II

(Icke-lagstiftningsakter)

FÖRORDNINGAR

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) 2018/1690

av den 9 november 2018

om införande av en slutgiltig utjämningstull på import av vissa däck, andra än massivdäck, av gummi, nya eller regummerade, av sådana slag som används på bussar eller lastbilar, med ett belastningsindex högre än 121, med ursprung i Folkrepubliken Kina och om ändring av kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/1579 om införande av en slutgiltig antidumpningstull och slutgiltigt uttag av den provisoriska tull som införts på import av vissa däck, andra än massivdäck, av gummi, nya eller regummerade, av sådana slag som används på bussar eller lastbilar, med ett belastningsindex högre än 121, med ursprung i Folkrepubliken Kina och om upphävande av genomförandeförordning (EU) 2018/163

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/1037 av den 8 juni 2016 om skydd mot subventionerad import från länder som inte är medlemmar i Europeiska unionen (nedan kallad *grundförordningen*) ([1]), särskilt artiklarna 15 och 24.1, och

av följande skäl:

1. FÖRFARANDE

1.1 Inledande av ett förfarande

(1) Den 14 oktober 2017 inledde Europeiska kommissionen (nedan kallad *kommissionen*) en antisubventionsundersökning beträffande import till unionen av vissa nya och regummerade däck, av sådana slag som används på bussar eller lastbilar, med ett belastningsindex högre än 121, med ursprung i Folkrepubliken Kina (nedan kallad *Kina* eller *det berörda landet*). Inledandet skedde på grundval av artikel 10 i grundförordningen. Kommissionen offentliggjorde ett tillkännagivande om inledande (nedan kallat *tillkännagivandet om inledande*) ([2]) i *Europeiska unionens officiella tidning*.

(2) Kommissionen inledde undersökningen till följd av en framställning (nedan kallad *klagomålet*) som ingetts den 30 augusti 2017 av koalitionen mot illojal däckimport (nedan kallad *klaganden*) såsom företrädare för unionstillverkare som svarar för mer än 25 % av unionens sammanlagda tillverkning av vissa nya och regummerade däck, av sådana slag som används på bussar eller lastbilar, med ett belastningsindex högre än 121 (nedan kallade *TBR-däck*). Klagomålet innehöll bevisning för subventionering och en därav följande skada som var tillräcklig för att motivera inledandet av en undersökning.

(3) Innan kommissionen inledde sin antisubventionsundersökning underrättade den de kinesiska myndigheterna ([3]) om att den hade mottagit ett korrekt underbyggt klagomål och uppmanade de kinesiska myndigheterna att inleda ett samråd i enlighet med artikel 10.7 i grundförordningen. Samråd hölls den 10 oktober 2017 men någon ömsesidigt godtagbar lösning kunde inte nås.

([1]) EUT L 176, 30.6.2016, s. 55.
([2]) EUT C 346, 14.10.2017, s. 9.
([3]) I denna förordning används begreppet ”de kinesiska myndigheterna” i vid bemärkelse, dvs. det täcker såväl statsrådet som ministerier, myndigheter eller andra organ på central, regional och lokal nivå.

(4) Den 7 maj 2018 införde kommissionen en provisorisk antidumpningstull på import av samma produkt med ursprung i Kina ([4]) (nedan kallad *den provisoriska antidumpningsförordningen*) i en undersökning som hade inletts den 11 augusti 2017 ([5]) (nedan kallad *den parallella antidumpningsundersökningen*). Den 22 oktober 2018 införde kommissionen en slutgiltig antidumpningstull på import av samma produkt med ursprung i Kina ([6]) (nedan kallad *den slutgiltiga antidumpningsförordningen*) i den parallella antidumpningsundersökningen. Analyserna av skada, orsakssamband och unionens intresse som genomförts inom ramen för denna antisubventionsundersökning och den parallella antidumpningsundersökningen är i tillämpliga delar identiska, eftersom definitionerna av unionsindustrin, de unionstillverkare som ingår i urvalet och undersökningsperioden är desamma i båda undersökningarna. Alla de omständigheter som är relevanta för dessa aspekter har beaktats även i den här undersökningen.

1.1.1 *Synpunkter gällande inledandet*

(5) De kinesiska myndigheterna hävdade att undersökningen inte borde inledas eftersom klagomålet inte uppfyllde de krav vad gäller bevisning som anges i artikel 11.2 och 11.3 i WTO-avtalet om subventioner och utjämningsåtgärder och artikel 10.2 i grundförordningen. Enligt de kinesiska myndigheterna fanns det inte tillräcklig bevisning om utjämningsbara subventioner, skada och orsakssamband mellan den subventionerade importen och skadan.

(6) Kommissionen avvisade detta påstående. Den bevisning som lämnats i klagomålet utgjordes av de uppgifter som rimligen fanns tillgängliga för klaganden vid den tidpunkten. Uppgifterna var tillräckliga för att man i det inledande skedet skulle kunna påvisa att de påstådda subventionerna var utjämningsbara med avseende på förekomst, storlek och art. Klagomålet innehöll även tillräcklig bevisning för förekomsten av skada för unionsindustrin på grund av den subventionerade importen.

(7) I motsats till vad som hävdats av de kinesiska myndigheterna grundade sig klagomålet inte enbart på däckbranschens politik under 2010, utan innehöll också (särskilt punkterna 81–92) ett antal andra policydokument, planer och kataloger med hänvisningar till däckbranschen. Kommissionen har dessutom (i förekommande fall) grundat sig på andra tillgängliga källor för att bekräfta den påstådda subventioneringen. Med tanke på att de amerikanska myndigheterna nyligen hade gjort offentliga fastställanden om vissa åtgärder, utgick kommissionen också från detta material redan i detta skede. Dessutom fann kommissionen det lämpligt att ta med en hänvisning till en ny industriell PR-plan i provinsen Hebei från 2016 som man hade i ärendet, men som inte nämndes i klagomålet. Denna ytterligare bevisning, som finns tillgänglig i den icke-konfidentiella akten i ärendet som en del av promemorian om bevisningens tillräcklighet, ytterligare bekräftade och kompletterade påståendena i klagomålet när det gäller förekomsten av den påstådda subventioneringen och dess karaktär. I den utsträckning som de kinesiska myndigheterna pekat på brister var gäller klagomålets riktighet och tillförlitlighet undersökte kommissionen dessa påståenden under undersökningen. Den fann dock inga skäl att ifrågasätta påståendena om förekomst och omfattning av subventionering vid inledandet av undersökningen.

(8) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter hävdade Hämmerling att kommissionen inte kan inleda en undersökning med en allmän hänvisning till KN-nummer som endast nämns upplysningsvis. Även om KN-numren inte är bindande i sin tolkning kan, enligt Hämmerling, en sådan allmän hänvisning som definierar den berörda produkten inte godtas, eftersom den minskar den rättsliga säkerheten för alla berörda parter om huruvida de kommer att omfattas av undersökningen och utgör en direkt överträdelse av artikel 41 i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna (nedan kallad *stadgan*) och rätten till god förvaltning. En sådan hänvisning och oklar formulering som hänvisar till ”av sådana slag som används” förmedlar budskapet att undersökningens räckvidd var osäker och att den ytterligare kunde skönsmässigt utvidgas eller begränsas i ett senare skede av undersökningen, vilket försämrar de berörda parternas rätt att höras.

([4]) Kommissionens förordning (EU) 2018/683 av den 4 maj 2018 om införande av en provisorisk antidumpningstull på import av vissa däck, andra än massivdäck, av gummi, nya eller regummerade, av sådana slag som används på bussar eller lastbilar, med ett belastningsindex högre än 121, med ursprung i Folkrepubliken Kina (EUT L 116, 7.5.2018, s. 8).

([5]) Tillkännagivande om inledande av ett antidumpningsförfarande beträffande import av vissa nya eller regummerade däck, av sådana slag som används på bussar eller lastbilar, med ett belastningsindex högre än 121, med ursprung i Folkrepubliken Kina (EUT C 264, 11.8.2017, s. 14) i dess lydelse enligt rättelsen av tillkännagivandet om inledande av ett antidumpningsförfarande beträffande import av nya och regummerade däck till bussar och lastbilar, med ursprung i Folkrepubliken Kina (EUT C 356, 21.10.2017, s. 24).

([6]) Kommissionens förordning (EU) 2018/1579 av den 18 oktober 2018 om införande av en slutgiltig antidumpningstull och slutgiltigt uttag av den provisoriska tull som införts på import av vissa däck, andra än massivdäck, av gummi, nya eller regummerade, av sådana slag som används på bussar eller lastbilar, med ett belastningsindex högre än 121, med ursprung i Folkrepubliken Kina och om upphävande av genomförandeförordning (EU) 2018/163 (EUT L 263, 22.10.2018, s. 3).

(9) När det gäller detta påstående fann kommissionen att parten inte underbyggde sitt teoretiska påstående att användningen av KN-nummer påverkar rättssäkerheten. Kommissionen är inte bunden av KN-numren utan av den produktdefinition som angetts i tillkännagivandet om inledande. Parten påstod inte att kommissionen inte iakttog den produktdefinition som angetts i tillkännagivandet om inledande. Påståendet avvisades därför.

1.2 **Registrering av import**

(10) Klaganden ingav begäran om registrering av import av den berörda produkten med ursprung i Kina enligt artikel 14.5 i den grundläggande antidumpningsförordningen och artikel 24.5 i grundförordningen den 19 augusti 2017 respektive den 5 oktober 2017.

(11) Den 4 oktober 2017 lämnade China Rubber Industry Association (CRIA) och den kinesiska handelskammaren för importörer och exportörer av metaller, mineraler och kemikalier (CCCMC) in synpunkter på begäran om registrering. De hävdade att begäran inte uppfyllde den grad av bevisning som krävs, eftersom det inte finns bevis för tidigare dumpning/subventionering, en betydande ökning av eller att importen sannolikt kommer att allvarligt undergräva de positiva verkningarna av en antidumpningstull. Den 19 oktober 2017 höll kommissionen ett hörande på CRIA:s begäran, som upprepade sina tidigare synpunkter.

(12) Den 2 februari 2018 offentliggjorde kommissionen genomförandeförordning (EU) 2018/163 (nedan kallad *förordningen om registrering*) ([7]) enligt vilken import av den berörda produkten med ursprung i Kina görs till föremål för registrering från och med den 3 februari 2018. Kommissionen beaktade de berörda parternas synpunkter vid bedömningen av giltigheten av begäran om registrering.

(13) Efter det att registreringen trätt i kraft hävdade Hankook Group ([8]) att dess rätt till försvar hade åsidosatts, eftersom ingen information angående kommissionens avsikt att registrera import av den berörda produkten hade meddelats Hankook Group innan förordningen om registrering trädde i kraft. Hankook Group hävdade därför att artikel 41 i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna hade överträtts.

(14) Kommissionen påpekade att det enligt artikel 30.2 i grundförordningen är obligatoriskt att lämna ut uppgifter innan slutgiltiga åtgärder införs. Detsamma gäller dock inte för en förordning om registrering enligt artikel 24.5 i grundförordningen. I den artikeln föreskrivs endast att medlemsstaterna ska underrättas i god tid. Rätten att bli hörd enligt artikel 41.2 a i stadgan om de grundläggande rättigheterna gäller dessutom endast vid individuellt riktade åtgärder med negativa verkningar. I detta fall krävde kommissionen att unionens tullmyndigheter skulle registrera importen. Förordningen om registrering utgör inte en individuellt riktad åtgärd som ger negativa verkningar endast för Hankook Group. Förordningen om registrering riktades inte till Hankook Group och ledde inte heller till individuella negativa följder för den gruppen. I detta sammanhang bör det även erinras om att registrering av import är en tillämplig åtgärd för att möjliggöra det efterföljande införandet av tullar mot registrerad import och underrättar i vederbörlig ordning aktörerna om det eventuella ansvar kopplat till denna import som kan uppkomma i händelse av slutgiltiga åtgärder. Därför har inte heller Hankook Groups rätt till försvar eller artikel 41 i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna åsidosatts genom att Hankook Group inte informerades i förväg om registreringsbeslutet.

1.3 **Undersökningsperiod och skadeundersökningsperiod**

(15) Undersökningen av subventionering och skada omfattade perioden 1 juli 2016–30 juni 2017 (nedan kallad *undersökningsperioden* eller *UP* i tabeller). Undersökningen av de utvecklingstendenser som är relevanta för bedömningen av skada omfattade perioden från och med den 1 januari 2014 till och med utgången av juni 2017 (nedan kallad *skadeundersökningsperioden*).

1.4 **Berörda parter**

(16) I tillkännagivandena om inledande uppmanade kommissionen berörda parter att ta kontakt med den för att delta i undersökningen. Dessutom underrättade kommissionen klaganden, andra kända unionstillverkare, kända exporterande tillverkare, de kinesiska myndigheterna, kända importörer, leverantörer och användare, handlare samt intresseorganisationer som såvitt känt var berörda om inledandet av undersökningen och uppmanade dem att delta.

(17) Berörda parter gavs möjlighet att lämna synpunkter på inledandet av undersökningen och att begära att bli hörda av kommissionen och/eller förhörsombudet för handelspolitiska förfaranden.

([7]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/163 av den 1 februari 2018 om registrering av import av nya och regummerade däck till bussar och lastbilar, med ursprung i Folkrepubliken Kina (EUT L 30, 2.2.2018, s. 12).

([8]) Se skäl 50 för närmare beskrivning av gruppens sammansättning.

(18) Två unionstillverkare, företrädda av klaganden begagnade sig av denna möjlighet att i enlighet med artikel 29.1 i grundförordningen begära att kommissionen skulle behandla deras namn konfidentiellt, eftersom de var rädda för repressalier från kunder eller konkurrenter som berörs av undersökningen. Två andra samarbetsvilliga unionstillverkare begärde därefter samma behandling.

(19) Kommissionen prövade varje ansökan om konfidentiell behandling individuellt för att avgöra om de var välgrundade. Kommissionen kom fram till att det faktiskt fanns tecken på en betydande risk för repressalier i samtliga fall och godkände att namnen på dessa företag inte skulle lämnas ut.

(20) Två exporterande tillverkare, dvs. Giti Group ([9]) och China National Tire Group ([10]), hävdade att anonymiteten för två unionstillverkare som företräddes av klaganden allvarligt skulle kunna skada parternas rätt till försvar, eftersom denna gör att det inte är möjligt att kontrollera att klaganden verkligen svarar för mer än 25 % av unionens sammanlagda produktion. Anonymiteten gör dessutom att det är omöjligt för de berörda parterna att veta inom vilket segment ([11]) klaganden är aktiv, vilket i sin tur gör att de inte kan lämna några meningsfulla synpunkter på huruvida den kinesiska importen av den berörda produkten till unionen skulle kunna vålla dem väsentlig skada. Giti Group hävdade dessutom att klaganden, enligt vad som anges i klagomålet, endast svarade för 16 % av unionens sammanlagda produktion av segment 3-däck. Giti Group och China National Tire Group hävdade även att anonymiteten gör att berörda parter inte kan veta om de unionstillverkare som ingår i urvalet är närstående till kinesiska exporterande tillverkare.

(21) Mot bakgrund av dessa synpunkter bedömde kommissionen på nytt den icke-konfidentiella versionen av klagomålet, men kom fram till att den version som fanns tillgänglig för inspektion av berörda parter i tillräcklig utsträckning tillät berörda parter att bedöma kraven på representativitet som ligger till grund för denna undersökning. Under alla omständigheter konstaterade kommissionen att frågan huruvida en klagande tillhör ett visst marknadssegment är inte avgörande för konstaterandet av representativitet eftersom representativitet ska bedömas på grundval av den totala produktionen (oavsett indelning i nivåer) av den berörda produkten. Kommissionen noterade även att det fanns otillräcklig bevisning för eller förklaring till hur den påstådda okunskapen om vilka kopplingar som eventuellt finns mellan de anonyma klagandena och kinesiska exporterande tillverkare skulle utgöra ett hinder för de berörda parterna att utöva sin rätt till försvar. Kommissionen uppmanade berörda parter att inkomma med sådan bevisning eller förklaringar, men lämnade ingen ytterligare bevisning. Argumenten mot att bevilja konfidentiell behandling avvisades därför.

(22) I artikel 29 i grundförordningen fastställs att kommissionen inte får yppa några uppgifter som anses vara konfidentiella, om godtagbara skäl anförts, utan uttryckligt tillstånd från uppgiftslämnaren. Kommissionen ansåg att den icke-konfidentiella versionen av klagomålet gav berörda parter möjlighet att bedöma kraven rörande representativitet. Huruvida klaganden tillhör en viss marknad är irrelevant eftersom representativitet ska bedömas på grundval av den sammanlagda produktionen (oavsett indelning i nivåer). Kommissionen instämde inte i argumentet att okunskap om vilka kopplingar som eventuellt finns mellan de anonyma klagandena och kinesiska exporterande tillverkare skulle utgöra ett hinder för de berörda parterna att utöva sin rätt till försvar. Argumenten mot att bevilja konfidentiell behandling avvisades därför.

1.5 **Stickprovsförfarande**

(23) I tillkännagivandet om inledande angav kommissionen att den kunde komma att besluta att göra ett urval bland de berörda parterna i enlighet med artikel 27 i grundförordningen.

1.5.1 *Unionstillverkare*

(24) I tillkännagivandet om inledande angav kommissionen att den hade gjort ett preliminärt urval av unionstillverkare på grundval av de största representativa produktions- och försäljningsvolymerna, samtidigt som man säkerställde geografisk spridning. Den uppmanade berörda parter att lämna synpunkter på det preliminära urvalet.

(25) Fyra berörda parter lämnade synpunkter på det preliminära urvalet (China National Tire Group, Giti Group, CRIA och CCCMC). De ansåg i synnerhet att marknadssegmenteringen i tre nivåer inte avspeglades på vederbörligt sätt i det preliminära urvalet och att urvalet så nära som möjligt borde motsvara den procentandel vad gäller tillverkning och försäljning som nivå 1, 2 respektive 3 har av unionens sammanlagda tillverkning och försäljning.

([9]) Se skäl 50 för närmare beskrivning av gruppens sammansättning.
([10]) Se skäl 50 för närmare beskrivning av gruppens sammansättning.
([11]) Information som kommissionen tagit emot och samlat in tyder på att unionsmarknaden för bussar och lastbilar är indelad i tre nivåer eller segment. Däck i nivå 1 omfattar nya premiumdäck från de största tillverkarnas mest kända varumärke. Däck i nivå 2 omfattar de flesta icke-premiumdäck, både nya och regummerade, med priser och prestanda i fråga om miltal som motsvarar mellan ungefär 65 och 80 % av priset för däck i segment 1. Däck i nivå 3 omfattar både nya och regummerade däck, med sämre prestanda i fråga om miltal och med mycket begränsade möjligheter till regummering.

(26) Till följd av denna synpunkt begärde kommissionen den 25 september 2017 att unionstillverkarna skulle lämna ytterligare information om nivåerna för att kunna fastställa ett reviderat urval av unionstillverkare.

(27) De samarbetsvilliga unionstillverkare som besvarade stickprovsfrågeformuläret omfattar såväl stora som små och medelstora företag ([12]) och svarar för mer än 50 % av unionens uppskattade sammanlagda tillverkning och försäljning.

(28) Vid fastställandet av det slutgiltiga urvalet tog kommissionen hänsyn till att däcksektorn är segmenterad i olika nivåer för att på så sätt se till att företag från samtliga tre nivåer ingick i urvalet. För att se till att de små och medelstora företagens situation avspeglades korrekt i skadeanalysen, med tanke på att de svarar för omkring 15 % av unionstillverkarnas sammanlagda försäljningsvolymer i unionen, ansåg kommissionen att även små och medelstora företag borde ingå i urvalet.

(29) Elva unionstillverkare valdes ut att ingå i urvalet på grundval av

— deras representativitet totalt sett i fråga om tillverknings- och försäljningsvolymer för den berörda produkten under 2016,

— nivåernas representativitet i fråga om produktionsvolymen för den berörda produkten under 2016,

— geografisk spridning och

— unionstillverkarnas representativitet i fråga om storlek, nämligen mellan små och medelstora företag och stora företag.

