) A Bizottság ezeket a támogatásokat az alaprendelet 3. cikke (1) bekezdése a) pontjának i. alpontja és 3. cikkének (2) bekezdése értelmében vett támogatásnak minősítette, mivel a kínai kormány támogatás formájában transzfert biztosított az érintett termék gyártói számára, ezáltal pedig gazdasági előny nyújtása valósult meg.

(600) Ezek a támogatások az alaprendelet 4. cikke (2) bekezdésének a) pontja és 4. cikkének (3) bekezdése értelmében egyedinek is minősülnek, mivel úgy tűnik, hogy konkrét régiók bizonyos vállalataira vagy konkrét projektjeire és/vagy az abroncságazatra korlátozódnak. Ezenkívül a támogatások némelyike a 4. cikk (4) bekezdésének a) pontja értelmében vett exportteljesítmény függvénye. Ezek a támogatások nem felelnek meg az alaprendelet 4. cikke (2) bekezdésének b) pontjában az egyediség kizárására vonatkozóan meghatározott követelményeknek, mivel a jogosultsági feltételek és a vállalatokra alkalmazott tényleges kiválasztási kritériumok nem átláthatóak, nem objektívek és nem érvényesülnek automatikusan.

(601) A vállalatok minden esetben tájékoztatást adtak a támogatás összegéről és arról, hogy kitől kapták a támogatást. Az érintett vállatok ezt a bevételt többnyire a „támogatási bevétel" soron könyvelték le a nyilvántartásaikban, és ezeket a nyilvántartásokat külön elkülönített könyvvizsgálatnak vetették alá. Ez arra utaló pozitív bizonyítékként került figyelembevételre, hogy kiegyenlíthető előnyt nyújtó támogatás valósult meg.

(602) Ezért a Bizottság úgy döntött, hogy ebben a tekintetben a helyszíni ellenőrzések keretében ellenőrzött ténymegállapítások észszerűen mutatják a támogatásnyújtás szintjét. Mivel ezek a támogatások közös jellemzőkkel rendelkeznek, egy állami hatóság ítélte oda őket, és nem egy szélesebb támogatási program részét képezték, hanem a szóban forgó ösztönzött ágazatnak biztosított különálló támogatások voltak, a Bizottság együttesen értékelte őket.

(603) A Hankook csoport megjegyezte, hogy a Bizottság nem egyenlítheti ki a Shanghai Hankook Tire Sales Co. Ltd. (a továbbiakban: SHT) downstream leányvállalata által kapott vissza nem térítendő támogatásokat, mivel ez utóbbi nem vett részt az érintett termék kivitelében. A Bizottság azonban megjegyezte, hogy az SHT tevékenységei közé tartoznak többek között a nyersanyagok beszerzésével kapcsolatos tárgyalások, és kulcsfontosságú szerepet játszik abban a számla-összevezetési rendszerben, amelyből a csoport exportáló gyártóinak előnye származik. Ezért egyértelmű kapcsolat áll fenn az érintett termékkel, és ennek eredményeként az SHT által kapott támogatások kiegyenlíthetők.

(604) A felek végleges tájékoztatását követően a China National Tire Group azt állította, hogy a Bizottság nem nyújtotta be a Yellow Sea exportáló gyártóhoz kapcsolódó egyetlen egyedi támogatás forrásadatait. Valójában a szóban forgó adatok szerepeltek a konkrét tájékoztatásban, de a földhasználati jogokra vonatkozó dossziéban szerepel a támogatásra vonatkozó dosszié helyett, mivel a támogatást egy földhasználattal kapcsolatban nyújtották. A támogatás összegét azonban megfelelően hozzáadták a vállalat támogatásaihoz. A China National Tire Group azzal is érvelt, hogy a Bizottság a támogatás kiszámításához helytelen forgalmi adatokat használt. A Bizottság azonban fenntartotta, hogy a helyes forgalmi adatokat alkalmazta, mivel a támogatás kifejezetten a Qingdao Yellow Sea Rubber Co. Ltd vállalatra vonatkozott. Ezért ezeket az állításokat elutasította.

d) ***A támogatás összegének kiszámítása***

(605) Az előny kiszámítása az (585) preambulumbekezdésben ismertetett módszerrel történt.

(606) Az e támogatástípus vonatkozásában a mintában szereplő exportáló gyártókra vonatkozóan a vizsgálati időszakra megállapított támogatási összeg a következő volt:

Eseti támogatások	
Vállalat/Csoport	Támogatási összeg
China National Tire csoport	1,46 %
Giti csoport	0,18 %
Hankook csoport	0,01 %
Xingyuan csoport	0,05 %

3.12.4. *Egyéb támogatások*

(607) A mintában szereplő exportáló gyártók nem részesültek pénzügyi hozzájárulásban a fenti 3.3. szakasz iii. alpontjában említett fennmaradó támogatási programok alapján a vizsgálati időszak alatt.

3.12.5. *Az összes támogatás végösszege*

(608) Az összes támogatás vonatkozásában a mintában szereplő exportáló gyártókra vonatkozóan a vizsgálati időszakra megállapított teljes támogatási összegek a következőképpen alakultak:

Vissza nem térítendő támogatások	
Vállalat/Csoport	Támogatási összeg
China National Tire csoport	1,51 %
Giti csoport	0,37 %
Hankook csoport	0,06 %
Xingyuan csoport	0,06 %

3.13. **A támogatásra vonatkozó következtetés**

(609) A Bizottság az alaprendelet rendelkezéseivel összhangban az egyes támogatásokat, illetve támogatási programokat külön-külön vizsgálva kiszámította, hogy a mintában szereplő vállalatok kiegyenlíthető támogatásai mekkora összeget tesznek ki, majd ezeket az összegeket összeadta, hogy így az egyes exportáló gyártókra vonatkozóan meghatározza a vizsgálati időszak alatti teljes támogatási összeget. Az alábbiakban feltüntetett összesített támogatási összegek kiszámításához a Bizottság először a támogatási százalékot, vagyis a támogatási összegnek a vállalat összforgalmára jutó részét számította ki. Az így kapott százalékértékkel számolva meghatározta az érintett termék Unióba irányuló, vizsgálati időszak alatti kiviteleihez tartozó támogatást. A Bizottság ezt követően kiszámította a vizsgálati időszak alatt Unióba exportált érintett termék egy tonnájára jutó támogatási összeget, majd ugyanezen exportok egy tonnára vonatkozó költség, biztosítás és fuvardíj (CIF) értékének százalékában kifejezte az alábbiakban feltüntetett különbözeteket.

(610) Az információkat tartalmazó dokumentum nyilvánosságra hozatalát követően a Giti csoport nem értett egyet egyes, az érintett termék gyártásával vagy értékesítésével nem foglalkozó vállalatokra vonatkozó elosztási kulcsokkal. A Bizottság részben egyetértett az előterjesztett érvekkel, és ennek megfelelően módosította a támogatási összeg kiszámítását a csoport esetében.

(611) Az alaprendelet 15. cikkének (3) bekezdésével összhangban a Bizottság a mintában nem szereplő együttműködő vállalatok teljes támogatási összegét a kiegyenlíthető támogatásoknak a mintában szereplő együttműködő exportáló gyártókra megállapított összegéből képzett súlyozott átlag alapján határozta meg úgy, hogy a számításból kizárta az elhanyagolható összegeket, valamint az alaprendelet 28. cikke (1) bekezdésének hatálya alá tartozó tételekre megállapított támogatásokkal összefüggésben megállapított támogatási összeget. A Bizottság azonban a kedvezményes hitelnyújtással kapcsolatos ténymegállapításokat nem hagyta figyelmen kívül, azokban az esetekben sem, amikor ezeket az összegeket részben csupán a rendelkezésre álló tényekre támaszkodva tudta meghatározni. A Bizottság úgy ítéli meg, hogy a rendelkezésre álló tények felhasználása a szóban forgó esetekben nem befolyásolta érdemben a kedvezményes hitelnyújtás formájában nyújtott támogatás összegének méltányos meghatározásához szükséges adatokat, így e módszer ([95]) alkalmazása miatt a vizsgálatban való részvételre nem felkért exportőröket nem éri hátrány.

(612) A kínai exportáló gyártók nagy fokú együttműködésére tekintettel a „minden más vállalathoz” tartozó összeget a Bizottság a mintában szereplő vállalatokra meghatározott legmagasabb összeg szintjén határozta meg. A „minden más vállalathoz” tartozó összeg azokra a vállalatokra vonatkozott, amelyek nem működtek együtt a vizsgálatban.

Vállalkozás neve	A kiegyenlíthető támogatások összege
China National Tire csoport	32,85 %
Giti csoport	7,74 %
Hankook csoport	2,06 %
Xingyuan csoport	51,08 %
Egyéb együttműködő vállalatok	18,01 %
Minden más vállalat	51,08 %

4. **KÁR**

4.1. **Az uniós gazdasági ágazat meghatározása**

(613) A hasonló terméket a figyelembe vett időszak alatt több mint 380 gyártó gyártotta az Unióban. Ezek a gyártók alkotják az alaprendelet 9. cikkének (1) bekezdése értelmében az „uniós gazdasági ágazatot”.

(614) Megállapítást nyert, hogy a vizsgálati időszak alatt a teljes uniós termelés mintegy 21,7 millió abroncsot tett ki. A Bizottság a teljes uniós termelés nagyságát a vizsgálat során beszerzett adatok alapján határozta meg. A (30) preambulumbekezdésben jelzettek szerint tíz, a végleges mintában szereplő uniós gyártó több mint 36 %-át képviseli a hasonló termék együttműködő uniós gyártói által közölt uniós termelésnek és értékesítésnek. Ennek következtében a mikrogazdasági mutatókat a Bizottság a szóban forgó tíz uniós gyártó kitöltött kérdőíveiből kinyert adatok alapján elemezte.

([95]) Lásd még értelemszerűen: WT/DS294/AB/RW, „US – Zeroing” (vitarendezési egyetértés, 21. cikk 5. bekezdés), a Fellebbezési Testület jelentése, 2009. május 14., 453. pont.

(615) Az uniós termelés a nagy vállalatcsoportok és az Unió területén elszórva működő több mint 380 kkv között oszlik meg. A nagyvállalatok a teljes uniós termelésnek mintegy 90 %-át, az uniós gyártók uniós értékesítésének pedig körülbelül 87 %-át adják. A kkv-k újrafutózott abroncsok gyártásával foglalkoznak és az uniós termelésen, illetve az uniós gyártók uniós értékesítésén belül ők képviselték a fennmaradó 10 %-ot, illetve mintegy 13 %-ot a vizsgálati időszak alatt. (Lásd: 5. táblázat – A kkv-k részesedése a teljes uniós értékesítésből).

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

(617) Az (613)–(615) preambulumbekezdésben leírtak szerint a hasonló terméket több mint 380 gyártó állította elő az Unióban (mind új, mind újrafutózott abroncsokat). Ezek együttesen uniós gazdasági ágazatként kerültek megnevezésre.

(618) A CRIA és a CCCMC azt állították, hogy az újrafutózók – függetlenül attól, hogy díjazási megállapodások keretében működnek-e vagy sem – nem képezhetik részét az uniós gazdasági ágazatnak. Úgy vélték, hogy az újrafutózás egy értékesítést követő szolgáltatási piac, amelyet nem lehet szubvencióellenes intézkedésekkel védelmezni, mivel az újrafutózók fognak egy meglévő, részben elhasználódott gumiabroncsot, és azt újra feldolgozzák, hogy használható legyen. Ráadásul a díjazási alapon működő újrafutózók nem rendelkezhetnek a gumiköpeny tulajdonjogával. Az ügyfelek megtartják a gumiköpeny tulajdonjogát addig, amíg azt szervizelik, és új futófelületet visznek fel az elhasználódott gumiabroncsra, mielőtt azt visszaadnák a tulajdonosának.

(619) A felek végleges tájékoztatását követően a CRIA és a CCCMC megismételte azon állítását, hogy az újrafutózás egy szolgáltatás, és úgy véli, hogy a gyártó és a szolgáltató fogalma kölcsönösen kizárja egymást.

(620) A Bizottság megjegyezte, hogy az újrafutózó ágazat egy második élettartamot biztosít (vagy többet, mivel ugyanaz a gumiköpeny többször is újrafutózható) egy elhasználódott abroncsból származó gumiköpeny számára. Egy elhasználódott gumiabroncs már nem biztonságos a közúton történő használatra, és nem helyezhető újra forgalomba. Újrafutózási eljárás nélkül a kopott abroncsok hulladékként végeznék, noha a használt abroncsok egy részéből pirolízissel abroncsból származó üzemanyag állítható elő. A (81) preambulumbekezdésben szereplő meghatározás szerint az újrafutózás lényegében egy elhasznált abroncs felújításával járó újrafeldolgozási folyamat, amelynek keretében egy régi abroncson kicserélik a futófelületet. Tehát az újrafutózás nem pusztán egy szolgáltatás, hanem egy gyártási folyamat. A tulajdonjogi megállapodásoktól függetlenül az újrafutózók olyan uniós gyártók, amelyeknek a gyártási folyamata a gumiköpenynél kezdődik, és gumiabroncsot állítanak elő.

(621) Ezenkívül az elhasználódott gumiabroncsok életciklusa kétféle módon végződhet. Hulladékként kiselejtezik, vagy jó gumiköpenyként újrafutózáshoz felhasználják azokat. Ha egy elhasználódott gumiabroncs hulladéknak minősül, akkor annak tulajdonosa köteles díjat fizetni az elhasználódott gumiabroncs hulladéklerakóban való elhelyezéséért. A második forgatókönyv esetében az elhasználódott gumiabroncs bevételi forrássá válik. Az újrafutózók az elhasználódott gumiabroncsokat szervizekből vásárolhatják, vagy egy díjazási megállapodás alapján futózhatják újra azokat. Minden ellenőrzött újrafutózó kétféle beszerzési forrást (nevezetesen gumiköpeny-készleteket vagy díjazási megállapodást) használ az abroncsok gyártásához. Az elhasználódott abroncsok vételára átlagosan az újrafutózott abroncsok összköltségének mintegy 10 %-át tette ki. A Bizottság úgy ítélte meg, hogy a gyártási költségek, illetve a hozzáadott érték különbözete a gumiabroncsok újrafutózásának két módja között nem volt szignifikáns, és ezeket az újrafutózás két különböző üzleti modelljének tekintette. A Bizottság ezért arra a következtetésre jutott, hogy az újrafutózók az uniós gazdasági ágazat részét képezik, mivel létrehozzák az érintett terméket.

(622) Ennek eredményeképpen az újrafutózók által szolgáltatott és a Bizottság által ellenőrzött (a tényleges költségeket és eladási árakat is magukban foglaló) adatokat felhasználta a kármutatók és a kárkülönbözet kiszámításához.

4.2. **Uniós felhasználás**

(623) Ahogyan a (50) preambulumbekezdésben szerepel, a Bizottság két független importőr telephelyén tett ellenőrző látogatást. Megállapítást nyert, hogy az érintett terméket a figyelembe vett időszakban is bejelentették a 4011 90 00 és a 4011 99 00 KN-kód alatt. Ez a behozatal 3. kategóriába tartozó abroncsokat érintett. A Bizottság azonban nem tudta megállapítani, hogy rendszerszintű probléma volt-e az érintett termék bejelentésével, vagy a probléma erre a konkrét importőrre korlátozódott.

(624) Ezenfelül az együttműködő uniós gyártók által a vizsgálati időszakban bejelentett teljes mennyiség meghaladta a Kínai Népköztársaságból származó, az Eurostat Comext adatbázisa szerinti összes behozatalt. Mivel nem állnak rendelkezésre olyan adatok, amelyeket ezek az exportáló gyártók a korábbi évekre vonatkozóan jelentettek volna be, a Bizottság úgy döntött, hogy konzervatív megközelítést alkalmaz, és nem vizsgálja felül a Kínából érkező behozatal volumenét.

(625) Ezt követően megállapítást nyert, hogy az ETRMA Europool tagsággal nem rendelkező futófelület-beszállítók értékesítési forgalmát a Bizottság nem vette figyelembe az uniós felhasználás ideiglenes megállapításakor. A Bizottság ezért a figyelembe vett időszak esetében felülvizsgálta az uniós felhasználást.

(626) Ennek eredményeként a felülvizsgált uniós felhasználás ([96]) a következőképpen alakult:

1. táblázat

Uniós felhasználás (darab) ([97])

	2014	2015	2016	Vizsgálati időszak
Teljes uniós felhasználás	20 499 603	20 962 782	21 600 223	21 748 781
Index 2014 = 100	*100*	*102,3*	*105,4*	*106,1*

Forrás: ETRMA, valamint az ETRMA Europool-tagsággal nem rendelkező futófelület-beszállítók.

(627) Ennek megfelelően az uniós felhasználás nőtt a figyelembe vett időszakban. A figyelembe vett időszakban a felhasználás 6,1 %-os bővülést mutatott, és a 2014. évi körülbelül 20,5 millió abroncsról a vizsgálati időszakban mintegy 21,7 millió abroncsra nőtt.

4.3. **Piaci háttér az Unióban**

4.3.1. *Általános ismertető*

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

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

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

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

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

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

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

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

([96]) Az uniós fogyasztás becsléséhez használt módszertanra vonatkozó bizottsági irathoz fűzött megjegyzés (Nyilvántartási rendszerbeli száma: t18.004870).

([97]) Az uniós felhasználást ideiglenesen a következőképpen került meghatározásra: 2014: 20 248 578; 2015: 20 782 365; 2016: 21 452 278; vizsgálati időszak: 21 590 193.

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

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

(637) Számos érdekelt fél vitatta az új abroncsok és az újrafutózott abroncsok, valamint a termékkategóriák közötti kapcsolatot. A Bizottság a kapcsolatra vonatkozóan az aktához fűzött feljegyzésben ([98]) gyűjtötte egybe az e témával kapcsolatos összes információt.

(638) Ami az (634) preambulumbekezdést illeti, a CRIA és CCCMC azt állította, hogy nem került sor az 1. és 2. kategóriába tartozó abroncsokhoz való érték-hozzárendelésre az újrafutózó ipar létezése folytán.

(639) Az újrafutózási ágazat jelentőségére vonatkozó információkat jól népszerűsítik, és azok nyilvánosan hozzáférhetőek. A (90) preambulumbekezdésben említettek szerint, az új abroncsok gyártói egyúttal újrafutózott abroncsokat is gyártanak. Egyes kínai exportáló gyártóknak saját márkáik vannak az újrafutózott abroncsok esetében, például a Hankook Alphatread vagy a Giti Genesis. Ahogyan az abroncsok közötti kapcsolatra vonatkozó, az aktához fűzött feljegyzés kifejti, a Bizottság megállapította, hogy a legnagyobb abroncsgyártók, többek között a kínai exportáló gyártók jelen voltak az újrafutózási ágazatban. A Hankook csoport az újrafutózási tevékenységéhez igénybe vesz uniós újrafutózó vállalatokat, például az egyesült királysági Vacu-Lug vállalatot vagy az olaszországi B.R.P. Pneumatici vállalatot. A Giti Genesis (korábbi nevén GT Ree Tread) az egyesült királysági Vacu-Lug társaságot veszi igénybe.

(640) Ráadásul a Pirelli Olaszország 2009-ben (az Unióban újrafutózási megoldásokat kínáló) Marangoni vállalattal aláírt szerződés vonatkozásában kijelentette, hogy ez a projekt, amely a Pirelli Truck szolgáltatásnyújtásának megerősítését és bővítését célzó stratégia része, arra hivatott, hogy hozzáadott értékkel gyarapítsa különösen a 88-as és a 01-es széria új termékeit, amelyek 2009-ben kerültek az európai piacra, és amelyeket egyebek mellett az újrafutózásra való kiváló alkalmasság jellemez ([99]). Más gyártók is forgalmaznak újrafutózható abroncsokat, például az Athos márkaimportőr, amennyiben az Athos-abroncsok utánvághatóak és alkalmasak hideg és meleg újrafutózásra, valamint az Aeolus márka is ([100]) (beszámolók szerint mindkettő 3. kategóriába tartozó abroncsokat gyárt). Ez azt jelzi, hogy az újrafutózhatóság az Európai Unióban és az érintett országban egyaránt fontos értékmeghatározó tényező. A Bizottság vizsgálata tulajdonképpen kiderítette, hogy a „felső kategóriás" abroncsok gyártói nagymértékben hagyatkoznak az újrafutózási ágazat létezésére és rendelkezésre állására, nemcsak azért, hogy a piaci megítélésük szerint kiemelkedő értéket képviseljenek, hanem a vevői és az üzletmenet-folytonossági stratégiájukhoz is. Ezenfelül ahogyan az abroncsok közötti kapcsolatra vonatkozó, az aktához fűzött feljegyzésből kiderül, az Unióban és az érintett országban működő gyártási ágazat az újrafutózhatóságot egyszerű marketingeszköznél többnek, de a magasabb termékkategóriák esetében valódi értéköszt önzőnek is tekinti. Ennek megfelelően a felső kategóriák értéke és értékesítési ára szervesen kapcsolódik az egészséges „downstream" újrafutózási ágazathoz. A fenti indokok alapján a Bizottság az (634) preambulumbekezdésben kifejtette, hogy „az 1. kategóriába és a 2. kategóriába tartozó abroncsokhoz rendelt érték egy nagy része valójában az újrafutózó ágazat 3. kategóriában való létezéséből fakad".

(641) A Bizottság ennek alapján megerősítette az új és az újrafutózott abroncsok közötti, valamint az abroncsok közötti kapcsolatra vonatkozó eredeti ténymegállapításait.

(642) Az (635) preambulumbekezdés kapcsán a CRIA és a CCCMC úgy vélte, hogy a Bizottság nem hozta nyilvánosságra az újrafutózott abroncsok egymással való könnyű helyettesíthetőségére vonatkozó forrást, amely viszont az újrafutózott vagy 3. kategóriába tartozó új abroncsok vásárlására vonatkozó vevői döntés során meghatározó tényezőnek tartotta az árat.

(643) A Bizottság elfogadta ezt az állítást. Ennek megfelelően az abroncsok közötti kapcsolatra vonatkozó, az aktához fűzött feljegyzésében közös értékesítési csatornákkal rendelkező, különböző kategóriákra vonatkozó példákat mutatott be.

4.4. **Az érintett országból érkező behozatal**

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

(644) A Bizottság a behozatal volumenét az Eurostat adatai alapján határozta meg.

([98]) Az aktához fűzött feljegyzés a kapcsolatról (Nyilvántartási rendszeren belüli szám: t18.007993).

([99]) https://www.pirelli.com/tyre/ww/en/news/2009/12/04/pirelli-tyre-collaboration-with-marangoni-for-truck-tyre-retreading/ [utolsó hozzáférés: 2018. szeptember 7.].

([100]) https://www.aeolus-tyres.com/aeolus-eco-twin-a-second-life-for-tyres/ [utolsó hozzáférés: 2018. július 17.].

(645) Az érintett országból az Unióba irányuló behozatal és a piaci részesedés az uniós felhasználás (626) preambulumbekezdés szerinti, felülvizsgált számítása alapján a következőképpen alakult:

2. táblázat

A behozatal volumene (darab) és piaci részesedése

	2014	2015	2016	Vizsgálati időszak
A Kínából érkező behozatal volumene (darab)	3 471 997	3 840 290	4 420 368	4 596 098
Index 2014 = 100	*100*	*110,6*	*127,3*	*132,4*
Piaci részesedés	16,9 %	18,3 %	20,5 %	21,1 %
Index 2014 = 100	*100*	*108,2*	*120,8*	*124,8*

Forrás: az Eurostat Comext-adatbázisa

(646) Az Eurostat-adatok alapján a Kínából érkező behozatal volumene a figyelembe vett időszak alatt 32 %-kal, a 2014. évi mintegy 3,5 millió abroncsról a vizsgálati időszakra körülbelül 4,6 millió abroncsra nőtt. Ennek következtében a kínai behozatal piaci részesedése – az egyre bővülő piacon – 16,9 %-ról 21,1 %-ra emelkedett.

(647) A China National Tire csoport és a Pirelli azt állította, hogy a Bizottságnak az elemzéshez figyelembe kellett volna vennie az uniós felhasználás növekedését, és külön elemzést kellett volna készítenie a három termékkategória esetében. A felek azt állították, hogy a kínai behozatal az 1. kategória esetében 2,7 %-kal, a 2. kategória esetében pedig 2 %-kal csökkent, míg a 3. kategória behozatala 2015-ről 2016-ra 3,9 %-kal növekedett. Zárásképpen azt állították, hogy a behozatalnak a vizsgálati időszak alatti (abszolút vagy relatív értelemben vett) állítólagos növekedése nem volt jelentős, és nem károsította az uniós gazdasági ágazatot.