(30) De unionstillverkare som ingick i urvalet tillhör både kategorin stora företag och kategorin små och medelstora företag. De utvalda unionstillverkarna var baserade i sex medlemsstater och svarade tillsammans för mer än 36 % av den unionstillverkning och unionsförsäljning som rapporterats av de samarbetsvilliga unionstillverkarna.

(31) Den 22 december 2017 informerade en av de unionstillverkare som ingick i urvalet, den polska tillverkaren Geyer & Hosaja, kommissionen om att den hade beslutat att inte längre samarbeta i undersökningen. De procentandelar som anges i skäl 30 påverkas inte av att denna tillverkare drog sig tillbaka, eftersom dess tillverkning svarar för mindre än 0,1 % av unionens sammalagda tillverkning. Kommissionen drog därför slutsatsen att det slutgiltiga urvalet förblir representativt för unionsindustrin.

(32) Giti Group hävdade att kommissionen borde ha avslutat den aktuella undersökningen omedelbart, eftersom förhandsurvalet av unionstillverkare var förfarandemässigt felaktigt. Kommissionen påminde om att ett preliminärt urval av ett stickprov av unionstillverkare är rättsligt möjligt och bidrar till en effektiv undersökning inom snäva tidsfrister. Såsom framgår av skälen 26–30 ändrades det preliminära urvalet till följd av synpunkter från berörda parter. Påståendet avvisades därför.

1.5.2 *Importörer*

(33) För att kommissionen skulle kunna avgöra om ett stickprovsförfarande var nödvändigt och i så fall göra ett urval, uppmanade den icke-närstående importörer att lämna de uppgifter som anges i tillkännagivandet om inledande. Fem importörer gav sig till känna, vilka importerade ca 430 000 importenheter från Kina. Två företag valdes ut till att ingå i urvalet och dessa svarade för [70–90 %] av de importörer som lämnade in ett stickprovsfrågeformulär.

1.5.3 *Exporterande tillverkare*

(34) För att kommissionen skulle kunna avgöra om ett stickprovsförfarande var nödvändigt och i så fall göra ett urval, uppmanade den alla exporterande tillverkare i Kina att lämna de uppgifter som anges i tillkännagivandet om inledande. Den bad dessutom de kinesiska myndigheterna att identifiera och/eller kontakta andra eventuella exporterande tillverkare som skulle kunna vara intresserade av att delta i undersökningen.

(35) 44 exporterande tillverkare eller grupper av exporterande tillverkare i det berörda landet lämnade den begärda informationen och samtyckte till att ingå i urvalet. I enlighet med artikel 27.1 b i grundförordningen gjorde kommissionen ett urval på grundval av den största representativa exportvolym till unionen som rimligen kunde undersökas inom den tid som stod till förfogande. Detta urval bestod av följande fyra grupper av exporterande tillverkare:

— China National Tire Group, Kina,

— Giti Group, Kina,

([12]) Se kommissionens rekommendation av den 6 maj 2003 om definitionen av mikroföretag samt små och medelstora företag (2003/361/EG).

— Hankook Group, Kina,

— Xingyuan Group, Kina.

(36) De grupper av exporterande tillverkare som ingick i urvalet svarade för mer än 50 % av den totala importen till unionen av den berörda produkten.

(37) I enlighet med artikel 27.2 i grundförordningen genomförde kommissionen ett samråd om urvalet med alla berörda kända exporterande tillverkare och med de kinesiska myndigheterna.

(38) Synpunkter på det föreslagna urvalet mottogs från den europeiska regummeringssammanslutningen (BIPAVER) som hävdade att det slutgiltiga urvalet skulle kunna leda till en stark obalans i produktmixen mellan nivå 2- och nivå 3-däck. De ansåg att importpriserna kanske inte korrekt avspeglar den del av importvolymerna som är mest skadlig för unionsindustrin. De uppmanade därför kommissionen att göra en ny beräkning och ändra urvalet.

(39) Kommissionen gjorde en bedömning för att se om det skulle vara praktiskt möjligt att ytterligare utvidga urvalet. Den påpekade att de grupper av exporterande tillverkare som valts ut till att ingå i urvalet utgjordes av 1) 13 rättsliga enheter som ägnar sig åt tillverkning och inhemsk försäljning av den berörda produkten, 2) två närstående exportörer belägna utanför unionen och 3) fler än tio närstående importörer belägna i unionen. De uppgifter som lämnats av var och en av dessa enheter behövde behandlas och kontrolleras. Kommissionen ansåg därför att fler exporterande tillverkare rimligen inte kunde undersökas inom den tid som stod till förfogande.

(40) BIPAVER ansåg också att två av företagen i urvalet inte var representativa mottagare av utjämningsbara subventioner eftersom de har sitt säte och vissa produktionsanläggningar utanför Kina.

(41) Kommissionen noterade att det faktum att ett enskilt företag eventuellt inte direkt mottagit en särskild form av en påstådd subvention gjorde inte att urvalet inte var representativt, eftersom meningen med urvalet är att det ska vara representativt för den kinesiska däckindustrin i dess helhet vad gäller berättigande till alla former av påstådda subventioner. De fyra grupperna av exporterande tillverkare i urvalet var representativa vad gäller berättigande till de påstådda subventionerna i klagomålet. Kommissionen anser därför att urvalet utgör en korrekt grund för att undersöka förekomsten och omfattningen av den påstådda subventioneringen.

(42) Det föreslagna urvalet är därför förenligt med artikel 27.1 b i grundförordningen. Kommissionen har därför beslutat att det föreslagna urvalet ska vara det slutgiltiga urvalet.

(43) Förutom de fyra exporterande tillverkarna i urvalet förklarade även sex exporterande tillverkare att de i det fall de inte väljs ut att ingå i urvalet önskar få ett frågeformulär och andra ansökningsformulär så att de kan ansöka om en individuell undersökning i enlighet med artikel 27.3 i grundförordningen. Såsom begärts skickade kommissionen frågeformulär till dessa sex exporterande tillverkare. Ingen av dem besvarade dock frågeformuläret.

1.6 **Svar på frågeformulär och kontrollbesök**

(44) Kommissionen skickade frågeformulär till de fyra kinesiska exporterande tillverkare som ingick i urvalet, till exporterande tillverkare som inte ingick i urvalet och till de unionstillverkare som ingick i urvalet.

(45) Svar på frågeformuläret mottogs från de fyra kinesiska exporterande tillverkarna i urvalet och från tio unionstillverkare som ingick i urvalet. Ingen av de exporterande tillverkare som inte ingick i urvalet besvarade frågeformuläret.

(46) Det skickades också ett frågeformulär till de kinesiska myndigheterna. Det innehöll särskilda frågeformulär för China Development Bank (CDB), Export Import Bank of China (EXIM), Agricultural Bank of China (ABC), Bank of China (BOC) och Chinese Export & Credit Insurance Corporation (Sinosure). Dessa finansinstitut hade i klagomålet specifikt hänvisats till som offentliga organ eller organ som ålagts eller anförtrotts att bevilja subventioner. De kinesiska myndigheterna ombads även att vidarebefordra detta särskilda frågeformulär för finansinstitut till alla andra finansinstitut som tillhandahåller lån eller exportkrediter till företagen i urvalet, eller till köparna av företagen i urvalet. De kinesiska myndigheterna ombads dessutom att samla in eventuella svar från dessa finansinstitut och skicka dem direkt till kommissionen.

(47) Vidare innehöll frågeformuläret till de kinesiska myndigheterna särskilda frågeformulär till de tillverkare av naturgummi, syntetgummi, kimrök och nylonkord som, enligt klagomålet, tillhandahållit insatsvaror mot för låg ersättning till företagen i urvalet, dvs. Sinopec, Sinopec Baling Co., Chemchina, Shandong Haohua, Jiangxi Blackcat Carbon Black Co., Ltd, Hangzhou Zhongce Qingquan Industrial Co., Ltd och Suqian Junma Tyre Cord Company Limited. De kinesiska myndigheterna ombads dessutom vidarebefordra det särskilda frågeformuläret till alla de andra tillverkare och distributörer av råvarorna i fråga som hade tillhandahållit insatsvaror till företagen som ingår i urvalet. De kinesiska myndigheterna ombads dessutom att samla in eventuella svar från dessa tillverkare och skicka dem direkt till kommissionen.

(48) Kommissionen fick besvarade frågeformulär från de kinesiska myndigheterna i vilka det ingick svar på det särskilda frågeformuläret från EXIM, BOC, ABC och Sinosure.

(49) Kommissionen inhämtade och kontrollerade alla uppgifter som den ansåg vara nödvändiga för ett fastställande av subvention, skada och unionens intresse. Det företogs ett kontrollbesök på plats hos det kinesiska handelsministeriet, vid vilket även tjänstemän från andra relevanta ministerier deltog. Dessutom deltog även företrädare från följande finansinstitut vid detta kontrollbesök:

— Export Import Bank of China, Peking, Kina,

— Agricultural Bank of China, Peking, Kina,

— Bank of China, Peking, Kina,

— Sinosure, Peking, Kina.

(50) Kontrollbesök enligt artikel 26 i grundförordningen genomfördes i följande företags lokaler:

Unionstillverkare som ingår i urvalet

— Good Year Firma Oponiarska, Polen.

— Wetest, Tjeckien.

— B.R.P., Pneumatici, Italien,

— Banden-anläggningen, Nederländerna,

— Marangoni Spa Ltd, Italien,

— Roline NV, Nederländerna,

— fyra unionstillverkare som begärt konfidentiell behandling.

Icke-närstående importörer i unionen som ingår i urvalet

— Heuver Bandengroothandel B.V, Nederländerna,

— Hämmerling The Tyre Company GmbH, Tyskland.

Tillverkare i Kina som ingår i urvalet

China National Tire Group:

— Aeolus Tyre Co. Ltd, Jiaozuo, Kina,

— Beijing Rubber Research and Design Institute, Peking, Kina,

— Chemchina Corporation, Peking, Kina,

— Chemchina Finance, Peking, Kina,

— China National Tire & Rubber Co. Ltd, Peking, Kina,

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

— Chonche Auto Repair Group Co. Ltd, Peking, Kina,

— Henan Tyre Group Co. Ltd, Jiaozuo, Kina,

— Yanzhou Ruiyuan Rubber Plastic Co. Ltd:, Jining, Kina,

— Yinhe Power Plant Co. Ltd, Jining, Kina,

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

([13]) Under undersökningsperioden var detta företag känt under namnet Chonche Auto Double Happiness Tyre Corp. Företaget ändrade sitt namn till Aeolus Tyre (Taiyuan) Co., Ltd per den 13 augusti 2018.

— Qingdao Yellow Sea Rubber Co. Ltd,Qingdao, Kina,

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

Giti Group:

— Giti Tire (China) Investment Co., Shanghai, Kina,

— Giti Tire (Anhui) Co. Ltd, Hefei, Kina,

— GITI Radial Tire (Anhui) Ltd, Hefei, Kina,

— Anhui Prime Cord Fabrics Company Ltd, Hefei, Kina,

— Giti Tire (Hualin) Co. Ltd, Hualin, Kina,

— Giti Tire (Fujian) Co. Ltd, Fujian, Kina,

— GITI Tire (Yinchuan) Co. Ltd, Yinchuan, Kina,

— GITI Greatwall Tire (Yinchuan) Co. Ltd, Yinchuan, Kina,

— GITI Tyre (Chongqing) Company Ltd, Chongqing, Kina,

— GITI Steel Cord (Hubei) Company Ltd, Hubei, Kina,

— 3S Engineering Shanghai Company Ltd, Shanghai, Kina,

— Seyen Machinery (Shanghai) Company Ltd, Shanghai, Kina.

Hankook Group:

— Shanghai Hankook Tire Sales Co. Ltd, Shanghai, Kina,

— Chongqing Hankook Tire Co. Ltd, Chongqing, Kina,

— Jiangsu Hankook Tire Co. Ltd, Jiangsu, Kina,

Xingyuan Group:

— Xingyuan Tyre Co. Ltd, Dongying, Kina,

— Guangrao Xinhongyuan Tyre Co. Ltd, Dongying, Kina,

— Xingyuan International Tyre Co. Ltd, Dongying, Kina,

— Guangda Tyre Co Ltd, Dongying, Kina.

1.7 **Undantag från införandet av provisoriska åtgärder och efterföljande förfarande**

(51) Eftersom kommissionen hade infört provisoriska åtgärder i det parallella antidumpningsärendet i maj 2018 beslutade den att inte införa provisoriska åtgärder i det här ärendet. Den 13 juli 2018 fick alla berörda parter ett informationsdokument som beskrev kommissionens preliminära slutsatser om de påstådda subventionsordningarna och kommissionens preliminära slutsatser vad gäller skada, orsak och unionens intresse, i enlighet med den provisoriska antidumpningsförordningen.

(52) Flera berörda parter lämnade skriftliga synpunkter på informationsdokumentet. Parter som så begärde gavs tillfälle att bli hörda.

(53) Efter det att informationsdokumentet hade sänts ut ansåg Pirelli Tyre Co. Ltd att företaget inte borde anses som närstående företag till China National Tire & Rubber Co. Ltd (CNRC). I detta avseende invände Pirelli Tyre Co. Ltd mot tillämpningen av artikel 127 i genomförandeakten för unionens tullkodex (EU) 2015/2447 (nedan kallad *unionens tullkodex*) i syfte att beräkna den vägda genomsnittliga subventioneringsmarginalen för de närstående företagen. I stället hänvisade Pirelli Tyre Co. Ltd till definitionen i artikel 16 i avtalet om subventioner och utjämningsåtgärder, vilken kräver kontroll av ett företag i förhållande till ett annat, för att fastställa förhållandet mellan företag. Pirelli Tyre Co. Ltd argumenterade sedan att Pirelli Tyre Co. Ltd inte kvalificerade som närstående företag enligt denna standard eftersom det enligt vad som påstods inte kontrollerades av CNRC. Pirelli Tyre Co. Ltd noterade dessutom att grundförordningen inte innehöll någon hänvisning till unionens tullkodex.

([14]) Närstående till China National Tire & Rubber Co. Ltd genom ett aktieinnehav på mer än 5 % under undersökningsperioden i enlighet med artikel 127 d i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/2447 av den 24 november 2015 om närmare regler för genomförande av vissa bestämmelser i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 952/2013 om fastställande av en tullkodex för unionen.

(54) Kommissionen erinrade om att artikel 16 i avtalet om subventioner och utjämningsåtgärder återspeglas i artikel 9.2 i grundförordningen. Båda artiklarna avser emellertid endast definitionen av unionsindustrin och förhållandet mellan unionstillverkare och exporterande tillverkare. I det sammanhanget kan en unionstillverkare tas från definitionen av unionsindustrin, om den kontrolleras av en exporterande tillverkare. Varken avtalet om subventioner och utjämningsåtgärder eller grundförordningen nämner däremot något om metoden för hur man ska bedöma förhållandet mellan exporterande tillverkare för att fastställa storleken på subventioneringen. För att säkerställa att åtgärderna kan tillämpas effektivt, och särskilt för att undvika att exporten leds via ett närstående företag med den lägsta tullsatsen, är det kommissionens praxis att fastställa förhållandet mellan exporterande tillverkare med hjälp av de kriterier som fastställs i artikel 127 i genomförandeakten för unionens tullkodex (EU) 2015/2447 av den 24 november 2015. Detta meddelades tydligt till alla parter i tillkännagivandet av inledande när förfarandet påbörjades. Artikel 2.1 i den grundläggande antidumpningsförordningen ([15]) innehåller dessutom en tydlig hänvisning till artikel 127 i genomförandeakten för unionens tullkodex och kommissionen bör behandla parter i både antidumpningsärenden och i antisubventionsärenden på samma sätt ([16]).

(55) I artikel 127 d i tullkodexen fastställs att två personer ska anses vara närstående om en tredje part äger, kontrollerar eller innehar direkt eller indirekt minst 5 % av utestående röstberättigande aktier eller andelar hos båda personerna. CNRC är den största aktieinnehavaren i Pirelli Tyre Co. Ltd Under undersökningsperioden ägde företaget 65 % av aktierna. I dag äger företaget fortfarande 46 % av aktierna. Inom ramen för denna undersökning anses därför Pirelli Tyre Co. Ltd och CNRC vara närstående. Påståendet avvisades därför.

(56) Pirelli Tyre Co. Ltd påpekade också att det endast borde betraktas som en samarbetsvillig part, och inte som en exporterande tillverkare, eftersom företaget upphörde med tillverkningen av den berörda produkten i november 2017.

(57) Kommissionen konstaterade att Pirelli Tyre Co. Ltd var en exporterande tillverkare under hela undersökningsperioden. Att företaget därefter upphörde med sin tillverkning ändrar inte resultatet av undersökningen. Påståendet avvisades därför.

(58) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter upprepade Pirelli sitt påstående om att företaget verkar oberoende av China National Tire Group. Inget av dessa påståenden var emellertid underbyggda med ytterligare bevisning. Pirelli bestred i synnerhet inte den ägarstruktur som beskrivs av kommissionen i bilaga 2 till det slutliga utlämnandet av uppgifter. Kommissionen avvisade därför detta påstående.

(59) Kommissionen fortsatte att inhämta och kontrollera alla uppgifter som den ansåg nödvändiga för de slutgiltiga undersökningsresultaten.

(60) Med tanke på att skadeperioden och undersökningsperioden är desamma som i den parallella antidumpningsundersökningen, meddelade kommissionen den 1 juni 2018 de berörda parterna att den information och synpunkter beträffande skada som inkommit inom ramen för antidumpningsundersökningen även skulle beaktas vid denna undersökning. Ingen av parterna motsatte sig detta tillvägagångssätt.

(61) I den parallella antidumpningsundersökningen mottog parterna den 24 juli 2018 det slutliga utlämnandet av uppgifter om de viktigaste omständigheter och överväganden på grundval av vilka den avsåg att införa en slutgiltig antidumpningstull på import till unionen av den berörda produkten. Den 10 september 2018 fick berörda parter dessutom ett ytterligare utlämnande av uppgifter. Så som beskrivs i skäl 60 övervägdes de synpunkter som framförts inom ramen för dessa utlämnande av uppgifter, i den utsträckning de avsåg skada, orsakssamband och unionens intresse fullt ut i undersökningen och, i tillämpliga fall, beaktades och återspeglades i resultaten av denna undersökning.

1.8 **Slutligt utlämnande av uppgifter**

(62) Den 28 september 2018 underrättade kommissionen alla parter om de viktigaste omständigheter och överväganden på grundval av vilka den avsåg att införa en slutgiltig antisubventionstull på import till unionen av den berörda produkten.

([15]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/1036 av den 8 juni 2016 om skydd mot dumpad import från länder som inte är medlemmar i Europeiska unionen (EUT L 176, 30.6.2016, s. 21).

([16]) Enligt deklarationen om tvistlösning enligt avtalet om tillämpning av artikel VI i det allmänna tull- och handelsavtalet 1994 och del V i avtalet om subventioner och utjämningsåtgärder. Se även DS 427 WT/DS427/RW *China anti-dumping CVD measure on broilers* – punkt 7.1 hänvisar till denna förklaring. Kommissionen anser att den i så stor utsträckning som möjligt bör garantera konsekventa resultat i parallella antidumpnings- och antisubventionsundersökningar.

(63) Alla parter beviljades en tidsfrist inom vilken de kunde lämna synpunkter på det slutliga utlämnandet av uppgifter (dvs. den 8 oktober 2018). Flera berörda parter begärde en förlängning av tidsfristen. Kommissionen gav parterna till och med den 10 oktober 2018, kl. 10.00, att inkomma med synpunkter.

(64) CCCMC, CRIA, tre av de fyra kinesiska exporterande tillverkare som ingick i urvalet, två icke-närstående importörer lämnade skriftliga inlagor med synpunkter på det slutliga utlämnandet av uppgifter.

(65) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter hävdade China National Tire Group att kommissionen hade åsidosatt dess rätt till försvar när den avslog dess begäran om ytterligare förlängning av tidsfristen för inlämnande av synpunkter på det slutliga utlämnandet av uppgifter. Enligt China National Tire Group borde kommissionen inte betrakta tiodagarsperioden som en fast tidsfrist. Vid fastställandet av en tidsfrist borde kommissionen dessutom överväga de särskilda omständigheterna i ärendet och ge tillräcklig tid för både skriftliga och muntliga inlagor. I fråga om dessa påståenden konstaterade kommissionen att den till fullo hade iakttagit minimitidsfristen på 10 dagar som fastställs i artikel 30.5 i grundförordningen för synpunkter på det slutliga utlämnandet av uppgifter. Dessutom beviljade kommissionen en förlängning till alla berörda parter i förfarandet som så begärde med hänsyn till ärendets brådskande natur, i enlighet med samma artikel.

(66) Hämmerling begärde att få höras av förhörsombudet för att behandla rättsliga problem rörande den nuvarande undersökningen och vissa övergripande frågor vad gäller uppgiftsskydd av konfidentiell och icke konfidentiell information i TRON TDI-databasen och nuvarande tillgång till icke konfidentiella handlingar som beviljas användare utanför unionens territorium.

(67) Kommissionen noterade EU-institutionerna inte är rättsligt bundna av den allmänna dataskyddsförordningen ([17]), men av förordning 45/2001 ([18]). Hämmerling bekräftade dessutom att frågan om skydd av personuppgifter inte var direkt kopplad till en eventuell specifik kränkning av dess rätt till försvar enligt lagstiftningen om handelspolitiska skyddsåtgärder Kommissionen drog därför slutsatsen att Hämmerlings ställning som berörd part i förfarandet och dess rätt till försvar inte direkt påverkades.

(68) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter upprepade Hämmerling sitt påstående att rätten till skydd av personuppgifter är en fristående rättighet, vars överträdelse inte kräver ett faktiskt exempel, utan det räcker med enbart möjligheten att missbrukas på ett olämpligt sätt, till exempel att det görs tillgängligt för okontrollerade användare av databasen i tredjeländer utan någon lämplig bedömning av deras iakttagande av dataskyddslagstiftningen.

(69) Beträffande detta påstående har kommissionen hänvisat till artikel 9.6 i förordning nr 45/2001 enligt vilken kommissionen får överföra personuppgifter om överföringen är nödvändig eller följer av lag för att försvara rättsliga anspråk, och det faktum att alla registrerade måste underteckna TRON:s användarvillkor (som bland annat föreskriver att det inte får förekomma otillåtet utlämnande av information från TRON) när de går in i TRON för första gången efter det att de beviljades tillgång till ett ärende som berörd part. Kommissionen ansåg således att användningen av TRON överensstämmer med tillämpliga dataskyddsregler.

(70) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter begärde Giti Group att få höras av förhörsombudet och gjorde gällande att dess rätt till försvar hade åsidosatts av kommissionen eftersom den inkluderade tullrestitutionssystemet mycket sent i förfarandet och den kommit fram till felaktiga slutsatser. Förhörsombudet ansåg att tillkännagivandet om inledande gjorde det möjligt att omfatta systemet i fråga. Dessutom borde Giti Group ha varit medveten om att detta system omfattas av förfarandet och hade tillräckligt med tid för att lägga fram sina synpunkter för kommissionen. Förhörsombudet ansåg därför att Giti Groups rätt till försvar respekterades.

(71) Flera andra berörda parter upprepade samma farhågor som uttryckts efter informationsdokumentet och bad kommissionen göra ytterligare förtydliganden.

(72) Kommissionen ansåg att den icke-konfidentiella handlingen, informationsdokumentet och det slutliga utlämnandet av uppgifter innehöll tillräckligt med information som gjorde det möjligt för alla berörda parter att utöva sin rätt till försvar fullt ut. En not till handlingen ([19]) med förtydliganden om informationsdokumentet infördes i den icke-konfidentiella handlingen före det slutliga utlämnandet av uppgifter. Kommissionen avvisade därför begäran om att tillhandahålla ytterligare förtydliganden.

([17]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (EUT L 119, 4.5.2016, s. 1).

([18]) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 45/2001 av den 18 december 2000 om skydd för enskilda då gemenskapsinstitutionerna och gemenskapsorganen behandlar personuppgifter och om den fria rörligheten för sådana uppgifter (EGT L 8, 12.1.2001, s. 1).

([19]) Not till handlingen (registreringsnummer t18.007994).

(73) Parterna hävdade att deras rätt till försvar påverkades allvarligt eftersom perioden för att lämna synpunkter på det slutliga utlämnandet av uppgifter var för kort även med förlängningen och inte tog hänsyn till särdragen i denna undersökning.

(74) Vad gäller den fastställda tidsfristen upprepade kommissionen att den hade iakttagit den lagstadgade tidsfristen enligt artikel 30.5 i grundförordningen, såsom förklaras i skäl 65. Kommissionen tillade att parterna hade fått ett omfattande utlämnande av uppgifter genom informationsdokumentet i juli 2018 och att det redan innehöll de huvudsakliga övervägandena och slutsatserna för alla subventioner med undantag för alltför stor eftergift för naturgummi och el som tillhandahållits mot för låg ersättning. I detta skede beviljades parterna en tidsfrist på 25 dagar att lämna synpunkter. Eftersom alla parter därför kände till merparten av frågorna var de synpunkter som inkom efter det slutliga utlämnandet av uppgifter också omfattande, i storleksordningen 8–63 sidor.

(75) Med avseende på skadeaspekten i undersökningen konstaterade kommissionen att parterna hade fått ett slutligt utlämnande av uppgifter och ett ytterligare slutligt utlämnande av uppgifter även i samband med den parallella antidumpningsundersökningen. Den aktuella undersökningen behandlade de synpunkter som inkom till följd av de två utlämnandena av uppgifter. Därför ansåg kommissionen att den icke-konfidentiella akten och utlämnandena av uppgifter redan innehöll tillräcklig information för alla berörda parter att fullt ut utöva sin rätt till försvar inom den tidsfrist som fastställs i det slutliga utlämnandet av uppgifter. Av dessa skäl ansåg kommissionen att alla berörda parters rätt till försvar hade iakttagits fullt ut under detta förfarande.

2. **BERÖRD PRODUKT OCH LIKADAN PRODUKT**

2.1 **Berörd produkt**

(76) Den produkt som berörs är vissa däck, andra än massivdäck, av gummi, nya eller regummerade, av sådana slag som används på bussar eller lastbilar, med ett belastningsindex högre än 121, med ursprung i Kina, som för närvarande klassificeras enligt KN-nummer 4011 20 90 och ex 4012 12 00 (Taric-nummer 4012 12 00 10). Dessa KN-nummer och Taric-nummer nämns endast upplysningsvis.

(77) Den berörda produkten omfattar både nya och regummerade däck, andra än massivdäck, av gummi, av sådana slag som används på bussar eller lastbilar, med samma grundläggande fysiska, kemiska och tekniska egenskaper.

(78) Båda typerna av den berörda produkten tillverkas av samma insatsvaror (även om tekniken skiljer sig åt) och har en liknande struktur. Skillnaderna i råvara och struktur ger olika prestandaegenskaper.

2.1.1 *Tillverkningsprocess*

2.1.1.1 Nya däck

(79) Processen för tillverkning av nya däck för lastbilar och bussar består av 1) blandning av gummit, 2) pressning av däckdelarna, 3) (grön) konstruktion av däcket, 4) härdning (vulkanisering) och 5) slutlig kontroll. Alla lastbils- och bussdäck tillverkas av samma grundläggande råvaror, nämligen naturgummi, syntetgummi, stål, kimrök, andra kemikalier och oljor samt textil, och har samma delar, nämligen slitbana, sidvägg, innerstomme, kanttråd, stålbälten och bältlager, även om det finns vissa skillnader mellan olika tillverkare av denna produkt.

(80) Det konstaterades även att processen för tillverkning av nya däck för lastbilar och bussar involverade olika tekniker, vilket dock inte inverkade på den övergripande slutsatserna vad gäller utbytbarhet.

2.1.1.2 Regummerade däck

(81) Regummering är huvudsakligen en återvinningsprocess, där slitna däck renoveras genom att slitbanan på en gammal stomme ersätts. Stommar är viktiga komponenter i regummeringsprocessen, vilket innebär att urval och förvärv av stommar som är lämpliga för regummering är en viktig del av processen. Stommar är därför den viktigaste insatsvaran i tillverkningsprocessen och utgör – beroende på kvalitet – ett verkligt ”halvfabrikat” eller avfall.

(82) Även denna process kan involvera olika tekniker, vilket dock inte inverkade på kommissionens slutsatser vad gäller utbytbarhet.

2.1.2 *Användningsområden och däcktyper*

(83) Lastbils- och bussdäck tillverkas i en mängd olika typer och storlekar och används på många olika nyttofordon, från lokala varulastbilar och bussar i stads- eller regionaltrafik, till långtradare och långfärdsbussar beroende på storlek och belastningsindex. De är varken lämpliga att använda på personbilar eller andra lätta motorfordon eller på fullständiga terrängfordon, såsom jordbrukstraktorer.

(84) Däck för lastbilar eller bussar säljs i två typer och fyra kategorier. Slangdäck är ett mer traditionellt alternativ och dessa har en innerslang med en egen ventil, inne i däcket. I ett slanglöst däck utgör däcket och hjulfälgen en lufttät förslutning med ventilen direkt monterad på fälgen. Den överväldigande majoriteten av de däck för lastbilar eller bussar som säljs i unionen är slanglösa däck. Däck för lastbilar eller bussar är indelade i fyra kategorier, nämligen styrdäck, drivdäck, trailerdäck och allrounddäck. Styrdäck är utformade för att användas på framaxeln som hjälp för styrningen, men kan användas i alla positioner på lastbilar och bussar, beroende på fordonets användningsområde. Drivdäck är utformade för framdrivningen och ger bättre dragkraft. Trailerdäck är utformade för att monteras på trailers, medan allrounddäck är utformade för att användas i alla positioner på ett fordon, beroende på dess användning.

(85) Nya eller regummerade däck omfattas av samma säkerhetskrav på unionsmarknaden som de som anges i Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG ([20]).

2.2 **Unionsmarknaden för däck är indelad i tre nivåer**

(86) Enligt den information som kommissionen tagit emot och samlat är unionsmarknaden för däck för bussar och lastbilar är indelad i tre nivåer eller segment. Även om det inte finns någon tydlig skiljelinje mellan nivåerna råder det allmän enighet mellan berörda parter om den indelning i kategorier som anges nedan, vilken även stöds av kommissionens slutsatser.

(87) Däck i nivå 1 (eller segment 1) omfattar nya premiumdäck från de största tillverkarnas mest kända varumärke. Välkända varumärken är en viktig faktor för däcken inom denna nivå och motiverar betydligt högre priser, eftersom däcken förväntas hålla hög prestanda och företagen investerar stora pengar i marknadsföring. Originalutrustningsdäck för lastbils- eller busstillverkare (OE1) ingår främst i denna nivå. Kvaliteten på däcken i nivå 1 säkerställer att de kan regummeras med mycket bra resultat, och däcken är utformade för att kunna regummeras flera gånger, vilket ytterligare ökar originalproduktens redan höga miltal (ett däck som används för normala ändamål kan regummeras upp till tre gånger). Däck i nivå 1 håller också högre säkerhet och omfattas ofta av en god eftermarknadsservice.

(88) Däck i nivå 2 omfattar de flesta icke-premiumdäck, både nya och regummerade, med priser som motsvarar mellan ungefär 65 och 80 % av priset för däck i nivå 1. Originalutrustningsdäck för trailertillverkare (OE2) kan ingå i denna nivå. Välkända varumärken är en viktig aspekt även inom denna nivå, och köparna är ofta väl insatta i märkena och vet vilken tillverkare som däcken kommer från. Däcken kan vanligen regummeras minst en gång, och ger god prestanda i fråga om miltal även om de är mer begränsade än däcken i nivå 1.

(89) Däck i nivå 3 omfattar både nya och regummerade däck, med sämre prestanda i fråga om miltal och med mycket begränsade, eller inga, möjligheter till regummering. Priserna för dessa däck ligger vanligtvis på mindre än 65 % jämfört med pris och prestanda i fråga om miltal för däck i nivå 1. I denna nivå spelar välkända varumärken nästan ingen roll alls och det är priset som är den avgörande faktorn för kundens köpbeslut. Dessa däck omfattas vanligen inte av eftermarknadsservice.

(90) Regummerade däck kan klassificeras i nivå 2 eller 3. Även om vissa kinesiska däck kan regummeras förekommer regummering i mycket liten utsträckning i Kina. Regummering är däremot ganska vanligt förekommande i unionen och på andra marknader såsom till exempel Brasilien. Regummeringsverksamheten i unionen består av följande:

— Integrerade regummerare som arbetar för tillverkare av nya däck, under deras namn, märke eller på deras uppdrag. De betraktas som en förlängning av de märken som säljer nya däck. Detta motsvarar däck i nivå 2.

— Oberoende regummerare, som vanligen täcker mycket mindre geografiska marknader och volymer. De säljer däck under sitt eget namn eller märke och förlitar sig på egen expertis. De flesta är små och medelstora företag (omkring 380 företag i unionen). Detta motsvarar däck i nivå 3.

([20]) Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon (EUT L 263, 9.10.2007, s. 1).

(91) Kommissionens kartläggning av nya och regummerade däck per märke grundas på uppgifter från klaganden, som tillhandahölls alla berörda parter den 27 oktober 2017.

2.3 **Påståenden beträffande indelningen av unionens marknad för däck**

(92) Såsom anges i skäl 86 godtog berörda parter i allmänhet principen om att marknaden är indelad i tre nivåer.

(93) De berörda parterna samtyckte i allmänhet till marknadskartläggningen av däckmärken per nivå i noten till ärendet av den 27 oktober 2017, förutom att berörda parter i några fall begärde att vissa varumärken skulle omklassificeras till en annan nivå. Till exempel ansåg China National Tire Group att dess märke Aeolus tillhör nivå 3 (i stället för nivå 2), två importörer som importerar märket Double Coin hävdade att det borde klassificeras i nivå 2 (i stället för nivå 3), Hankook Group ansåg att dess märke Aurora hör till nivå 2 (i stället för nivå 3), Giti Group ansåg i sitt frågeformulärssvar att dess märken Primewell och GT Radial hör till nivå 2 (i stället för nivå 3) och en oberoende importör hävdade att märket Sailun borde klassificeras i nivå 2 (i stället för i nivå 3).

(94) Kommissionen undersökte dessa påståenden på grundval av bevisning som lämnats in av de berörda parterna och uppgifter som den samlat in på eget initiativ under undersökningen. I linje med de egenskaper som identifieras i skäl 81 analyserade kommissionen i vilken utsträckning däcken från de specifika märkena 1) är regummerbara, 2) används som originalutrustning för bussar och lastbilar, och 3) saluförs inom en viss nivå enligt företagets egen bedömning.

(95) Vad gäller Hankook Group samtyckte kommissionen till att märket Aurora skulle klassificeras i nivå 2 såsom begärts. Kommissionen ansåg dock att varumärket Hankook borde klassificeras i nivå 1. Vad gäller varumärket Hankook finns det en lagstadgad garanti om att dessa däck kan regummeras minst en gång. Det är dessutom som OE1-leverantör till europeiska företag som Scania, MAN och Mercedes-Benz. På sin webbplats saluför Hankook Group sitt varumärke Hankook som ”premium”, och ett internt dokument från en närstående importör som överlämnades vid kontrollbesöket visar att märket nyligen har gått över till nivå 1.

(96) Vad gäller Giti Group samtyckte kommissionen till att märkena Primewell och GT Radial skulle klassificeras i nivå 2 såsom begärts. Kommissionen konstaterade också att Gitis däck är regummerbara. Giti Groups originalutrustningsverksamhet omfattar dock inte lastbilar och bussar, utan rör personbilsdäck. Dessutom anser Giti Group att dess varumärken hör till nivå 2. Gruppens varumärken klassificerades därför i nivå 2.

(97) Vad gäller China National Tire Group samtyckte kommissionen preliminärt till att dess Aeolus-märke skulle klassificeras i nivå 3 såsom företaget begärt, på grundval av företagets påstående att dess däck i allmänhet inte är regummerbara och inte säljs på marknaden för originalutrustning.

(98) De importörer som framförde påståenden beträffande varumärkena Double Coin och Sailun ingick inte i urvalet och kommissionen kunde därför inte kontrollera deras påståenden i detta skede. Eftersom företagen inte ingick i urvalet påverkas inte undersökningsresultatet av huruvida dessa märken klassificeras i nivå 2 eller 3. Utan att ifrågasätta den bevisning som importörerna lämnat rörande deras kunders erfarenheter av däck från dessa varumärken tog kommissionen därför inte ställning till dessa importörers påståenden i detta skede.

(99) Flera berörda parter hävdade att nivåkartläggningen per märke endast är tillämplig på unionen och att nivåkartläggning kan se mycket annorlunda ut på andra marknader. Framförallt kan nivåkartläggningen i unionen inte överföras till den kinesiska marknaden. Kommissionen påpekade att kartläggningen per märke i den här undersökningen användes för att analysera situationen på unionsmarknaden, och därför inte hade någon rättslig betydelse för andra marknader.

2.3.1 *Begäran om undantagande från produktdefinitionen*

(100) CRIA och CCCMC samt China National Tire Group hävdade att antingen nya eller regummerade däck borde undantas från definitionen av den berörda produkten, eftersom

— nya och regummerade däck har olika grundläggande fysiska, tekniska och kemiska egenskaper,

— regummerade däck har kortare livstid jämfört med nya däck,

— nya och regummerade däck har olika användningsområden, försäljningskanaler och tillämpningar, och uppfattas på olika sätt av kunderna; regummerade däck används inte på marknaden för originalutrustning och monteras i allmänhet inte på styraxeln eller på lastbilar som transporterar farligt gods,

— nya och regummerade däck har olika KN-nummer.

(101) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter upprepade Pirelli ett liknande påstående.

(102) Dessa parter påpekade också att kommissionen och domstolen i flera konkurrensärenden har slagit fast att nya och regummerade däck utgör två olika relevanta marknader i fråga om pris, tillgångsstruktur, efterfrågestruktur, försörjningskanaler och utbytbarhet ([21]). CRIA och CCCMC påpekade också att andra myndigheter som utreder antidumpningsärenden behandlar nya och regummerade däck separat ([22]). Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter upprepade Hämmerling ett liknande påstående.

(103) CRIA och CCCMC hävdade att kommissionens bedömning av relevanta faktorer var felaktig eftersom den inte behandlade nya och regummerade däck separat.

(104) Giti Group hävdade att regummerbara däck och däck som kan regummeras flera gånger bör undantas från definitionen av den berörda produkten, eftersom regummerbara däck är mer sofistikerade än icke-regummerbara däck med särskiljande tekniska egenskaper.

(105) Kommissionen ansåg att däckets viktigaste egenskaper, delar och struktur från den ursprungliga tillverkningsprocessen bevaras under regummeringsprocessen. I synnerhet ändras inte däckets viktigaste tekniska specifikationer, det vill säga storlek, belastningsindex och hastighetskategori, under regummeringen. Nya däck (regummerbara och icke-regummerbara) och regummerade däck tillverkas av samma råvaror, med samma delar och har en liknande struktur.

(106) Den största skillnaden i tekniska egenskaper mellan ett nyproducerat däck och ett regummerat däck som byggts upp på däckets stomme är att regummerade däck mycket riktigt kan ha en kortare livstid och uppfattas som ett mindre säkert alternativ. Exakt samma skillnader i uppfattningen av tekniska, kvalitetsmässiga och säkerhetsrelaterade egenskaper uppstår dock mellan två nya däck från olika nivåer. Däck från lägre nivåer har i synnerhet även lägre miltal och är inte det alternativ som föredras för fordon som måste uppfylla mycket stränga säkerhetsnormer, nämligen fordon som transporterar farligt gods.

(107) Kommissionen avvisade därför påståendet att nya däck (regummerbara och icke-regummerbara) och regummerade däck har olika grundläggande fysiska, kemiska och tekniska egenskaper.