(648) Amint azt a (697) preambulumbekezdés elmagyarázza, az uniós gazdasági ágazat gazdasági helyzetét összesítve elemezte a Bizottság, és ez magában foglalta a behozatal elemzését is. Csak egyes kulcsfontosságú mikroökonómiai mutatók esetében került sor a termékkategóriák szintjén végzett további elemzésre tekintettel az uniós piac szegmentációjára. Az érintett termék Kínából érkező behozatali volumene nőtt. Az Eurostat Comext adatbázisából származó (a (623)–(624) preambulumbekezdésben ismertetettek szerint esetlegesen alulbecsült) behozatali statisztikák alapján a Kínából érkező behozatal volumenének ilyen növekedése abszolút és relatív értékben is jelentős volt.

4.4.2. *Az érintett országból érkező behozatal árai*

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

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

3. táblázat

Importárak (EUR/darab)

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

Forrás: az Eurostat Comext-adatbázisa

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

(652) A China National Tire csoport és a Pirelli azt állította, hogy a Bizottság által végzett elemzés nem hivatkozik a piac szegmentálódására, és csak az Eurostat számadatait közli, a mintában szereplő exportáló gyártóktól gyűjtött behozatali számadatokra nem hivatkozik.

(653) Ahogyan a (697) preambulumbekezdés kifejti, a Bizottság az uniós gazdasági ágazat gazdasági helyzetét összesített formában elemezte, egyes mikrogazdasági mutatókat pedig emellett – az uniós piac szegmentálása miatt – kategóriák szerinti bontásban is elemzett. Az alákínálásra vonatkozó számításokban azonban a Bizottság a mintában szereplő exportáló gyártók árait tulajdonképpen annak a konkrét termékkategóriának a figyelembevételével hasonlította össze az uniós gyártók áraival, amelybe tartoztak.

(654) A China National Tire csoport és a Pirelli továbbá azt állította, hogy az importárakat jelentősen befolyásolták az átváltási árfolyam ingadozásai. A Bizottság számára nem volt világos, hogy az átváltási árfolyam miért releváns, mivel a kárkülönbözet kiszámítása során az összehasonlításhoz használt árak mindegyikét euróban fejezte ki. Ennélfogva az USD és az EUR közötti ingadozásnak nem volt szerepe sem az alákínálás meghatározásában, sem az intézkedések szintjének meghatározásában. Ezért a Bizottság elutasította ezt az állítást.

(655) Néhány érdekelt fél (a Pirelli, a Giti csoport) azt állította, hogy az Eurostat szerint az elmúlt három évben a kínai importárak (elsősorban a 3. kategóriába tartozó abroncsokkal összefüggésben) csak a csökkenő nyersanyagárak miatt csökkentek (darabonként 15,6 EUR-val). A felek azt állították, hogy a nyersanyagok (a természetes gumi és az olaj) ára jelentősen visszaesett, ami következetes hatást gyakorolt az importárakra a vizsgálati időszakban.

(656) Az érintett országból az Unióba irányuló behozatal átlagára a főbb nyersanyagok árainak alakulásával egyidejűleg az alábbiak szerint alakult:

4. táblázat

Az importárak és a főbb nyersanyagok árainak alakulása

	2014	2015	2016	Vizsgálati időszak
Kínai importárak (EUR/darab)	144,4	144,3	127,7	128,8
Index 2014 = 100	*100*	*100*	*88*	*89*
Természetes gumi:				
SGX RSS3 USD/tonna	1 957	1 560	1 641	2 050
Index 2014 = 100	*100*	*80*	*84*	*105*
SGX TSR20 USD/tonna	1 710	1 370	1 378	1 660
Index 2014 = 100	*100*	*80*	*81*	*97*
Butadién USc/font	59,0	34,0	37,2	62,5
Index 2014 = 100	*100*	*58*	*63*	*106*
Brent-mutató USD/hordó	99,7	53,4	43,6	49,6
Index 2014 = 100	*100*	*54*	*44*	*50*

Forrás: Eurostat Comext és a panasz

(657) A figyelembe vett időszakban a kínai importárak nem tükrözték a nyersanyagárak alakulását. Míg a kínai importárak stabilak maradtak 2014 és 2015 között, a főbb nyersanyagok ára jelentősen csökkent: 20 %-kal a természetes gumi esetében, és kb. 45 %-kal a butadién és a Brent-mutatók esetében. Miközben a kínai importárak 12 %-kal csökkentek 2015 és 2016 között, a nyersanyagárak meglehetősen stabilak maradtak. Végezetül 2016-ban és a vizsgálati időszakban, amikor a legtöbb nyersanyag ára 2016 második negyedévétől 2017 első negyedévéig számottevően emelkedett, a kínai importárak stabilak maradtak. A Bizottság azt a következtetést vonta le, hogy a kínai importárak nem voltak kapcsolatban a nyersanyagárak alakulásával. Ezért a Bizottság elutasította ezt az állítást.

4.4.3. *Áralákínálás*

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

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

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

(659) Az árak összehasonlítása típusonként történt az azonos kereskedelemi szinten megvalósult ügyletek vizsgálata alapján, az adatok szükség szerinti megfelelő kiigazításával és a kedvezmények és az árengedmények levonásával. Az összehasonlítás eredményét a Bizottság a mintában szereplő uniós gyártók vizsgálati időszak alatti forgalmának százalékában fejezte ki. Ennek alapján az érintett terméknek az érintett országból érkező behozatalához tartozó alákínálási különbözet súlyozott átlaga az uniós piacon 18 % és 24 % között mozgott. Megállapítást nyert továbbá, hogy az alákínálási különbözet súlyozott átlaga mindhárom kategóriában jelentős: az 1. kategóriában 18–20 %-ot ért el, a 2. és a 3. kategóriában pedig 22 % és 24 % között mozgott. A jelentős szintű alákínálás azt bizonyítja, hogy a támogatott behozatal hatása ebben az esetben erőteljesen érvényesült.

(660) Több érdekelt fél azt állította, hogy az áralákínálásra vonatkozó számításokat a dömpingkülönbözet kiszámításához használt módszertan analógiájára kell elvégezni, a mintában szereplő uniós gyártók által független vevőknek felszámított értékesítési árak terméktípusonkénti és szegmensenkénti súlyozott átlagának és az összes összehasonlítható exportügylet súlyozott átlagárának összehasonlítása alapján. A felek végleges tájékoztatását követően számos fél hasonló állításokat ismételt meg. A CRIA és a CCCMC továbbá azt állította, hogy a Bizottságnak felfelé kellene korrigálnia a kínai árakat, vagy az újrafutózott abroncsok uniós árait kellene lefelé korrigálnia annak biztosítása érdekében, hogy az összehasonlított árak hasonló kilométerszámot tükrözzenek, illetve az újrafutózott abroncsokat értékesítő uniós gyártók által különösen a 3. kategória esetében nyújtott értékesítés utáni és szavatossági szolgáltatások tekintetében, mivel a kínai gyártók nem nyújtanak ilyen szolgáltatásokat. A végleges tájékoztatást követően a felek hasonló állításokat ismételtek meg.

(661) A (658) és a (659) preambulumbekezdésben ismertetettek szerint az áralákínálás összehasonlításának módszertana az átlagos értékesítési árat vette figyelembe terméktípusonként (termékellenőrzési szám szerint) és szegmensenként. A Bizottság az áralákínálást összehasonlítható ügyletek alapján, a terméktípusra való hivatkozással vagy típusonként számította ki. Mivel az egyes termékkategóriákon belül az abroncsok a kilométerszám tekintetében hasonlónak minősülnek, így nem volt szükség általános kiigazításra. Ugyanez érvényes a szavatossági szolgáltatásokra, a 3. kategória kivételével, amelynél a kínai gyártókkal ellentétben az uniós gyártók valójában nyújthatnak értékesítés utáni és szavatossági szolgáltatásokat. Következésképp a Bizottság a 3. kategória vonatkozásában szükség esetén kiigazította a mintában szereplő uniós gyártók árait az értékesítés utáni és a szavatossági szolgáltatások tekintetében. Az alákínálási és az alulértékesítési különbözetet a Bizottság a (692) preambulumbekezdés értelmében súlyozás nélkül határozta meg.

(662) Ami a dömpingre és a kárra vonatkozó számítások közötti analógiával kapcsolatos állítást illeti, a Bizottság megjegyezte, hogy a dömpingre vonatkozó számítások során tulajdonképpen „valamennyi összehasonlítható exportügyletet" figyelembe kell venni a hasonló termék egészére vonatkozó dömpingkülönbözetek kiszámításakor ([101]). Ezzel szemben „*a vizsgálatot végző hatóságoknak nem kell […] megállapítaniuk az áralákínálás fennállását mindegyik vizsgált terméktípus esetében, vagy a belföldi hasonló terméket alkotó áruk teljes spektruma tekintetében. Ezzel együtt a vizsgálatot végző hatóságok kötelesek tárgyilagosan megvizsgálni a dömpingelt behozatal belföldi árakra kifejtett hatását*" ([102]). A jelenlegi ügyben a Bizottság elégedett volt az uniós gyártók és az exportáló gyártók uniós piacon értékesített terméktípusai közötti nagyon magas szintű megfeleltethetőségnek (a megfeleltethetőség általában 80 % és 90 % közötti). Ezért a Bizottság elutasította ezt az állítást.

(663) A CRIA és a CCCMC azt állította, hogy a Bizottságnak közzé kell tennie az összehasonlítás céljából alkalmazott abroncstípusok fizikai jellemzőire vonatkozó további információkat, mivel nagyon valószínű, hogy vannak olyan különbségek, melyeket a termékellenőrzési számok nem tükröznek, ugyanakkor kiigazítást igényelnek. Azt állították, hogy egyszerűen nem voltak képesek azonosítani az ilyen különbségeket, mivel nem rendelkeztek a mintában szereplő uniós gyártók által értékesített termékekkel kapcsolatos információkkal. A felek úgy érveltek továbbá, hogy a WTO Fellebbezési Testületének „EC – Fasteners" ([103]) (EK – Kötőelemek) üggyel kapcsolatos jelentése alátámasztja ezt a megközelítést.

(664) A Bizottság nem fogadta el ezt az érvelést. Rámutatott, hogy a Fellebbezési Testület fent említett jelentése a rendes érték meghatározására használt konkrét termék jellemzőire vonatkozó, szükséges információk közlésének elmulasztását tárgyalja. Ez olyan helyzethez vezetett, amelyben a gyártók nem tudták eldönteni, hogy szükséges-e a kereskedelem szintjének kiigazítását kérelmezniük a dömpingszámítások összefüggésében a dömpingellenes alaprendelet 2. cikkének (10) bekezdése szerinti tisztességes összehasonlítás biztosítása érdekében. A vizsgálóbizottság ugyanezen üggyel kapcsolatos jelentése azonban kimondta, hogy „*bár egyértelmű, hogy az objektív vizsgálatra és [az alaprendelet 3. cikkének (2) bekezdése szerinti] egyértelmű bizonyítékokra vonatkozó*

([101]) A Fellebbezési Testület WT/DS397/AB/RW számú, „EC – Fasteners" (EK – Kötőelemek) üggyel kapcsolatos megfelelési jelentése, 5.265. pont.

([102]) A Fellebbezési Testület WT/DS454/AB/R és WT/DS460/AB/R számú, „China – HP-SSST (Japan)/China – HP-SSST (EU)" (Kína – Nagy teljesítményű, varrat nélküli rozsdamentes acélcsövek (Japán)/Kína – Nagy teljesítményű, varrat nélküli rozsdamentes acélcsövek (EU)) üggyel kapcsolatos jelentése, 5.180. pont.

([103]) A Fellebbezési Testület WT/DS397/AB/RW számú, „EC – Fasteners" (EK – Kötőelemek) üggyel kapcsolatos megfelelési jelentése, 5.189. pont.

általános követelmények korlátozzák a vizsgálatot végző hatóság mérlegelési jogkörét az áralákínálás elemzése során, ez nem jelenti azt, hogy a [dömpingellenes alaprendelet 2. cikkének (10) bekezdésében foglalt] követelmények az árak összehasonlíthatóságát kimutatottan befolyásoló különbségek alkalmazandóak" ([104]). Ezért erre az ítélkezési gyakorlatra nem lehet hagyatkozni ebben az ügyben, amelyben a CRIA és a CCCMC olyan feltételezéseket fogalmaz meg, hogy az alákínálásra és a kárra vonatkozó számításoknál „*minden más releváns tulajdonságra*" és a termékkódokban nem tükröződő különbségekre vonatkozó információk nyilvánosságra hozatala elmaradt. Ezenfelül a Bizottság a szokásos módszerével összhangban végezte el az alákínálásra vonatkozó számítást annak érdekében, hogy olyan tisztességes összehasonlítást biztosítson, amelyben a termékkódok megfelelően tükrözik az uniós gyártók és az exportáló gyártók által értékesített terméktípusok közötti fizikai és minden egyéb különbséget. Továbbá, amennyiben az exportáló gyártók úgy ítélték meg, hogy termékeiknek vannak olyan jellemzőik, amelyek különböznek az uniós termékek jellemzőitől, és amelyeket – véleményük szerint – nem tükröz a termékellenőrzési szám, akkor ezeket kellő időben fel kellett volna vetniük, erre azonban nem került sor. A Bizottság ezért elutasította az állítást.

(665) Néhány érdekelt fél azt állította, hogy a Bizottság nem a figyelembe vett időszak egészére vonatkozóan határozta meg az alákínálást. Az alákínálásra vonatkozó részletes számítást csak a vizsgálati időszak tekintetében végzett. Míg a korábbi időszakokban a kínai importárak összehasonlíthatók az uniós gazdasági ágazat értékesítési áraival, ilyen összehasonlításnak lényegében nincs értelme és nem is lenne pontos, mivel i. a kínai importárakra vonatkozóan nem állnak rendelkezésre termékkategóriánként külön-külön adatok; és ii. ezek az átlagárak nem veszik figyelembe azt a lehetőséget, hogy a termékmix esetlegesen változott az időszak folyamán.

(666) A WTO Fellebbezési Testületének a „China – HP-SSST (EU)" ([105]) (Kína – Nagy teljesítményű, varrat nélküli rozsdamentes acélcsövek) üggyel kapcsolatos jelentése azt kérte, hogy vizsgálatot végző hatóság értékelje, hogy a dömpingelt behozatal áralákínálása mennyire jelentős a belföldi gyártás arányához viszonyítva, amelynek estében nem állapított meg áralákínálást. A felek úgy vélték, hogy a Bizottság nem végzett erre vonatkozó értékelést.

(667) Ahogyan az a (658) preambulumbekezdésben szerepel, a Bizottság az alkalmazandó ítélkezési gyakorlatnak megfelelően, a vizsgálati időszakra vonatkozó, ellenőrzött adatok alapján, termékkódonként és termékkategóriánként elvégezte a számításokat. Minden releváns számításról tájékoztatta az érdekelt feleket az eljárási jogaik tiszteletben tartása mellett. Az áralákínálás általános szintje a vizsgálati időszak alatt nagyjából 21 % volt, melyet a Bizottság jelentősnek ítél. Ezért a Bizottság elutasította ezt az állítást.

(668) A CRIA és a CCCMC azonban valószínűnek tartotta, hogy a Bizottság csak a mintában szereplő uniós gyártók értékesítésére vonatkozó kisebb alminta esetében állapított meg alákínálást. Álláspontjuk szerint a Bizottságnak értékelnie kell, hogy a kínai behozatal gyakorolhatott-e árnyomást az uniós gazdasági ágazat fennmaradó részére, amelynek esetében nem állapított meg alákínálást.

(669) A Bizottság elutasította ezt az állítást, mert a mintában szereplő uniós gyártók értékesítési volumene, amely megfeleltethető a kínai exportáló gyártók behozatalának, jelentős mértékű (80 % és 90 % közötti). Megállapítást nyert továbbá, hogy az alákínálási különbözet súlyozott átlaga mindhárom kategóriában jelentős, 18 % és 24 % között mozog.

(670) A China National Tire csoport és a Heuver az Aeolus CIF-árainak felülvizsgálatát kérte annak érdekében, hogy azok tükrözzék a Heuver behozatal utáni költségeit. A Pirelli azt állította, hogy a Pirelli-abroncsok, valamint az uniós gazdasági ágazat által gyártott és a (független) kiskereskedők részére értékesített egyéb abroncsok összehasonlításakor a Bizottságnak figyelembe kell vennie a Pirelli többletköltségeit.

(671) A Bizottság megállapította, hogy a Heuver nem állt kapcsolatban a China National Tire csoporttal. Ezért semmilyen kiigazítás nem volt indokolt. A Pirelli vonatkozásában a súlyozott átlagos CIF-ár megállapítására a dömpingellenes alaprendelet 2. cikkének (9) bekezdésével összhangban került sor, az ideiglenes dömpingellenes rendelet (118) preambulumbekezdésében foglaltak szerint. A (673)–(678) preambulumbekezdésben kifejtettek szerint a Bizottság helyénvalónak találta a dömpingellenes alaprendelet 2. cikke (9) bekezdésének analógia útján történő alkalmazását szubvencióellenes ügyekben az áralákínálásra és az áron aluli értékesítésre vonatkozó számításokra, tekintettel a vitáknak az 1994. évi Általános Vám- és Kereskedelmi Egyezmény (GATT) VI. cikkének végrehajtásáról szóló megállapodás vagy a támogatásokról és kiegyenlítő intézkedésekről szóló megállapodás V. részének értelmében történő rendezéséről szóló nyilatkozatra, amely a dömpingellenes és a szubvencióellenes ügyek következetes kezelését javasolja. Ezért a Bizottság elutasította ezt az állítást.

([104]) A WT/DS397/R számú, „EC –Fasteners (China)" (EK – Kötőelemek (Kína)) üggyel kapcsolatos vizsgálóbizottsági jelentés, 7.328. pont; lásd még: a WT/DS219/R számú, „EC – Tube or Pipe Fittings" (EK – Csőszerelvények vagy -illesztések) üggyel kapcsolatos vizsgálóbizottsági jelentés, 7.292. pont.

([105]) A Fellebbezési Testület WT/DS460/AB/R szám, „China – HP-SSST (EU)" (Kína – Nagy teljesítményű, varrat nélküli rozsdamentes acélcsövek) üggyel kapcsolatos jelentése, 5.180. pont.

(672) Számos fél azt állította, hogy a Bizottság az áralákínálás elemzése és a kár szintjének meghatározása során nem támaszkodhat a számtanilag képzett exportárakra, és hogy az alkalmazott módszertan ellentétes az alaprendelet 8. cikke (1) bekezdésének a) pontjával és a 8. cikkének (2) bekezdésével. Ezenkívül a Hankook csoport azt állította, hogy a kárkülönbözet kiszámítása céljából a csoportot egyetlen gazdasági szervezetként kell kezelni.

(673) Először is az alaprendelet 8. cikkének (1) bekezdése a támogatott behozatal hatására utal, amely kárt okozhat az uniós gyártóknak, nem pedig egy Unión belüli vállalat (kapcsolt importőr) egy másik vevő felé alkalmazott viszonteladói árára.

(674) Másrészt, ami az alákínálást illeti, az ilyen számítások kapcsán az alaprendelet nem rendelkezik semmilyen konkrét módszertanról. A Bizottság ezért széles mérlegelési mozgástérrel rendelkezik e kártényező értékelése során. Ezt a mérlegelési mozgásteret korlátozza annak szükségessége, hogy az alaprendelet 8. cikkének (1) bekezdése alapján a következtetéseket egyértelmű bizonyítékokra kell alapozni, valamint objektív vizsgálatot kell végezni.

(675) Az alákínálás (különösen az exportár) kiszámításánál figyelembe vett elemek tekintetében a Bizottságnak azonosítania kell az első olyan pontot, ahol az Unió piacán az uniós gyártókkal folytatott versenyre kerül (vagy kerülhet) sor. Ez a pont valójában az első független importőr beszerzési ára, mivel az adott vállalat elvben választhat, hogy az uniós gazdasági ágazattól vagy tengerentúli partnerektől szerez-e be. Ezzel szemben a független importőrök viszonteladási árainak vizsgálata nem tükrözi azt a pontot, ahol a valódi versenyre sor kerül. Ez csak az a pont, ahol az exportőr kialakított értékesítési struktúrája megpróbál ügyfeleket találni, de már azt a pontot követően, ahol az importtal kapcsolatos döntés megszületik. Valójában, miután az exportőr kialakította az Unióban a vele kapcsolatban álló vállalatok rendszerét, már eldőlt, hogy áruknak tengerentúli lesz a forrása. Ezért az összehasonlítási pontnak rögtön az áru uniós határon való átlépése után kell lennie, nem pedig az értékesítési lánc egy későbbi szakaszában, például amikor az árut a végső felhasználónak értékesítik.

(676) Ez a megközelítés biztosítja a következetességet olyan esetekben is, amikor egy exportáló gyártó közvetlenül értékesíti az árukat egy független vevőnek (legyen ez akár importőr, akár végső felhasználó), mivel e forgatókönyv esetében annak jellegénél fogva nem alkalmaznának viszonteladói árakat. Egy másik megközelítés az exportáló gyártók közötti hátrányos megkülönböztetéshez vezetne, kizárólag az általuk használt értékesítési csatorna alapján. Emellett ez a megközelítés következetes eredményeket is biztosít a párhuzamos dömpingellenes és szubvencióellenes vizsgálatok esetében.

(677) Ebben az esetben az importárat nem lehet névértéken venni, mert az exportáló gyártó és az importőr kapcsolatban állnak egymással. Ezért egy megbízható, szokásos piaci viszonyoknak megfelelő importár meghatározása érdekében az ilyen árat a kapcsolt importőr által az első független vevő esetében alkalmazott viszonteladási árat kiindulási pontként használva kell kiszámítani. Az ilyen ismételt kiszámítás végrehajtása érdekében az exportár kiszámítására vonatkozóan a dömpingellenes alaprendelet 2. cikkének (9) bekezdésében foglalt szabályok az irányadóak, és ezek analógia útján alkalmazhatók, ahogyan ezek az exportár dömpingellenes célból való meghatározásához lényegesek. A dömpingellenes alaprendelet 2. cikke (9) bekezdésének analógia útján történő alkalmazása lehetővé teszi, hogy olyan árat kapjunk, amely teljes mértékben összehasonlítható azzal a CIF-árral (az Unió határa), amelyet a független vevők részére történő értékesítés vizsgálata során használnak.

(678) Ezért, a tisztességes összehasonlítás lehetővé tétele érdekében, az SGA-költségek és a nyereség levonása a kapcsolt importőr által független vevők felé alkalmazott viszonteladási árból indokolt ahhoz, hogy egy megbízható CIF-árat kapjunk.

(679) Számos fél kérte a Bizottságot, hogy hozza nyilvánosságra bizonyos behozatal utáni költségek jellegét és az alkalmazott százalékos arányt, a forrás egyidejű megjelölésével. A Xingyuan csoport továbbá azt állította, hogy ezeket az állandó költségeket abroncsonként rögzített összegként, nem százalékos arányként kellene elosztani, igazságtalanul büntetve azokat az exportőröket, amelyeknek az árai a skála alsó tartományában vannak.

(680) A Bizottság megjegyezte, hogy a CIF-értéket 3,2 %-kal növelte a behozatal utáni költségek esetében (ezeken belül a szállítási kiadások 60 %-ot, az anyagmozgatási kiadások 32 %-ot, a vámkiadások pedig 8 %-ot tettek ki). A Bizottság a százalékos arányokat az ellenőrzött, darabonkénti behozatal utáni költségek alapján számította ki, majd azokat az ellenőrzött független importőrök CIF-árának százalékos arányában fejezte ki.

(681) A CCCMC és a CRIA azt állította, hogy az új abroncsok és az újrafutózott abroncsok közötti különbségeket a tisztességes összehasonlítás érdekében figyelembe kell venni a vizsgálat során az alákínálás és az áron aluli értékesítés meghatározása céljából.

(682) Amint az a (117) preambulumbekezdésben szerepel, az új abroncsok és az újrafutózott abroncsok azonos alapvető fizikai jellemzőkkel, valamint ugyanolyan alapvető felhasználási területekkel rendelkeznek. Ezt az érvet ezért a Bizottság elutasította.

(683) A Hankook csoport talált egy ellentmondást az 1. kategóriára vonatkozóan jelentett haszonkulcs és az alulértékesítési különbözet megállapításához használt nyereségcél között.