(108) Kommissionen konstaterade dessutom att ägare till lastbilar eller bussar, som främst är verksamma inom sektorn för kort- till långdistanstransporter av personer eller varor, använder både nya och regummerade däck. Nya och regummerade däck har därför samma grundläggande slutanvändning. Kommissionen konstaterade även att nya och regummerade däck har samma fyra huvudsakliga användningsområden, nämligen styrdäck, drivdäck, trailerdäck och allrounddäck, och omfattas av samma säkerhetskrav på unionsmarknaden enligt relevant lagstiftning.

(109) Påståendet att nya och regummerade däck har olika användningsområden avvisades därför.

(110) Kommissionen höll med om att regummerade däck skiljer sig från nya däck i nivå 1, eftersom de inte säljs på marknaden för originalutrustning. Kommissionen konstaterade också att exakt samma sak gäller för däck i nivå 3, och i stor utsträckning även märken i nivå 2, som inte heller säljs på marknaden för originalutrustning.

(111) Kommissionen avvisade därför påståendet att nya och regummerade däck har olika försäljningskanaler.

([21]) Europeiska kommissionen, ärende COMP/M.4564 – Bridgestone/Bandag; ärende COMP/E-2/36.041/PO. Domstolens dom av den 9 november 1983, Michelin/kommissionen, C-322/81, ECLI: EU:C:1983:313.

([22]) De undersökningar som avses berörde Förenta staterna, Indien, Egypten och Eurasiska ekonomiska kommissionen.

(112) När det gäller kommissionens konkurrensbeslut och domstolens dom ([23]), där domstolen fann att regummerade däck utgör en separat marknad, är detta i själva verket irrelevant för produktdefinitioner i undersökningar avseende handelspolitiska skyddsåtgärder. Marknadsdefinitionen i koncentrationsärenden inriktas på utbytbarhet på efterfråge- och tillgångssidan ([24]). I antidumpningsundersökningar definieras marknaden av den undersökta produktens fysiska, tekniska och kemiska egenskaper. Kommissionen avvisade därför detta påstående.

(113) Vad gäller påståendet i fråga om produktdefinitioner i antidumpningsärenden i tredjeländer påpekade kommissionen att det är den utredande myndigheten i fråga om handelspolitiska skyddsåtgärder som fastställer produktdefinitionen enligt sin egen bedömning ([25]). Det sätt som utredande myndigheter i tredjeländer använder sitt bedömningsutrymme på i detta avseende kan därför inte begränsa kommissionens bedömningsutrymme i denna undersökning.

(114) Det hävdades vidare att den berörda produkten inte borde omfattas av flera KN-nummer. I detta hänseende erinrade kommissionen om att det för det första är mycket vanligt att en enda berörd produkt omfattas av flera KN-nummer. Detta är en naturlig följd av Kombinerade nomenklaturens uppbyggnad. I tillkännagivandet om inledande förklaras dessutom tydligt att KN-numren endast nämns upplysningsvis. För det andra framlades ingen styrkande bevisning och kommissionen fann heller ingen information om att den berörda produkten definierats på ett sätt som gör att importerade regummerade och nya däck inte skulle kunna anses utgöra ett alternativ till, och konkurrera direkt med, regummerade och nya däck tillverkade i unionen. Detsamma gäller för tillverkares och konsumenters uppfattning av produkten, distributionskanaler och andra faktorer som rör huruvida det finns en eller flera produktkategorier i motsats till den åtskillnad som görs mellan nya och regummerade däck i samband med denna undersökning.

(115) Slutligen hävdade berörda parter att till följd av marknadssegmenteringen i unionen uppfattas regummerade däck som däck av en lägre kvalitet än nya däck i nivå 1, även om de är tillverkade utifrån stommar från däck i segment 1.

(116) Kommissionen godtog detta påstående som ligger i linje med den nivåkartläggning som gjorts för denna undersökning och beaktade därför endast regummerade däck i nivåerna 2 och 3.

2.4 **Likadan produkt**

(117) Undersökningen visade att följande produkter har samma grundläggande fysiska egenskaper och samma grundläggande användningsområden:

— Den berörda produkten.

— Den produkt som tillverkas och säljs i unionen av unionsindustrin.

(118) Kommissionen beslutade i detta skede att dessa produkter därför är att anse som likadana produkter i den mening som avses i artikel 2 c i grundförordningen.

3. **SUBVENTIONERING**

3.1 **Inledning: Presentation av statliga planer, projekt och andra dokument**

(119) Innan kommissionen började analysera den påstådda subventioneringen i form av subventioner eller subventionsprogram gjorde den en bedömning av statliga planer, projekt och andra dokument som var relevanta för fler än en av subventionerna eller subventionsprogrammen. Av de skäl som anges nedan kom kommissionen fram till att alla subventioner eller subventionsprogram som bedömningen avsåg ingick som ett led i den kinesiska statens centralplanering för att främja däckindustrin.

(120) I Kinas trettonde femårsplan för nationell ekonomisk och social utveckling (nedan kallad *den trettonde femårsplanen*), som omfattar perioden 2016–2020, beskriver den kinesiska regeringen sin strategiska vision för att förbättra och främja nyckelindustrier. I den framhålls vidare hur viktig den tekniska innovationen är för Kinas ekonomiska utveckling och att de gröna utvecklingsprinciperna fortfarande spelar en viktig roll. Enligt kapitel 5 är en av de viktigaste utvecklingslinjerna att främja en uppgradering av den traditionella industristrukturen, vilket även var fallet i den tolfte femårsplanen. Denna idé utvecklas närmare i kapitel 22 där man förklarar hur den traditionella industrin i Kina ska moderniseras genom teknisk omställning. I detta hänseende anges det i den

([23]) Europeiska kommissionen, ärende COMP/M. 4564 – Bridgestone/Bandag; ärende COMP/E-2/36.041/PO. Domstolens dom av den 9 november 1983, Michelin/kommissionen, C-322/81, ECLI: EU:C:1983:313.
([24]) Europeiska kommissionen, ärende COMP/M.4564 – Bridgestone/Bandag, s. 4.
([25]) Domstolens dom av den 17 mars 2016, C-232/14 Portmeirion Group, ECLI:EU:C:2016:180, punkt 47 och följande.

trettonde femårsplanen att man kommer att stödja företagen så att de kan uppnå en generell förbättring inom områden såsom produktteknik, industriutrustning, miljöskydd och energieffektivitet. Ruta 7 avser uttryckligen projekt som rör petrokemiska produkter i senare led (vilket inbegriper däck) i detta sammanhang. Miljöskyddsaspekten beskrivs mer ingående i kapitel 44. Enligt vad som anges i detta kapitel kommer ett förnyelsearbete för en ren produktion att genomföras i nyckelindustrierna och i ruta 16 hänvisas det specifikt till den petrokemiska industrin i detta sammanhang.

(121) På en mer detaljerad nivå lade den kinesiska regeringen också fram den trettonde femårsplanen för utvecklingen av den kemiska och petrokemiska industrin (nedan kallad *den trettonde femårsplanen för petrokemisk industri*), vilken inbegriper däckindustrin och grundar sig på den trettonde femårsplanen. I inledningen till planen anges att den petrokemiska och kemiska industrin är en viktig nyckelindustri för Kinas nationella ekonomi. I planen vidareutvecklas de principer om teknisk innovation, strukturanpassning och en grön utveckling som nämns i den trettonde femårsplanen och de kopplas till mer specifika prioriteringar inom den petrokemiska industrin (se kapitel III – Huvuduppgifter). Dessutom görs en koppling till olika skattemässiga och finansiella stödåtgärder (se kapitel IV – Skyddsåtgärder: avsnitt 4 - Stärka det politiska stödet).

(122) De kinesiska myndigheterna har dessutom utfärdat en särskild plan för däckindustrin i syfte att genomföra den trettonde femårsplanen för petrokemisk industri, nämligen politiken för däckindustri ([26]). I denna politik understryks att den viktigaste prioriteringen för den kinesiska regeringen är den strukturella anpassningen, teknisk reform och utsläppsminskningar i däckindustrin. I artikel 6 anges att utvecklingen av högpresterande radialdäck och slanglösa TBR-däck uppmuntras. Dessutom fastställs det i ingressen till politiken för däckindustrin *att denna industripolitik ska ligga till grund för alla relevanta avdelningar när de inlåter sig i olika aspekter av investeringsförvaltning, marktillgång, miljöbedömning, bedömning av energisparande, säkerhetstillstånd, kreditfinansiering och elförsörjning för sådana däckindustriprojekt som byggandet av produktionsanläggningar och teknisk utveckling*.

(123) I detta dokument fastslås också ingångsvillkoren på marknaden, eftersom endast företag som överstiger en viss produktionskapacitet och som uppfyller miljökraven kan komma in på marknaden ([27]).

(124) När informationsdokumentet hade utlämnats upprepade den kinesiska regeringen sin ursprungliga ståndpunkt om Kinas femårsplaner och hävdade att de inte är bindande utan endast ska ses som vägledande dokument. Kommissionen höll inte med om detta eftersom det i kapitel 17 i den trettonde femårsplanen anges att den nationella utvecklingsstrategin och planen kommer att ha en ledande och tvingande roll. ([28]) Kapitel IV i den trettonde femårsplanen för petrokemisk industri ställer dessutom upp reglerna för planens genomförande och noterar att företag förväntas genomföra nyckeluppgifter i planen, genomföra självreglering och återkoppla om problem i planens genomförande i god tid ([29]). Slutligen nämns det i ingressen till politiken för däckindustrin att den ska genomföras av alla relevanta enheter. Språket som används i dessa planer är inte av allmänt uppmuntrande karaktär utan pekar snarare på deras bindande natur.

(125) Däckindustrin anges som en strategisk, prioriterad och/eller främjad industri även i följande dokument:

— Statsrådets beslut nr 40 om utfärdande och genomförande av de tillfälliga bestämmelserna om främjande av industriell strukturanpassning (nedan kallat *beslut nr 40*). I detta beslut anges att den vägledande katalogen för industriell strukturanpassning, som innehåller tillämpningsföreskrifter till beslut nr 40, är en viktig grund när det gäller utformningen av investeringsriktlinjer. Den utgör även en vägledning för de kinesiska myndigheterna vad gäller förvaltningen av investeringsprojekt och utformning och genomförande av strategier inom områdena offentliga finanser, beskattning, krediter, mark, import och export ([30]). Däckindustrin, och närmare bestämt tillverkningen av vissa däck såsom högpresterande radialdäck (inkl. slanglösa lastbilsdäck (…)) ”anges som en främjad kategori i kapitel VIII i denna vägledande katalog” ([31]). Vad gäller dess rättsliga karaktär noterar kommissionen att beslut nr 40 är en föreskrift från statsrådet, dvs. Kinas högsta förvaltningsorgan. Det är därför rättsligt bindande för andra offentliga organ och för de ekonomiska aktörerna ([32]).

([26]) Meddelande från ministeriet för industri och informationsteknik om tryckning och distribution av politiken för däckindustrin Gong Chan Ye Zheng Ce [2010] nr 2.
([27]) Se artikel 30 i politiken för däckindustrin.
([28]) Avsnitt 1 i kapitel 17 i den trettonde femårsplanen (vår understrykning).
([29]) Avsnitt 5 i kapitel IV i den trettonde femårsplanen för petrokemisk industri.
([30]) Kapitel III artikel 12 i beslut nr 40.
([31]) Vägledande katalog för industriell strukturanpassning (2011 års version).
([32]) Se rådets genomförandeförordning (EU) nr 215/2013 (EUT L 73, 15.3.2013, s. 16) skäl 182 (stålprodukter belagda med organiskt material).

— Enligt kapitlen III.1, III.5 och VIII i den nationella översikten över den tekniska och vetenskapliga utvecklingen på medellång och lång sikt (2006–2020) stödjer denna utveckling av nyckelområden och prioriterade områden och främjar ekonomiskt och skattemässigt stöd till dessa nyckelområden och prioriteringar. I kapitel III.1 och III.5 i detta dokument nämns tydligt den (petro)kemiska industrin i samband med prioriterat område nr 1 ”industriell energieffektivitet” och nr 31 ”grundläggande råvaror”. I kapitel VIII uppmuntras finansiellt och skattemässigt stöd till dessa prioriterade områden.

— I den kinesiska regeringens katalog över nya och högteknologiska exportprodukter ([33]) förtecknas ”nya radialdäck, andra än massivdäck, av sådana slag som används på bussar och lastbilar (av gummi med en diameter på ≥ 24 tum)” som exportfrämjade produkter.

— På lokal nivå är provinsen Shandong provinsen med den största däcktillverkningsindustrin i Kina, och har också offentliggjort planer på att främja däckbranschen. I oktober 2014 till exempel offentliggjorde regeringen i provinsen Shandong en genomförandeplan för att förändra och förbättra däckindustrin i Shandongprovinsen ([34]), som bland annat innehåller produktionsmål för radialdäck för lastbilar och bussar på 91 miljoner enheter 2017 och 120 miljoner enheter 2020 och ger stöd till ryggradsföretag som tillverkar däck till lastbilar och bussar.

(126) Sammanfattningsvis kan det sägas att däckindustrin anses vara en nyckelindustri/strategisk industri och att det är ett politiskt mål för den kinesiska regeringen att främja utvecklingen av denna industri.

3.2 **Delvis bristande samarbete och användning av tillgängliga uppgifter**

3.2.1 *Tillämpningen av bestämmelserna i artikel 28.1 i grundförordningen med avseende på förmånliga lån, insatsvaror som tillhandahållits mot för låg ersättning och exportkreditförsäkring*

(127) Av administrativa skäl bad kommissionen de kinesiska myndigheterna att vidarebefordra särskilda frågeformulär till fyra specifika statsägda banker som anges i klagomålet och Sinosure, liksom till alla andra finansinstitut som beviljade lån och exportkrediter till företagen i urvalet eller till köparna av företagen i urvalet. På samma sätt bad kommissionen de kinesiska myndigheterna att vidarebefordra särskilda frågeformulär till de tillverkare av naturgummi, syntetgummi, kimrök och nylonkord som enligt klagomålet tillhandahållit insatsvaror mot för låg ersättning till de företag som ingick i urvalet samt till alla andra tillverkare och distributörer av råvarorna i fråga som hade tillhandahållit insatsvaror till företagen i urvalet.

(128) De kinesiska myndigheterna besvarade först inte kommissionens begäran. I skrivelsen med begäran om komplettering upprepade kommissionen därför sin begäran i syfte att maximera möjligheterna till deltagande av finansinstitut och leverantörer av insatsvaror i undersökningen genom att tillhandahålla nödvändig information för att kommissionen ska kunna dra slutsatser om förekomst och omfattning av den påstådda subventioneringen. Efter skrivelsen med begäran om komplettering kontaktade de kinesiska myndigheterna mycket riktigt ovannämnda finansinstitut och leverantörer. Det var dock endast tre statsägda banker som nämns specifikt i klagomålet och Sinosure som besvarade frågeformuläret.

3.2.1.1 Förmånliga lån

(129) De kinesiska myndigheterna uppgav att de inte hade befogenhet att begära information från de statsägda banker som inte besvarade frågeformuläret, eftersom dessa bankers verksamhet är oberoende av de kinesiska myndigheterna.

(130) Kommissionen höll inte med om denna synpunkt. För det första är det kommissionens uppfattning att den information som begärts från statsägda enheter (företag eller offentliga/finansiella institut) är tillgänglig för de kinesiska myndigheterna för alla enheter där den kinesiska regeringen är största eller stor aktieägare. Enligt Folkrepubliken Kinas lag om statägda företagstillgångar ([35]), är det statsägda organ för tillsyn och förvaltning av statsägda tillgångar som inrättats av statsrådets kommission för tillsyn och förvaltning av statsägda tillgångar och lokala folkregeringar som åtar sig ett statligt ägt företags kapitalgivaruppgifter och -skyldigheter å statens vägnar. Sådana organ är således berättigade att erhålla avkastning på tillgångar, att delta i beslutsfattande och att välja ut personal i ledande ställning i statligt ägda företag. Enligt artikel 17 i ovannämnda lag om statsägda tillgångar ska statligt ägda företag godta regeringarnas och relevanta regeringsavdelningars och organs förvaltning och tillsyn, godta offentlig tillsyn och ansvara inför kapitalgivare.

([33]) Tillkännagivande om utfärdande av 2006 års exportkatalog över kinesiska produkter med avancerad teknik, Guo Ke Fa Ji Zi [2006] nr 16.
([34]) Genomförandeplan för att förändra och förbättra däckindustrin i Shandongprovinsen (22 oktober 2014).
([35]) Folkrepubliken Kinas lag om statsägda företagstillgångar, föreskrift från Folkrepubliken Kinas president nr 5, 28 oktober 2008, artiklarna 11 & 12.

(131) De kinesiska myndigheterna har också de befogenheter som krävs för att interagera med finansinstituten, även om de inte är statsägda, eftersom de alla omfattas av den kinesiska banktillsynsmyndighetens jurisdiktion. Enligt till exempel artiklarna 33 och 36 i banktillsynslagen ([36]) är det den kinesiska banktillsynsmyndigheten som har befogenhet att kräva att alla finansinstitut som är verksamma i Kina lämnar ut uppgifter, t.ex. årsredovisningar, statistiska rapporter och uppgifter om affärsverksamhet och förvaltning. Myndigheten kan också ålägga finansinstitut att lämna ut uppgifter till allmänheten.

(132) Även om de lämnade vissa allmänna beskrivningar av hur deras system för beviljande av lån och riskförvaltning fungerade var det ingen av de samarbetsvilliga statsägda bankerna som lämnade någon specifik information rörande lån som getts till företagen i urvalet, utan menade att de var bundna av rättsliga och administrativa krav samt avtalsbestämmelser vad gäller konfidentiell behandling av uppgifter rörande företagen i urvalet.

(133) Kommissionen bad därför grupperna av exporterande tillverkare som ingick i urvalet att de skulle ge tillgång till företagsspecifik information som fanns hos alla de banker, både statsägda och privata, som beviljat dem lån. Även om företagen i urvalet gick med på att ge tillgång till deras bankuppgifter vägrade bankerna lämna ut de begärda detaljerade uppgifterna.

(134) Till slut fick kommissionen enbart information om företagsstruktur och ägarförhållanden från de tre statsägda banker som nämns i skäl 48 men inte från något av de övriga finansinstitut som hade beviljat lån till företagen i urvalet. Inget av finansinstituten lämnade heller några uppgifter rörande riskbedömningen av de lån som beviljats grupperna av exporterande tillverkare i urvalet.

(135) Eftersom kommissionen fortfarande inte hade fått någon information om flertalet av de statsägda bankerna som tillhandahållit lån till företag i urvalet, och inte heller någon företagsspecifik information om de lån som tillhandahållits av de samarbetsvilliga bankerna, ansåg den att den inte fått tillgång till avgörande information avseende denna aspekt av undersökningen.

(136) Kommissionen underrättade därför de kinesiska myndigheterna om att den skulle kunna komma att använda sig av tillgängliga uppgifter i enlighet med artikel 28.1 i grundförordningen för sin prövning av förekomsten och omfattningen av den påstådda subventioneringen i form av förmånliga lån.

(137) I sitt svar på kommissionens skrivelse samt i kommentarerna till informationsdokumentet och till det slutliga utlämnandet av uppgifter invände de kinesiska myndigheterna mot tillämpningen av artikel 28.1 i grundförordningen vad gäller förmånliga lån. De kinesiska myndigheterna upprepade att de inte hade befogenhet över bankerna. De kinesiska myndigheterna ansåg också att de hade samarbetat efter bästa förmåga, att kommissionen hade ålagt dem en orimlig extra börda och att den uteblivna informationen inte var ”nödvändig” i den mening som avses i artikel 28 i grundförordningen eftersom den redan fanns i svaren på frågeformulären.

(138) Kommissionen vidhöll sin ståndpunkt att de kinesiska myndigheterna har befogenhet att begära information från bankerna av de skäl som anges i skälen 130–131. Den konstaterar att de kinesiska myndigheterna har vidarebefordrat frågeformulären i fråga till bankerna och att den har fått svar från tre statsägda banker. Den har använt den ingivna informationen och kompletterat den med tillgängliga fakta endast för de delar som saknades.

(139) Den utebliva informationen avser främst två aspekter: För det första information om ägarförhållanden och förvaltningsstruktur i icke-samarbetsvilliga banker. Informationen var nödvändig för att kommissionen skulle kunna fastställa om dessa banker är offentliga organ eller inte. För det andra, företagsspecifik information från de samarbetsvilliga bankerna, t.ex. bankens interna förfaranden för beviljande av lån och bankernas kreditvärdighetsbedömningar för de lån som beviljats företagen i urvalet, vilken var nödvändig i den mening som avses i artikel 28 i grundförordningen för att fastställa om lånen till företagen i urvalet gavs till förmånlig ränta. Sådana interna handlingar kan dessutom endast lämnas av bankerna och kan därmed inte erhållas genom svar på frågeformulär från företagen i urvalet.

(140) Kommissionen ansåg inte att den hade ålagt de kinesiska myndigheterna en orimlig börda. Kommissionen begränsade från början sin undersökning till de finansinstitut som hade beviljat lån till företagen i urvalet. Kommissionen belastade inte heller de kinesiska myndigheterna med att identifiera dessa finansinstitut eftersom

([36]) Folkrepubliken Kinas lag om reglering av och tillsyn över bankindustrin, föreskrift från Folkrepubliken Kinas president nr 58, 31 oktober 2006.

de kinesiska myndigheterna redan i början av undersökningen, i december 2017, fick en förteckning med bankernas namn och adresser samt begäran om att vidarebefordra frågeformuläret. Detta gav de kinesiska myndigheterna gott om tid att tillmötesgå kommissionens begäran. Trots detta skickade de kinesiska myndigheterna kommissionens frågeformulär till bankerna först den 28 mars 2018 med en tidsfrist på tre arbetsdagar för bankerna att svara. Denna försening kan inte tillskrivas kommissionen. Den anser därför att den har gjort sitt yttersta för att underlätta för de kinesiska myndigheterna att utföra den begärda uppgiften.

(141) Kommissionen vidhöll därför att den var tvungen att delvis grunda sin undersökning av förekomst och omfattning av den påstådda subventioneringen i form av förmånliga lån på tillgängliga uppgifter.

3.2.1.2 Exportkreditförsäkring

(142) Sinosure besvarade delar av det särskilda frågeformulär om exportkreditförsäkring som lämnats till företagen i urvalet. Sinosure underlät emellertid att tillhandahålla de styrkande handlingar som begärts om dess styrning, såsom årsrapport eller bolagsordning, med motiveringen att dessa var konfidentiella handlingar.

(143) Sinosure gav inte heller någon specifik information om den exportkreditförsäkring som lämnats till däckindustrin, premiernas storlek eller närmare uppgifter om lönsamheten av sin försäkringsverksamhet för exportkrediter.

(144) Eftersom informationen inte fanns tillgänglig ansåg kommissionen att den inte hade fått tillgång till avgörande information avseende denna aspekt av undersökningen.

(145) Det är kommissionens uppfattning att den information som begärts från statsägda enheter (företag eller offentliga/finansiella institut) är tillgänglig för de kinesiska myndigheterna för alla enheter där den kinesiska regeringen är största eller stor aktieägare. Detta gäller även Sinosure, som är en helt och hållet statsägd enhet. Kommissionen underrättade därför de kinesiska myndigheterna om att den skulle kunna komma att använda sig av tillgängliga uppgifter i enlighet med artikel 28.1 i grundförordningen för sin prövning av förekomsten och omfattningen av den påstådda subventioneringen i form av exportkreditförsäkring.

(146) I sitt svar på kommissionens skrivelse samt i kommentarerna till informationsdokumentet och till det slutliga utlämnandet av uppgifter invände de kinesiska myndigheterna mot tillämpningen av artikel 28.1 i grundförordningen vad gäller exportkreditförsäkringar. De påpekade att Sinosure hade besvarat både frågeformuläret och kommissionens frågor vid kontrollen på plats.

(147) Det stämmer att Sinosure besvarade frågeformuläret och att företrädare för Sinosure fanns på plats vid kontrollen i de kinesiska myndigheternas lokaler. Såsom anges i skälen 142 och 143, var emellertid den information som lämnats ofullständig och gjorde det inte möjligt för kommissionen att dra slutsatser om viktiga delar av undersökningen om exportkreditförsäkring, dvs. huruvida Sinosure är ett offentligt organ och om de premier som tagits ut av företagen i urvalet var marknadsmässiga.

(148) Kommissionen drog därför slutsatsen att den var tvungen att delvis förlita sig på tillgängliga uppgifter för att dra slutsatser om exportkreditförsäkring.

3.2.1.3 Tillhandahållande av insatsvaror mot för låg ersättning

(149) Ingen av tillverkarna av naturgummi, syntetgummi, kimrök eller nylonkord som hade tillhandahållit insatsvaror till de företag som ingick i urvalet besvarade det särskilda frågeformulär som de kinesiska myndigheterna hade vidarebefordrat.

(150) De kinesiska myndigheterna uppgav att de inte hade befogenhet att begära information från de statsägda leverantörer som inte besvarade frågeformuläret, eftersom dessa leverantörers verksamhet är oberoende av de kinesiska myndigheterna. Kommissionen höll inte med om denna synpunkt. Det är kommissionens uppfattning att den information som begärts från statsägda enheter (företag eller offentliga/finansiella institut) är tillgänglig för de kinesiska myndigheterna för alla enheter där den kinesiska regeringen är största eller stor aktieägare.

(151) Dessutom vägrade de kinesiska myndigheterna att tillhandahålla en översikt med namn och ägandestrukturen hos de kinesiska tillverkarna av insatsvaror under undersökningen, och hävdade att detta var konfidentiell information.

(152) Eftersom kommissionen inte hade fått någon information om bolagsstyrningen hos de statsägda leverantörer som tillhandahåller insatsvaror till företagen i urvalet, och inte heller någon företagsspecifik information om prissättningen av de insatsvaror som tillhandahållits av leverantörer av insatsvaror till företagen i urvalet, ansåg kommissionen att den inte fått tillgång till avgörande information avseende denna aspekt av undersökningen.

(153) Kommissionen underrättade därför de kinesiska myndigheterna om att den skulle kunna komma att använda sig av tillgängliga uppgifter i enlighet med artikel 28.1 i grundförordningen för sin prövning av förekomsten och omfattningen av den påstådda subventioneringen i form av tillhandahållande av insatsvaror mot för låg ersättning.

(154) I sitt svar på kommissionens skrivelse samt i kommentarerna till informationsdokumentet och till det slutliga utlämnandet av uppgifter invände de kinesiska myndigheterna mot tillämpningen av artikel 28.1 i grundförordningen vad gäller tillhandahållande av insatsvaror mot för låg ersättning av samma skäl som beskrivs i skäl 137. När det gäller den kinesiska regeringens bristande befogenhet att begära information från tillverkare, samt förekomsten av en orimlig börda på den kinesiska regeringen, vidhöll kommissionen sin argumentation i skälen 138 och 140, som också gäller för leverantörer av insatsvaror till de företag som ingick i urvalet.

(155) Den utebliva informationen avser främst två aspekter: För det första information om ägarförhållanden och förvaltningsstruktur hos icke-samarbetsvilliga tillverkare. Utan denna information kunde kommissionen inte fastställa om dessa tillverkare är offentliga organ eller inte. För det andra, företagsspecifik information från de icke-samarbetsvilliga tillverkarna, t.ex. information om prissättningen av insatsvaror som tillhandahållits till företagen i urvalet. Denna information är nödvändig i den mening som avses i artikel 28 i grundförordningen för att fastställa om insatsvarorna hade tillhandahållits mot för låg ersättning till de företag som ingick i urvalet. Sådan information kan dessutom endast lämnas av tillverkaren och kan därmed inte erhållas genom svar på frågeformulär från företagen i urvalet.

(156) Kommissionen vidhöll att den var tvungen att förlita sig på tillgängliga uppgifter för sina slutsatser om tillhandahållande av naturgummi, syntetgummi, kimrök och nylonkord mot för låg ersättning i enlighet med artikel 28.1.

3.2.2 *Tillämpning av artikel 28.1 i grundförordningen med avseende på en exporterande tillverkare vad gäller exportkreditförsäkring*

(157) Xingyuan Group uppgav i sitt svar på frågeformuläret att de inte hade någon exportkreditförsäkring under undersökningsperioden. Efter kontrollbesöket fann kommissionen emellertid att företaget hade fått bidrag i form av återbetalningar för försäkringspremier för exportkredit som betalats för år 2016 och därigenom täcker undersökningsperioden. De tillhandahållna handlingarna klargör inte huruvida dessa bidrag utgör hela eller endast en del av den premie som företaget betalat för sin exportförsäkring.

(158) Kommissionen ansåg därför att den hade fått oriktiga eller vilseledande uppgifter.

(159) Kommissionen meddelade därför företaget att den övervägde att delvis grunda sina avgöranden på tillgängliga uppgifter i enlighet med artikel 28.1 i grundförordningen (dvs. när det gällde uppgifter som avsåg exportkreditförsäkring).

(160) I sitt svar på kommissionens skrivelse invände företaget mot tillämpningen av artikel 28.1 i grundförordningen vad gäller exportkreditförsäkring. De hävdade att eftersom de inte exporterade direkt hade de inte någon kreditrisk. Företaget behövde därför inte någon exportkreditförsäkring och kunde inte erhålla återbetalning för premier som de inte hade betalat.

(161) Kommissionen godtog att företaget endast exporterade indirekt till EU. Företagets påstående om att det inte behövde en exportkreditförsäkring och att det inte kunde få bidrag för en försäkringspremie som det inte hade betalat, stod i strid med bevisningen i ärendet som visade att företaget faktiskt hade erhållit en återbetalning. Företaget kunde dock inte förklara varför myndigheterna skulle ha gett ett bidrag för en premie som inte hade betalats. Kommissionen noterade också att definitionen av rättigheter och skyldigheter mellan företaget och dess handlare som säljer till EU inte var tydlig. Företaget fullgjorde vissa exportformaliteter för handlare som sålde till EU under undersökningsperioden, och det erhöll befrielse från importtullar för naturgummi som används i exporterade däck, även om det inte exporterade dem direkt.

(162) I avsaknad av nya uppgifter om motsatsen från företaget drog kommissionen slutsatsen att företaget hade lämnat oriktiga och ofullständiga uppgifter om den exportkreditförsäkring som mottagits under undersökningsperioden. Kommissionen har således stött sig på tillgängliga uppgifter för sina slutsatser om företagets exportkreditförsäkring, som bestod av det högsta subventionsbelopp som konstaterats för kreditförsäkring i övriga företag i urvalet.

3.2.3 *Tillämpning av artikel 28.1 i grundförordningen med avseende på en exporterande tillverkare vad gäller förmånliga lån*

(163) Huaqin Rubber Industry Group och Yanzhou Yinhe Power Plant Co. Ltd har inte lämnat fullständiga uppgifter om sina låneavtal.

(164) Kommissionen meddelade därför företagen i fråga att den övervägde att delvis grunda sina avgöranden på tillgängliga uppgifter i enlighet med artikel 28.1 i grundförordningen (dvs. när det gäller uppgifter som avser dessa avtal). I sitt svar på kommissionens skrivelse till företagen i fråga om en eventuell tillämpning av artikel 28.1 i grundförordningen, invände företagen mot tillämpningen i allmänhet.

(165) Men eftersom ingen ytterligare bevisning lades fram om de låneavtal som nämns i skäl 163 fortsatte kommissionen att förlita sig på tillgängliga uppgifter för sina slutsatser rörande dessa låneavtal.

3.3 **Subventioner och subventions program inom ramen för den nu aktuella undersökningen**

(166) På grundval av informationen i klagomålet, tillkännagivandet om inledande och svaren på kommissionens frågeformulär undersökte man den påstådda subventioneringen i form av följande subventioner från de kinesiska myndigheterna:

i) Policystyrda förmånliga lån, kreditramar, exportkrediter, annan finansiering och garantier

ii) Förmånlig exportkreditförsäkring

iii) Bidragsprogram

— Program för kända varumärken

— Exportstödsbidrag som t.ex. belöningar för avancerade exportföretag eller exportresultat, belöning för förädling och bidrag till utländsk investering

— Bidrag avseende miljöskydd såsom till exempel specialfonden för reformen av energibesparande teknik, fonden för ren produktionsteknik, stimulansordningar för miljöskydd och resursbevarande

— Bidrag till teknisk uppgradering eller omvandling som t.ex. främjande av forsknings- och utvecklingsarbete inom ramen för planerna för stöd till vetenskap och teknik, främjande av anpassning av nyckelindustrier, återhämtning och teknisk upprustning

— Ad hoc-subventioner tillhandahållna av myndigheter på kommunal nivå eller provinsnivå

iv) Uteblivna intäkter genom program för direkt skattebefrielse och skattereduktioner

— Bolagsskatteprivilegier för företag med ny och avancerad teknik

— Skatterabatter för forskning och utveckling i FIE-företag

— Förmånlig skattebehandling för den västra regionen

— Befrielse från eller reduktioner av markanvändningsskatten

— Lokalskatterabatter

v) Uteblivna intäkter genom program för indirekta skatter och importtullar

— Momsbefrielse och importtullrabatter vid användning av importerad utrustning och teknik

— Tullbefrielse för import för passiv förädling.

vi) Statligt tillhandahållande av varor och tjänster mot för låg ersättning

— Statligt tillhandahållande av naturgummi mot för låg ersättning

— Statligt tillhandahållande av syntetgummi mot för låg ersättning

— Statligt tillhandahållande av kimrök mot för låg ersättning

— Statligt tillhandahållande av nylonkord mot för låg ersättning

— Statligt tillhandahållande av el mot för låg ersättning

— Statligt tillhandahållande av mark och markanvändningsrättigheter mot för låg ersättning

3.4 **Förmånlig finansiering och försäkring: lån**

(167) Enligt de uppgifter som lämnats av de fyra grupperna av exporterande tillverkare i urvalet hade dessa erhållit lån från 32 finansinstitut i Kina. Av dessa 32 finansinstitut var 27 stycken statsägda banker ([37]). De återstående fem finansinstituten var privatägda. Det särskilda frågeformuläret besvarades dock endast av tre statsägda banker, trots att kommissionens begäran till de kinesiska myndigheterna avsåg alla de finansinstitut som hade tillhandahållit lån till företagen i urvalet.

3.4.1 *Statsägda banker som agerar som offentliga organ*

(168) Kommissionen kontrollerade huruvida statsägda banker agerade som offentliga organ i den mening som avses i artiklarna 3 och 2 b i grundförordningen. I detta sammanhang gäller följande för prövningen av huruvida ett statsägt företag är att anse som ett offentligt organ ([38]): *Det relevanta är huruvida en enhet har ålagts att utföra myndighetsuppgifter, snarare än hur detta uppnås. Det finns många olika sätt som staten snävt tolkat skulle kunna ge enheter befogenheter på. I enlighet därmed kan olika typer av bevisning vara relevanta för att visa att sådana befogenheter har anförtrotts en viss enhet. Bevisning för att en enhet faktiskt utför myndighetsuppgifter kan fungera som bevisning för att den har eller har anförtrotts myndighetsbefogenheter, särskilt när sådan bevisning pekar på ett kontinuerligt och systematiskt handlade. Enligt vår mening kan belägg för att staten utövar meningsfull kontroll över en enhet och dess agerande, under vissa omständigheter, användas som bevisning för att den berörda enheten har myndighetsbefogenheter och utövar dessa befogenheter genom att utföra myndighetsuppgifter. Vi betonar dock att vid sidan av en uttrycklig delegering av befogenheter i ett rättsligt instrument är den blotta förekomsten av rent formella kopplingar mellan en enhet och staten i en snäv tolkning sannolikt inte tillräckligt för att fastställa ett nödvändigt innehav av myndighetsbefogenheter. Till exempel visar alltså inte det rena faktum att en stat är majoritetsägare i en enhet att staten utövar meningsfull kontroll över den enhetens beteende, och än mindre att staten har gett den myndighetsbefogenheter. I vissa fall, om det visar sig finnas åtskilliga formella tecken på statlig kontroll, liksom belägg för att denna kontroll har utövats på ett meningsfullt sätt, är det dock möjligt att sluta sig till att den berörda enheten utövar myndighetsbefogenheter.* I det nu aktuella fallet grundar sig slutsatsen att de statsägda bankerna har ålagts att utföra myndighetsuppgifter på formella tecken på statlig kontroll och belägg för att denna kontroll har utövats på ett meningsfullt sätt.

(169) Kommissionen inhämtade uppgifter om statligt ägande och formella tecken på statlig kontroll när det gäller de statsägda bankerna. Den undersökte även huruvida denna kontroll i så fall utövats på ett meningsfullt sätt. För detta ändamål var kommissionen tvungen att delvis förlita sig på tillgängliga uppgifter till följd av vägran från de kinesiska myndigheterna och de statsägda bankerna att tillhandahålla belägg för den beslutsprocess som ledde till det förmånliga lånet.

(170) Kommissionen genomförde därför i stället sin analys genom att först undersöka uppgifter rörande de tre statsägda banker som besvarat det särskilda frågeformuläret och godtog kontroller.

3.4.1.1 Samarbetsvilliga statsägda banker

(171) Tre statsägda banker besvarade frågeformuläret, och fick sina svar kontrollerade på plats, nämligen EXIM, ICBC, CCB, ABC och BOC.

a) ***Statligt ägande och formella tecken på statlig kontroll***

(172) Kommissionen fastställde på grundval av de uppgifter den inhämtat via frågeformulärssvaren och sina kontrollbesök att den kinesiska staten, antingen direkt eller indirekt, innehade mer än 50 % av aktierna i vart och ett av dessa finansinstitut.

(173) Vad gäller de formella tecknen på statlig kontroll av de tre samarbetsvilliga statsägda bankerna angav kommissionen dem alla som viktiga statsägda finansinstitut. I interimsbestämmelserna för tillsynsstyrelserna för viktiga statsägda finansinstitut (”Interim Regulations on the Board of Supervisors in Key State-owned Financial Institutions”) anges det att ”Med de viktiga statsägda finansinstitut som anges i dessa bestämmelser förstås

([37]) Se skäl 132 för samarbetsvilliga statsägda banker och skälen 165 och 166 för namn på och uppgifter om icke-samarbetsvilliga statsägda banker.

([38]) WT/DS379/AB/R (*US – Anti-Dumping and Countervailing Duties on Certain Products from China*), överprövningsorganets rapport av den 11 mars 2011 (DS 379, punkt 318). Se även WT/DS436/AB/R (*US – Carbon Steel (India)*), överprövningsorganets rapport av den 8 december 2014 (punkterna 4.9–4.10, 4.17–4.20) och WT/DS437/AB/R (*United States – Countervailing Duty Measures on Certain Products from China*), överprövningsorganets rapport av den 18 december 2014 (punkt 4.92).

statsägda policybanker, affärsbanker, kapitalförvaltningsföretag, värdepappersföretag, försäkringsföretag osv. (nedan kallade *statsägna finansinstitut*) för vilka statsrådet utser tillsynsstyrelse”.

(174) Tillsynsstyrelserna för viktiga statsägda finansinstitut utses i enlighet med interimsbestämmelserna för tillsynsstyrelserna för viktiga statsägda finansinstitut. Kommissionen fastställde på grundval av artiklarna 3 och 5 i dessa interimsbestämmelser att medlemmarna i tillsynsstyrelserna utses av och är ansvariga inför statsrådet, vilket visar på att staten utövar en institutionell kontroll över de samarbetsvilliga statsägda bankernas affärsverksamhet. Utöver dessa allmängiltiga tecken fann kommissionen följande för var och en av de tre statsägda bankerna:

EXIM

(175) EXIM har grundats och fungerar i enlighet med tillkännagivandet om inrättandet av Kinas bank för import och export som utfärdats av statsrådet och EXIM:s bolagsordning. Enligt bolagsordningen utses EXIM:s ledning direkt av staten. Tillsynsstyrelsen utnämns av statsrådet i enlighet med interimsbestämmelserna för tillsynsstyrelserna för viktiga statsägda finansinstitut (statsrådets dekret nr 282) och andra lagar och författningar, och den är ansvarig inför statsrådet.