(684) A Bizottság felülvizsgálta az alulértékesítési különbözeteket, és talált egy elírást az 1. kategóriára és a 2. kategóriára vonatkozó alulértékesítési különbözet megállapításában. Ezért a Bizottság helyesbítette az alulértékesítési különbözet számítását.

(685) A Hankook csoport kérését követően a Bizottság további információkat hozott nyilvánosságra (az ár gyártelepi szintre igazítása érdekében) az első független vevőnek felszámított árból levont SGA-költségekre vonatkozóan. A Bizottság megerősítette, hogy a levont költségek a szállítással, biztosítással, anyagmozgatással, rakodással kapcsolatos, járulékos, és csomagolási költségek, hitelköltségek, valamint kedvezmények és jutalékok voltak. A Bizottság nem vonta le az uniós gyártók áraiból a közvetett értékesítési ráfordításokat, a kutatás-fejlesztési, a finanszírozási, valamint a marketingköltségeket, illetve a nyereséget.

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

4.5.1. *Általános megjegyzések*

(686) A támogatott import uniós gazdasági ágazatra gyakorolt hatásának vizsgálata az alaprendelet 8. cikke (4) bekezdésének megfelelően magában foglalta valamennyi olyan gazdasági mutató értékelését, amely a figyelembe vett időszak alatt hatást gyakorolt az uniós gazdasági ágazat helyzetére.

(687) A Bizottság – miként az a (24)–(32) preambulumbekezdésben szerepelt – az uniós gazdasági ágazatot ért esetleges kár vizsgálatára mintavételt alkalmazott.

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

(689) A makrogazdasági mutatók a következők: termelés, termelési kapacitás, kapacitáskihasználtság, értékesítési volumen, piaci részesedés, növekedés, foglalkoztatás, termelékenység és a támogatáskülönbözet nagyságrendje.

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

(691) A kármutatóknak az eljárás előzetes szakaszában végrehajtott elemzéséhez a Bizottság két módszertani észrevételt kíván fűzni.

(692) Az uniós gazdasági ágazatot a vállalatméret szempontjából – miként azt a (28) preambulumbekezdés megállapította – a vállalatok két kategóriája alkotja: a nagyvállalatok, valamint a kkv-k (erősen tagolt) kategóriája, amelyek az uniós gyártók 2016. évi teljes uniós értékesítésén belül 85 %-os, illetve 15 %-os részarányt képviseltek. Ugyanakkor az uniós gyártók körében végzet mintavétel eredményeként a mintában szereplő kkv-k értékesítési adatai a mintában szereplő uniós gyártók teljes uniós értékesítésének csak egy töredékét tették ki. A Bizottság ezért úgy döntött, hogy a mintában szereplő uniós gyártók eredményeit az egyes vállalatkategóriák piaci részesedése szerint súlyozza. Mivel a kkv-k tevékenysége a 3. kategóriára korlátozódik, ennek a korrekciónak a közvetlen következménye az lett, hogy megnőtt a 3. kategóriához tartozó értékesítések részesedése a mintában szereplő uniós gyártóktól származó adatcsoporton belül.

(693) Ezenfelül az uniós gyártók teljes uniós értékesítése a három kategória között a következőképpen oszlott meg: 1. kategória – 51 %, 2. kategória – 23 %, valamint 3. kategória – 26 %. A mintában szereplő uniós gyártók uniós értékesítési adatai azonban még a (692) preambulumbekezdésben ismertetett korrekciót követően sem az egyes kategóriákhoz tartozó uniós értékesítések valódi súlyát tükrözték. A Bizottság ezért úgy döntött, hogy súlyozza a mintában szereplő uniós gyártók eredményeit az egyes kategóriáknak az uniós gyártók teljes uniós értékesítésén belüli részarányával, így biztosítva, hogy mindhárom kategória a teljes uniós értékesítésen belüli súlyának megfelelően jelenjen meg az összes mikrogazdasági mutató esetében.

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

(695) A Bizottság úgy vélte, hogy az uniós piac szegmensekre való tagozódása ellenére – és a (109) preambulumbekezdésben meghatározottak szerint – az abroncsok azonos alapvető műszaki, fizikai és kémiai tulajdonságokkal rendelkeznek, és helyettesíthetők egymással. Ebből adódóan az érintett termékre vonatkozó kármeghatározást a Bizottság a WTO szubvencióellenes megállapodásában foglaltakkal összhangban végezte el. Kiemelendő, hogy a Fellebbezési Testület megállapítása szerint „ha a vizsgálatot végző hatóságok a belföldi gazdasági ágazat egy részét vizsgálják, akkor elvben hasonló módon meg kell vizsgálniuk az ágazat minden más részét, valamint az ágazat egészét is" ([106]). A WTO szabályai tehát lehetővé teszik a szegmensek szerinti elemzést, azzal a kikötéssel, hogy a teljes ágazat elemzését is el kell végezni. Hasonlóképpen, a Törvényszék megerősítette, hogy a kárelemzés összpontosíthat arra a kategóriára, amelyet a támogatott behozatal legsúlyosabban érintett ([107]).

(696) Ennek megfelelően a Bizottság egyes mutatók elemzését kategóriák szerinti bontásban végezte el. Amint az a (823)–(834) preambulumbekezdésben is szerepel, ez az elemzés megerősíti, hogy az uniós gazdasági ágazat egészét kár érte, és hogy az érintett termék egésze tekintetében azonosított tendenciák általában véve megfelelnek az egyes kategóriák esetében külön-külön megállapított tendenciáknak.

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

(698) Számos fél kért részletesebb tájékoztatást a vállalatok különböző kategóriáinak (nagyvállalat vagy kkv) és a (692) és (693) preambulumbekezdésben leírt kategóriák szerinti súlyozására vonatkozó módszertan tekintetében.

(699) A Bizottság a súlyozást az értékesítési volumenekre alapozta, mivel ez a releváns paraméter az Unión belüli értékesítési árak annak megállapítása érdekében végzett vizsgálatakor, hogy a független vevők részére történő Unión belüli értékesítéshez mennyi termelési költség vagy jövedelmezőség kapcsolódik.

(700) Az uniós gyártók mintájának kiválasztására vonatkozó egyik kritérium az volt, hogy az uniós gyártók méret szempontjából reprezentatívak legyenek, nevezetesen a kkv-k és a nagyobb vállalatok körében ((29) preambulumbekezdés). Öt kkv szerepelt a mintában. Egy kkv úgy döntött, hogy abbahagyja a vizsgálatban való együttműködést. Négy kkv válaszolt a mintavételi kérdőívre.

(701) Ezenkívül a Bizottság figyelembe vette az érdekelt felek észrevételeit, amelyek azzal érveltek, hogy az uniós gyártók mintájának tükröznie kell a piac három kategóriára való szegmentálását ((25) preambulumbekezdés). A (26) preambulumbekezdésben leírtak szerint az együttműködő uniós gyártók további információkat szolgáltattak.

(702) A Bizottság tizenegy uniós gyártót szerepeltetett a mintában. Ez szokatlan számú, vizsgált uniós gyártó. Ezen erőfeszítések ellenére azonban a kkv-k teljesítménye és a termékkategóriánkénti teljesítmény súlyozást tett szükségessé a mikrogazdasági kármutatók elvégzett összesítésének megfelelő elemzéséhez.

(703) Az együttműködő uniós gyártók és a mintában szereplő uniós gyártók értékesítésének kategóriák szerinti megoszlása hasonló volt: 60 % és 70 % között mozgott az 1. kategória esetében, 15 % és 25 % között mozgott a 2. kategória esetében, illetve 10 % és 20 % között mozgott a 3. kategória esetében. A kkv-k az együttműködő uniós gyártók által közölt összes uniós értékesítés 7–10 %-át képviselték. A mintában szereplő uniós gyártók ezenfelül új és újrafutózott abroncsokat gyártanak a 2. és a 3. kategóriában. A 3. kategóriában a minta értékesítésének nagyjából fele újrafutózott abroncs.

(704) Az első lépés a nagyvállalatok és a kkv-k értékesítése közötti különbség becslése volt. A kkv-k értékesítésére vonatkozó becslés az ETRMA által szolgáltatott információkon (a hideg újrafutózási eljárás esetében), valamint az ETRMA Europool-tagsággal nem rendelkező futófelület-beszállítók által szolgáltatott információkon alapult ([108]). E vizsgálat keretében a Bizottság úgy tekintette, hogy a hidegalakításon átesett termékek értékesítését a kkv-k, a melegalakításon átesett termékek értékesítését pedig a nagy gyártók végezték. Ez a kkv-k értékesítésének becslésére szolgáló konzervatív megközelítés, mivel a Bizottság egy olyan kkv-gyártót is ellenőrzött, amely mindkét eljárást alkalmazza. A nagyvállalatok becsült értékesítése az uniós gyártók összes uniós értékesítésének és a kkv-k becsült értékesítésének a különbsége. A Bizottság megállapította, hogy a kkv-k értékesítése az uniós gazdasági ágazat 2016. évi összes uniós értékesítésének kb. 15 %-át tette ki (a fentiekben foglaltaknak megfelelően ez konzervatív becslés volt, ugyanis egyes kkv-k meleg újrafutózási eljárásokat is alkalmaznak). Így a nagyvállalatok esetében megállapított arány mintegy 85 %, a kkv-k esetében megállapított arány pedig mintegy 15 % volt.

([106]) WT/DS184/AB/R, 2001.8.23., „*United States – Anti-dumping Measures on Certain Hot-Rolled Steel Products from Japan*" (Egyesült Államok – Japánból származó, egyes melegen hengerelt acéltermékekre vonatkozó dömpingellenes intézkedések), 204. pont.

([107]) A Törvényszék 2004. október 28-i ítélete, Shanghai Teraoka Electronic Co. Ltd kontra Tanács, T-35/01, 129. és 258. pont.

([108]) A figyelembe vett időszakban a hideg újrafutózási eljárásokhoz kapcsolódó valamennyi értékesítésre vonatkozó becslés: 2014: 2 619 000; 2015: 2 335 000; 2016: 2 095 000; Vizsgálati időszak: 2 046 000.

(705) A második lépés a 85 %/15 % aránynak és a minta arányának az összehasonlítása volt (a mintában a nagyvállalatok aránya meghaladta a 95 %-ot). Ezenfelül a mintában szereplő kkv-k értékesítési adatai az uniós kkv-gyártók összes uniós értékesítésének kb. 4 %-át tették ki. A Bizottság – annak biztosítása érdekében, hogy a két uniós gyártói kategória relatív jelentősége tükröződjön a mikrogazdasági mutatókban – a fent említett 85 %/15 % arány alapján végzett összesítés során az egyes vállalatokra vonatkozó mutatókat súlyozta. Ez a módszertan a mikrogazdasági mutatók megállapításához használt, 3. kategóriához tartozó értékesítések súlyának növekedését eredményezte.

(706) Előzetesen a Bizottság mindkét súlyozást – a vállalatkategóriák súlyozását és a termékkategóriák súlyozását – a 2016. évi adatok alapján egyformán alkalmazta a figyelembe vett időszak során. A Bizottság a rendelkezésre álló bizonyítékok alapján észszerűnek ítélte ezt a megközelítést.

(707) A CRIA és a CCCMC azt állította, hogy a Bizottságnak nem egy, a teljes figyelembe vett időszakra vonatkozó rögzített arányt kellene alkalmaznia (nevezetesen egy 2016-ra kiszámított arányt), hanem a figyelembe vett időszak minden egyes időszakára vonatkozó külön arányt. Azt állították továbbá, hogy néhány nagy futófelület-gyártó a hideg eljárás alkalmazásával állított elő újrafutózott gumiabroncsokat, és hogy az újrafutózott abroncsok két gyártója egy nagyobb csoporthoz tartozott, melynek folytán nagyvállalatnak minősülnek. Ezért a felek azt állították, hogy az alkalmazott módszertant nem lehet konzervatívnak tekinteni, és hogy a kkv-k értékesítési volumenét túlbecsülték. A BIPAVER azt állította, hogy a meleg eljárást nemcsak egy újrafutózó használja, hanem számos uniós újrafutózó is ([109]).

(708) Először is a Bizottság megvizsgálta a felek által előterjesztett állításokat és bizonyítékokat. Úgy találta, hogy néhány nagy futófelület-beszállító valóban rendelkezik olyan kapcsolt leányvállalattal, amely a hideg eljárás alkalmazásával gyárt újrafutózott abroncsokat. Ezenkívül a felek által említett, eredetileg kkv-nak tekintett két gyártó egy-egy nagyobb csoporthoz tartozott, ezért nem tekinthetők kkv-nak. A Bizottság tehát kiigazította a súlyozásban alkalmazott arányokat. A nagy beszállítók és a kkv-k átadták a figyelembe vett időszakban végzett értékesítéseikkel kapcsolatos információkat. A bejelentett teljes volumen körülbelül a következőképpen alakult: 2014-ben 254 000 darab, 2015-ben 227 000 darab, 2016-ban 240 000 darab és a vizsgálati időszakban 250 000 darab újrafutózott abroncs, ami az újrafutózott abroncsok figyelembe vett időszakon belüli becsült értékesítéseinek kb. 5,5 %-át teszi ki.

(709) Másrészt a meleg eljárással újrafutózott abroncsok kkv-k általi értékesítésével kapcsolatban a Bizottság megállapította, hogy több kkv a meleg eljárás felhasználásával gyárt újrafutózott abroncsokat. A Bizottság felkért néhány gyártót, hogy adja meg a figyelembe vett időszakban a meleg eljárással gyártott volumenét. A bejelentett teljes volumen körülbelül a következőképpen alakult: 2014-ben 149 000 darab, 2015-ben 152 000 darab, 2016-ban 138 000 darab és a vizsgálati időszakban 132 000 darab újrafutózott abroncs, ami az újrafutózott abroncsok figyelembe vett időszakon belüli becsült értékesítéseinek kb. 3,2 %-át teszi ki.

(710) Harmadszor, a Bizottság ismételten kiszámította a kkv-k becsült értékesítési forgalmát a figyelembe vett időszak alatt, hozzáadva a meleg eljárással gyártott abroncsok kkv-k általi értékesítését, és levonva a hideg eljárással gyártott abroncsok nagyvállalatok általi értékesítését.

(711) Végül a Bizottság a figyelembe vett időszak minden egyes időszakára vonatkozóan kiszámította a kkv-k részesedését a teljes uniós értékesítésből:

5. táblázat

A kkv-k részesedése a teljes uniós értékesítésből (%-ban)

	2014	2015	2016	Vizsgálati időszak
Az eljárás végleges szakaszában a kkv-k értékesítésének a teljes uniós értékesítésben képviselt hányadára használt arány	16,9	15,3	13,7	13,2
Az eljárás előzetes szakaszában a kkv-k értékesítésének a teljes uniós értékesítésben képviselt hányadára használt arány	14,6	14,6	14,6	14,6

([109]) A Kraiburg, amely egy futófelület-beszállító, átadta a BIPAVER-nek a meleg eljáráshoz nyersanyagokat beszerző vevők listáját. A szóban forgó listán 38 vállalat neve szerepelt.

(712) Amint az az 5. táblázatban látható, a figyelembe vett időszak alatt a kkv-k teljes uniós értékesítésen belüli súlya 2014-ben 2,3 százalékponttal, 2015-ben pedig 0,7 százalékponttal nőtt, majd 2016-ban 0,9 százalékponttal, míg a vizsgálati időszakban 1,4 százalékponttal csökkent. Amint az a 2. táblázatban látható, a figyelembe vett időszak minden egyes évére vonatkozó specifikus arány alkalmazása nem befolyásolja az előzetes szakaszban szereplő tendenciák alapján levont következtetéseket a 3. kategória tekintetében. A Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy egy évenkénti arány megállapítása marginálisan befolyásolja az elemzés teljes eredményét. A fentiek alapján az eljárás előzetes szakaszában megfigyelhető tendenciákon alapuló következtetések továbbra is érvényesek maradnak.

(713) A kategóriák szerinti második kiigazítást illetően a Bizottság az eljárás előzetes szakaszában a panaszos által szolgáltatott információkra támaszkodott, amely az egyes kategóriák 2016-os uniós felhasználáson belüli súlyára vonatkozó becsléssel szolgál. Mindazonáltal a CRIA és a CCCMC azt állította, hogy a Bizottságnak a figyelembe vett időszak minden egyes időszakára vonatkozóan külön arányt kellene használnia

(714) A vizsgálat nem tárt fel olyan adatokat, amelyek megfelelőbbek lettek volna, és amelyeket fel lehetett volna használni a figyelembe vett időszak alatt az egyes kategóriák súlyozásának kiszámításához, továbbá az érdekelt felek sem tudtak ilyen adatokkal szolgálni. Ezért a Bizottság úgy döntött, hogy nem alkalmazza a kategóriák szerinti második kiigazítást az eljárás végleges szakaszában. Ez a megközelítés növelte az 1. és a 2. kategóriának a mikrogazdasági mutatók meghatározásához használt súlyát.

(715) A CRIA és a CCCMC azt állította, hogy a súlyozás jogellenes, mivel az alaprendelet nem teszi lehetővé az uniós gyártók mintavételezésének módosítását; a mintavételezés az uniós gazdasági ágazat egésze szempontjából reprezentatívnak feltételezendő. Ezenfelül azzal érveltek, hogy a Bizottság módszertana nem tesz eleget annak a követelménynek, hogy az objektív vizsgálat érdekében a kár meghatározásának egyértelmű bizonyítékokon kell alapulnia, mivel végső soron nagyon kevés vállalat határozta meg a kárértékelés teljes kimenetelét az alulbecsült jelentőségű, jóval nagyobb adatkészlet rovására. A CRIA és a CCCMC azt állította továbbá, hogy a Bizottság nem hivatkozhat a mintában szereplő négy kkv által szolgáltatott információkra, amelyek a kármutatók súlyozásának alapjául szolgálnának. A felek végleges tájékoztatást követően a CRIA és a CCCMC azt állította, hogy a Bizottság az első kiigazítás során nem vette figyelembe a módszertan nem megfelelő voltát. A felek azt állították, hogy a Bizottságnak nem ezt a megközelítést kellett volna alkalmaznia.

(716) A Bizottság emlékeztetett a (699)–(714) preambulumbekezdésben alkalmazott módszertanra.

(717) Ezenkívül a Bizottság megismételte, hogy a súlyozás eredményeképpen a kiválasztott minta statisztikailag reprezentatívabbá vált az uniós gazdasági ágazat egészére nézve, összhangban a WTO és az EU alkalmazandó ítélkezési gyakorlatával ([110]). Ez ráadásul lehetővé tette a Bizottság számára, hogy jobban figyelembe vegye a mintában nem szereplő uniós gyártók (a kkv-k, valamint a nagy gyártók) teljesítményét, amely másként nem tükröződött volna megfelelően a kármutatókban, amennyiben a Bizottság a szóban forgó súlyozás alkalmazása nélkül a mintára alapozta volna a ténymegállapításait. Az uniós gazdasági ágazat széttagoltsága miatt a Bizottság nem hagyhatta egyszerűen figyelmen kívül a kkv gyártók uniós piacon betöltött jelentős szerepét. Az ellenőrzött kkv-k által szolgáltatott adatok a figyelembe vett időszakban a kkv-k teljes becsült termelésének mintegy 4 %-át teszik ki. Annak érdekében, hogy tükrözze a vállalatok két kategóriájának relatív jelentőségét, a Bizottság a ténymegállapításait a mintában szereplő vállalatok igazolt adataira alapozta, és alkalmazta a súlyozást. Az ügy nyilvános aktájában elérhetők voltak azok az információk, amelyekre a Bizottság hagyatkozott, és szükség szerint ezeket megfelelően ellenőrizték. A Bizottság ennek megfelelően úgy ítélte meg, hogy egyértelmű bizonyítékok alapján tárgyilagosan ellenőrizte a kár fennállását. Következésképpen ezeket az állításokat a Bizottság elutasította.

4.2. **Szegmensenkénti kárelemzés**

(718) Ahogyan a (697) preambulumbekezdés kifejti, a Bizottság az uniós gazdasági ágazat gazdasági helyzetét összesített formában elemezte, egyes mikrogazdasági mutatókat pedig – az uniós piac szegmentálása miatt – kategóriák szerinti bontásban elemzett. Néhány érdekelt fél azt állította, hogy a szegmensenkénti kárelemzésnek valamennyi kármutatót és ok-okozati összefüggésre vonatkozó mutatót figyelembe kellene vennie. A Fellebbezési Testület „United States – Anti-dumping Measures on Certain Hot-Rolled Steel Products from Japan" (Egyesült Államok – Japánból származó, egyes melegen hengerelt acéltermékekre vonatkozó dömpingellenes intézkedések) üggyel kapcsolatos jelentésére ([111]) hivatkoztak. Ezenkívül ezek a felek – szintén a Fellebbezési Testület „United

([110]) WT/DS184/AB/R, 2001.8.23., „United States – Anti-dumping Measures on Certain Hot-Rolled Steel Products from Japan" (Egyesült Államok – Japánból származó, egyes melegen hengerelt acéltermékekre vonatkozó dömpingellenes intézkedések), 204. pont, valamint a Törvényszék T-35/01. sz., Shanghai Teraoka Electronic Co. Ltd kontra Tanács ügyben 2004. október 28-án hozott ítéletének 129. és 258. pontja.

([111]) A Fellebbezési Testület WT/DS184/AB/R számú, „*United States – Anti-dumping Measures on Certain Hot-Rolled Steel Products from Japan*" (Egyesült Államok – Japánból származó, egyes melegen hengerelt acéltermékekre vonatkozó dömpingellenes intézkedések) üggyel kapcsolatos jelentése, 195–196. pont.

States – Anti-dumping Measures on Certain Hot-Rolled Steel Products from Japan" (Egyesült Államok – Japánból származó, egyes melegen hengerelt acéltermékekre vonatkozó dömpingellenes intézkedések) üggyel kapcsolatos jelentésére ([112]) hivatkozva – azt kérték, hogy a Bizottság tegyen különbséget az új és az újrafutózott abroncsok, az eredeti alkatrészként felhasznált abroncsok és a csereabroncsok között is, mivel az eredetialkatrész-piac védve volt a kínai versenytől.

(719) A fent említett ítélkezési gyakorlat szerint a belföldi gazdasági ágazat nevében vizsgálatot végző hatóságoknak *„elvben hasonló módon meg kell vizsgálniuk az ágazat minden más részét, valamint az ágazat egészét is"* ([113]). A Fellebbezési Testület jelentése azonban nem kötelezi a vizsgálatot végző hatóságokat arra, hogy szegmensenként közöljenek minden kármutatót.

(720) Ráadásul annak az ügynek más volt a tényállása. A Fellebbezési Testület „United States – Hot Rolled Steel Products from Japan" (Egyesült Államok – Japánból származó, melegen hengerelt acéltermékek) üggyel kapcsolatos jelentésében az Egyesült Államokban a belföldi gyártás – a belső felhasználásra történő gyártás – jelentős részét a belföldi piac szerkezete megvédte a behozatalból fakadó közvetlen versenytől. Ebben a konkrét helyzetben a Fellebbezési Testület a belföldi piac egyes részeinek „összehasonlító vizsgálatát" kifogásolja, amely „egymás mellé állította" a kereskedői piacot és a kötött piacot. A Fellebbezési Testület szerint a vizsgálatot végző hatóságok ezáltal „megfelelőbben meg tudták határozni" a belföldi gazdasági ágazat egészének helyzetét. Ebben az ügyben azonban az uniós piac 1. és 2. kategóriát tartalmazó szegmensei nem élveznek védelmet. A kínai importáruk értékesítése elsősorban a cserealkatrészek piacára összpontosul; ez egy olyan ténybeli helyzet, amelyet nem az uniós piac szerkezete követel meg. Ezenfelül az érintett terméket eredetialkatrész-gyártók részére is értékesítették. Ezért a Bizottság elutasította azt az állítást, hogy az uniós eredetialkatrész-piac védelmet élvezett a kínai versennyel szemben, és így azt külön kell vizsgálni.

(721) Ezenkívül, amint azt a (695) preambulumbekezdés is megjegyzi, az ítélkezési gyakorlat is megerősíti, hogy annak vizsgálata során, hogy az uniós gazdasági ágazat egészét éri-e kár, az ilyen elemzés a támogatott behozatal által leginkább érintett szegmensre összpontosíthat. Jelen esetben a kínai abroncsbehozatalnak mintegy 65 %-a a 3. kategóriához kapcsolódik. Ezért egy megfelelő kárelemzés nem hagyhatja figyelmen kívül a támogatott behozatal hatását, különösen olyan piaci helyzetben, amelyben a 3. kategóriába tartozó abroncsok értékesítése folyamatosan növekszik, és amelyben az uniós abroncspiacot alkotó összes termékkategória összefügg egymással.