(176) I bolagsordningen anges också att EXIM:s partikommitté spelar en ledande och politisk nyckelroll för att se till att partiets och statens politik, planering och praktiska genomförande görs av EXIM. Partiets ledning ska integreras i alla aspekter av bolagsstyrning.

(177) I bolagsordningen anges vidare att EXIM ska ägna sig åt att stödja utvecklingen av utländsk handel och ekonomiskt samarbete, gränsöverskridande investeringar, initiativet ”One Belt, One Road”, samarbete inom internationella kapacitet och tillverkning av utrustning. Dess verksamhet omfattar kortfristiga, medelfristiga och långfristiga lån som godkänts och som ligger i linje med statens utrikes- och handelspolitiska verksamhet utomlands, t.ex. exportkredit, importkredit, utländska avtalade ingenjörslån, utländska investeringslån, kinesiska regeringens utländska stödlån och exportlån.

ABC

(178) Såsom anges i artikel 137 i ABC:s bolagsordning har de kinesiska myndigheterna, tack vare sitt majoritetsaktieinnehav på 79,62 %, befogenhet att utse alla styrelseledamöterna. Detsamma gäller för tillsynsstyrelsen i enlighet med artikel 204 i bolagsordningen.

(179) Enligt ABC:s bolagsordning är det styrelsen som fastställer bankens strategi, beslutar om bankens budget, fattar investeringsbeslut, utser styrelsens ordförande och sekreterare och inför och övervakar bankens riskhanteringssystem. Denna icke uttömmande förteckning över ansvarsområden visar på den institutionella kontroll som staten utövar över ABC:s löpande verksamhet.

(180) Kommissionen konstaterade också att statsägda finansinstitut, inklusive ABC och BOC, ändrade sina bolagsordningar under 2017 för att stärka det kinesiska kommunistpartiets roll i bankernas högsta beslutsfattande nivå.

(181) I den nya bolagsordningen anges följande:

(182) Styrelsens ordförande ska vara samma person som partikommitténs sekreterare.

(183) Det kinesiska kommunistpartiets roll är att säkerställa och övervaka bankens genomförande av kommunistpartiets och statens strategier och riktlinjer. Det ska spela en ledande roll och ha en vakande roll i utnämningen av personal (inbegripet den högre ledningen).

(184) Styrelsen ska inhämta partikommitténs synpunkter i alla viktiga beslut som ska fattas.

BOC

(185) Såsom anges i artikel 125 i bolagsordningen har de kinesiska myndigheterna, tack vare sitt majoritetsaktieinnehav på 64,63 %, befogenhet att utse både de arbetande och de icke arbetande styrelseledamöterna.

(186) Enligt BOC:s bolagsordning är det styrelsen som beslutar om bland annat finansinstitutets strategiska principer, affärsplaner och större investeringsplaner, utser och avskedar personal på högre nivå såsom styrelsens ordförande och sekreterare, vice ordförande och andra högre tjänstemän. Styrelsen beslutar vidare om genomförandet av resolutioner vid bolagsstämman och godkänner bolagstyrningspolicyer. Denna icke uttömmande förteckning över ansvarsområden visar på den institutionella kontroll som staten utövar över BOC:s löpande verksamhet.

(187) De nya bestämmelserna om det kinesiska kommunistpartiets roll som nämns i skäl 181 gäller även för BOC.

b) ***Bevisning för att staten utövar meningsfull kontroll över de berörda institutionernas beteende***

(188) Kommissionen inhämtade information om huruvida de kinesiska myndigheterna utövade meningsfull kontroll över de tre samarbetsvilliga statsägda bankerna vad gäller deras utlåningspolitik och riskbedömning för lån till däckindustrin. Följande författningar har beaktats för detta ändamål:

— Artikel 34 i den kinesiska lagen om affärsbanker (nedan kallad *banklagen*).

— Artikel 15 i de allmänna lånereglerna som tillämpas av Kinas folkbank).

— Kapitel 4 i den trettonde femårsplanen för petrokemisk industri.

— Beslut nr 40.

— Ingress till politiken för däckindustrin

— Tillämpningsföreskrifterna för Kinas banktillsynsmyndighet (CBRC) för administrativa licensärenden för Kinafinansierade affärsbanker (CBRC:s föreskrift [2017] nr 1)

— Tillämpningsföreskrifterna för banktillsynsmyndigheten för administrativa licensärenden för utlandsfinansierade banker (CBRC:s föreskrift [2015] nr 4)

— Administrativa åtgärder för direktörers och äldre tjänstemäns kvalifikationer i finansinstitut inom banksektorn (CBRC [2013] nr 3)

(189) Vid sin genomgång av dessa författningar fann kommissionen att finansinstituten i Kina har en allmän rättslig miljö som gör att de leds till att anpassa sig till målen för de kinesiska myndigheternas industripolitik när de fattar ekonomiska beslut, av följande skäl:

(190) Vad gäller EXIM fastställs dess offentligrättsliga uppdrag i tillkännagivandet om inrättande av EXIM och i EXIM:s bolagsordning.

(191) I artikel 34 i banklagen, som gäller för alla finansinstitut som är verksamma i Kina, fastställs rent generellt att affärsbanker ska bedriva sin utlåningsverksamhet i enlighet med behoven av ekonomisk och social utveckling i landet och med vägledning från den statliga industripolitiken. Även om det i artikel 4 i banklagen föreskrivs att affärsbankerna i enlighet med lagstiftningen ska bedriva sin affärsverksamhet utan inblandning från någon enhet eller enskild person och att affärsbankerna själva bär det civilrättsliga ansvaret med all sin egendom som juridisk person, visade undersökningen att artikel 4 i banklagen tillämpas om inte annat följer av artikel 34 i banklagen, dvs. när det finns en statlig politik ska bankerna tillämpa denna och följa statens instruktioner.

(192) Dessutom föreskrivs det i artikel 15 i de allmänna lånereglerna att i enlighet med den statliga politiken kan berörda avdelningar subventionera räntorna på lån för att främja tillväxten inom vissa branscher och den ekonomiska utvecklingen inom vissa områden.

(193) Efter utlämnandet av informationsdokumentet kommenterade de kinesiska myndigheterna att kommissionen hade feltolkat artikel 34 i banklagen. Artikel 34 inte bör läsas fristående, och artikel 4, som utgör en del av de allmänna bestämmelserna, har en övergripande inverkan på de återstående artiklarna i lagen. Resultatet av denna undersökning (samt kommissionens resultat i tidigare undersökningar rörande samma subventionsprogram) ([39]) gav inte stöd för påståendet att bankerna inte beaktar statens politik och planer när de fattar beslut i låneärenden.

([39]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/969 av den 8 juni 2017 om införande av en slutgiltig utjämningstull på import av vissa varmvalsade platta produkter av järn, olegerat stål eller annat legerat stål med ursprung i Folkrepubliken Kina och om ändring av kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/649 om införande av en slutgiltig antidumpningstull på import av vissa varmvalsade platta produkter av järn, olegerat stål eller annat legerat stål med ursprung i Folkrepubliken Kina (EUT L 146, 9.6.2017, s. 17), skälen 121–128.

I stället bekräftar de snarare motsatsen såsom beskrivs i skälen 202–206. Kommissionen konstaterar således att artikel 4 i banklagen inte hindrar affärsbankerna från att ta hänsyn till den statliga industripolitiken och planerna.

(194) De kinesiska myndigheterna begärde också att man skulle bortse från artikel 15 i de allmänna lånereglerna eftersom den infördes för mer än 20 år sedan, och inte har använts på länge. De kinesiska myndigheterna medgav dock samtidigt att de allmänna lånereglerna ännu inte formellt hade upphävts. Kommissionen ansåg således att dess hänvisning till de allmänna lånereglerna förblir giltig.

(195) Den statliga industripolitiken fastställs genom centralplanering i enlighet med vad som anges i avsnitt 3.1. När det gäller däckindustrin föreskriver kapitel 5 i den trettonde femårsplanen för petrokemisk industri följande: *Kopplingen mellan den ekonomiska politiken, skattepolitiken, handelspolitiken och industripolitiken bör stärkas. Sambandet mellan bank och företag samt produktionssamarbetspolitiken bör förverkligas. Finansieringsstöd för viktiga företag och viktiga projekt bör stärkas. Befintliga särskilda kapitalkanaler (särskilda projekt och fonder osv.) bör användas för att fortsätta att stödja industriell upprustning och teknisk rekonstruktion.*

(196) Dessutom *ska politiken för däckindustrin ligga till grund för alla berörda avdelningar* när det gäller *kreditfinansiering av sådana projekt inom däckindustrin.*

(197) På samma sätt fastställs det i beslut nr 40 att alla finansinstitut ska ge kreditstöd särskilt till främjade projekt. Såsom redan förklarats i avsnitt 3.1 ingår projekt i däckindustrin i den främjade kategorin. Beslut nr 40 bekräftar således de tidigare undersökningsresultaten vad gäller banklagen, dvs. att bankerna utövat myndighetsbefogenheter i form av kredittransaktioner på förmånliga villkor.

(198) Som svar på informationsdokumentet hävdade de kinesiska myndigheterna att beslut nr 40 endast tillåter kreditstöd om det grundas på principerna om kreditgivning. Kommissionen erkände att artiklarna 17 och 18 i samma beslut även uppmanar bankerna att respektera kreditprinciperna. Såsom förklaras mer i detalj i skälen 202–206 kunde kommissionen under undersökningen inte fastställa att detta skett i praktiken.

(199) Kommissionen fann också att Kinas banktillsynsmyndighet har långtgående befogenhet att godkänna alla aspekter av förvaltningen av samtliga finansiella institut etablerade i Kina (inbegripet privatägda och utländskt ägda finansinstitut), såsom ([40]):

— Godkännande av utnämningarna av alla finansinstitutens chefer, både på huvudkontoret och på lokal filialnivå. Det krävs godkännande av Kinas banktillsynsmyndighet för rekrytering till alla chefsnivåer, från de mest seniora posterna ner till avdelningschefer, och omfattar även chefer som tillsätts vid utlandskontor samt chefer med ansvar för stödfunktioner (t.ex. it). och

— En mycket lång förteckning över administrativa godkännanden, bland annat godkännanden för att etablera filialer, för att starta nya affärsområden eller försäljning av nya produkter, för att göra ändringar i bankens bolagsordning, för att sälja mer än 5 % av sina aktier, för kapitaltillskott, för ändringar, för organisatoriska ändringar osv.

(200) Banklagen är rättsligt bindande. Att femårsplanerna och beslut nr 40 är obligatoriska till sin natur fastslås i avsnitt 3.1. Den tvingande karaktären av banktillsynsmyndighetens rättsliga handlingar härrör från dess befogenheter som banktillsynsmyndighet. Att de övriga dokumenten är obligatoriska till sin natur framgår av deras tillsyns- och utvärderingsklausuler.

(201) Mot denna bakgrund drog kommissionen slutsatsen att de kinesiska myndigheterna har skapat ett normativt regelverk som måste följas av de chefer och tillsynsstyrelsemedlemmar som utsetts av de kinesiska myndigheterna och som är ansvariga inför dem. Detta innebär att de kinesiska myndigheterna använde sig av det normativa regelverket för att utöva en meningsfull kontroll över de tre samarbetsvilliga statsägda bankerna när det gäller deras utlåning till däckindustrin.

(202) Kommissionen inhämtade konkret bevisning för detta utövande av en meningsfull kontroll på grundval av konkreta lån. Under kontrollbesöken vidhöll de tre samarbetsvilliga statsägda bankerna att de i praktiken hade använt sig av sofistikerade strategier och modeller för kreditriskbedömning när de beviljade de berörda lånen. Under kontrollbesöket vid de kinesiska myndigheterna, ABC och BOC angav företrädare också att de hade reducerat sin totala kreditexponering mot däckindustrin under de senaste två åren, eftersom de noterat vissa problem med överkapacitet inom sektorn.

([40]) Enligt banktillsynsmyndighetens tillämpningsföreskrifter för administrativa licensärenden för Kinafinansierade affärsbanker (CBRC:s föreskrift [2017] nr 1), banktillsynsmyndighetens tillämpningsföreskrifter för administrativa licensärenden för utlandsfinansierade banker (CBRC:s föreskrift [2015] nr 4), administrativa bestämmelser om direktörers och äldre tjänstemäns kvalifikationer i finansinstitut inom banksektorn (CBRC [2013] nr 3).

(203) De lämnade dock inga konkreta exempel gällande de företag som ingick i urvalet. De tre samarbetsvilliga statsägda bankerna vägrade av rättsliga och avtalsmässiga skäl att lämna information, bl.a. sina särskilda kreditriskbedömningar, avseende företagen i urvalet fastän kommissionen hade gett dem ett skriftligt samtycke från företagen i urvalet där de avsade sig rätten till konfidentialitet.

(204) Eftersom kommissionen inte hade tillgång till någon konkret bevisning när det gäller kreditvärdighetsbedömningarna undersökte kommissionen i stället den allmänna rättsliga miljön (se skälen 188–201) i kombination med de tre samarbetsvilliga statsägda bankernas beteende med avseende på de lån som tillhandahållits till de företag som ingick i urvalet. Detta beteende skiljde sig från deras officiella hållning under kontrollbesöket, eftersom de inte agerat utifrån en grundlig marknadsbaserad riskbedömning.

(205) Det framkom vid kontrollbesöken att lånen, med undantag för vissa lån i utländsk valuta, hade tillhandahållits till de fyra grupperna av exporterande tillverkare i urvalet till räntor som ligger nära de referensräntor som fastställts av Kinas folkbank, oavsett vilken finansiell profil och kreditriskprofil företagen har. Detta innebär att lånen tillhandahållits till räntor som var lägre än den marknadsränta som gällde för den riskprofil som uppvisades av de fyra exporterande tillverkarna i urvalet. Dessutom hade företagen i urvalet erhållit revolverande lån som gör att de omedelbart på förfallodagen kan erhålla färskt kapital i form av ett nytt lån motsvarande det belopp de återbetalat. Vad gäller två av företagsgrupperna i urvalet hade betalningsplaner omstrukturerats eller skulder eftergivits till följd av finansiella svårigheter.

(206) Kommissionen fann vidare att lån som bankerna borde ha rapporterat som icke normala lån inte alltid hade angivits som sådana i det nationella centrala kreditregistret av de tre samarbetsvilliga statsägda bankerna. Skyldigheten att rapportera sådana icke normala lån föreligger särskilt när lån har omstrukturerats, när en gäldenär inte har fullgjort sina skyldigheter eller när ett revolverande lån beviljats. Detta slags förhållanden konstaterades föreligga för alla de fyra grupperna av exporterande tillverkare i urvalet. Enligt CBRC:s riktlinjer för riskbaserad låneklassificering borde samtliga dessa fall ha angetts i det centrala kreditregistret. Det faktum att finansinstituten inte har rapporterat som de borde har lett till en snedvriden bild av företagens kreditsituation i det centrala kreditregistret, eftersom det inte är företagens verkliga kreditvärdighet som anges i registret. Detta innebär att även om finansinstituten gör en marknadsbaserad riskbedömning så kommer denna bedömning i vilket fall som helst att vara grundad på felaktig information.

(207) Kommissionen drog därför slutsatsen att de kinesiska myndigheterna hade utövat meningsfull kontroll över de tre samarbetsvilliga statsägda bankerna vad gäller deras utlåningspolitik och riskbedömning för lån till däckindustrin.

c) ***Slutsats om de samarbetsvilliga finansinstituten***

(208) Kommissionen konstaterade att de tre samarbetsvilliga statsägda finansinstituten tillämpade den rättsliga ram som anges ovan inom ramen för ett utövande av myndighetsuppgifter när det gäller däcksektorn, vilket innebär att de agerat som offentliga organ i den mening som avses i artikel 2 b i grundförordningen jämförd med artikel 3.1 a i) i grundförordningen och i enlighet med relevant WTO-praxis.

3.4.1.2 Icke-samarbetsvilliga statsägda banker

(209) Såsom anges i avsnitt 3.2 besvarade inte någon av de andra statsägda bankerna som tillhandahöll lån till företagen i urvalet det särskilda frågeformuläret. I överensstämmelse med de slutsatser som dragits i skälen 127–136 beslutade kommissionen således att använda sig av tillgängliga uppgifter vid fastställandet av huruvida dessa statsägda banker är att anse som offentliga organ.

(210) I antisubventionsundersökning beträffande import av vissa varmvalsade platta produkter av järn, olegerat stål eller annat legerat stål med ursprung i Folkrepubliken Kina ([41]) konstaterade kommissionen att följande banker som hade tillhandahållit lån till de fyra grupperna av exporterande tillverkare i urvalet helt eller delvis ägdes av staten eller av statsägda juridiska personer: 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, Huaxia Bank.

([41]) Se ärendet varmvalsade platta stålprodukter, anfört i fotnot 39, skäl 132.

(211) Med hjälp av offentligt tillgänglig information som t.ex. bankernas webbplatser, årsredovisningar och uppgifter som fanns tillgängliga i bankernas adresskataloger eller på internet konstaterade kommissionen dessutom att följande banker som hade tillhandahållit lån till de fyra grupperna av exporterande tillverkare i urvalet helt eller delvis ägdes av staten eller av statsägda juridiska personer:

Bankens namn	Information om ägarförhållanden
Hankou Bank	minst 34,86 % av aktiekapitalet innehas av statsägda enheter
Hubei Bank	minst 42,55 % av aktiekapitalet innehas av den lokala myndigheten och statsägda enheter
Huishang Bank	huvudsakligen statsägt, med aktiekapital hos många statsägda enheter och enheter närstående till den lokala myndigheten
Dongying Bank	Dongying City Bureau of Finance innehar 20,88 %, Dongying State-owned Assets Operation Co., Ltd 11,14 %
Bank of Tianjin	minst 40,2 % av aktiekapitalet innehas av den lokala myndigheten och statsägda enheter
Bank of Kunlun	ägs av China National Petroleum Corporation (statsägd enhet)
Shanghai Rural Commercial Bank	statsägda enheter innehar 35,52 % av aktiekapitalet
China Industrial International Trust Limited	dotterbolag till Industrial Bank som konstaterades vara statsägd i antisubventionsundersökningen om varmvalsade platta stålprodukter ([42])
Daye Trust Co., Ltd	dotterbolag till China Orient Asset Mgt Co. Ltd, (statsägt kapitalförvaltningsbolag)
Sinotruk Finance Co., Ltd	ägs av Sinotruk (statsägd enhet)

(212) Eftersom det inte fanns någon särskild information från de berörda finansinstituten som tydde på motsatsen fastställde kommissionen det statliga ägandet och kontrollen på grundval av formella tecken av samma skäl som anges i avsnitt 3.4.1.1. Bland annat fastställdes det på grundval av tillgängliga uppgifter att chefer och tillsynsstyrelsemedlemmar i dessa icke samarbetsvilliga statsägda banker utsågs och var ansvariga inför de kinesiska myndigheterna på samma sätt som i de tre samarbetsvilliga statsägda bankerna.

(213) Vad gäller utövande av kontroll på ett meningsfullt sätt ansåg kommissionen att undersökningsresultaten för de tre samarbetsvilliga finansinstituten, vilka svarade för en betydande del av lånen till de fyra grupperna av exporterande tillverkare i urvalet under undersökningsperioden (mellan 30 % till 50 % beroende på företag) kunde anses vara representativa även för andra icke-samarbetsvilliga statsägda finansinstitut. Det normativa regelverk som analyseras i avsnitt 3.4.1.1 b gäller för dessa på samma sätt. Eftersom det inte finns något som tyder på motsatsen och på grundval av bästa tillgängliga uppgifter gäller precis som var fallet för de tre samarbetsvilliga statsägda bankerna att det även här saknas konkret bevisning vad gäller kreditbedömningar, vilket innebär att analysen i avsnitt 3.4.1.1 b av den konkreta tillämpningen av det normativa regelverket gäller på motsvarande sätt även här.

(214) Kommissionen noterade dessutom att majoriteten av de låneavtal som kommissionen erhållit från företagen i urvalet hade ungefär samma lånevillkor och att de beviljade låneräntorna var ungefär desamma eller delvis desamma som de räntor som beviljats av de tre samarbetsvilliga statsägda bankerna.

(215) Kommissionen ansåg därför att dessa likheter vad gäller lånevillkor och låneräntor, och representativiteten hos de tre finansinstitut som kontrollerades, gör att resultaten för de tre samarbetsvilliga statsägda bankerna utgör de tillgängliga uppgifterna enligt artikel 28 för att bedöma de andra statsägda bankerna.

([42]) Se ärendet varmvalsade platta stålprodukter, anfört i fotnot 39, skäl 132.

(216) På denna grundval drog kommissionen slutsatsen att de andra statsägda bankerna som tillhandahåller lån till företagen i urvalet är offentliga organ i den mening som avses i artiklarna 3 och 2 b i grundförordningen.

3.4.1.3 Slutsats om de statsägda finansinstituten

(217) Mot bakgrund av ovanstående överväganden konstaterade kommissionen att alla de statsägda kinesiska finansinstitut som tillhandahållit lån till de fyra grupperna av samarbetsvilliga exporterande tillverkare i urvalet är offentliga organ i den mening som avses i artiklarna 3 och 2 b i grundförordningen.

(218) Dessutom ansåg kommissionen att de statsägda finansinstituten, vilket gäller även om de inte hade varit att anse som offentliga organ, av samma orsaker också kunde anses ha anförtrotts eller ålagts att utföra funktioner som normalt ligger inom myndigheternas kompetens i den mening som avses i artikel 3.1 a iv) i grundförordningen (se skälen 220–223). Deras beteende kan därför i vilket fall som helst tillskrivas de kinesiska myndigheterna.

3.4.2 *Anförtroende och åläggande av funktioner till privata finansinstitut*

(219) Kommissionen behandlade därefter de återstående finansinstituten. Följande fem finansinstitut ansågs vara privatägda, på grundval av slutsatserna i ärendet om varmvalsade platta stålprodukter ([43]), och kompletteras med offentligt tillgänglig information: JPMorgan Chase Bank (China), HSBC, Ping An Bank, Bank of Qingdao, Bank of Beijing. Kommissionen undersökte om dessa finansinstitut hade anförtrotts eller ålagts av de kinesiska myndigheterna att bevilja subventioner till däckindustrin i den mening som avses i artikel 3.1 a iv) i grundförordningen.

(220) Enligt WTO:s överprövningsorgan anses ”anförtroende” äga rum när en myndighet ger ansvar till ett privat organ och ”åläggande” avser situationer där en myndighet utövar sina befogenheter över ett privat organ ([44]). I bägge fallen använder sig en myndighet av ett privat organ som ett ombud för att genomföra det finansiella bidraget och ”i de flesta fall kan det antas att ett anförtroende eller åläggande av funktioner till ett privat organ omfattar någon form av hot eller incitament” ([45]). Samtidigt medger led iv inte att medlemsstaterna inför utjämningsåtgärder för produkter ”i de fall en myndighet enbart utövar sina allmänna föreskrivande befogenheter” ([46]) eller när ett statligt ingripande som ”i vissa fall men inte i andra kan leda till ett visst resultat uteslutande beroende på de faktiska omständigheterna och marknadsaktörernas utövande av sitt fria val” ([47]). ”Anförtroende” och ”åläggande” innebär i stället att ”myndigheterna har en mer aktiv roll än att bara inta en stödjande hållning” ([48]).

(221) Kommissionen noterade att det normativa regelverket för däckindustrin som nämns i skälen 188–201 är tillämpligt för alla finansinstitut i Kina, även privatägda finansinstitut. Ett exempel på detta är att banklagen och CBRC:s olika föreskrifter täcker alla Kinafinansierade och banker med utländska investeringar som står under CBRC:s förvaltning.

(222) Det framgick dessutom vid kontrollbesöken hos företagen i urvalet att majoriteten av de låneavtal som erhållit från företagen i urvalet hade ungefär samma lånevillkor och att de låneräntor som beviljats av de privata finansinstituten är ungefär desamma eller delvis desamma som de räntor som beviljats av de statsägda finansinstituten.

(223) Eftersom de privata finansinstituten inte lämnat någon information som stred mot kommissionens resultat drog kommissionen slutsatsen att alla finansinstitut (även privata finansinstitut) i Kina som står under CRBC:s tillsyn för såvitt angår däckindustrin har anförtrotts eller ålagts funktioner av staten i den mening som avses i artikel 3.1 a iv) första strecksatsen i grundförordningen i form av genomförande av politiska åtgärder och tillhandahållande av lån till förmånliga räntor till däckindustrin.

(224) I linje med denna iakttagelse fann kommissionen med avseende på Hankook Group att det normativa regelverket inte tillämpades på vissa utlandsägda finansinstitut som hade beviljat lån till Hankook Group. De stod inte under tillsyn av banktillsynsmyndigheten, eftersom de var belägna utanför Kina och tillhandahöll lån i utländsk valuta. Kommissionen drog därför slutsatsen att dessa finansinstitut inte har anförtrotts eller ålagts funktioner av staten i den mening som avses i artikel 3.1 a iv) första strecksatsen i grundförordningen.

([43]) Se ärendet varmvalsade platta stålprodukter, anfört i fotnot 39, skäl 141.
([44]) WT/DS/296 (DS296 *United States – Countervailing duty investigation on Dynamic Random Access Memory (DRAMS) from Korea*), överprövningsorganets rapport av den 21 februari 2005 (punkt 116).
([45]) Överprövningsorganets rapport, DS 296 (punkt 116).
([46]) Överprövningsorganets rapport, DS 296 (punkt 115).
([47]) Överprövningsorganets rapport, DS 296 (punkt 114), i överensstämmelse med panelens rapport, DS 194, punkt 8.31. i detta hänseende.
([48]) Överprövningsorganets rapport, DS 296 (punkt 115).

(225) Efter utlämnandet av informationsdokumentet hävdade både de kinesiska myndigheterna och Hankook Group att privata finansinstitut, däribland JPMorgan Chase Bank (Kina), inte kunde ha ansetts anförtrotts eller ålagts funktioner av staten i den mening som avses i artikel 3.1 a iv) i grundförordningen för att tillhandahålla lån till förmånliga räntor. De hävdade att i de två förordningarna som styr banktillsynsmyndigheten och som nämns i skälen 188 och 199 är gemensamma för alla banktillsynsmyndigheter och återspeglar de centrala principer för effektiv banktillsyn som rekommenderas av Baselkommittén för banktillsyn. Hankook Group hävdade dessutom att kommissionen borde ha analyserat de faktiska omständigheterna från fall till fall för varje enskilt finansinstitut i stället för att hänvisa till det normativa regelverket som helhet.

(226) Kommissionen avvisade dessa påståenden, eftersom banktillsynsmyndighetens tillsyn och godkännanden går utöver de centrala principerna för banktillsyn som Baselkommittén för banktillsyn rekommenderade. Enligt det normativa regelverket för Baselkommittén för banktillsyn är det bankledningen själv som har det primära ansvaret för övervakningen av kapitaltäckningen i förhållande till riskerna. Tillsynsmyndigheternas roll är att granska och utvärdera interna processer, kontroller och riskhantering som införts av bankerna. Baselkommitténs centrala principer för effektiv banktillsyn anger klart och tydligt att ”tyngdpunkten för banktillsynsmyndigheternas granskning bör ligga på kvaliteten på bankens riskhantering och kontroller och bör inte leda till att tillsynsmyndigheter fungerar som bankledning”.

(227) Såsom redan förklarats i skäl 199 krävs myndighetens godkännande inte bara för rekrytering av en banks verkställande ledningen vid huvudkontoret, utan för alla chefsnivåer, även chefer som tillsätts vid kontor i utlandet samt chefer med ansvar för stödfunktioner (t.ex. it) och administrativa godkännanden krävs även för mindre ändringar, exempelvis försäljning av mer än 5 % av aktierna i en bank, eller byte av hemvist. Baselkommittén för banktillsyn föreskriver bara att tillsynsmyndigheten har befogenhet att granska, avvisa och införa tillsynsvillkor rörande förslag att överföra betydande ägande eller kontrollerande intressen. Enligt kommissionen skulle sådan verksamhet snarare faller inom bankledningens ansvarsområde utan krav på tillsynsmyndighetens godkännande som en följd av Baselkommittén för banktillsyns centrala principer för effektiv banktillsyn.

(228) Det normativa regelverk som gäller för alla banker i Kina är dessutom mycket mer omfattande än bara de två förordningarna som styr banktillsynsmyndigheten, såsom anges i skäl 188, och hela uppsättningen av rättsliga dokument är rättsligt bindande, såsom förklarats i skäl 200, så de är mer än bara ren uppmuntran. Det framgick dessutom inte vid kontrollbesöken hos företagen i urvalet att det fanns några betydande skillnader mellan de lånevillkor och de låneräntor som beviljats av de privata finansinstituten och de som beviljats av de statsägda finansinstituten.

(229) Slutligen noterade kommissionen att trots dess uttryckliga begäran beslutade JPMorgan Chase Bank (Kina) att inte samarbeta under denna undersökning. Som en följd av detta kunde kommissionen inte undersöka de faktiska omständigheterna i enskilda fall när det gäller JPMorgan Chase Bank (Kina).

(230) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter upprepade Hankook Group sina synpunkter gällande anförtroendet och åläggandet för JPMorgan Chase Bank (Kina), och pekade i synnerhet på det faktum att om Hankook Group hade vetat att banken behövde samarbeta i undersökningen kunde de ha krävt att banken gjorde detta. I detta sammanhang noterade kommissionen att frågeformuläret till de exporterande tillverkarna redan innehöll en begäran om att företaget skulle tillhandahålla ett banktillstånd så att kommissionen kunde granska den information som finansinstituten lämnade. Skriftväxlingen mellan de kinesiska myndigheterna och kommissionen om finansinstitutens samarbete fanns tillgängliga i den icke-konfidentiella akten och uppgift om den bristande samarbetsviljan hos JPMorgan Chase Bank (Kina) utlämnandes till företaget i informationsdokumentet. Kommissionen ansåg därför att det saknades grund för detta argument.

3.4.3 *Selektivitet*

(231) Såsom framgår av skälen 188–201 åläggs finansinstituten i flera rättsliga dokument som är särskilt inriktade på företag i däcksektorn att tillhandahålla lån till förmånliga räntor till däckindustrin. På grundval av dessa dokument kan det påvisas att finansinstituten tillhandahåller förmånliga lån endast till ett begränsat antal branscher/företag som följer de kinesiska myndigheternas politik inom relevanta delar.

(232) Kommissionen drar därför slutsatsen att subventionerna i form av förmånliga lån inte är allmänt tillgängliga utan är selektiva i den mening som avses i artikel 4.2 a i grundförordningen. Ingen av de berörda parterna lämnade heller någon bevisning som tydde på att de förmånliga lånen grundas på objektiva kriterier eller villkor i enlighet med artikel 4.2 b i grundförordningen.

3.4.4 *Förmån och beräkning av subventionsbeloppet*

(233) Kommissionen beräknade därefter storleken på den utjämningsbara subventionen. I samband med denna beräkning bedömde kommissionen förmånen för mottagaren under undersökningsperioden. I enlighet med artikel 6 b i grundförordningen utgörs förmånen för mottagaren av skillnaden mellan det räntebelopp som företaget betalar för det offentliga lånet och det belopp som företaget skulle ha behövt betala för ett likvärdigt kommersiellt lån på marknaden.

(234) I detta sammanhang noterade kommissionen att det fanns vissa särdrag på den kinesiska däckmarknaden. Såsom förklaras i avsnitten 3.4.1–3.4.3 visar de lån som tillhandahållits av de kinesiska finansinstituten tecken på ett betydande statligt ingripande och motsvarar inte de räntor som normalt sett gäller på en fungerande marknad.

(235) Grupperna i urvalet uppvisar skillnader i fråga om ekonomisk situation. De fick samtliga någon form av lån under undersökningsperioden, vilka till exempel hade olika löptider, säkerhet, garantier och andra särskida villkor. Av dessa två anledningar var den genomsnittliga räntan olika för varje företag, eftersom varje företag hade sin egen lånestruktur.

(236) För att ta hänsyn till dessa särdrag gjorde kommissionen en individuell bedömning av den ekonomiska situationen för var och en av grupperna av exporterande tillverkare i urvalet. I detta avseende följde kommissionen beräkningsmetoden för förmånliga lån som fastställdes i antisubventionsundersökningen om varmvalsade platta stålprodukter med ursprung i Kina ([49]) och som förklaras i skälen nedan. Detta innebar att kommissionen beräknade förmånen av de förmånliga lånen för varje enskilt företag i de grupper av exporterande tillverkare som ingick i urvalet, för att därefter hänföra denna vidare till den berörda produkten.

3.4.4.1 Kreditbetyg

(237) I antisubventionsundersökningen om varmvalsade platta stålprodukter med ursprung i Kina har kommissionen redan fastställt att kreditbetyg för kinesiska inhemska företag inte var tillförlitliga, grundat på en undersökning som offentliggjordes av Internationella valutafonden ([50]) och som visar en skillnad mellan internationella och kinesiska kreditbetyg, tillsammans med resultaten av undersökningen om de företag som ingick i urvalet. Enligt Internationella valutafonden ger de lokala kreditvärderingsinstituten över 90 % av de kinesiska obligationerna kreditbetyget AA till AAA. Detta är inte jämförbart med andra marknader, t.ex. EU eller Förenta staterna. Färre än 2 % av företagen får så höga kreditbetyg på den amerikanska marknaden. Kinesiska kreditvärderingsinstitut är således i hög grad inriktade på den övre delen av bedömningsskalan. De har mycket breda bedömningsskalor och tenderar att samla obligationer med väsentligt olika kreditrisker i en bred betygskategorin ([51]).

(238) Dessutom skulle utländska kreditvärderingsinstitut som Standard and Poor's och Moody's, i typfallet tillämpa en höjning över emittentens ursprungliga kreditbetyget baserat på en uppskattning av företagets strategiska betydelse för den kinesiska regeringen och styrkan av en implicit garanti när de värderar kinesiska obligationer som emitterats utomlands ([52]). Fitch exempelvis visar tydligt, i förekommande fall, att sådana garantier är en viktig drivkraft bakom deras kreditbetyg för kinesiska företag ([53]).

(239) Under undersökningen fann kommissionen ytterligare information för att komplettera denna analys. Först fastställde kommissionen att staten kan utöva ett visst inflytande över marknaden för kreditvärderingsinstitut. Enligt två studier som publicerades 2016 fanns det cirka 12 kreditvärderingsinstitut verksamma på den kinesiska marknaden, varav största delen är statligt ägda. Sammanlagt 60 % av alla företagsobligationer i Kina hade bedömts av ett statsägt kreditvärderingsinstitut ([54]).

([49]) Se ärendet varmvalsade platta stålprodukter, anfört i fotnot 39, skälen 152–244.

([50]) Internationella valutafondens arbetsdokument *Resolving China's Corporate Debt Problem*, av 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, Jiangyan, oktober 2016, WP/16/203.

([51]) Livingston, M. Poon, W.P.H. and Zhou, L. (2017). *Are Chinese Credit Ratings Relevant? A Study of the Chinese Bond Market and Credit Rating Industry*, i *Journal of Banking & Finance*, s. 24.

([52]) Price, A.H., Brightbill T.C., DeFrancesco R.E., Claeys, S.J., Teslik, A. and Neelakantan, U. (2017). *China's broken promises: why it is not a market-economy*, Wiley Rein LLP, s. 68.

([53]) För ett konkret exempel, se Reuters. (2016). *Fitch Rates Shougang's USD Senior Notes Final 'A-'* https://www.reuters.com/article/idUSFit982112, (hämtad den 21 oktober 2017).

([54]) Lin, L.W. and Milhaupt, C.J. (2016). *Bonded to the State: A Network Perspective on China's Corporate Debt Market*. Columbia Law and Economics Working Paper nr 543, s. 20; Livingstone, M. Poon, W.P.H. and Zhou, L. (2017). *Are Chinese Credit Ratings Relevant? A Study of the Chinese Bond Market and Credit Rating Industry*, i *Journal of Banking & Finance* s. 9.

(240) De kinesiska myndigheterna bekräftade att det under undersökningsperioden fanns 12 kreditvärderingsinstitut verksamma på den kinesiska marknaden för obligationer, varav 10 var inhemska kreditvärderingsinstitut, däribland 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, Shanghai Credit Information Services Co. Ltd Det fanns också 2 kinesisk-utländsk kreditvärderingsinstitut som var samriskföretag, nämligen China Lianhe Credit Rating Co. Ltd, och China Chengxin International Credit Rating Co.,Ltd

(241) För det andra finns det inte något fritt tillträde till den kinesiska marknaden för kreditvärderingsinstitut. Den är i huvudsak en stängd marknad, eftersom kreditvärderingsinstitut måste godkännas av CSRC (*China Securities Regulatory Commission*) eller Kinas folkbank innan de kan starta sin verksamhet ([55]). Under undersökningsperioden hade utländska kreditvärderingsinstitut inte möjlighet att verka på den kinesiska inhemska marknaden, eftersom marknaden för kreditvärderingsinstitut ingick i en ”begränsad” kategori i de kinesiska myndigheternas industrikatalog för vägledning om utländska investeringar och utländska kreditvärderingsinstitut inte fick utfärda nationella obligationer. Kinas folkbank tillkännagav i mitten av 2017 att utländska kreditvärderingsinstitut, på vissa villkor, skulle få utföra kreditvärderingar på en del av den inhemska obligationsmarknaden, men detta var ännu inte tillämpligt under undersökningsperioden ([56]). Trots detta upprättade under tiden utländska institut samriskföretag med vissa lokala kreditvärderingsinstitut som tillhandahåller kreditbetyg för inhemska obligationslån. Dessa värderingar följer emellertid kinesiska värderingsskalor och är således inte helt jämförbara med internationella skalor, såsom förklaras ovan.

(242) Mot bakgrund av den situation som beskrivs i skälen 237–241 drog kommissionen slutsatsen att de kinesiska kreditbetygen inte ger en tillförlitlig uppskattning av kreditrisken i de underliggande tillgångarna. Mot denna bakgrund drog kommissionen slutsatsen att även om vissa av företagen i urvalet tilldelats ett gott kreditbetyg av ett kinesiskt kreditvärderingsinstitut var dessa betyg inte tillförlitliga.

3.4.4.2 Revolverande lån

(243) Enligt undersökningsresultaten i avsnitt 3.4.4 i antisubventionsundersökningen om varmvalsade platta stålprodukter med ursprung i Kina ([57]) är revolverande lån sådana lån som gör att ett företag på förfallodagen kan erhålla färskt kapital i form av ett nytt lån. Revolverande lån är ofta är ett tecken på kortsiktiga likviditetsproblem för låntagaren och innebär en större riskexponering för bankerna som beviljar dem. Det faktum att ett visst företag hade revolverande lån ansågs därför vara en indikation på att företagets ekonomiska situation är sämre än vad som vid första påseendet framgår av årsredovisningen och att det finns en ytterligare risk för kortsiktiga likviditetsproblem.

3.4.4.3 Hankook Group

(244) Med avseende på den nuvarande undersökningen består Hankook Group i Kina av två exporterande tillverkare, två företag som tillhandahåller insatsvaror till de exporterande tillverkarna och ett säljföretag. Gruppens säte ligger utanför Kina i Korea och det finns inget holdingbolag inom Kina som utövar kontroll över alla företagen som är verksamma i Kina.

(245) Under undersökningsperioden säkrade de exporterande tillverkarna i huvudsak medel från internationella banker utanför Kina, liksom från det koreanska moderbolaget, och från ett företagsinternt avtal om poolning av kontanter. De säkrade emellertid också vissa kortfristiga lån genom att sälja sina exportfordringar till kinesiska banker.