(722) Ezen okokból kifolyólag a Bizottság úgy vélte, hogy megfelelően megvizsgálja a gazdasági ágazat egészét.

4.2.1. *Makrogazdasági mutatók*

(723) A CRIA és a CCCMC azt állította, hogy kétségei merültek fel a makrogazdasági mutatók vonatkozásában alapul vett információk némelyikének megbízhatóságával kapcsolatban.

(724) Az ügy nyilvános aktája tartalmazott egy, az előzetes megállapítások egyértelműsítésére szolgáló dokumentumot ([114]).

(725) Ami a makrogazdasági mutatók meghatározását illeti, a Bizottság különféle forrásokra, többek között az Európai Abroncs- és Gumigyártók Szövetsége (ETRMA) által szolgáltatott adatokra hagyatkozott. Az ETRMA piacelemzéseket tesz közzé, amelyek nyilvánosan hozzáférhetőek a honlapján. A panasz nyilvános változata tartalmazta az ETRMA egyik dokumentumát (16. melléklet – Az ETRMA 2016. évi brosúrája ([115])). A Bizottság megjegyezte, hogy néhány exportáló gyártó, valamint egyes uniós gyártók az ETRMA tagjai, és ezek a gyártók is benyújtottak az ETRMA adataival alátámasztott beadványokat (például a Hankook csoport és a Pirelli).

4.2.1.1. Termelés, termelési kapacitás és kapacitáskihasználás

(726) Az információkat tartalmazó dokumentum nyilvánosságra hozatalát követően a Bizottság megállapította, hogy a (625) preambulumbekezdésben jelzetteknek megfelelően az uniós gyártási volument helyesbíteni kell annak érdekében, hogy tartalmazza az ETRMA Europool-tagsággal nem rendelkező futófelület-beszállítóknak az értékesítéseit. Továbbá a termelési kapacitás megállapításakor elírásra derült fény.

([112]) A Fellebbezési Testület WT/DS184/AB/R számú, *„United States – Hot Rolled Steel Products from Japan"* (Egyesült Államok – Japánból származó, melegen hengerelt acéltermékek) üggyel kapcsolatos jelentése, 207. pont.
([113]) A Fellebbezési Testület WT/DS184/AB/R számú, *„United States – Hot Rolled Steel Products from Japan"* (Egyesült Államok – Japánból származó, melegen hengerelt acéltermékek) üggyel kapcsolatos jelentése, 204. pont.
([114]) Az ügyirathoz fűzött megjegyzés (Nyilvántartási rendszerbeli száma: t18.007994).
([115]) Az ETRMA honlapján megtalálható a 2016. és a 2017. évi brosúra.
Tanulmányozza a következőt: http://www.etrma.org/uploads/Modules/Documentsmanager/20180329—statistics-booklet-2017—alternative-rubber-section-final-web.pdf

(727) A Bizottság ennek megfelelően felülvizsgálta a becsült teljes uniós termelést, termelési kapacitást és kapacitáskihasználást, amelyek a következőképpen alakultak a figyelembe vett időszakban:

6. táblázat

Termelés, termelési kapacitás és kapacitáskihasználás

	2014	2015	2016	Vizsgálati időszak
Termelési volumen (darab) ([1])	20 973 089	20 360 055	20 619 725	21 111 923
Index 2014 = 100	*100*	*97,1*	*98,3*	*100,7*
Termelési kapacitás (darab)	29 038 117	28 225 985	27 115 950	26 525 214
Index 2014 = 100	*100*	*97,2*	*93,4*	*91,3*
Kapacitáskihasználás	72,2 %	72,1 %	76,0 %	79,6 %
Index 2014 = 100	*100*	*100*	*105*	*110*

([1]) A termelési volument (darab) előzetesen a következőképpen állapították meg: 2014: 20 722 065; 2015: 20 199 411; 2016: 20 496 669; vizsgálati időszak: 20 863 087.
Forrás: az ETRMA, az ETRMA Europool-tagsággal nem rendelkező futófelület-beszállítók, az Eurostat Comext adatbázisa, valamint a panaszos által benyújtott információk.

(728) Ahogyan a 6. táblázat mutatja, a termelés viszonylag stabilan alakult, és a vizsgálati időszakban 21,1 millió darabos mennyiséget ért el, miközben a kapacitáskihasználás – a termelési kapacitás csökkenése miatt – a figyelembe vett időszakban 7,4 százalékponttal (72,2 %-ról 79,6 %-ra) emelkedett.

(729) A kapacitáskihasználás növekedésének fő oka csakis a termelési kapacitás jelentős, közel 10 %-os visszaesése lehet. Jóllehet ebben a nagyvállalatok leányvállalat-bezárásai is szerepet játszottak, elsősorban mégis az újrafutózási ágazat volt érintett, hiszen a figyelembe vett időszak alatt – gyakorlatilag az Unió összes tagállamára kiterjedően – legalább 85 kkv hagyott fel az újrafutózott abroncsok gyártásával ([116]).

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

4.2.1.2. Értékesítési volumen és piaci részesedés

(731) Az információkat tartalmazó dokumentum nyilvánosságra hozatalát követően a Bizottság megállapította, hogy a (625) preambulumbekezdésben jelzetteknek megfelelően az uniós piaci teljes értékesítési volument helyesbíteni kell annak érdekében, hogy tartalmazza az ETRMA Europool-tagsággal nem rendelkező futófelület-beszállítóknak az értékesítéseit.

(732) A Bizottság ennek megfelelően felülvizsgálta az uniós gazdasági ágazat értékesítési volumenét és piaci részesedését, amelyek a következőképpen alakultak a figyelembe vett időszakban:

7. táblázat

Értékesítési volumen és piaci részesedés

	2014	2015	2016	Vizsgálati időszak
Teljes értékesítési volumen az uniós piacon (darab) ([1])	14 835 082	14 738 677	14 533 199	14 584 885
Index 2014 = 100	*100*	*99,4*	*98,0*	*98,3*

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

	2014	2015	2016	Vizsgálati időszak
Piaci részesedés	72,4 %	70,3 %	67,3 %	67,1 %
Index 2014 = 100	*100*	*97,2*	*93,0*	*92,7*

([1]) Az uniós piaci teljes értékesítési volument (darab) ideiglenesen a következőképpen állapították meg: 2014: 14 584 057; 2015: 14 558 260; 2016: 14 385 254; vizsgálati időszak: 14 426 297.
Forrás: az ETRMA, az ETRMA Europool-tagsággal nem rendelkező futófelület-beszállítók, valamint az Eurostat Comext adatbázisa.

(733) Az uniós értékesítés az egyre bővülő piacon kismértékben csökkent a figyelembe vett időszakban. Ez a piaci részesedés 5,3 százalékpontos csökkenését eredményezte (72,4 %-ról 67,1 %-ra), míg a Kínából érkező import volumene több mint 1,1 millió abronccsal nőtt, ami a piaci részesedés 4,2 százalékpontos növekedését jelenti (17,1 %-ról 21,3 %-ra).

(734) A China National Tire csoport és a Pirelli azt állította, hogy az uniós piacon az értékesítési volumen az előző három évben stabil maradt, és az uniós gazdasági ágazat piaci részesedése 2014-ről 2017-re 5 százalékponttal csökkent, ami jelentéktelen csökkenés.

(735) Azt is állították, hogy a panaszosok által a 2013-as és 2016-os időszakra vonatkozóan bejelentett uniós értékesítés volumene az értékesítések jelentős csökkenését mutatta a 3. kategóriában (– 30 %), azok csökkenését a 2. kategóriában (– 7 %), míg azok enyhe csökkenését az 1. kategóriában (– 1 %). Így egyértelmű volt, hogy kizárólag a 3. kategóriát tartalmazó szegmensben állapítható meg kár, és hogy a kárelemzésnek figyelembe kell vennie a piac szegmentálódását.

(736) A Bizottság megjegyezte, hogy az előző preambulumbekezdésben említett számadatok csak a panaszosok értékesítéséhez, nem az uniós gazdasági ágazat egészének értékesítéséhez kapcsolódnak. Ezenkívül más-más időszakhoz kapcsolódnak. Ezért a panaszosok értékesítési volumenének alakulása nem vetíthető az uniós gazdasági ágazatra. Ahogyan a (718)–(722) preambulumbekezdés kifejti, a Bizottság úgy vélte, hogy a jelentős kár fennállását az érintett termék és az uniós gazdasági ágazat egésze vonatkozásában kell megállapítani, nem csak annak egyes részei vonatkozásában. A Bizottság ezért nem elszigetelten, azaz termékkategóriánként vizsgálta meg a tendenciákat, mivel átfogó megközelítést követett.

4.2.1.3. Növekedés

(737) A figyelembe vett időszak alatt az uniós felhasználás 6,1 %-kal nőtt. A bővülő felhasználás ellenére az uniós gazdasági ágazat értékesítési volumene 1,7 %-kal csökkent, ami az uniós gazdasági ágazat piaci részesedésének zsugorodását eredményezte. Az érintett országból érkező behozatal piaci részesedése (több mint 4 százalékponttal) nőtt a figyelembe vett időszakban.

(738) A Giti csoport azt állította, hogy az uniós felhasználást a volumen helyett az érték tekintetében kell elemezni. Ennek alapján az uniós felhasználás értéke 5 %-kal csökkent, és csak lassú növekedésnek indult 2016 és a vizsgálati időszak között.

(739) A Bizottság elutasította ezt az állítást. Az uniós felhasználás az uniós piacon egy adott időpontban rendelkezésre álló abroncsok pillanatnyi számát adta meg. Az uniós felhasználás kiszámítása szokásosan a volumenre irányul, pontosan annak elkerülése végett, hogy a piaci szereplők árképzési magatartása esetleg befolyásolja a figyelembe vett időszak alatti tendenciákat.

4.2.1.4. Foglalkoztatás és termelékenység

(740) A felülvizsgált uniós termelési számadatok alapján ismételten kiszámításra került a termelékenység, a (726) preambulumbekezdésben kifejtettek szerint. Ezért a foglalkoztatás és a termelékenység a figyelembe vett időszakban a következőképpen alakult:

8. táblázat

Foglalkoztatás és termelékenység

	2014	2015	2016	Vizsgálati időszak
Alkalmazottak létszáma	38 445	36 478	34 959	34 188
Index 2014 = 100	*100*	*95*	*91*	*89*

	2014	2015	2016	Vizsgálati időszak
Termelékenység (darab/alkalmazott) (1)	546	558	590	618
Index 2014 = 100	*100*	*102*	*108*	*113*

(1) A termelékenység (egység/alkalmazott) ideiglenesen a következőképpen került megállapításra: 2014: 539; 2015: 554; 2016: 586; vizsgálati időszak: 610.
Forrás: a mintában szereplő uniós gyártók kérdőívre adott ellenőrzött válaszai, valamint a futófelület-beszállítók és az ETRMA beadványai.

(741) A gyártással összefüggésben közvetlenül alkalmazottak száma a figyelembe vett időszakban több mint 4 257 fővel csökkent, ami egyaránt érintette a kkv-kat – amelyek közül Unió-szerte legalább 85 gyártó hagyott fel a gyártással – és a több üzemet is bezáró nagyvállalatokat.

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

(743) A China National Tire csoport és a Pirelli azt állította, hogy a foglalkoztatás, amelynek esetében a Bizottság 11 %-os csökkenést állapított meg, kizárólag az újrafutózási ágazatra vonatkozik. A termelékenység alakulása inkább azzal magyarázható, hogy az uniós gazdasági ágazat közelmúltbeli időszakát szerkezetátalakítás és észszerűsítés jellemezte.

(744) A foglalkoztatás csökkenésével kapcsolatos kijelentés tényszerűen hibás, hiszen annak körülbelül a fele nagy gyártóktól származik. Ezért a Bizottság elutasította ezt az állítást.

(745) A Heuver kérelmezte, hogy a (809) preambulumbekezdésben említett 85 kkv nevét hozzák nyilvánosságra.

(746) A vevők listája alapján, amelyet a futófelület-beszállítók a vizsgálat során a rendelkezésére bocsátottak, a Bizottság megállapította, hogy legalább 85 gyártó szüntette be a gyártási tevékenységét. A Bizottság bizalmasan kezelte a vevők kilétét és az egyes vevők értékesítési volumenét, mivel ezek érzékeny üzleti adatok. Ezenfelül az érdekelt felek nem kértek összefoglalót ehhez a dokumentumtípushoz. A futófelület-beszállítók benyújtották a beadványaik összefoglalóját, mely elérhető az ügy nyilvános aktájában. A Bizottság ezért arra a következtetésre jutott, hogy a felek elegendő információval rendelkeztek a védelemhez való joguk gyakorlásához.

(747) A CRIA és a CCCMC azt állította, hogy a Bizottság azon feltételezése, miszerint az összes hideg eljárással készült terméket kkv-k értékesítik hibás, mivel számos nagyvállalat is alkalmazza a hideg újrafutózási módszert. Arra a következtetésre jutottak, hogy ezért a foglalkoztatás és a termelékenység ebből eredő becslése megbízhatatlan.

(748) Amint azt a (708) preambulumbekezdés említi, a Bizottság megállapította, hogy a hideg eljárást alkalmazó nagyvállalatok termelése meglehetősen korlátozott, és mint ilyen, nem vetheti el a Bizottság foglalkoztatásra és termelékenységre vonatkozó becslését. Ráadásul a termelékenység főként a gyártás típusához (nevezetesen az újrafutózáshoz vagy új abroncsok előállításához) kapcsolódik. Ezért a Bizottság elutasította ezt az állítást.

(749) Ezenfelül a CRIA és a CCCMC azt állította, hogy a vevőknek az egyik futófelület-beszállító által benyújtott listája az egyik vevőt inaktívként tüntette fel, míg a helyi hatóságoknak benyújtott pénzügyi beszámolói szerint a vállalat 2017-ben továbbra is aktív volt. Az ügyirathoz fűzött megjegyzésében ([117]) a Bizottság elmagyarázta, hogy a listát úgy hozta létre, hogy összesítette a nyolc futófelület-beszállító által szolgáltatott értékesítési információkat. A vizsgálat alkalmazásában a Bizottság egy újrafutózót úgy tekintett, hogy az beszüntette a gyártást onnantól kezdve, hogy nem szerzett be többé futófelületet. Ezért nem lehetséges egyértelmű következtetést levonni arra vonatkozóan, hogy egy adott újrafutózó aktív vagy inaktív-e kizárólag egy egyedi beszállító listája és/vagy a benyújtott pénzügyi beszámolók alapján. Ezen túlmenően, bár igaz, hogy a CCCMC által említett vállalat nem szűnt meg, az megerősítette a Bizottságnak, hogy már nem üzemel az újrafutózó műhelye. Ezért a Bizottság továbbra is a korábban meghatározott listát használta.

([117]) Az ügyirathoz fűzött megjegyzés (Nyilvántartási rendszerbeli száma: t18.007994)

4.2.1.5. A támogatási összegek nagyságrendje

(750) Valamennyi támogatási összeg lényegesen meghaladta a csekély mértékű szintet. Figyelembe véve az érintett országból érkező behozatal volumenét és árait, a tényleges támogatási összegek nagyságrendjének az uniós gazdasági ágazatra gyakorolt hatása jelentős volt.

(751) Az érintett termékkel kapcsolatban ez az első uniós szubvencióellenes vizsgálat. Ebből adódóan nem álltak rendelkezésre adatok az esetleges korábbi támogatás hatásainak felméréséhez.

4.2.2. *Mikrogazdasági mutatók*

(752) A Giti csoport arra kérte a Bizottságot, hogy az általa elfogadott súlyozás nélkül is hozza nyilvánosságra a mikrogazdasági mutatók alakulását annak elemzéséhez, hogy a nem módosított adatok alapján eltérő kép alakulna-e ki a kárról. A CRIA és a CCCMC ugyanezt állította, és a felek végleges tájékoztatását követően megismételte állítását.

(753) A Bizottság elutasította a szóban forgó felvetést, mivel a kármutatók súlyozás nélküli nyilvánosságra hozatala nem tükrözné az uniós gazdasági ágazat valós helyzetét, mivel nem lehet a mintában annyi kkv-t szerepeltetni, amely szükséges lenne ahhoz, hogy tükrözni lehessen az uniós gyártók közötti tényleges súlyukat.

4.2.2.1. Árak és az árakat befolyásoló tényezők

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

9. táblázat

Értékesítési árak az Unióban és termelési költség

	2014	2015	2016	Vizsgálati időszak
Átlagos értékesítési egységár az Unióban (EUR/darab)	237	225	216	218
Index 2014 = 100	*100*	*95*	*91*	*92*
Termelési átlagköltség (EUR/darab)	200	188	183	188
Index 2014 = 100	*100*	*94*	*91*	*94*

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

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

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

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

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

10. táblázat

Értékesítési árak az Unióban és termelési költség – 1. kategória

	2014	2015	2016	Vizsgálati időszak
Átlagos értékesítési egységár az Unióban (EUR/darab)	270,8	255,3	245,3	245,7
Index 2014 = 100	*100*	*94*	*91*	*91*

	2014	2015	2016	Vizsgálati időszak
Termelési átlagköltség (EUR/darab)	222	200	199	203
Index 2014 = 100	*100*	*90*	*89*	*91*

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

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

11. táblázat

Értékesítési árak az Unióban és termelési költség – 2. kategória

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

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

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

12. táblázat

Értékesítési árak az Unióban és termelési költség – 3. kategória

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

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

(761) A CRIA és a CCCMC annak egyértelművé tételére kérte a Bizottságot, hogy figyelembe vette-e az egymással kapcsolatban álló vállalatok közötti transzferárakat a kármutatók megállapításakor.

(762) A Bizottság pontosította, hogy amikor egymással kapcsolatban álló vállalatok vettek részt az értékesítésben, a Bizottság arra kérte a mintában szereplő gyártókat, hogy közöljék az első független vevőknek történő értékesítést. Ami az egymással kapcsolatban álló vállalatok közreműködésével végzett nyersanyagvásárlást illeti, a Bizottság megvizsgálta meg a transzferárazási politikát, ami semmilyen kiigazítást nem eredményezett.

4.2.2.2. Munkaerőköltségek

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

13. táblázat

Alkalmazottankénti átlagos munkaerőköltség

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

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

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

4.2.2.3. Készletek

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

14. táblázat

Készletek

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

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

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

(767) A China National Tire csoport és a Pirelli azt állította, hogy a Bizottságnak mérlegelnie kell azt, hogy ne csak a gazdasági ágazat egészét, hanem az új és az újrafutózott abroncsok, illetve a különböző termékkategóriák megkülönböztetését is elemezze. Azzal érveltek, hogy a panasz szerint az 1. és a 2. kategóriába tartozó abroncsok esetében nem volt készletnövekedés. Épp ellenkezőleg, az 1. kategória készletei 15 %-kal, a 2. kategória készletei pedig 21 %-kal emelkedtek 2013 és 2016 között. A panaszos viszont 17 %-os készletnövekedésről számolt be a 3. kategóriába tartozó abroncsok esetében. Szerintük a közölt készletnövekedés csak az újrafutózási ágazatra vonatkozik. Ezenfelül a készletek ingadozását különféle tényezők magyarázhatják. A készletnövekedést például okozhatja az előrejelzett megrendeléseken alapuló értékesítés-növekedés. Konkrétan a Prometeon Tyre Group S.r.l. több, az európai gazdasági válsághoz kapcsolódó tényező miatti készletnövekedést rögzített. Az abroncsgyártás szorosan kapcsolódik a fuvarozáshoz, a fuvarozás pedig elsősorban általában a kereskedelemtől függ. A kereskedelmi válság kevés fuvarozást eredményez, és ez logikusan kevesebb abroncsértékesítést jelent.

(768) A Bizottság először is megjegyezte, hogy a mintában szereplő uniós gyártók készletnövekedése 2016 és a vizsgálati időszak között következett be. Ezért nem érintette közvetlenül a 2011. évi pénzügyi válság. Ezenfelül az érdekelt felek által hivatkozott számadatok csak a panaszosra vonatkoztak, és nem a mintában szereplő uniós gyártók helyzetét tükrözték. Így az ezekből levont esetleges következtetések a vizsgálat szempontjából nem tekinthetők az uniós gazdasági ágazatra nézve reprezentatívnak. Ennek alapján a Bizottság a szóban forgó állítást elutasította.

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

(769) Az előzetes szakaszban a jövedelmezőség, a pénzforgalom, a beruházások, a beruházások megtérülése és a tőkebevonási képesség a (692) és (693) preambulumbekezdésben ismertetett módszer szerint került megállapításra.

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

15. táblázat

Jövedelmezőség, pénzforgalom, beruházások és a beruházások megtérülése

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

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

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

(772) A teljes jövedelmezőség a 2014. évi 15,6 %-ról a vizsgálati időszakra 13,7 %-ra mérséklődött. Ehhez a számításhoz a Bizottság az egyes kategóriák értékesítésen belüli – a (692) és a (693) preambulumbekezdésben meghatározottak szerinti – súlyát vette alapul. A jövedelmezőség 1,9 százalékpontos csökkenésének hátterében az áll, hogy az árak a költségeknél meredekebben (a – 6 %-kal szemben – 8 %-kal) csökkentek.

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

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

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

(776) A végleges szakaszban – a felek által a súlyozási módszertanra – (694)–(717) preambulumbekezdés – vonatkozó észrevételek alapján – az Unióban független vevőknek történő értékesítések jövedelmezősége (az értékesítési forgalom %-ában) ennek megfelelően módosult.

(777) Ahogyan az 16. táblázat mutatja, a felülvizsgált súlyozással az előzetes szakasz tendenciáin alapuló következtetések érvényesek maradnak az összesített formában elemzett valamennyi mikrogazdasági mutató tekintetében:

16. táblázat

A független vevőknek történő uniós értékesítések jövedelmezősége (az értékesítési forgalom %-ában)

	2014	2015	2016	Vizsgálati időszak
A 15. táblázat szerinti haszonkulcs (az értékesítési forgalom %-ában)	15,6	16,7	15,2	13,7
Index 2014 = 100	*100*	*106,9*	*97,7*	*88,1*

	2014	2015	2016	Vizsgálati időszak
A felülvizsgált módszertannal számított haszonkulcs (lásd a (694)–(717) preambulumbekezdést) (az értékesítési forgalom %-ában)	15,4	16,9	15,3	13,7
Index 2014 = 100	*100*	*109,5*	*99,5*	*88,6*

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

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

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

17. táblázat

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

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

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

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

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

18. táblázat

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

	2014	2015	2016	Vizsgálati időszak
A független vevőknek történő uniós értékesítések jövedelmezősége (az értékesítési forgalom %-ában)	17,9 %	16,7 %	16,0 %	15,3 %
Index 2014 = 100	*100*	*93*	*90*	*86*
Pénzforgalom (millió EUR-ban)	88	76	65	69
Index 2014 = 100	*100*	*86*	*74*	*78*

	2014	2015	2016	Vizsgálati időszak
Beruházások (millió EUR-ban)	18	16	15	17
Index 2014 = 100	*100*	*92*	*84*	*97*
Beruházások megtérülése	20,4 %	21,4 %	20,1 %	16,2 %
Index 2014 = 100	*100*	*105*	*98*	*79*

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

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

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

19. táblázat

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

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

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

(785) A végleges szakaszban – a felek által a súlyozási módszertanra – (694)–(717) preambulumbekezdés – vonatkozó észrevételek alapján – az Unióban független vevőknek történő értékesítések jövedelmezősége (az értékesítési forgalom %-ában) a 3. kategória tekintetében ennek megfelelően módosult.

(786) Amint a 20. táblázatban látható, a felülvizsgált súlyozással az eljárás előzetes szakaszában megfigyelhető tendenciákon alapuló következtetések a 3. kategóriára nézve továbbra is érvényesek maradnak:

20. táblázat

A független vevőknek történő uniós értékesítések jövedelmezősége (az értékesítési forgalom %-ában) – 3. kategória

	2014	2015	2016	Vizsgálati időszak
A 18. táblázat szerinti haszonkulcs (az értékesítési forgalom %-ában)	6,1 %	0,6 %	2,7 %	– 0,4 %
Index 2014 = 100	*100*	*10*	*45*	*– 7*

	2014	2015	2016	Vizsgálati időszak
A felülvizsgált súlyozással számított haszonkulcs (az értékesítési forgalom %-ában)	5,9	0,5	2,7	– 0,7
Index 2014 = 100	*100*	*9*	*45*	*– 12*

(787) Ami a beruházásokat illeti, a China National Tire csoport és a Pirelli azt állította, hogy a vizsgálat megcáfolta a panaszos által szolgáltatott számadatokat. A Giti csoport azt állította, hogy az uniós gazdasági ágazat egészének jövedelmezősége alulbecsült volt, mert a Bizottság módosította a mintában szereplő uniós gyártók adatait annak érdekében, hogy növelje a 3. kategóriára vonatkozó adatok jelentőségét. A Giti csoport továbbá azt állította, hogy a romló (és alacsony) haszonkulcsokkal rendelkező egyetlen ágazat a 3. kategóriát tartalmazó szegmens volt. Ez a piaci szegmens azonban az összes uniós értékesítésnek/felhasználásnak csak 20 %-át képviselte. A China National Tire csoport és a Pirelli úgy vélte, hogy az uniós gazdasági ágazat általában véve igen nyereséges, egyértelműen pozitív az 1. kategória szegmensében, és pozitív a 2. kategória szegmensében.

(788) Ami a jövedelmezőség kiszámítására szolgáló módszertanra vonatkozó észrevételt illeti, a Bizottság a (691)–(717) preambulumbekezdésben kifejtette azt a módszertant, amelyet a mikrogazdasági mutatók súlyozásához alkalmazott az uniós gyártók gazdasági realitásának visszatükrözése érdekében. Azt is megjegyezte, hogy 2014-től a vizsgálati időszak végéig valamennyi termékkategória jövedelmezősége romlott, és hogy a jövedelmezőségre vonatkozó abszolút számadatokat a termékkategóriák közötti kapcsolatra vonatkozó ténymegállapításaival összefüggésben kell értelmezni. Ezért a Bizottság ezeket a felvetéseket elutasította.

4.3. **A kategóriák közötti kölcsönhatás**

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

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

(791) mivel az újrafutózókra komoly nyomás nehezedik, a gyár- és műhelybezárások – miként azt a (741) preambulumbekezdés is megállapította – egyre gyakoribbá váltak. A helyben lévő létesítmények hiánya miatt a jó minőségű kopott abroncsok újrafutóztatása egyre kevésbé megoldható. Ebből adódóan azok a jó minőségű abroncsok, amelyeket akár többször is újra lehet futóztatni, egyre kevésbé jelentenek vonzó alternatívát vásárláskor. E fejleményekre tekintettel, továbbá a kínai behozatal legnagyobb részét kitevő, a 3. kategóriához tartozó, alacsonyan árazott importabroncsok jelenléte miatt az új abroncsok uniós gyártóinak nem maradt más választásuk, mint az, hogy a 3. kategóriában is megerősítsék jelenlétüket.

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

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

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

21. táblázat

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

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

Forrás: ETRMA és az Eurostat Comext-adatbázisa.

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

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

(797) Az érdekelt felek általában elfogadták azt az elvet, hogy a piac három termékkategóriára tagolódik. A (86)–(91) preambulumbekezdésben leírtak szerint az uniós piacon a márkákat a három szint egyikébe pozicionálták. Az összes termékkategóriába tartozó abroncsokat általában közös értékesítési csatornákon keresztül értékesítettek.

(798) Több érdekelt fél kétségbe vonta a termékkategóriák közötti kapcsolatra vonatkozó ténymegállapításokat. A Bizottság az aktához fűzött, az új és újrafutózott abroncsok közötti, valamint a termékkategóriák közötti kapcsolatról szóló feljegyzésben ([118]) gyűjtötte össze az ezzel kapcsolatos információkat.

(799) A CRIA és a CCCMC azt állította, hogy az az elképzelés, miszerint a 3. kategória árai befolyásolják az 1. és a 2. kategória árait ((792)–(796) preambulumbekezdés) alaptalan, és hogy a Bizottság nem szolgált semmilyen indoklással ezen állítólagos hatás tekintetében. Még azt feltételezve is, hogy a fent említett ténymegállapítások helyesek voltak, egyik sem vezethet ahhoz a következtetéshez, hogy a 3. kategória árai hatással lennének az 1. és a 2. kategória áraira. Ezenkívül azt állították, hogy az abroncsok árát a nyersanyagköltség vezérli, és helytelennek tartották, hogy a három szegmens között verseny folyik. Úgy vélték, hogy a Bizottság egyszerűen „az alacsonyabb kategóriák árainak a magasabb kategória árképzésére gyakorolt hatására" utal ((792) preambulumbekezdés), a panaszos által előadottakat visszhangozva bármely alátámasztó bizonyíték nélkül. A Giti csoport a beadványában azt állította, hogy a Bizottság ellenkező irányú kaszkádhatásra vonatkozó elméletét a rendelkezésre álló tények nem támasztották alá (és tulajdonképpen megcáfolták). A Giti csoport ennek kapcsán emlékeztetett arra is, hogy maga a panasz a következőket közölte: „A szereplők, az árképzés, a verseny és a stratégiák szegmensenként jelentősen változnak, és az egyik szegmensnél meghatározó tényező egy másiknál irreleváns lehet. Bár létezhet közvetlen verseny a szegmensek peremei között, a szegmenseken belüli verseny főként a minőség és az ár közötti stratégiai döntés eredménye" ([119]).

(800) Ahogyan a (637) preambulumbekezdésben szerepel, a Bizottság az aktához fűzött feljegyzést készített, amely tartalmazta a termékkategóriák közötti kapcsolatra vonatkozó következtetésének alapját. Ez a következtetés több tényezőn alapult. Az első az, hogy a termékkategóriák közötti verseny a vásárlás eldöntésekor zajlik. A vásárló ezután a következők közül választhat:

— 1. kategóriába tartozó, tartósabb, a legújabb technológiájú és a legjobb üzemi tulajdonságokkal rendelkező, magasabb bevezető árú abroncs, vagy

([118]) Az aktához fűzött feljegyzés a kapcsolatról (Nyilvántartási rendszeren belüli szám: t18.007993).
([119]) A panasz 107. pontja.

— 2. kategóriába tartozó, gyakran a prémium minőségű abroncsok gyártói által készített, a 3. kategóriába tartozó márkáknál tartósabb és a prémium márkáknál olcsóbb, a 3. kategóriába tartozó abroncsoknál magasabb bevezető árú abroncs, vagy

— 3. kategóriába tartozó, a legalacsonyabb előzetes költségű, de a legkevésbé tartós és a leggyengébb üzemi tulajdonságokkal rendelkező abroncs.

(801) Ez az árakban kifejeződő döntés két tényező elemzését eredményezi: az előzetes fizetés és az abroncsonkénti összes költség elemzését. Ami az előzetes fizetést illeti, az 1. kategóriába tartozó abroncsok járnak magasabb beruházással. A kilométerre vetített abroncsonkénti költség alapján ugyanakkor a legalacsonyabb költségűek. A változók pontosan ellenkezőek a 3. kategóriába tartozó abroncsok esetében, amelyeknél az előzetes fizetés a legalacsonyabb, de a kilométerre vetített abroncsonkénti költség a legmagasabb ([120]).

(802) Kritikus szerepet betöltő további tényezőt a közös értékesítési csatornák jelentettek, amelyek az értékesítéshez a különböző kategóriájú abroncsokat általában együtt mutatják be, megkönnyítve a kategóriák közötti kapcsolat dinamikáját ([121]).

(803) A Bizottság ezenkívül megjegyezte, hogy a nyersanyagköltségre vonatkozó állítást nem támasztották alá bizonyítékokkal.

(804) A Bizottság a különböző kategóriák uniós értékesítésének alakulására hivatkozott, e tekintetben az érdekelt felek (Prometeon/Pirelli) által benyújtott egyik táblázatra támaszkodva. Ennek a táblázatnak „Az ETRMA-tagsággal rendelkező uniós gyártók uniós értékesítésének becsült alakulása" volt a címe. A CRIA és a CCCMC azt állította, hogy ezek a számadatok eltérnek a Bizottság által megállapított uniós értékesítési volumenektől. A Bizottság megvizsgálta az állítást, és további felvilágosítást kért az ETRMA-tól. Az ETRMA kifejtette, hogy a nyilvánosságra hozott táblázat adatai helytelenül voltak megjelölve. A nyilvánosságra hozott táblázatban szereplő adatok valójában az új abroncsok uniós cserepiacának alakulására vonatkoztak (lásd a 22. táblázatot). Ezen adatok szerint az uniós gyártók egyértelmű és egyre gyorsabban növekvő érdeklődést mutattak az alacsonyabb árú 3. kategóriát tartalmazó piaci szegmens iránt.

22. táblázat

Az új abroncsok uniós cserepiacának becsült alakulása

	2014	2015	2016	2017	2018. évi becslés
1. kategória + 2. kategória (millióban)	8,7	9,0	9,1	9,0	9,2
Index 2014 = 100	*100*	*103*	*105*	*103*	*106*
3. kategória (millió)	3,6	4,0	5,0	5,4	5,5
Index 2014 = 100	*100*	*111*	*139*	*150*	*153*
Az ETRMA-tagsággal rendelkező gyártók részesedése a 3. kategóriában	12,5 %	12,4 %	13,1 %	14,1 %	18,9 %

Forrás: a Prometeon Tyre csoport és a Pirelli (A Prometeon Tyre csoport és a Pirelli által a 2018. április 9-i meghallgatáson előadottak (Nyilvántartási rendszerbeli száma: t18.007993)).

(805) A fenti táblázat alapján a 3. kategóriába tartozó új abroncsok 2018. évi becsült értékesítése várhatóan több mint 53 %-kal meg fogja haladni a 2014. évi szintet, míg az 1. és a 2. kategóriába tartozó abroncsok értékesítési volumene hasonló marad, és várhatóan csak 6 %-kal emelkedik a 2014. évi szinthez képest. Ezt a tendenciát annak összefüggésében kell vizsgálni, hogy az érintett országban az exportáló gyártók részéről drasztikusan megnőtt a 3. kategórián belüli verseny a 2014–2018 közötti időszakban, valamint annak összefüggésében, hogy a 3. kategóriában az érintett termék uniós gyártóinak nyereségszintje pénzügyi szempontból nem volt életképes.

(806) A Bizottság megjegyezte, hogy az uniós cseregumipiacon történt ilyen elmozdulás hatással volt azokra az uniós gyártókra, amelyeknek jóval magasabb nyereséget hozott volna az 1. és a 2. kategória. Ez csak az (635) és az azt követő preambulumbekezdésekben ismertetett okok fényében értelmezhető, nevezetesen egy olyan lépésként, melynek célja a magasabb kategóriák főbb értékteremtő tényezőinek védelme az uniós 1. és 2. kategóriás abroncsok értékesítésének az 1. és 2. kategóriás abroncsok érintett országból érkező behozatalának értékesítésétől való megkülönböztetése révén. Az alacsony nyereségű 3. kategória értékesítési forgalmának növekedése, és ezáltal a 3. kategória értékesítési szegmensében megélénkülő verseny azt jelzik, hogy az érintett termék uniós gyártói a vizsgálati időszakban és azt megelőzően érzékelték az 1. kategória értékesítéséről a 2. kategória értékesítésére áttevődő ellenkező irányú kaszkádhatás okozta nyomást, és hogy ez a nyomás még a vizsgálat utáni időszakban is fokozódni fog.

([120]) Az uniós értékesítési átlagárakra vonatkozó 10–12. táblázata, valamint az aktához fűzött, az abroncsok közötti kapcsolatról szóló feljegyzés 7–10. oldala (Nyilvántartási rendszerbeli száma: t18.007993).

([121]) A kategóriák közötti kapcsolatról szóló ügyirat, 11. és 12. oldal (Nyilvántartási rendszerbeli száma: t18.007993).

(807) A CRIA és a CCCMC megjegyezte, hogy a Bizottság korábban kijelentette, hogy a jó minőségű, elhasználódott abroncsok újrafutózása kevésbé volt lehetséges ((791) preambulumbekezdés), de nem szolgáltatott számadatokat e kijelentés alátámasztására.

(808) A Bizottság szerint az a tény, hogy az újrafutózó vállalatok gyárait és műhelyeit bezárhatják, nem feltétlenül jelenti azt, hogy kevesebb lehetőség van a jó minőségű kopott abroncsok újrafutóztatására, mivel e jó minőségű abroncsok iránti kereslet visszaesett a gazdasági válság után ((789) preambulumbekezdés).

(809) A CRIA és a CCCMC arra kérte a Bizottságot, hogy hozza nyilvánosságra az 1. kategóriába tartozó abroncsok értékesítési számadatait és a tényleges újrafutózási kapacitást annak értékelhetőségéhez, hogy az újrafutózást végző létesítmények rendelkezésre állása – az 1. kategóriába tartozó abroncsok visszaszoruló értékesítésének figyelembevételével – ténylegesen milyen mértékben csökkent. A Giti csoport megjegyezte, hogy a Bizottság nem közölt termékkategóriánkénti piaci részesedésre vonatkozó adatokat, amelyek szükségesek lennének annak ellenőrzéséhez, hogy a Bizottság ellenkező irányú kaszkádhatásra vonatkozó elméletét alátámasztják-e tények. Ez az elmélet azon a feltételezésen alapult, hogy az olcsó 3. kategória behozatala árnyomást fejtett ki, és az uniós gyártók piaci részesedéstől estek el a 2. kategóriában (és az 1. kategóriában). Amennyiben azonban a piaci részesedésre vonatkozó adatok azt jelzik, hogy az 1. kategória és/vagy a 2. kategória uniós gyártói ténylegesen meg tudták őrizni (sőt növelni tudták) a piaci részesedésüket, az végzetesen aláásná ezt az elméletet. A Giti csoport számára nem egyértelmű, hogy a Bizottság úgy döntött-e, hogy nem hozza nyilvánosságra a piaci részesedésre vonatkozó információkat, vagy ezen információkat egyszerűen nem gyűjtötte össze. A Giti csoport mindenesetre szorgalmazta, hogy a Bizottság hozza nyilvánosságra (és szükség esetén gyűjtse össze) ezeket az információkat a Bizottság ellenkező irányú kaszkádhatásra vonatkozó elmélete helyességének ellenőrzése érdekében. Ezenkívül a makrogazdasági mutatók tekintetében a Giti csoport termékkategóriánkénti elemzést kért.

(810) A Bizottság a (697) preambulumbekezdésben kifejtette, hogy helyénvaló az uniós gazdasági ágazat egésze gazdasági helyzetének elemzése. Valamennyi termékkategóriában volt kapacitás, termelés és behozatal. A 3. kategória (amely a kínai behozatal jelentős részét kiteszi) az ágazat egészét lehúzza. A vizsgálati időszakban a kínai támogatott árak jelentős mértékben az uniós gazdasági ágazat árai alá kínáltak minden termékkategóriában. A figyelembe vett időszakban az uniós gazdasági ágazat összteljesítménye romlott. Az eltérő kategóriájú termékeket előállító üzemek egy részének be kellett zárnia, ([122]) és számos újrafutózó volt kénytelen beszüntetni a tevékenységét. A Bizottság megállapította, hogy legalább 85 kkv állította le a gyártást, ami – a (791) preambulumbekezdés kifejtettek szerint – csökkentette az újrafutózási kapacitást. A Bizottság ezért elutasította ezt az állítást.

(811) A CRIA és a CCCMC kijelentette, hogy a Bizottság állítása, mely szerint „az új abroncsok uniós gyártóinak nem maradt más választásuk, mint az, hogy a 3. kategóriában is megerősítsék jelenlétüket" ((791) preambulumbekezdés) nehezen volt érthető, mivel maga a Bizottság is elmagyarázta, hogy az összes integrált újrafutózó (azaz olyan gyártók, amelyek új abroncsok előállítása mellett újrafutózással is foglalkoznak) a 2. kategória részét képezi (90. preambulumbekezdés). A felek végleges tájékoztatásaát követően a felek egy hasonló állítást fogalmaztak meg.

(812) A Bizottság megjegyezte, hogy a feljegyzésben az új és az újrafutózott abroncsok márkánkénti feltérképezésével voltak az új abroncsok uniós gyártóinak voltak a 3. kategóriába sorolt márkái. Ezt az érvet ezért a Bizottság elutasította.

(813) A Bizottság kijelentette, hogy „a Bizottság rendelkezésére álló információk azt mutatták", hogy az árképzési tendencia megváltozott, és hogy most a 3. kategória árai állítólagosan inverz módon hatást gyakorolnak az 1. kategória áraira ((795) preambulumbekezdés). A CRIA és a CCCMC azt kérte, hogy ezeket az információkat a Bizottság bocsássa az érdekelt felek rendelkezésére.

(814) A Bizottság úgy vélte, hogy a termékkategóriák közötti kapcsolat a termékkategóriák árképzésének logikájára is kiterjed. A több márka gyártására vonatkozó stratégiát követő uniós újabroncs-gyártók tulajdonképpen jelezték, hogy az egyik termékkategória árának megváltozása szükségszerűen a portfólió egésze esetében árkiigazítást von maga után, és a mintában szereplő egyik uniós gyártó indokolást nyújtott be. Ezeket az elemeket a Bizottság szintén figyelembe vette a termékkategóriákban érvényesülő árnyomásra vonatkozó következtetés levonásához, és tájékoztatta róluk az érdekelt feleket ([123]). A Bizottság ezért elutasította a CRIA és a CCCMC kérelmét.

(815) Némely érdekelt fél azt állította, hogy az 1. kategória, a 2. kategória és a 3. kategória jövedelmezőségének alakulása nincs összefüggésben a kategóriák közötti kapcsolattal. Rámutattak arra, hogy az 1. kategóriába tartozó uniós gyártók vizsgálati időszak alatti nyereségessége (17,5 %) magasabb volt, mint a Bizottság által a párhuzamos dömpingellenes vizsgálatban előzetesen megállapított nyereségcél (vagyis a támogatott behozatal hiányában várható nyereség, amely 15,6 % volt); (a (770) preambulumbekezdésben leírtak szerint időközben

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

([123]) A kategóriák közötti kapcsolatról szóló ügyirat, 12–14. oldal (Nyilvántartási rendszerbeli száma: t18.007993).

a jövedelmezőség egy felülvizsgálatot követően 15,4 %-ra módosult). Hasonlóképpen, a 2. kategória uniós gyártóinak a vizsgálati időszak alatti jövedelmezősége (15,3 %) lényegében megegyezett a nyereségcéllal. Ezenfelül amennyiben az 1. kategóriában és a 2. kategóriában az uniós gyártók jövedelmezőségét (közvetetten) befolyásolta az olcsó 3. kategória behozatala, a jövedelmezőség várhatóan hasonlóan alakulna, mint a 3. kategória uniós gyártói esetében.

(816) A Bizottság szerint nem ez volt a helyzet. Míg a 3. kategória jövedelmezősége 2015-ben 6,1 %-ról 0,6 %-ra esett vissza (a (785) preambulumbekezdésben leírtak szerint a nyilvánosságra hozatal után, egy felülvizsgálatot követően a jövedelmezőség 5,9 %-ról 0,5 %-ra módosult), az 1. kategóriába tartozó gyártók jövedelmezősége 2014 és 2015 között ténylegesen 17,9 %-ról 21,8 %-ra nőtt. Ezzel szemben, míg az 1. és a 2. kategória jövedelmezősége 2015 és 2016 között visszaesett, ugyanezen időszakban a 3. kategóriába tartozó termékeket előállító gyártók jövedelmezősége négyszeresére nőtt, 0,5 %-ról 2,7 %-ra. Röviden: ezek a felek azt állítják, hogy nem volt összefüggés a 3. kategória jövedelmezőségének alakulása, valamint az 1. kategória és a 2. kategória jövedelmezősége között.

(817) A Bizottság ezen túlmenően megjegyezte, hogy az egyetlen olyan időszak, amikor volt összefüggés a jövedelmezőség alakulásában, 2016 és a vizsgálati időszak között volt. A jövedelmezőség vizsgálati időszak alatti kismértékű csökkenése azonban a nyersanyagköltségek hirtelen növekedésével magyarázható, amelyek még nem tükröződtek magasabb értékesítési árakban. Ami az értékesítési árak alakulását illeti, még abban az esetben is, ha helyes volt az a megállapítás, hogy az információkat tartalmazó dokumentumban közölt adatok az értékesítési árak 9 %-os csökkenését (az 1. kategória esetében) és 12 %-os csökkenését (a 2. kategória esetében) mutatták a figyelembe vett időszakban, ez a csökkenő tendencia a következő okok miatt nem tulajdonítható a 3. kategória kínai behozatalának. Először is, ahogyan a Bizottság az információkat tartalmazó dokumentum más szakaszaiban elismerte – ugyanakkor az ellenkező irányú kaszkádhatásra vonatkozó elméletének kidolgozásakor láthatóan figyelmen kívül hagyta –, a termelési költség (a nyersanyagárak visszaesése miatt) csökkent a vizsgálati időszakban. Az 1. kategória esetében a termelési költség 9 %-kal, pontosan az értékesítési ár esetében tapasztalt mértékben csökkent. Hasonlóképpen, a 2. kategória esetében a termelési költség 9 %-kal esett vissza. Másképp fogalmazva: ezek az érdekelt felek azt állították, hogy a Bizottság által tapasztalt árcsökkenést (az 1. kategória esetében) teljes mértékben, illetve (a 2. kategória esetében) 75 %-ban a termelési költség visszaesése magyarázza. Azt állítják, hogy ez abból is nyilvánvaló, hogy miután a termelési költség emelkedett 2016 és a vizsgálati időszak között, az értékesítési árak is emelkedtek. Másodszor, az uniós piacon kisebb abroncsokra tértek át. A kisebb abroncsok egységára alacsonyabb, mint a nagyobb abroncsoké, és ez magyarázza az értékesítési árak figyelembe vett időszak alatti csökkenésének egy részét. Ezek az érdekelt felek azt állítják, hogy a Bizottság nem vette figyelembe ezt a tendenciát.

(818) A Bizottság úgy vélte, hogy a különböző termékkategóriák jövedelmezősége közötti összefüggés hiányára a vásárlási döntések meghozatalának módja adhat magyarázatot. A termék jellege és a felhasználó helyzettől függő különböző választási lehetőségei miatt bizonyos idő eltelik. A felhasználó különböző választási lehetőségei tulajdonképpen attól függnek, hogy van-e abroncsa, és amennyiben igen, az abroncsa további újrafutózhatóságától, a rendelkezésre álló választási lehetőségek relatív árától stb. Ha például a felhasználónak abroncsot kell vásárolnia, valószínűleg a rendelkezésre álló összes lehetőség alapján fog döntést hozni. Ha azonban a felhasználónak már van újrafutózható abroncsa, az abroncs újrafutózási költsége valószínűleg versenyezni fog azzal a költséggel, amelyet a köpenyváz értékesítéséből befolyt nettó bevételből 3. kategóriába tartozó új abroncs vásárlására fordít.

(819) Ezenfelül azok az információk, amelyeket a Bizottság az uniós piacon a figyelembe vett időszakban forgalmazott különböző méretű abroncsokra vonatkozóan összegyűjtött, nem támasztották alá azt az érvet, hogy az árak és a költségek a kisebb abroncsok viszonylag nagyobb piaci jelenléte miatt voltak alacsonyabbak ([124]). Az adatok valójában azt mutatták, hogy a piaci termékkínálat stabil volt, és továbbra is a főbb abroncsméretekre összpontosul. Ezenfelül a termék átlagos méretének csökkenése nem volt megfigyelhető az Eurostat kínai behozatalra vonatkozó adataiban, ami azt jelzi, hogy a Kínából importált abroncsok mérete ezzel szemben 3 %-kal nőtt 2014 és a vizsgálati időszak között. A Bizottság viszont megjegyezte, hogy a szóban forgó különböző termékkategóriákra kifejtett dominóhatás miatt az uniós gazdasági ágazat a költségek csökkentése érdekében általános strukturális kiigazításokat végzett.

(820) Némely érdekelt fél azt állította, hogy jelentős (11,9 %-os piaci részesedést képviselő; 2014-hez viszonyítva több mint 1 %-kal több) behozatal érkezett más országokból, mégpedig csökkenő árakon (a figyelembe vett időszakban az átlagos importár 17 %-kal esett vissza). A behozatal árképzése is azt jelezte, hogy ez a behozatal az 1. kategóriát és/vagy 2. kategóriát tartalmazó piaci szegmenst célozta meg. A Törökországból, Thaiföldről, Japánból, Dél-Koreából, valamint (Oroszország kivételével) más országokból érkező behozatal – 10 % és 25 % közötti mértékben – következetesen az uniós gyártók árai alá kínált az 1. kategóriában. A Giti csoport azt állította, hogy az 1. kategóriában és a 2. kategóriában bekövetkezett árcsökkenést az 1. kategóriába és a 2. kategóriába tartozó abroncsok más országokból érkező behozatala, nem pedig a 3. kategóriába tartozó kínai

([124]) A kategóriák közötti kapcsolatról szóló ügyirat, 12. és 13. oldal (Nyilvántartási rendszerbeli száma: t18.007993).

abroncsok okozta árnyomás idézhette elő. Ez a helyzet szintén végzetesen aláásná a Bizottság elméletét. Ez a fél mindenesetre – az 1. kategóriába és a 2. kategóriába tartozó, más országokból érkező abroncsok behozatalának volumenére (és importáraira) irányuló vizsgálat hiányában – megjegyezte, hogy a Bizottság elméletének ténybeli helyessége nem határozható meg.

(821) Ezen állítás kapcsán a Bizottság megállapította, hogy a Giti csoport által előterjesztett elemzés téves, mivel azt vette figyelembe, hogy az összes behozatalt közvetlenül az első független uniós vevők részére értékesítették. Ez az elmélet figyelmen kívül hagyja, hogy az átlagárakat befolyásolhatja az, hogy e behozatal egy részét egymással kapcsolatban álló érdekelt feleknek értékesítik. Ezenfelül a behozatali statisztikák nem közöltek termékkategóriánkénti átlagárat, így a Bizottság nem tudta termékkategóriánként megvizsgálni az importárakat, ahogyan azt a Giti csoport kérte. Ezért a javasolt elemzés nem végezhető el a Bizottság által a vizsgálat során eddig összegyűjtött információkkal, illetve az érdekelt felektől beérkezett információkkal, ennek megfelelően a Bizottság azt elutasította.

(822) Ezért a Bizottság elutasította az érdekelt felek által előterjesztett állításokat, és megerősítette a kezdeti ténymegállapításait.

4.4. **A kárra vonatkozó következtetés**

(823) A kármutatók összességében arról tanúskodnak, hogy az uniós gazdasági ágazat egészére intenzív nyomás nehezedett. A vizsgálati időszakban csökkent a termelési kapacitás és a foglalkoztatás, visszaestek a beruházások, és az egyre alacsonyabb értékesítési árak ellenére a piaci részesedés jelentősen lecsökkent. Az érintett termék behozatala – valamennyi szegmensben – piaci részesedést szerzett az uniós gazdasági ágazattól, ami 4 200 munkahely megszűnésével járt. Noha a jövedelmezőség az ágazat egészét tekintve még mindig 14 % körüli, 2014 és a vizsgálati időszak között 1,7 százalékponttal, 2015 és a vizsgálati időszak között pedig 3,2 százalékponttal csökkent. Emellett a jövedelmezőség relatív tendenciája a teljes uniós gazdasági ágazatot tekintve szintén csökkenést mutat.

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

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

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

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

(828) A Giti csoport azt állította, hogy az újrafutózók javuló teljesítményének a nyersanyagköltségek növekedéséhez lehet jelentős köze, nem pedig az ideiglenes dömpingellenes intézkedések bevezetéséhez. A Bizottság nem látott olyan bizonyítékot, amely összekapcsolta volna a nyersanyagköltségek alakulását az újrafutózók által jelentett kereskedelmi megrendelések növekedésével. Ezért a Bizottság elutasította ezt az állítást.

(829) Az uniós gazdasági ágazat jövedelmezősége kapcsán a Bizottság elismerte a China National Tire csoporttól beérkezett bíráló észrevételeket, amelyek szerint a 3. kategória veszteséges a vizsgálati időszakban (– 0,7 %), míg az 1. kategória és a 2. kategória jövedelmezősége kétszámjegyű. A Bizottság azonban nem értett egyet azzal a következtetéssel, hogy ez a mutató, amely a termékkategóriáktól függően eltérő jövedelmezőséget jelez, megcáfolhatja az uniós gazdasági ágazat egészét ért jelentős kárra vonatkozó ténymegállapítást.

(830) Valamennyi releváns mutató azt jelzi, hogy az uniós gazdasági ágazatot jelentős kár érte a 3. kategóriában. A negatív haszonkulcson kívül jelentősen visszaesett a foglalkoztatás, különösen az újrafutózási ágazat esetében. A 31 %-os alákínálás szintje számottevő a 3. kategóriában, amelyben a kínai verseny volumenhatása a leginkább érzékelhető. Ahogyan a 18. táblázatból kiderül, az új abroncsok uniós gyártók általi értékesítése észrevehetően és folyamatosan (évről évre) a 3. kategória értékesítése felé tolódik el. 2016-ban a 18. táblázatban szereplő uniós értékesítés 5 millió abroncs volt a 3. kategóriában. Ez a tendencia folytatódott 2017-ben. A 2018-ra vonatkozó előrejelzés szerint az értékesítésnek a 3. kategória felé való eltolódása még nagyobb növekedést mutat, így egyértelműen bizonyítja az 1. kategória és a 2. kategória uniós gyártóit érő árnyomást.

(831) E tekintetben – a 4.3. pontban meghatározottak szerint – a Bizottság fenntartotta, hogy az egyes kategóriák között szoros kapcsolat áll fenn ellenkező irányú kaszkádhatással. Számos érdekelt fél észrevételeivel ellentétben az uniós gyártók szemszögéből csak egy abroncspiac létezik, ők osztják azt három termékkategóriára, főként marketingstratégiát és minőségbeli különbségeket érintő okok miatt. Ez azt jelenti, hogy az uniós gyártók mindhárom termékkategóriában figyelembe veszik a tendenciákat. Ennélfogva – ahogyan a (798) és az azt követő preambulumbekezdésekben szerepel – a 3. kategórián belüli ár- és mennyiségi nyomás közvetlen hatást fejt ki a két másik termékkategóriára is. Ezenfelül az abroncsok felhasználói mindhárom kategória közül választanak. Az abroncsok várható élettartamához és a járulékos költségekhez igazodva kiegyensúlyozottan hajlandóak magasabb árat fizetni. Ennek megfelelően a gyártók és a vevők magatartása megerősíti, hogy jelentős kapcsolat van a termékkategóriák között. Következésképp a 3. kategóriába tartozó abroncsok felé mutató, megfigyelt eltolódás folyamatos nyomást fejt ki a két másik termékkategóriára is. Ennek kapcsán a Bizottság azt is megjegyezte, hogy a támogatott behozatal elsősorban a 3. kategóriát érinti. A termékkategóriák közötti kapcsolatra, valamint a 3. kategória fokozódó jelentőségére tekintettel a Bizottság úgy vélte, hogy az uniós gazdasági ágazat egésze esetében már megfigyelt negatív tendenciák csak folytatódhatnak a közeljövőben.

(832) A kár további súlyosbodásának kockázatát a kínai petrolkémiai és vegyipar fejlesztésének tizenharmadik ötéves terve is bizonyítja, amely a technológiai innovációt, a strukturális kiigazítást és a környezetbarát fejlődést célozza meg. Ez a terv az abroncságazatra vonatkozik, és a Bizottság jelentős számú támogatást tárt fel. Ezek alátámasztják, hogy a kínai exportáló gyártók strukturális előnnyel rendelkeznek ahhoz, hogy az olcsó finanszírozáshoz való folyamatos hozzáférés révén feljebb kerüljenek az értékláncban. Ha a Kínából érkező jobb minőségű abroncsok fokozottabban versenyeznének az uniós abroncsokkal támogatott árakon, akkor csökkenne az uniós abroncságazat árrése, ennélfogva pedig a beruházási és az innovációs kapacitása is. Ez viszont valószínűleg azt jelentené, hogy az uniós gazdasági ágazat kénytelen lenne a gyengébb minőségű, kevesebb kutatási-fejlesztési célú ráfordítást igénylő abroncsokra hagyatkozni, ami további következményekkel járna az újrafutózhatóságuk szempontjából, és ez mindhárom termékkategóriának kárt okozna.

(833) A 3. kategórián belüli kárt okozó helyzet, valamint a 2. és az 1. kategóriában jelenleg érzékelhető ellenkező irányú kaszkádhatás miatt a Bizottság fenntartotta azt a következtetését, hogy az alaprendelet 8. cikkének (4) bekezdése értelmében az ágazat egészét jelentős kár érte.

(834) Ezért a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy az uniós gazdasági ágazat egészére intenzív nyomás nehezedett. A figyelembe vett időszakban csökkent a termelési kapacitás és a foglalkoztatás, visszaestek a beruházások, és az értékesítési árak folyamatos csökkenése ellenére a piaci részesedés jelentősen lecsökkent. A kínai behozatal jelentősen az uniós gazdasági ágazat árai alá kínált. Az uniós gazdasági ágazat egészének jövedelmezősége is csökkent, a figyelembe vett időszak vége felé még gyorsabb ütemben. Ezenfelül valamennyi abroncstípus készletei növekedtek, különösen a vizsgálati időszakban, ezáltal negatívan befolyásolták az uniós gazdasági ágazat pénzügyi helyzetét. Számos, újrafutózást végző kkv felhagyott a termeléssel, és nem tudta kihasználni a gazdasági fellendülést. A Bizottság jelentőséget tulajdonított az AIRP, a Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk (az olasz, illetve a német újrafutózó vállalatok szövetsége), a Banden Plan Europa B.V.

(uniós újrafutózó vállalat), illetve a Vipal Europe (futófelület-beszállító) beadványának, ugyanakkor megjegyezte, hogy az ideiglenes dömpingellenes intézkedések előírása már pozitív lendületet váltott ki az ágazatban. Konkrétabban: több uniós tagállambeli újrafutózó vállalat megrendelései gyarapodtak 2018 májusa óta, és véleményük szerint ez az optimista kilátás folytatódni fog, amennyiben az ideiglenes dömpingellenes intézkedések véglegessé válnak.

5. **OK-OKOZATI ÖSSZEFÜGGÉS**

(835) Az alaprendelet 8. cikke (6) bekezdésének megfelelően a Bizottság megvizsgálta, hogy az érintett országból érkező támogatott behozatal jelentős kárt okozott-e az uniós gazdasági ágazatnak. A Bizottság emellett az alaprendelet 8. cikkének (7) bekezdésével összhangban azt is megvizsgálta, hogy más ismert tényezők ezzel egy időben okozhattak-e kárt az uniós gazdasági ágazatnak.

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

5.1. **A támogatott behozatal hatása**

(837) A Kínából érkező támogatott behozatal árai 21 %-os alákínálási különbözettel a vizsgálati időszakban jelentősen az uniós gazdasági ágazat által alkalmazott árak alá kínáltak, ami az uniós gazdasági ágazat piaci részesedésének és jövedelmezőségének csökkenéséhez vezetett (a piaci részesedés 72,4 %-ról 67,1 %-ra, a jövedelmezőség pedig a 2014. évi 15,4 %-ról a figyelembe vett időszakra 13,7 %-ra esett vissza). Lényegében amíg az uniós gazdasági ágazat értékesítési volumene a figyelembe vett időszak alatt enyhén csökkent, addig a Kínából érkező behozatal volumene 32 %-kal nőtt, és így megszerezte az uniós felhasználás növekedésének túlnyomó részét.

(838) Összességében megállapítható, hogy a figyelembe vett időszak alatt azt a piaci részesedést, amelyet az uniós gazdasági ágazat elveszített (– 5,3 százalékpont), a kínai behozatal szerezte meg (+ 4,2 százalékpont).

(839) A kármutatóknak a (686)–(784) preambulumbekezdésben bemutatott elemzése arról tanúskodik, hogy romlott az uniós gazdasági ágazat gazdasági, különösen pedig pénzügyi helyzete, és ez időben egybeesik azzal, hogy Kínából tetemes volumenű támogatott behozatal érkezett. E behozatal árai az uniós gazdasági ágazat árai alá kínáltak, és jelentős mértékben lefelé nyomták az árakat az uniós piacon. Ebben az ügyben ténylegesen a behozatal ugrásszerű megnövekedése, illetve a megállapított jelentős áralákínálás számít a fő tényezőnek.

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

(841) Számos érdekelt fél azt állították, hogy a Bizottság nem bizonyította be, hogy a kínai importabroncsok mennyisége és árszintje – akár külön-külön, akár együttesen – mennyire jelentős mértékben érintette az uniós gazdasági ágazatot. Azt állították, hogy bár a kínai exportőrök Unióba irányuló behozatala 1 124 101 darabbal nőtt a figyelembe vett időszakban, az uniós felhasználás is nőtt, 1 341 615 darabbal. Így a versenyképes árú kínai behozatal növekedése önmagában nem károsíthatta az uniós gazdasági ágazat piaci értékesítését. Ezenfelül az, hogy néhány uniós gyártónak ki kellett lépnie egy-egy piaci szegmensből, és hogy az uniós piacon megváltozott az árképzés, nem feltétlenül jelenti azt, hogy a kínai behozatal a felelős az uniós gazdasági ágazatot ért jelentős károkozásért. Az, hogy a kínai exportőrök árai alacsonyabbak voltak az uniós gazdasági ágazat árainál, és hogy az uniós gyártók nem tudták kihasználni a felhasználás növekedését és csökkenteniük kellett az áraikat ahhoz, hogy versenyképesebbek legyenek, nem elegendő annak bizonyításához, hogy a kínai behozatal a felelős az uniós gazdasági ágazatot ért jelentős kárért.

(842) A Bizottság megismételte, hogy a vizsgálati időszakban a támogatott kínai árak jelentős mértékben az uniós gazdasági ágazat árai alá kínáltak minden termékkategóriában. A kínai árak átlagosan jóval alacsonyabbak voltak a figyelembe vett időszak egészében. Ezenfelül az, hogy az importárak stabilak maradtak 2014 és 2015 között, 2016-ban visszaestek, és ugyanazon az alacsony szinten maradtak a vizsgálati időszakban (lásd a (650) preambulumbekezdést), nem magyarázható a nyersanyagárak alakulásával. Ez utóbbiak csökkentek a figyelembe vett időszak elején, de növekedtek a vizsgálati időszakban. A kínai exportáló gyártók mindazonáltal nem korrigálták felfelé az áraikat. Ez arra utalt, hogy további piaci részesedést kívántak szerezni, és valóban szereztek is az uniós gazdasági ágazat kárára.

(843) Egy exportáló gyártó azt állította, hogy nincs ok-okozati összefüggés a kínai behozatal és az uniós gazdasági ágazatot ért kár között, mivel a kínai kivitel túlnyomórészt a 3. kategória piacán van jelen, míg az uniós gyártók többsége az 1. és a 2. kategóriába tartozó termékeket értékesít. Ez az állítás tényszerűen helytelen. Az 1. kategóriába és a 2. kategóriába tartozó termékek az összes kínai behozatalnak mintegy 32 %-át teszik ki. Ezenfelül, amint azt az új és újrafutózott abroncsok közötti, valamint a különböző termékkategóriák közötti kapcsolatra vonatkozó, fenti 4.3. szakasz kifejti, egymásrautaltsággal jellemzett kapcsolat van a különböző termékkategóriák között, amelyek együttesen egyetlen terméket alkotnak. A 3. kategóriában az olcsó kínai abroncsok okozta ár- és mennyiségi nyomás szintén befolyásolja a többi termékkategória árait, az uniós gazdasági ágazat egészét érintve. A Bizottság ezért elutasította az állítást.

(844) Ugyanez az exportáló gyártó azt is állította, hogy a kárelemzést és így az ok-okozati összefüggésre vonatkozó elemzést annak figyelembevételével kell elvégezni, hogy a 3. kategóriába tartozó abroncsok alacsonyabb árúak, mivel jóval rövidebb élettartamúak, mint az 1. és a 2. kategóriába tartozó abroncsok. A piaci részesedés értékelését az érték, nem pedig a mennyiség szempontjából képviselt piaci részesedés összehasonlításával kell elvégezni. Ennek figyelembevétele esetén az uniós gazdasági ágazat piaci részesedésének csökkenése és a kínai exportáló gyártó piaci részesedésének növekedése kevésbé markáns.

(845) A Bizottság elismerte, hogy az abroncsok élettartama fontos elemzési szempont, ami az abroncsok közötti kapcsolatot bizonyítja. Nem fogadta el azonban azt, hogy ez a szempont megcáfolná az ok-okozati összefüggésre vonatkozó ténymegállapítást. Még abban az esetben is, ha a kínai abroncsok Unión belüli piaci részesedése a „rövidebb élettartam" miatt elismerten kisebb értéket képvisel, mint egységenként, nem módosítja azt a tényt, hogy ennek pontosan az az oka, hogy a felhasználók számára egyre vonzóbb alternatíva azoknak az alacsony árú és alacsony kilométerszámú kínai abroncsoknak a vásárlása, amelyek az uniós gazdasági ágazatra nyomást gyakoroltak, és amelyek miatt az uniós gazdasági ágazatot jelentős kár érte. Ezért a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a Kínából érkező behozatal piaci részesedésének növekedése – akár érték-, akár mennyiségi alapon – megerősíti az ok-okozati összefüggésre vonatkozó ténymegállapítást.

(846) Egy érdekelt fél azt állította, hogy a kínai behozatal árának csökkenését a kisebb abroncsok iránti növekvő kereslet által kiváltott termékkínálat-változás okozza. Nem volt azonban olyan bizonyíték, amely alátámasztotta volna ezt az állítást. Mindenesetre még akkor is, ha az abroncsok mérete hatással lehetett volna az átlagárak alakulására, a kínai behozatal az uniós gazdasági ágazat árai alá kínált az azonos méretű abroncsok esetében is, mivel az összehasonlítás mindig terméktípusonkénti. A Bizottság ezért elutasította ezt az állítást.

(847) Az alaprendelet 8. cikke (7) bekezdésének megfelelően a Bizottság az ok-okozati összefüggés elemzése kapcsán a következő további tényezőket vizsgálta meg: az egyéb országokból érkező behozatal, az uniós gazdasági ágazat exportteljesítménye, valamint az uniós gazdasági ágazatnál felmerült költségek alakulása.

5.2. **Harmadik országokból érkező behozatal**

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

23. táblázat

Harmadik országokból érkező behozatal

Ország	2014	2015	2016	Vizsgálati időszak
Törökország				
A Törökországból érkező behozatal volumene	712 497	710 504	856 110	884 241
Index (2014 = 100)	*100*	*100*	*120*	*124*
A Törökországból érkező behozatal egységárai	212	216	194	185
Index (2014 = 100)	*100*	*102*	*91*	*87*
Piaci részesedés	3,5 %	3,4 %	4,0 %	4,1 %
Részesedés a teljes uniós behozatali volumenből	12,6 %	11,4 %	12,1 %	12,3 %

Ország	2014	2015	2016	Vizsgálati időszak
Dél-Korea				
A Dél-Koreából érkező behozatal volumene	431 676	463 643	477 185	381 167
Index (2014 = 100)	*100*	*107*	*111*	*88*
A Dél-Koreából érkező behozatal egységárai	219	191	181	186
Index (2014 = 100)	*100*	*87*	*83*	*85*
Piaci részesedés	2,1 %	2,2 %	2,2 %	1,8 %
Részesedés a teljes uniós behozatali volumenből	7,6 %	7,4 %	6,8 %	5,3 %
Japán				
A Japánból érkező behozatal volumene	386 128	418 802	398 427	390 859
Index (2014 = 100)	*100*	*108,5*	*103,2*	*101,2*
A Japánból érkező behozatal egységárai	293	227	218	221
Index (2014 = 100)	*100*	*77,6*	*74,4*	*75,4*
Piaci részesedés	1,9 %	2,0 %	1,9 %	1,8 %
Részesedés a teljes uniós behozatali volumenből	6,8 %	6,7 %	5,6 %	5,5 %
Oroszország				
Az Oroszországból érkező behozatal volumene	181 031	237 582	270 515	279 798
Index (2014 = 100)	*100*	*131,2*	*149,4*	*154,6*
Az Oroszországból érkező behozatal egységárai	145	131	130	130
Index (2014 = 100)	*100*	*90,7*	*89,6*	*89,5*
Piaci részesedés	0,9 %	1,1 %	1,3 %	1,3 %
Részesedés a teljes uniós behozatali volumenből	3,2 %	3,8 %	3,8 %	3,9 %
Thaiföld				
A Thaiföldről érkező behozatal volumene	142 735	177 209	174 994	167 509
Index (2014 = 100)	*100*	*124,2*	*122,6*	*117,4*
A Thaiföldről érkező behozatal egységárai	310	226	233	241
Index (2014 = 100)	*100*	*72,9*	*75,3*	*77,7*
Piaci részesedés	0,7 %	0,9 %	0,8 %	0,8 %
Részesedés a teljes uniós behozatali volumenből	2,5 %	2,8 %	2,5 %	2,3 %

Ország	2014	2015	2016	Vizsgálati időszak
Egyéb harmadik országok				
A minden egyéb országból érkező behozatal volumene	338 457	376 075	469 425	464 224
Index (2014 = 100)	*100*	*111*	*139*	*137*
A minden egyéb országból érkező behozatal egységárai	202	195	200	192
Index (2014 = 100)	*100*	*96*	*99*	*95*
Piaci részesedés	1,7 %	1,8 %	2,2 %	2,1 %
Részesedés a teljes uniós behozatali volumenből	6,0 %	6,0 %	6,6 %	6,5 %
Harmadik országok mindösszesen, Kína kivételével				
A minden egyéb országból érkező behozatal volumene	2 192 524	2 383 815	2 646 656	2 567 798
Index (2014 = 100)	*100*	*109*	*121*	*117*
A minden egyéb országból érkező behozatal egységárai	227	202	192	189
Index (2014 = 100)	*100*	*89*	*85*	*83*
Piaci részesedés	10,8 %	11,5 %	12,3 %	11,9 %
Részesedés a teljes uniós behozatali volumenből	38,7 %	38,3 %	37,5 %	35,8 %

Forrás: Eurostat

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

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

(851) Több érdekelt fél azt állította, hogy a Bizottságnak részletesebben elemeznie kellene a kínai behozatal árszintjével azonos orosz behozatal hatását.

(852) A Bizottság megállapította, hogy alapvető különbség van az importált mennyiségek között. Míg a kínai behozatal a 2014. évi 3,5 millió abroncsról 4,6 millió abroncsra (azaz 1 100 000 darabbal) nőtt a vizsgálati időszakban, az orosz behozatal 0,2 millió abroncsról 0,3 millió abroncsra (azaz csak 100 000 darabbal) nőtt ugyanezen időszakban. Az Oroszországból származó, hasonló árú, korlátozott mennyiségre tekintettel (a Kínából érkező teljes behozatali volumennek mindössze 6 %-át teszi ki, és mindössze 1,3 %-os az uniós piaci részesedése) ez a behozatal nem csökkentheti a kínai behozatal és az uniós gazdasági ágazatot ért kár közötti ok-okozati összefüggést.

(853) Más érdekelt felek azt állították, hogy más országokból, például Kínából, Koreából és Törökországból jelentős mennyiségű, és az uniós gazdasági ágazaténál alacsonyabb árú behozatal érkezett. Ezek az áruk és a mennyiségük miatt állítólag fokozták a kínai behozatal és az uniós gazdasági ágazatot ért kár közötti ok-okozati összefüggést.

(854) A Bizottság megjegyezte, hogy a Japánból, Dél-Koreából és Törökországból érkező behozatal ára jóval meghaladta a kínai importárakat. Ezenfelül ezek az importárak az egymással kapcsolatban álló importőröknek felszámított transzferárak. Ezért ezek az importárak nem szolgálhatnak az uniós gazdasági ágazat áraival való összehasonlítás alapjául. Végezetül a japán, a dél-koreai és a török abroncsokat az uniós piaci termékkategóriájuknak megfelelő áron értékesítették. Ezért ezen abroncsok behozatala nem okozhat kárt az uniós gazdasági ágazatnak. Ami a mennyiségeket illeti, a piaci részesedésük stabil maradt (Dél-Korea esetében a mennyiség 50 000 darabbal csökkent, Japán esetében stabil maradt, Törökország esetében pedig 170 000 darabbal nőtt), és a Kínából származó behozatal volumenének mintegy felét képviselte. Ezért a Bizottság elutasította ezt az állítást.

5.2.1. *Az uniós gazdasági ágazat exportteljesítménye*

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

24. táblázat

Az uniós gyártók exportteljesítménye

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

Forrás: az Eurostat Comext-adatbázisa

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

(857) Egyes érdekelt felek azt állították, hogy az uniós gazdasági ágazat veszteséges, mivel a figyelembe vett időszak egészében veszteségesen exportál, ami hatással van a beruházásaik megtérülésére és a beruházási képességükre. A (862) preambulumbekezdésben kifejtettek szerint az átlagos exportárakat befolyásolják az egymással kapcsolatban álló vállalatok közötti transzferértékek. Ezenkívül a (754) preambulumbekezdésben említett gyártási költségek kiszámítása a mintában szereplő uniós gyártók független vevők részére történő értékesítéseire vonatkozott. Ez nem teszi lehetővé, hogy e két adatkészlet összehasonlítása alapján érdemi következtetéseket lehessen levonni. Ezen túlmenően a mikrogazdasági mutatók azt jelezték, hogy a mintában szereplő uniós gyártók kivitele nyereségesnek bizonyult. A Bizottság ezért elutasította az állítást.

(858) A Bizottság megismételte, hogy a mennyiségek stabilak maradtak a figyelembe vett időszakban. Ráadásul ezek az árak az egymással kapcsolatban álló felek közötti transzferárak, ezért nem vonható le következtetés abból, hogy ezek az árak csökkenő tendenciát mutatnak a figyelembe vett időszakban. A Bizottság ezért elutasította ezeket az állításokat. A Bizottság ezért megerősíti, hogy nincs bizonyíték arra, hogy az uniós gazdasági ágazat exporttevékenysége mérsékelhette a támogatott behozatal és a megállapított kár közötti ok-okozati összefüggést.

5.3. **A költségek alakulása**

(859) A (755) preambulumbekezdésben említettek szerint a főbb nyersanyagok (nevezetesen a természetes kaucsuk és a műgumi) tekintetében tapasztalt változások miatt az uniós gazdasági ágazat összköltségei abroncsonként 12 EUR-val csökkentek a figyelembe vett időszakban. Az uniós gazdasági ágazat abroncsonkénti átlagos értékesítési ára mindazonáltal 19 EUR-val csökkent, aminek hátterében a támogatott kínai behozatal árnyomása állt.

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

(861) A Giti csoport azt állította, hogy az új abroncsok a költségek csökkenésével olcsóbbak lettek, az újrafutózó vállalatok azonban nem tudták kihasználni a költségcsökkenést, mivel a termelési költségükön belül a nyersanyagárak aránya jóval alacsonyabb az új abroncsokhoz viszonyítva. Ez magyarázatot ad az újrafutózási ágazatot a 3. kategóriában ért kárra, ami főként a nyersanyagárak alakulásának tulajdonítható, mivel azok 2012 óta folyamatosan csökkentek, és csak 2017-ben kezdtek helyreállni.

(862) Ahogyan az a (650) preambulumbekezdésben szerepel, a kínai importárak nem követték a nyersanyagárak alakulását, míg ezt az uniós gazdasági ágazat termelési költsége tükrözte ([125]). A veszteség annak tudható be, hogy a kínai behozatal jelentősen az uniós gazdasági ágazat árai alá kínál a figyelembe vett időszakban. A Bizottság ezért elutasította az állítást.

5.4. **Egyéb ismert tényezők**

(863) A China National Tire csoport és a Pirelli azt állította, hogy a Bizottság nem vette figyelembe azt, hogy két nagy gyártó jelentős beruházásokat hajtott végre az újrafutózási ágazatban. Ez állítólag magyarázatot adhatott arra, hogy az uniós gyártóknak miért kellett kilépniük a piac 3. kategóriájából. E felek szerint a gazdasági válság két jelentős gyártót (a Goodyear és a Continental vállalatot) arra késztetett, hogy az újrafutózási ágazatában hajtson végre beruházásokat, és e gyártók megnyitották a saját újrafutózási gyárukat. A rendelkezésre álló információk szerint mindegyik gyár termelési kapacitása tíz újrafutózó kisvállalat éves termelésével egyenértékű. A China National Tire Group úgy véli, hogy ezek a beruházások önmagának okozott kárhoz vezettek. Ezek a beruházások állítólag kapacitásfelesleget teremtettek és mesterségesen növelték az egységköltséget, és ennek következtében nyereségcsökkenést okoztak. A beruházásoknak az uniós gazdasági ágazat egészére kifejtett hatása állítólag elegendő ahhoz, hogy mérsékelje a támogatott kínai behozatal és az uniós gazdasági ágazatot ért kár közötti, esetleges ok-okozati összefüggést, akár külön-külön, akár a többi ismert tényezővel együtt vizsgálva.

(864) Az ETRMA által közölt információk szerint (a nagy gyártók által kizárólagosan alkalmazott) meleg vulkanizálással végzett újrafutózási eljárás valójában mérséklődött a figyelembe vett időszakban (a termelés a 2014. évi 2,3 millió darabról 2,1 millió darabra csökkent a vizsgálati időszakban). Ezek a számadatok tehát nem támasztották alá azt az állítást, hogy a két jelentős gyártó beruházása kapacitásfelesleget okozott. Ezért a Bizottság az önkárosításra vonatkozó állítást elutasította.

(865) Némely érdekelt fél beadványa szerint a kisebb abroncsok iránti növekvő kereslet valószínűleg oly módon befolyásolta a termékkínálatot különböző években, hogy arányosan kisebb méretű abroncsokat értékesítettek a vizsgálati időszak vége felé. A városon belüli és a járművek méretére vonatkozó korlátozások, valamint az e-kereskedelmi tevékenység növekedése miatt (ami a rakomány kisebb mennyiségekbe osztását igényli, ez viszont több könnyű tehergépjárművet és könnyű kereskedelmi kistehergépjárművet tesz szükségessé) a kisebb abroncsok iránti kereslet növekedése irányába való elmozdulás következett be. Ez a megfigyelés nem csak az uniós gyártók értékesítésére vonatkozott. A kínai behozatal kielégítette a kisebb abroncsok iránti megnövekedett keresletet is, ezért ez (részben) magyarázatot adott a kínai behozatal értékesítési árainak csökkenésére.

(866) Ami a termékkínálat alakulására vonatkozó állítást illeti, azok az információk, amelyeket a Bizottság az uniós piacon a figyelembe vett időszakban forgalmazott különböző méretű abroncsokra vonatkozóan összegyűjtött, nem támasztják alá azt az érvet, miszerint az árak és a költségek a kisebb abroncsok viszonylag nagyobb piaci jelenléte miatt alacsonyabbak ([126]). A vizsgálati időszakra vonatkozó adatok valóban azt mutatják, hogy a piaci termékkínálat stabil, és továbbra is a főbb abroncsméretekre összpontosul. Ezenfelül a termék átlagos méretének csökkenése nem figyelhető meg az Eurostat kínai behozatalra vonatkozó adataiban, ami azt mutatja, hogy a Kínából importált abroncsok mérete pont ellenkezőleg 3 %-kal nőtt 2014 és a vizsgálati időszak között ([127]). A Bizottság ezzel szemben megjegyezte, hogy az ágazat – a szóban forgó különböző termékkategóriákra kifejtett dominóhatásra tekintettel – a költségek csökkentése érdekében általános strukturális kiigazításokat végzett. A Bizottság ezért elutasította az állítást.

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

(867) Megállapítást nyert, hogy okozati összefüggés áll fenn az uniós gyártók által elszenvedett kár és az érintett országból érkező támogatott behozatal között.

(868) Az érintett országból a figyelembe vett időszakban egyre nagyobb volumenben érkező támogatott behozatal olyan erős ár- és mennyiségi nyomás alá helyezte az uniós gazdasági ágazatot, hogy az nem volt képes előnyt kovácsolni az uniós piac válságot követő növekedéséből. A legintenzívebb verseny – amely hatását a (825)–(826) preambulumbekezdésben kifejtettek szerint a magasabb kategóriákban is érezteti – a 3. kategóriában tapasztalható, vagyis épp ott, ahol a kínai behozatal legnagyobb része megvalósul. A kármutatók fenti elemzése azt mutatja, hogy a Kínából egyre nagyobb volumenben érkező olcsó, jóval az uniós árak alá kináló támogatott behozatal az uniós gazdasági ágazat teljes egészének gazdasági helyzetére hatást gyakorolt. A kínai exportőrök

([125]) Az ideiglenes dömpingellenes rendelet (176)–(182) preambulumbekezdései.

([126]) A piacon értékesített abroncsméreteknek az Europool adatain alapuló elemzése. A koalíció által az ideiglenes dömpingellenes rendelet nyilvános változatában összefoglalt, harmadik felektől származó adatok.

([127]) Az Eurostat adatain alapuló „tömeg/egység” számítás, amely teljes egészében rendelkezésre áll a panasz nyilvános változata 2. mellékletének „behozatal/tömeg változóról” szóló lapján.

jelentős piaci részesedést hódítottak el az uniós gazdasági ágazattól, ami a foglalkoztatás csökkenését és a termelési kapacitás visszaesését eredményezte. 2014 és a vizsgálati időszak között az uniós gazdasági ágazat 5,2 százalékpontot vesztett piaci részesedéséből, értékesítési volumene pedig – növekvő uniós piaci felhasználás mellett – stagnált. Ezenkívül a jövedelmezőség is csökkenő tendenciát követ az uniós gazdasági ágazat egészét tekintve, azzal együtt, hogy különösen az abroncsok 3. kategóriájában jelentkeztek veszteségek.

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

(870) A Bizottság ezért az eljárás előzetes szakaszában arra a következtetésre jutott, hogy az uniós gazdasági ágazatot ért jelentős kárt az érintett országból érkező támogatott behozatal okozta, valamint hogy az egyéb tényezők – akár külön-külön, akár együttesen vizsgálva – nem gyengítették a kár és a támogatott behozatal közötti ok-okozati összefüggést.

(871) Az uniós gazdasági ágazatot ért kár fő oka nem az Oroszországból érkező behozatal (kis volumene miatt), és nem is a Japánból, Koreából és Törökországból érkező behozatal volt (a kínai áraknál magasabb transzferáraik miatt). A kárt okozó helyzet továbbá nem az Unió exportteljesítményéből és a költségei alakulásából fakadt. Ez a helyzet más tényezőkkel – például két jelentős gyártó újrafutózási ágazatbeli beruházásaival és a termékkínálat alakulásával – sem magyarázható.

(872) A Bizottság ezért megerősítette a (835)–(871) preambulumbekezdésben foglalt ténymegállapításait, amelyek szerint az uniós gazdasági ágazatot ért jelentős kárt a Kínából érkező támogatott behozatal okozta, és a többi tényező – akár külön-külön, akár együttesen vizsgálva – nem gyengítette az ok-okozati összefüggést.

6. **UNIÓS ÉRDEK**

(873) Az alaprendelet 31. cikkével összhangban a Bizottság megvizsgálta, hogy annak ellenére, hogy megállapításra került a kárt okozó támogatás, jelen esetben egyértelműen kijelenthető-e, hogy az intézkedések elfogadása nem szolgálja az uniós érdeket. Az uniós érdek meghatározása a különböző érintett érdekek teljes körének értékelésén alapult, beleértve az uniós gazdasági ágazat és az importőrök érdekeit is.

6.1. **Az uniós gazdasági ágazat érdeke**

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

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

(876) Egyes érdekelt felek (a China National Tire csoport, a Pirelli, a Giti csoport és a Kirkby) úgy ítélték meg, hogy az uniós újrafutózó iparágat negatívan befolyásolná a kínálat csökkenése és a gumiköpenyek árának emelkedése. Álláspontjuk szerint az 1. és a 2. kategóriába tartozó abroncsokra vonatkozó dömpingellenes intézkedések negatív hatással lennének a független uniós újrafutózó vállalatokra, amelyek az e kategóriákba tartozó újrafutózandó abroncsokat használják a gyártósorukon.

(877) A Bizottság nem értett egyet ezzel az értékeléssel. Annak ellenére, hogy a jelentős uniós gyártók beépítenek újrafutózási műveleteket, az újrafutózandó abroncsaik közül sokat még mindig a független uniós újrafutózó vállalatok futóznak újra. Ezenfelül az uniós újrafutózó vállalatok jelezték a Bizottságnak, hogy jelenleg túlkínálat van újrafutózandó abroncsokból. Értékelésében számos vevő olcsóbbnak találta, ha alacsony kategóriájú kínai abroncsokat vásárol, mint ha újrafutóztatja a meglévő abroncsokat. Ez azt jelenti, hogy sok olyan újrafutózandó abroncsot ki kellett dobni, amelyek újrafutózhatóak. Ennél is fontosabb, hogy míg a független újrafutózó vállalatok és szövetségek támogatták az intézkedéseket, egyetlen olyan uniós újrafutózó vállalat sem jelentkezett, amely kifogásolta volna az intézkedéseket. Ez azt jelzi, hogy az intézkedések az uniós újrafutózási ágazat érdekét szolgálják.

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

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

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

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

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

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

(883) A China National Tire csoport, a Pirelli, a Giti csoport és a Heuver azt állította, hogy intézkedések elfogadása esetén csökkenne a kínai behozatal, ezáltal általános kereslet-visszaesés következne be. Ez viszont spekulatív áremelkedéshez vezetne a végfelhasználók kárára. Az uniós gazdasági ágazatot védő intézkedések egyúttal azt is feltételeznék, hogy a végső fogyasztók kevesebb termék közül választhatnának.

(884) A Bizottság úgy ítélte meg, hogy – az 1. táblázat és a 6. táblázat alapján – elégséges teljes belső kapacitás áll rendelkezésre az Unióban a belső piac ellátásához. Ezenfelül számos, harmadik országbeli (törökországi, dél-koreai, japán, oroszországi, thaiföldi és sok más országbeli) gyártó létezik, amelyek már értékesítenek az uniós piacra. Összesített értékesítési volumenük a figyelembe vett időszakban viszonylag stabil volt, 12 % körüli piaci részesedéssel. A Bizottság emlékeztetett arra, hogy a kínai árak jóval alacsonyabbak voltak az összes többi jelentős importáló ország árainál, az Eurostat szerint az átlagos kínai importár 128,8 EUR/tétel volt, míg az összes többi ország esetében az importár 189 EUR/tétel volt a vizsgálati időszakban. Ezért észszerűen várható, hogy az egyenlő versenyfeltételek uniós piaci helyreállását követően az összes országból érkező behozatal ki fogja elégíteni a szükséges kínálatot.

(885) A Bizottság emlékeztetett arra is, hogy az uniós piac olyan versenypiac, amelyen az összes kategória számos gyártója kiélezett versenyt folytat. Ezért a tisztességes árszintű behozatal folyamatosan további versenynyomást fog gyakorolni az uniós gazdasági ágazat áraira.

(886) Több importőr azt állította, hogy az intézkedések előírása esetén együttesen kiléphetnek a piacról. A Bizottság emlékeztetett arra, hogy a szubvencióellenes intézkedések előírása az egyenlő versenyfeltételek helyreállítását célozza, annak érdekében, hogy az uniós gyártók és a harmadik országbeli gyártók egyenlő versenyfeltételek mellett versenyezzenek. Ennek megfelelően a Bizottság a vámokat csak olyan szinten állapította meg, amely még lehetővé tenné, hogy a kínai behozatal továbbra is versenyezzen az uniós gyártókkal, de tisztességes árakon. Ezenfelül, tekintettel arra, hogy a támogatott kínai árak és az összes többi ország importárai közötti jelentős különbség az intézkedések révén csökkenni fog, az importőröknek több üzleti lehetőségük nyílik más országokból érkező autóbusz- és tehergépjármű-abroncsok értékesítésére.

(887) A Bizottság azt a következtetést vonta le, hogy az intézkedések nem azoknak az importőröknek az érdekeit fogják szolgálni, amelyek túlnyomórészt a nagyon olcsó kínai abroncsok behozatalára hagyatkoznak. Nem valószínű azonban, hogy a szélesebb portfóliójú importőröket jelentősen befolyásolná a tisztességes verseny helyreállítása.

(888) A beszállítók érdeke

(889) A futófelület-beszállítók a szubvencióellenes intézkedések bevezetése mellett foglaltak állást, azzal érvelve beadványaikban, hogy az újrafutózási ágazat számára létkérdést jelentő intézkedésekről van szó. Az újrafutózási tevékenység megszűnése súlyos következményekkel fog járni üzleti tevékenységükre. A Bizottság azt a következtetést vonta le, hogy az intézkedések a futófelület-beszállítók érdekét szolgálnák.

6.3. **Egyéb érdekek**

(890) A hulladékcsökkentés és a fenntartható nyersanyag-gazdálkodás hosszú múltra visszatekintő uniós szakpolitikának ([128]) számít. Az uniós szakpolitika valójában két területet foglal magában: egyrészt a hulladékkeletkezés megelőzését, másrészt az újrafeldolgozás ösztönzését ([129]). Ehhez kapcsolódik még az a horizontális szakpolitikai célkitűzés, amely a kis- és középvállalkozások uniós piaci szerepvállalásának ösztönzésére irányul ([130]).

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

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

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

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

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

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

6.4. **Az uniós érdekre vonatkozó következtetés**

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

(898) A felek végleges tájékoztatását követően a Hämmerling azt állította, hogy a szubvencióellenes vámok kivetése az alaprendelet 31. cikk értelmében az uniós érdekkel ellentétes. A Bizottságnak az előző preambulumbekezdésben foglalt következtetését idézte, és kifejtette, hogy az „ilyen elutasító megközelítés” nem fogadható el. Mivel azonban a Hämmerling nem mutatott be olyan érvet vagy további bizonyítékot az importőröket terhelő, egyértelműen aránytalan magas költségekkel kapcsolatban, amely arra utalna, hogy a versengő érdekek mérlegelését felül kellene vizsgálni, a Bizottság elutasította ezt az állítást.

([128]) Lásd: az Európai Parlament és a Tanács 2008/98/EK irányelve (2008. november 19.) a hulladékokról és egyes irányelvek hatályon kívül helyezéséről (HL L 312., 2008.11.22., 3. o.).

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

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

(899) A szubvencióellenes intézkedések bevezetése ennélfogva várhatóan biztosítani fogja az uniós gazdasági ágazat számára, hogy a piacon maradjon, majd azt követően javítson helyzetén. Fennáll annak komoly kockázata, hogy az intézkedések bevezetése nélkül az uniós gazdasági ágazatnak fontolóra kell majd vennie, hogy középtávon kivonul az újrafutózási ágazatból, ami szükségszerűen – csakúgy, mint annak a több tucatnyi kkv-nak az esetében, amely már megszűnt (lásd a (729) preambulumbekezdést) – elbocsátásokkal járna. A Bizottság a vizsgálat e szakaszában sem az importőrök, sem pedig a felhasználók tekintetében nem tárt fel olyan kényszerítő okokat, amelyek a Kínából származó autóbusz- és tehergépjármű-abroncsok behozatalára vonatkozó szubvencióellenes intézkedések bevezetése ellen szólnának. Nem állnak fenn olyan, az alaprendelet 31. cikke szerinti kényszerítő okok, amelyek miatt az Uniónak nem fűződne érdeke az intézkedések előírásához.

7. **VÉGLEGES SZUBVENCIÓELLENES INTÉZKEDÉSEK**

(900) A Bizottság támogatással, kárral, ok-okozati összefüggéssel és az uniós érdekkel kapcsolatban levont következtetései alapján végleges szubvencióellenes intézkedéseket kell bevezetni.

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

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

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

(903) A párhuzamos dömpingellenes vizsgálat során történő nyilvánosságra hozatalt követően több érdekelt fél azt állította, hogy széles körű az egyetértés azt illetően, hogy az uniós piac három termékkategóriára tagolódik, és hogy az egyes szegmensekre vonatkozóan részletes elemzéseket és adatokat szolgáltattak. Az előzetes szakaszban alkalmazott, az összes termékkategóriához egy nyereségcélt tartalmazó megközelítés azonban azzal a hatással járna, hogy túlzott mértékben védi az uniós gyártókat a 3. kategóriába tartozó abroncsok támogatott behozatalától, amelyek nem tudták elérni a gazdasági ágazat egésze számára előírt nyereségcélt. A Bizottságnak ezért az alacsonyabb összegű vámra vonatkozó szabály megfelelő alkalmazásához az egyes termékkategóriák jövedelmezőségét kellene használnia a kárt nem okozó ár és a kárkülönbözet kiszámításához.

(904) A Bizottság elfogadta az állítást. Úgy vélte, hogy ebben a konkrét esetben azért helyénvalóbb nyereségcélok megállapítása, mert az intézkedések abroncsonként rögzített vám formájában valósulnak meg, ez pedig termékkategóriánkénti termékkódból származtatott kárkülönbözeten alapul. Ezért a Bizottság az 1. kategória esetében 17,9 %-ra, a 2. kategória esetében 17,9 %-ra, a 3. kategória esetében pedig 6,1 %-ra vizsgálta felül a nyereségcélt.

(905) A Giti csoport azt állította, hogy a nyereségcél alapjául szolgáló 2014-es év egy rendellenes esztendő volt, mert az 1. és a 2. kategória jövedelmezősége azonos volt, míg a következő két évben eltérő volt.

(906) A Bizottság emlékeztetett arra, hogy köteles megállapítani egy nyereségcélt egy olyan év azonosításával, amelyben a feltételek a legjobban hasonlítottak a támogatott importtal nem torzított rendes versenyfeltételekhez. E kritérium alapján a 2014-es évben volt a legalacsonyabb a támogatott behozatal volumene és piaci részesedése, a 2015-ös vagy a 2016-os évhez képest, így ez utóbbiakat ki kell zárni. Hasonlóképpen, a Bizottság nem használhatta a 2014 előtti éveket sem, mivel ezek vonatkozásában nem léteztek ellenőrzött információk. Ezért a Bizottság elutasította ezt az állítást.

(907) Egyes érdekelt felek (a panaszos, a Tyre Specialists of Finland, az Olasz Abroncs-újrafutózók Szövetsége, a BIPAVER, a VIPAL, az Újrafutózó Ágazatok Portugál Szövetsége, valamint a Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk) úgy ítélték meg, hogy a párhuzamos dömpingellenes vizsgálat tájékoztatójában a 3. kategóriára vonatkozóan szereplő 6,1 %-os nyereségcél túl alacsony volt az újrafutózók által elszenvedett kár orvoslására, és hogy a behozatal hirtelen megnövekedése előtt elért 10 %-os nyereségráta indokolt.

(908) A Bizottság emlékeztetett arra, hogy a 3. kategóriába tartozó abroncsok piaca az újrafutózott és az új gumiabroncsok különös jelenléte révén azonosítható, amelyek egymással versengenek a piaci részesedésért. Amint az a (824) preambulumbekezdésben megállapításra került, az újrafutózó iparág veszteségeinek fenntarthatatlan szintje a teljes újrafutózási tevékenység fennmaradását veszélybe sodorta az Unióban. Ahogyan az a (868) preambulumbekezdésben előzetesen megállapítotásra került, ezek a veszteségek az 1. és 2. termékkategóriákban tevékenységet folytató vállalatok jövedelmezőségére is hatással vannak. Ezeket a ténymegállapításokat a (153) preambulumbekezdésben megfogalmazott, egy erős újrafutózó ágazat meglétéhez kapcsolódó egyértelmű uniós érdek figyelembevételével kell szemlélni.

(909) A Bizottság ennek megfelelően úgy határozott, hogy értékeli azt az állítást, miszerint a 3. kategóriára vonatkozóan 2014-ben elért 6,1 %-os nyereségesség – amint azt a végleges tájékoztató megjegyzi – nem biztosítaná megfelelő módon az újrafutózási tevékenység túlélését az Unióban.

(910) Ezért úgy döntött, hogy az ellenőrzött kitöltött kérdőívekben kapott adatok alapján megvizsgálja az e kategóriában 2014-ben tevékenykedő vállalatok által elért jövedelmezőségi szinteket. A mintában szereplő, 3. kategóriába tartozó, újrafutózási ágazatban tevékenykedő nagyvállalatok esetében 2014-ben a jövedelmezőség -6,04 % volt. A mintában szereplő kkv-k esetében ez a szám 2,71 % volt. Ezek a számadatok azt mutatják, hogy az uniós gazdasági ágazat egészének jelentős részét képező újrafutózási ágazatra a kínai behozatal már 2014-ben is hatással volt.

(911) Ennek megfelelően a Bizottság annak meghatározására törekedett, hogy normál versenyfeltételek mellett a 3. kategóriába tartozó uniós gyártóknak mekkora nyereségcélt kellene elérnie, kellő figyelmet szentelve az újrafutózóknak is. Ehhez az értékeléshez a Bizottság az ügyiratban rendelkezésre álló információkat is felhasználta. A panaszban az érintett termék 3. kategóriába tartozó gyártóinak nyereségcélját 9,2 %-ban állapították meg, amely a panaszosok szerint megfelelő működést biztosítana a 3. kategóriában tevékenykedő valamennyi gyártó számára (beleértve az érintett termék újrafutózóit is). Ez az érték az érintett terméket újrafutózó vállalatok által a párhuzamos dömpingellenes vizsgálat keretében a végleges tájékoztatóra válaszul benyújtott észrevételekkel is összhangban volt, amelyekben amellett érveltek, hogy a Bizottságnak egy 9 % körüli jövedelmezőségi szintet kellene megcéloznia a 3. kategóriába tartozó termékeket előállító gyártók esetében. Az érvelésük elsősorban a 2014-es számadatok köré összpontosult, amelyek azt mutatták, hogy az uniós újrafutózási ágazat már kárt szenvedett. Hasonlóképpen a Bizottság megvizsgálta a mintában szereplő uniós újrafutózók által a 2006-os és 2007-es évre vonatkozóan benyújtott adatokat, amelyek – az uniós újrafutózók megítélése szerint – az utolsó olyan évek voltak, amelyek során még normál versenyfeltételek uralkodtak. A szóban forgó években az uniós újrafutózók nyereségessége 9,4 % volt.

(912) A Bizottság ezeket a számadatokat összevetette a mintában szereplő uniós gyártók 2014-es, a 3. kategóriára vonatkozó, összesített jövedelmezőségi mutatóival. A kkv-k teljesítményének a teljes uniós gazdasági ágazat szintjén meglévő súlyát nem tükrözve, abban az évben a 3. kategóriában a nyereségesség 9,2 % volt. Ez a súlyozatlan szám megfelelőbb volt, mint a korábbi, súlyozott 6,1 %-os szám. A 3. kategóriába tartozó kkv-kat a kínai behozatal nagymértékben érintette 2014-ben, így az adott évre vonatkozó súlyozott adatok nem tükrözik teljes mértékben a normál versenyfeltételeket az újrafutózási ágazatban.

(913) Ennek eredményeként a Bizottság helyénvalóbbnak ítélte a 2014-es nyereségcél oly módon történő kiszámítását, hogy az gyengítse a kínai behozatalnak az adott évben már az uniós újrafutózó ágazatban is megfigyelhető káros hatását. A fenti információk fényében a Bizottság úgy döntött, hogy a 3. kategóriába tartozó gyártók esetében a nyereségcélt 9,2 %-ban állapítja meg. Ez megfelel annak a minimális kárt nem okozó árnak, amelyet a 3. kategóriába tartozó uniós gyártóknak normál versenyfeltételek mellett el kell érniük, kellő figyelemmel az újrafutózó ágazat szükségleteire.

(914) A Heuver azt állította, hogy a Bizottság nem tehet különbséget az újrafutózott abroncsok és az új abroncsok között, mivel azokat a kölcsönös felcserélhetőségük miatt következetesen azonos terméknek tekintették. Ezenkívül a teljes kár és az ok-okozati összefüggés elemzését bármiféle megkülönböztetés nélkül végezték.

(915) A szóban forgó fél azt állította, hogy a Bizottság nem szolgáltatott érvényes alapot a jelen vizsgálat által figyelembe vett időszaktól való eltéréshez, és hogy a kínai behozatal már 2014-ben érintette az uniós gazdasági ágazat egészét. Ezenkívül az említett fél azt állította, hogy az a tény, hogy ezt a nyereségcélt az olyan időszakokban sem érték el, amikor a Kínából érkező behozatal még nem okozott kárt az uniós gazdasági ágazatnak (2008-2014) egyértelműen azt jelenti, hogy a kárnak egyéb okai is vannak.

(916) A Xingyuan csoport azt állította, hogy a 9,2 %-os nyereségcél nem volt megfelelő, mivel azt nem ellenőrizték. A 2006-os és a 2007-es év túl távol volt a jelenlegi helyzettől, és nem állt rendelkezésre bizonyíték arra vonatkozóan, hogy az uniós gazdasági ágazat 2014-ben kárt szenvedett volna. Ezenkívül a szóban forgó fél azt állította, hogy a nyereségcél elérésének célja nem az ágazat túlélésének biztosítása, hanem a kárt okozó dömping hatásának megszüntetése. Azt állította, hogy a súlyozatlan jövedelmezőség alkalmazása nem volt megfelelő. A felek végleges tájékoztatásaát követően a China National Tire csoport egy hasonló állítást fogalmazott meg.

(917) A China National Tire csoport azt állította, hogy a Bizottság nem elemezte a kínai behozatal és az uniós újrafutózó iparág teljesítménye közötti ok-okozati összefüggést. Ezenkívül az említett fél azt állította, hogy a haszonkulcsot arra a haszonkulcsra kell korlátozni, amelyre az uniós gazdasági ágazat normál piaci versenyfeltételek között észszerűen számíthat. Azt állította, hogy a Bizottságnak nem szabad különbséget tennie az új abroncsok és az újrafutózott abroncsok között a 3. kategória megfelelő nyereségcéljának értékelése során. Végezetül azt állította, hogy a Bizottság nem indokolta meg, hogy a 3. kategória esetében miért 9,2 %-ban állapította meg a nyereségcélt. A felek végleges tájékoztatását követően az említett fél egy hasonló állítást fogalmazott meg.

(918) A CCCMC és a CRIA azt állították, hogy a 3. kategória esetében a nyereségcél 9,2 %-ban való megállapítása nem tükrözi a normál versenyfeltételeket, továbbá a 2006-os és a 2007-es év nem jelent megfelelő viszonyítási alapot a kár azonosításához. Mivel a Bizottság túlzott figyelmet szentelt a 3. kategóriába tartozó újrafutózóknak, az uniós gazdasági ágazat egészére vonatkozó kárelemzését is aláásta. A végleges tájékoztatást követően ezek a felek hasonló állításokat ismételtek meg.

(919) A Prometeon azt állította, hogy a módosított kárkülönbözet-számítás megerősíti azt a következtetést, miszerint az állítólagos kár marginális. A 3. kategóriának tulajdonítható teljes veszteség körülbelül 54 millió EUR lenne, amely az uniós gazdasági ágazat által elszenvedett teljes kár 91 %-át teszi ki, míg az 1. és 2. kategóriába tartozó abroncsok nincsenek érintve. Azt az állítását is megismételte, hogy az intézkedés egy másik formáját kellene alkalmazni. A végleges tájékoztatást követően az említett fél és a Hämmerling hasonló állításokat ismételtek meg.

(920) A Bizottság a következő indokok alapján elutasította a szóban forgó állításokat.

(921) Először is, a 3. kategóriára vonatkozó 9,2 %-os nyereségcél a mintában szereplő, 3. kategóriába tartozó uniós gyártók 2014-es (a vállalatok kategóriánkénti súlyozása előtti) tényleges jövedelmezőségén alapul. Nem helytelen, hogy e célból a számadatok súlyozását megszüntessék, csökkentendő a kkv-k teljesítményének hatását, amelyet már érintett a kínai import jelentős szintje.

(922) Másodszor, a Bizottság hivatkozása a 2006-2007-es évekre nem változtatja meg ezt az értékelést. Sőt, inkább megerősítette a 2014-es év mint észszerű viszonyítási alap vonatkozásában a súlyozás nélküli adatok alapján tett ténymegállapításokat. Egyik érdekelt fél sem állította, hogy a 2006-os és 2007-es évben torzultak volna a verseny-feltételek. A mintában szereplő újrafutózók a pénzügyi beszámolókkal támasztották alá azt az állítást, miszerint a normál jövedelmezőségük átlagosan 9-10 % volt a 2006-os és 2007-es évben.

(923) Harmadrészt, a súlyozás nélküli számadatok alapján a 3. kategóriára vonatkozóan, a 2014-es évre megállapított nyereségcél megfelel a panaszban javasolt nyereségcélnak. Már az eljárás megindításának szakaszában – azaz jóval azelőtt, hogy a Bizottság végrehajtotta volna a súlyozási folyamatot – az uniós gazdasági ágazat tehát úgy ítélte meg, hogy ez a szám (vagyis a 9,2 %) megfelelő nyereségcél lenne.

(924) A Bizottság ezért elutasította a szóban forgó állításokat, és megerősítette azt a választását, hogy a 3. kategóriába tartozó abroncsok esetében a nyereségcélt 9,2 %-ban határozza meg.

(925) A kár megszüntetéséhez szükséges mérték az „egyéb együttműködő vállalatok" és a „minden más vállalat" esetében ugyanúgy került meghatározásra, mint az előzőekben említett vállalatokhoz tartozó *ad valorem* támogatási mérték.

7.2. **Végleges intézkedések**

(926) A (10) preambulumbekezdésben említetteknek megfelelően a Bizottság a nyilvántartásba vételt elrendelő rendelet elfogadásával nyilvántartásbavételi kötelezettséget vezetett be a Kínából származó érintett termék behozatalaira annak érdekében, hogy előkészítse az (EU) 2016/1037 európai parlamenti és tanácsi rendelet ([131]) 24. cikkének (5) bekezdése alapján esetleg bevezetendő kiegyenlítő intézkedések esetleges visszamenőleges hatályú alkalmazását. Az (EU) 2018/163 bizottsági végrehajtási rendeletet az (EU) 2018/1579 bizottsági végrehajtási rendelet 4. cikke hatályon kívül helyezte.

(927) A Harmonizált Áruleíró- és Kódrendszer Magyarázatában a 8708 és 8716 vámtarifaszámokhoz fűzött magyarázat szerint az abronccsal ellátott kerekeket, pótkocsi- (utánfutó-) és félpótkocsikerekeket a 8708 és a 8716 vámtarifaszám alá kell besorolni. Mivel fennállhat annak a kockázata, hogy a gazdasági szereplők kínai abroncsokkal felszerelt kerekek importálásával kijátsszák az intézkedéseket, a Bizottság helyénvalónak tartotta a kockázat minimálisra csökkentése érdekében az említett kerekek behozatalának nyomon követését. A nyomonkövetési rendszerrel gyűjtött információk egy esetleges jövőbeli, az alaprendelet 23. cikke alapján megindított kijátszásellenes vizsgálathoz is felhasználhatóak lennének. Mindezek miatt a 121 feletti terhelési indexű, autóbuszhoz vagy tehergépjárműhöz való új vagy újrafutózott gumi légabroncsokkal ellátott kerekek, valamint pótkocsi- (utánfutó-) és félpótkocsikerekek behozatalaihoz külön TARIC-kódokat kell meghatározni.

(928) A Hämmerling azt állította, hogy az alaprendelet nem biztosít a Bizottság számára jogalapot az áruk vámügyi célú osztályozására. A (927) preambulumbekezdésben említettek szerint, a Harmonizált Áruleíró- és Kódrendszer Magyarázatában a 8708 és 8716 vámtarifaszámokhoz fűzött magyarázat szerint az abronccsal ellátott kerekeket, pótkocsi- (utánfutó-) és félpótkocsikerekeket a 8708 és a 8716 vámtarifaszám alá kell besorolni. Az említett

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

preambulumbekezdés megmagyarázta a Bizottság azon szándékát, hogy nyomon kövesse az olyan 121 feletti terhelési indexű, autóbuszhoz vagy tehergépjárműhöz való új vagy újrafutózott gumi légabroncsok behozatalát, amelyek kerékre fel lettek helyezve, és amelyek a vámügyi jogszabályok szerint a Kombinált Nómenklatúra ([132]) 87. árucsoportjába kerültek besorolásra.

(929) A Bizottság a szubvencióellenes vizsgálatot a dömpingellenes intézkedéseknek a kár megszüntetéséhez szükséges mértékre korlátozódó vizsgálatával párhuzamosan folytatta le. Tekintettel az alacsonyabb vám szabályának alkalmazására és arra, hogy a kiegyenlíthető támogatások értékalapon kifejezett összegei bizonyos esetekben kisebbek a kár megszüntetéséhez szükséges mértéknél, a Bizottság a kiegyenlíthető támogatások megállapított összegeivel megegyező végleges kiegyenlítő vámot, majd ezt követően a kár megszüntetéséhez szükséges mértékig végleges dömpingellenes vámot vet ki.

(930) E módszer és a tényállás alapján – különös tekintettel arra a tényre, hogy az intézkedéseket a kárkülönbözet korlátozza –, a Bizottság úgy véli, hogy ebben az esetben nem merül fel a kétszeres értékelés kérdése.

(931) A kínai exportáló gyártók nagy fokú együttműködésére tekintettel a „minden más vállalatra” alkalmazandó vámot a Bizottság a mintában szereplő vállalatokra kivetett legmagasabb vám szintjén határozta meg. A „minden más vállalatra” érvényes vámtétel azokra a vállalatokra vonatkozik, amelyek e vizsgálat során nem működtek együtt.

(932) Az alaprendelet 15. cikkének (3) bekezdésével összhangban a Bizottság a mintában nem szereplő együttműködő vállalatok teljes támogatási összegét a kiegyenlíthető támogatásoknak a mintában szereplő együttműködő exportáló gyártókra megállapított összegéből képzett súlyozott átlag alapján határozta meg úgy, hogy a számításból kizárta az elhanyagolható összegeket, valamint az alaprendelet 28. cikke (1) bekezdésének hatálya alá tartozó tételekre megállapított támogatásokkal összefüggésben megállapított támogatási összeget. A Bizottság azonban a kedvezményes hitelnyújtással kapcsolatos ténymegállapításokat nem hagyta figyelmen kívül, azokban az esetekben sem, amikor ezeket az összegeket részben csupán a rendelkezésre álló tényekre támaszkodva tudta meghatározni. A Bizottság úgy ítélte meg, hogy a rendelkezésre álló tények felhasználása a szóban forgó esetekben nem befolyásolta érdemben a kedvezményes hitelnyújtás formájában nyújtott támogatás összegének méltányos meghatározásához szükséges adatokat, így e módszer alkalmazása miatt a vizsgálatban való részvételre nem felkért exportőröket nem éri hátrány.

(933) A fentiek alapján az említett vámok az alábbi tételek szerint kerülnek megállapításra:

Kínai exportáló gyártók	Dömpingkülönbözet (*)	Támogatáskülönbözet	A kár megszüntetéséhez szükséges mérték	Kiegyenlítő vám	Dömpingellenes vámtétel	Rögzített kiegyenlítő vám	Rögzített dömpingellenes vám
China National Tire csoport	85 %	32,85 %	37,29 %	32,85 %	4,44 %	49,07	0,37
Giti csoport	56,8 %	7,74 %	29,56 %	7,74 %	21,82 %	11,07	36,89
Hankook csoport	60,1 %	2,06 %	23,41 %	2,06 %	21,35 %	3,75	38,98
Xingyuan csoport	106,7 %	51,08 %	55,07 %	51,08 %	3,99 %	57,28	4,48
Egyéb, a dömping- és a szubvencióellenes vizsgálatban egyaránt együttműködő, az I. mellékletben felsorolt vállalatok	71,5 %	18,01 %	32,39 %	18,01 %	14,38 %	27,69	21,62
Egyéb, a dömpingellenes vizsgálatban együttműködő, de a szubvencióellenes vizsgálatban nem együttműködő, a II. mellékletben felsorolt vállalatok	71,5 %	51,08 %	55,07 %	51,08 %	0 %	57,28	0
Minden más vállalat	106,7 %	51,08 %	55,07 %	51,08 %	3,99 %	57,28	4,48

(*) A dömpingellenes vizsgálat szerint.

([132]) A Bizottság (EU) 2017/1925 végrehajtási rendelete (2017. október 12.) a vám- és a statisztikai nómenklatúráról, valamint a Közös Vámtarifáról szóló 2658/87/EGK tanácsi rendelet I. mellékletének módosításáról (HL L 282., 2017.10.31., 619–632. o.).

(934) Az e rendeletben meghatározott, az egyes vállalatokra alkalmazandó dömpingellenes és szubvencióellenes vámtételt a szóban forgó vizsgálatok megállapításai alapján határozták meg. Így a vám mértéke a vizsgálatok során az érintett vállalatra vonatkozóan feltárt helyzetet tükrözi. Ezt a vámtételt (ellentétben a „minden más vállalatra" alkalmazandó országos vámmal) tehát kizárólag az érintett országból származó és az említett vállalat által előállított termékek behozatalaira kell alkalmazni. Azok az importált termékek, amelyeket az e rendelet rendelkező részében külön nem említett egyéb vállalatok gyártanak – ideértve a külön említett vállalatokkal kapcsolatban álló egységeket is –, nem részesülhetnek e vámok előnyeiből, ezekre a „minden más vállalatra" alkalmazandó vámok vonatkoznak.

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

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

(937) A kiegyenlítő vám megfelelő alkalmazásának biztosítása érdekében az összes többi vállalatra alkalmazandó vám szintje nemcsak a nem együttműködő exportáló gyártókra vonatkozik, hanem azokra a gyártókra is, amelyek a vizsgálati időszak során egyáltalán nem exportáltak az Unióba.

(938) A Bíróság legújabb ítélkezési gyakorlatára ([133]) való tekintettel helyénvaló rendelkezni a végleges vámok visszatérítésekor fizetendő késedelmi kamat esetében alkalmazandó kamatlábról, figyelemmel arra, hogy a vámokra vonatkozó hatályos irányadó rendelkezések nem írnak elő ilyen kamatlábat, és a nemzeti szabályok alkalmazása indokolatlanul torzítaná a gazdasági szereplők helyzetét attól függően, hogy melyik tagállamot választják a vámkezelés helyéül.

8. **AZ INTÉZKEDÉSEK FORMÁJA**

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

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

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

(942) Végeredményben a Bizottság megállapította, hogy a végleges vámokat rögzített vámok formájában helyénvaló kivetni.

9. **A FELEK TÁJÉKOZTATÁSA**

(943) Az érdekelt felek tájékoztatást kaptak azokról a lényeges tényekről és szempontokról, amelyek alapján a Bizottság a Kínából származó egyes, 121 feletti terhelési indexű, autóbuszhoz vagy tehergépjárműhöz való új vagy újrafutózott abroncsok behozatalára vonatkozóan végleges kiegyenlítő vám kivetését kívánja javasolni.

([133]) A Bíróság (harmadik tanács) C-365/15. sz., *Wortmann kontra Hauptzollamt Bielefeld* ügyben 2017. január 18-án hozott ítéletének (EU:C:2017:19) 35–39. pontja.

(944) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak az (EU) 2016/1037 európai parlamenti és tanácsi rendelet ([134]) 25. cikkének (1) bekezdése alapján létrehozott bizottság pozitív véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

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

(2) Az (1) bekezdésben meghatározott, az alább felsorolt vállalatok által gyártott termék darabjára alkalmazandó végleges kiegyenlítő vám EUR-ban a következő:

Vállalat	Végleges kiegyenlítő vám	TARIC-kiegészítő kód
Xingyuan Tire Group Ltd, Co.; Guangrao Xinhongyuan Tyre Co., Ltd.	57,28	C331
Giti Tire (Anhui) Company Ltd; Giti Tire (Fujian) Company, Ltd; Giti Tire (Hualin) Company Ltd; Giti Tire (Yinchuan) Company, Ltd.	11,07	C332
Aeolus Tyre Co., Ltd; Aeolus Tyre (Taiyuan) Co., Ltd.; Qingdao Yellow Sea Rubber Co., Ltd; Pirelli Tyre Co, Ltd.	49,07	C333
Chongqing Hankook Tire Co., Ltd; Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd.	3,75	C334
Egyéb, a dömping- és a szubvencióellenes vizsgálatban egyaránt együttműködő, az I. mellékletben felsorolt vállalatok	27,69	Lásd az I. mellékletet.
Egyéb, a dömpingellenes vizsgálatban együttműködő, de a szubvencióellenes vizsgálatban nem együttműködő, a II. mellékletben felsorolt vállalatok	57,28	Lásd a II. mellékletet
Minden más vállalat	57,28	C999

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

(4) A 121 feletti terhelési indexű, autóbuszhoz vagy tehergépjárműhöz való új vagy újrafutózott gumi légabroncsokkal ellátott kerekek, valamint pótkocsi- (utánfutó-) és félpótkocsikerekek a 8708 70 10 15, 8708 70 10 80, 8708 70 50 15, 8708 70 50 80, 8708 70 91 15, 8708 70 99 15, 8716 90 90 15 és 8716 90 90 80 TARIC-kódok alá tartoznak.

(5) Azokban az esetekben, amikor az áruk a szabad forgalomba bocsátásukat megelőzően sérültek, és ezért a vámérték meghatározásához a ténylegesen fizetett vagy fizetendő ár az (EU) 2015/2447 bizottsági végrehajtási rendelet 131. cikke alapján arányosításra kerül, a (2) bekezdésben megállapított szubvencióellenes vám összege a ténylegesen fizetett vagy fizetendő ár arányosításának megfelelő százalékos arányban csökkentendő.

(6) Eltérő rendelkezés hiányában a vámokra vonatkozó hatályos rendelkezések alkalmazandók. Késedelmi kamat fizetésére jogot adó visszatérítés esetén az Európai Központi Bank irányadó refinanszírozási műveleteire alkalmazott, az Európai Unió Hivatalos Lapjának C sorozatában közzétett, az esedékesség napja szerinti hónap első naptári napján érvényes kamatláb három és fél százalékponttal megnövelt értékének megfelelő késedelmi kamat fizetendő.

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

2. cikk

A (EU) 2018/1579 bizottsági végrehajtási rendelet a következőképpen módosul:

1. Az 1. cikk (2) és (3) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„(2) Az (1) bekezdésben meghatározott, az alább felsorolt vállalatok által gyártott termék darabjára alkalmazandó végleges dömpingellenes vám EUR-ban a következő:

Vállalat	Végleges dömpingellenes vám	TARIC-kiegészítő kód
Xingyuan Tire Group Ltd, Co.; Guangrao Xinhongyuan Tyre Co., Ltd.	4,48	C331
Giti Tire (Anhui) Company Ltd; Giti Tire (Fujian) Company, Ltd; Giti Tire (Hualin) Company Ltd; Giti Tire (Yinchuan) Company, Ltd.	36,89	C332
Aeolus Tyre Co., Ltd; Aeolus Tyre (Taiyuan) Co., Ltd.; Qingdao Yellow Sea Rubber Co., Ltd; Pirelli Tyre Co, Ltd.	0,37	C333
Chongqing Hankook Tire Co., Ltd; Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd.	38,98	C334
Az I. mellékletben felsorolt egyéb együttműködő vállalatok	21,62	Lásd: I. melléklet
A II. mellékletben felsorolt egyéb együttműködő vállalatok	0	Lásd: II. melléklet
Minden más vállalat	4,48	C999

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

2. A 2. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„Az 1. cikk (2) bekezdése módosítható az új exportáló gyártónak a táblázatban meghatározott jegyzékre történő felvételével és annak előírásával, hogy a kérdéses exportáló gyártóra a dömpingellenes vizsgálatban együttműködő, de a szubvencióellenes vizsgálatban nem együttműködő vállalatokra vonatkozó egyedi vámtételt nem meghaladó vámtétel alkalmazandó, amennyiben a Kínai Népköztársaságban működő bármely új exportáló gyártó elegendő bizonyítékot szolgáltat a Bizottságnak arra vonatkozóan, hogy:

a) 2016. július 1. és 2017. június 30. között (a vizsgálati időszakban) nem exportálta az Unióba az 1. cikk (1) bekezdésében meghatározott érintett terméket;

b) nem áll kapcsolatban egyetlen olyan kínai népköztársaságbeli exportőrrel vagy gyártóval sem, amely az e rendelettel bevezetett dömpingellenes intézkedések hatálya alá tartozik;

c) az intézkedések alapjául szolgáló vizsgálati időszak vége után exportálta ténylegesen az érintett terméket, vagy vállalt visszavonhatatlan szerződéses kötelezettséget arra, hogy jelentős mennyiséget exportál az Unióba.”

3. A mellékletet helyébe az I. és a II. melléklet lép.

3. cikk

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

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

Kelt Brüsszelben, 2018. november 9-én.

a Bizottság részéről
az elnök
Jean-Claude JUNCKER

1. MELLÉKLET

A mintában nem szereplő együttműködő kínai exportáló gyártók:

Vállalat neve	TARIC-kiegészítő kód
Bayi Rubber Co., Ltd	C335
Bridgestone (Huizhou) Tire Co., Ltd	C336
Chaoyang Long March Tyre Co., Ltd	C338
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
Qingdao 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 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
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
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

2. MELLÉKLET

Egyéb, a mintában nem szereplő, a dömpingellenes vizsgálatban együttműködő, de a szubvencióellenes vizsgálatban nem együttműködő kínai exportáló gyártók:

Vállalat neve	TARIC-kiegészítő kód
Briway Tire Co., Ltd.	C337
Goodyear Dalian Tire Co., Ltd	C339
Shandong Hawk International Rubber Industry Co., Ltd	C356
Sichuan Kalevei Technology Co., Ltd	C373
Zhongce Rubber Group Co., Ltd	C379