(246) De två exporterande tillverkarna i Hankook Group har en helt annan ekonomisk situation. En av dem är ett välmående företag med konstanta vinster under perioden 2014–2016, den andra har nyligen bildats och har samlat på sig stora förluster sedan starten, även om det gick med vinst för första gången 2017. Skuldsättningsgraden är lägre i det ena fallet och mycket hög i det andra fallet. Sammantaget och jämfört över en längre period var företagens sammanlagda lönsamhet positiv, även om den var svag under skadeundersökningsperioden, vilket betyder att smärre förändringar i den interna eller externa affärsmiljön skulle kunna leda till att gruppen började drabbas av förluster. Bedömningen bekräftades under kontrollbesöket.

([55]) Se preliminära åtgärder för förvaltning av kreditvärderingsföretag rörande värdepappersmarknaden utfärdade av Kinas tillsynsmyndighet på värdepappersområdet, föreskrift [2007] nr 50 av den 24 augusti 2007 och tillkännagivande av Kinas folkbank om kvalifikationer i China Cheng Xin Securities Rating Co., Ltd och andra institutioner som sysslar med kreditvärdering av företagsobligationer, YinFa [1997] nr 547 av den 16 december 1997.

([56]) Se meddelande från Kinas folkbank *Issues concerning the Credit Rating Business Carried out by Credit Rating Agencies on the Interbank Bond Market*, i kraft den 1 juli 2017.

([57]) Se *varmvalsade platta stålprodukter*som citeras i fotnot 39, avsnitt 3.4.4, skälen 152–242.

(247) Kommissionen noterade att Jiangsu Hankook Tire Co. Ltd (JHT) har tilldelats kreditbetyg av kinesiska statsägda finansinstitut som sträcker sig från BBB+ till AA+ medan Chongqing Hankook Tire Co. Ltd (CHT) har tilldelats kreditbetyg som sträcker sig från BBB- till A+ av samma statsägda finansinstitut. Med hänsyn till att de kinesiska kreditbetygen är snedvridna rent generellt (se skälen 237–242) drog kommissionen slutsatsen att detta betyg inte var tillförlitligt.

(248) Beträffande läget för förlustbringande tillverkare, kunde det finnas tvivel om företagens skuldåterbetalningsförmåga. Merparten av de lån som beviljats företaget var emellertid företagsinterna lån från det koreanska moderbolaget. Företaget hade endast ett begränsat antal kortfristiga lån från kinesiska banker.

(249) Kommissionen konstaterade att dessa kortfristiga lån som beviljades av ett kinesiskt finansinstitut i själva verket var revolverande lån. Efter utlämnandet av informationsdokumentet inkom Hankook Group med uppgifter om att dessa lån var senare uttag av kapital inom ramen för ett bredare ramavtal. Efter ytterligare analyser godtog kommissionen Hankooks påståenden om dessa lån, och anpassade sina beräkningar i enlighet med detta med användning av den räntesats som gällde då medlen togs ut.

(250) Såsom anges i avsnitt 3.4.1 lämnade de kinesiska långivande finansinstituten inte någon kreditvärdighetsbedömning. För att kommissionen skulle kunna fastställa förmånen var den således tvungen att bedöma om räntesatsen för det lån som beviljats Hankook Group låg på en marknadsmässig nivå.

(251) Kommissionen ansåg att gruppens övergripande ekonomiska situation motsvarade ett kreditbetyg på BB, vilket är det högsta betyg som inte längre betraktas som ”hög till högsta kreditvärdighet”. Hög till högsta kreditvärdighet betyder att kreditvärderingsinstitutet anser att de obligationer ett företag emitterar kommer att kunna möta sina betalningsförpliktelser och att banker kan investera i dem.

(252) Den premie som kan förväntas för obligationer emitterade av företag med detta kreditbetyg (BB) tillämpades sedan på den standardränta som tas ut av Kinas folkbank för att man skulle komma fram till marknadsräntan.

(253) Detta pålägg fastställdes genom att man beräknade den relativa spreaden mellan indexen för företagsobligationer med AA-kreditbetyg i Förenta staterna och företagsobligationer med BB-kreditbetyg i Förenta staterna på grundval av Bloomberg-data för industrisegment. Denna relativa spread lades därefter till den referensränta som offentliggjorts av Kinas folkbank för den dag lånet beviljades ([58]) och gällande samma löptid som det berörda lånet. Denna beräkning genomfördes individuellt för vart och ett av de lån som tillhandahållits företaget.

(254) För lån i Kina i utländsk valuta är situationen densamma vad gäller marknadssnedvridningar och bristen på giltig kreditvärdering, eftersom dessa lån beviljas av samma kinesiska finansinstitut. Därför, och som konstaterats tidigare, användes företagsobligationer med BB-kreditbetyg i relevanta valutor som emitterats under undersökningsperioden för att fastställa ett lämpligt referensvärde.

(255) Efter utlämnandet av informationsdokumentet och efter det slutliga utlämnandet av uppgifter, ifrågasatte både de kinesiska myndigheterna och tre av de fyra företagen i urvalet kommissionens metod med en relativ spread mellan amerikanska företagsobligationer med betyget AA och amerikanska företagsobligationer med betyget BB för att beräkna förmånen med förmånliga lån. De hävdade alla att kommissionen borde ha använt en absolut i stället för en relativ spread mellan amerikanska obligationer med betyget AA och amerikanska obligationerna med betyget BB. Följande angavs som skäl:

— Nivån på den relativa spreaden varierar med referensräntenivån i Förenta staterna: ju lägre räntesatsen är, desto större blir det resulterande räntepålägget.

— Det resulterande referensvärdet varierar i förhållande till nivån på den kinesiska folkbankens referensvärde som det tillämpas på. Ju högre den kinesiska folkbankens referensvärde är, desto högre blir det resulterande referensvärdet.

— Enligt historiska uppgifter som tillhandahållits av Giti Group, har den absoluta spreaden i stort sett varit oförändrad över tiden, medan den relativa spreaden uppvisat stora variationer.

— Det faktum att kommissionen fann en fördel för alla lån i renminbi yuan men inte för de flesta lån i utländsk valuta visar att användningen av den relativa spreaden som är felaktig.

([58]) När det gäller fast ränta. För lån med rörlig ränta användes Kinas folkbanks referensvärde under undersökningsperioden.

(256) De första tre frågorna har redan lagt fram i ärendet avseende varmvalsade platta stålprodukter ([59]). Såsom framgår av skälen 175–187 i ärendet avseende varmvalsade platta stålprodukter, avvisade kommissionen dessa argument av följande skäl:

— För det första håller kommissionen med om att affärsbanker vanligtvis använder ett pålägg uttryckt i absoluta termer, men noterar att detta tillvägagångssätt framför allt används av praktiska skäl, eftersom räntan till slut uttrycks i absoluta tal. Detta absoluta tal är emellertid ett resultat av en riskbedömning som grundar sig på en relativ bedömning. Ett BB-rankat företag har X % högre sannolikhet att gå i konkurs än vad staten eller ett riskfritt företag har. Detta är en relativ bedömning.

— För det andra återspeglar räntorna inte bara de företagsspecifika riskprofilerna utan även lands- och valutaspecifika risker. Den relativa spreaden ger därmed uttryck för förändringarna i de underliggande marknadsvillkoren, vilka inte framgår om man studerar logiken i den absoluta spreaden. De land- och valutaspecifika riskerna varier ofta över tiden och dessa variationer ser olika ut för olika länder. Detta stämmer även i detta fall. Följden blir att de riskfria räntorna varierar betydligt över tiden och således kan vara som lägst ömsom i Förenat staterna och ömsom i Kina. Dessa skillnader förklaras av de faktorer som konstaterats, den förväntade BNP-tillväxten, förväntningarna på den ekonomiska utvecklingen och inflationsnivån. Eftersom den riskfria räntan varierar över tiden kan man ha samma nominella absoluta spread vid mycket olika riskbedömningar. Om till exempel banken uppskattar den företagsspecifika risken för ett fallissemang till 10 % högre än för den riskfria räntan (relativ uppskattning) kan den därav följande relativa spreaden ligga på mellan 0,1 % (vid en riskfri ränta på 1 %) och 1 % (vid en riskfri ränta på 10 %). Ur en investerares perspektiv är den relativa spreaden således ett bättre mått i och med att det återspeglar storleken på avkastningsspreaden och på grund av det sätt den påverkas av referensräntenivån.

— För det tredje är den relativa spreaden även landsneutral. Om till exempel den riskfria räntan i Förenta staterna är lägre än den riskfria räntan i Kina kommer denna metod att ge högre absoluta pålägg. Om å andra sidan den riskfria räntan i Kina är lägre än den riskfria räntan i Förenta staterna kommer denna metod att ge lägre absoluta pålägg. Detta bekräftas även av Giti Group i tabell 3 i gruppens inlaga, där effekterna av olika PBOC-räntor simuleras. Om man använder de uppgifter som lämnats av Giti Group på de historiska räntorna från Kinas folkbank visar det sig att för vissa år ger den relativa metoden faktiskt ett lägre referensvärde än den absoluta metoden.

— Vad gäller den tredje punkten tolkade kommissionen de uppgifter som lämnats av Giti Group på ett annat sätt. Giti Group noterade själv att den absoluta spreaden inte är så stabil som det hävdats utan i stället har varierat över tiden, från 1 % till 4,5 %. Dessutom uppvisar den relativa spreaden exakt samma utveckling som den absoluta spreaden under de senaste 23 åren, dvs. när den relativa spreaden ökar minskar den absoluta spreaden och vice versa. Vad gäller den påstådda volatiliteten är storleken på förändringarna ungefär densamma – skillnaden mellan de högsta och lägsta siffrorna är 530 % för den relativa spreaden och 450 % för den absoluta spreaden.

— Slutligen, vad gäller den fjärde punkten, instämde kommissionen inte i Giti Groups bedömning att avsaknaden av fördel vid tillämpning av kommissionens beräkningsmetod på lån i utländsk valuta visar att användningen av den relativa spreaden är felaktig. Den inhemska marknaden för lån i renminbi yuan är huvudsakligen en stängd marknad, där den kinesiska regeringen, såsom visats ovan, kan utöva ett visst inflytande. Å andra sidan, bland annat på grund av utländska valutarestriktioner i Kina, är lånemarknaden för hårdvaluta mindre beroende av de nationella politiska val som görs av de kinesiska myndigheterna, och fungerar mycket mer på grundval av marknadens villkor. Det faktum att det referensvärde som kommissionen använder inte ger några fördelar i de flesta fall är således inte så förvånande. Kommissionen anser tvärtom att detta visar att kinesiska banker, när de bedriver verksamhet på den internationella marknaden, beviljar lån som är i linje med marknadsbaserade villkor för företag med betyget BB, vilket inte är fallet när de tillhandahåller lån på den inhemska marknaden. Det visar också att kommissionens metod ger resultat som ligger i linje med marknadsbaserade villkor för företag med betyget BB på den internationella marknaden.

(257) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter upprepade de kinesiska myndigheterna sina tidigare argument och hävdade att användningen av den relativa spreaden var olämplig, eftersom referensvärdet inte hade justerats så att det återspeglade de rådande villkoren på den kinesiska finansmarknaden, och skulle leda till orimliga resultat. Kommissionen instämde inte i denna synpunkt, eftersom Kinas folkbanks referensvärde används som utgångspunkt för beräkningen. Användningen av den relativa spreaden ger dessutom uttryck för förändringarna

([59]) Se *varmvalsade platta stålprodukter* som citeras i fotnot 39, skälen 175–187.

i de underliggande landsspecifika marknadsvillkoren, vilka inte framgår om man studerar logiken i den absoluta spreaden (se skäl 255). Kommissionen noterade dessutom att den ränta på cirka 9 % för företag som tilldelats kreditbetyget BB inte är orimlig mot bakgrund av att avkastningen av företagsobligationer med kreditbetyget BB på den kinesiska inhemska marknaden uppgick till 20 % i slutet av undersökningsperioden ([60]).

(258) Kommissionen vidhöll av dessa skäl sin ståndpunkt att den relativa spread-metoden bättre återspeglar den riskpremie som ett finansinstitut skulle tillämpa för de kinesiska exporterande tillverkarna på en icke snedvriden marknad, särskilt med hänsyn till att referensräntenivån i Kina och referensräntenivån i Förenta staterna utvecklats olika över tiden.

(259) Hankook Group hävdade också att kommissionen inte hade dragit av ränta som betalats efter undersökningsperioden som skulle betalats under undersökningsperioden. Kommissionen såg över sina beräkningar och kom fram till att den hade gjort det, och avvisade påståendet.

(260) Hankook Group hävdade dessutom att dess utgående fakturering inte kunde betecknas som finansiering. Även om den skulle anses vara finansieringsinstrument, ifrågasatte gruppen den referensränta som kommissionen använt vid beräkningen av förmånen, som påstås ha åsidosatt den räntestruktur som tillämpas av bankerna (som bygger på den landsspecifika Libor) i motsvarande valutor.

(261) För det första höll kommissionen inte med Hankook Group om att utestående fakturering inte kan anses vara finansiering. Tack vare dessa finansiella instrument, kunde Hankook Group samla in pengar i förväg och därmed minska sina valutarisker vid fakturering i andra valutor än renminbi yuan. Detta är följaktligen en kortsiktig finansiering till förmån för Hankook Group.

(262) För det andra, när det gäller de referensräntor som använts, kunde kommissionen inte finna några index för lån som tilldelats kreditbetyget BB noterade i australiska dollar, kanadensiska dollar och japanska yen. Dessa länder har en ekonomisk utvecklingsnivå som liknar den i Förenta staterna varför kommissionen har använt den genomsnittliga Libor för amerikanska dollar plus riskpremien för amerikanska företag med kreditbetyget BB som ett mått för dessa valutor. Indexet ICE BofAML användes för utgående fakturering noterad i brittiska pund, svenska kronor och euro. Libor för lån noterade i euro, brittiska pund och svenska kronor var ofta negativ och ansågs därför vara olämplig som utgångspunkt för att skapa ett referensvärde. Indexet ICE BofAML är å andra sidan en korg som består av obligationer med hög avkastning, dvs. obligationer under kreditvärdighet, noterade i euro. Detta motsvarar det kreditbetyg som kommissionen ansåg vara tillämpligt på Hankook Group. Kommissionen vidhöll således sin ståndpunkt om Hankook Groups utestående fakturering.

(263) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter hävdade Hankook Group också att ICE BofAML Euro High Yield Index var irrelevant för fastställandet av en referensränta på grundval av en Libor plus-premie, och att kommissionen borde ha anpassat riskpremien på samma sätt som den gjorde för banklån. Kommissionen höll inte med om denna synpunkt. Såsom förklaras i skäl 262, är ICE BofAML Euro High Yield Index en korg av obligationer med en kreditvärdighet som motsvarar kreditbetyget BB, vilket är det kreditbetyg som tilldelats Hankook Group. Det motsvarar således den ränta som ett företag med kreditbetyget BB skulle förväntas betala för medel noterade i euro. När det gäller lån noterade i kanadensiska dollar, australiska dollar och japanska yen upprepade Hankook Group de synpunkter som lämnats i samband med informationsdokumentet. Den menade att det är kommissionens skyldighet att fastställa ett referensvärde som ligger så nära verkligheten som möjligt. Kommissionen ansåg att så redan är fallet, eftersom det inte finns några allmänt tillgängliga uppgifter för kanadensiska dollar, australiska dollar och japanska yen på företag med kreditbetyget BB som skulle göra det möjligt att fastställa ett referensvärde baserat på respektive Libor. Dessutom har British Bankers' Association (numera Intercontinental Exchange Group eller ICE) slutat fastställa Libor för ett antal valutor, däribland kanadensiska dollar och australiska dollar, 2013. Marknadsvillkoren på dessa marknader liknar dessutom villkoren på den amerikanska finansmarknaden. Därför vidhöll kommissionen sin ståndpunkt att det var lämpligt att använda ICE BofAML Euro High Yield Index.

3.4.4.4 Giti Group

(264) Giti Group hade också enligt sin egen redovisning ett allmänt lönsamt ekonomiskt läge. Gruppen hade dock även en hög skuldsättningsgrad, med en stigande trend under undersökningsperioden.

([60]) Daglig rapport från Kinas landbaserade obligationsmarknad i renminbi yuan, 2017-05-17, avdelningen för information om obligationer, China Central Depository & Clearing Co. Ltd, s. 5.

(265) De exporterande tillverkarna i Giti Group har en helt annan ekonomisk situation. Tre av dem var lönsamma under skadeundersökningsperioden. Dessutom visade andra ekonomiska faktorer som t.ex. skuldsättningsgrad och räntetäckningsgrad inte på några större strukturella problem vad gäller dessa företags skuldåterbetalningsförmåga. De två andra tillverkarna gick emellertid med förlust under hela skadeundersökningsperioden. De hade emellertid inga utestående lån från icke-närstående banker och är i praktiken helt finansierade genom en sedan länge utestående skuld från moderbolaget.

(266) Kommissionen noterade att Giti Group hade tilldelats kreditbetyget A+ av ett kinesiskt kreditvärderingsinstitut. Med hänsyn till att de kinesiska kreditbetygen är snedvridna rent generellt (se skälen 237–242) drog kommissionen slutsatsen att detta betyg inte är tillförlitligt.

(267) Kommissionen ansåg därför att man borde använda BB-kreditbetyget som referensvärde på gruppnivån i enlighet med vad som anges i skälen 251–253 för beräkningen av den totala förmånen för däck till följd av att det inte gjorts en verklig riskbedömning.

(268) Efter utlämnandet av informationsdokumentet bestred Giti Group BB-kreditbetyget som tillämpats på företagen i Giti Group. Företaget hävdade att kommissionen hade använt ett BB-kreditbetyg tvärsöver för alla företag i Kina i stället för att undersöka varje enskild situation för företagen i urvalet. I detta sammanhang påpekade företaget att gruppen inte hade några revolverande lån, och att vinsterna från olika företag inom gruppen varierade kraftigt.

(269) Kommissionen höll inte med om Giti Groups bedömning. Såsom framgår av avsnitten 3.4.4.3–3.4.4.6 har kommissionen gjort en individuell bedömning av varje grupp av företag som ingick i urvalet, och undersökt situationen för varje enskilt företag inom dessa grupper. I det specifika fallet med Giti Group, fanns det verkligen inga revolverande lån och den ekonomiska situationen för de exporterande tillverkarna varierade mycket, med tre vinstgivande exporterande tillverkare och två exporterande tillverkare med omfattande, långvariga förluster. Kommissionen skulle därför kunna ha tilldelat olika kreditbetyg till var och en av dessa exporterande tillverkare. Men, med tanke på kopplingarna mellan företagen, och i synnerhet det faktum att skuldbördan för de förlustbringande tillverkarna faktiskt har överförts till och stöds av de vinstdrivande enheterna i gruppen genom företagsinterna transaktioner, beslutade kommissionen att tilldela ett enda kreditbetyg till gruppen. Detta påstående avvisades därför.

(270) Giti Group nämnde också vissa smärre räknefel, som godtogs av kommissionen och rättades i enlighet därmed.

3.4.4.5 China National Tire Group

(271) De fyra exporterande tillverkarna i China National Tire Group har olika ekonomiska situationer. Två av gjorde kontinuerligt vinster under perioden 2014–2016, och hade mycket goda ekonomiska indikatorer. Ett av dessa två tillverkare började emellertid göra förluster under första halvåret 2017, och ett revolverande lån konstaterades hos denna tillverkare, vilket tyder på att företaget kan befinna sig i en mer utsatt ekonomisk situation än vad som vid första påseendet framgår av årsredovisningen.

(272) För den tredje och fjärde tillverkaren visade emellertid årsredovisningarna samt bevisning som framkom under kontrollbesöket att dessa företag fortsatte erhålla lån på fördelaktiga villkor, trots förluster flera år i rad, hög skuldsättningsgrad, låg räntetäckningsgrad, försämrade ekonomiska indikatorer, stillastående produktion, frågor från revisorer om fortsatt drift och osäkra framtidsutsikter. Dessutom var de beroende av revolverande lån och en av dem kunde inte betala tillbaka en del av sina skulder. Faktum är att dessa företag inte längre erhöll externa lån under undersökningsperioden. De fortsatte emellertid att erhålla ekonomiskt stöd i form av lån som deras moderbolag tagit för deras räkning. I låneavtalen angavs dotterbolagets trassliga ekonomi som syftet med lånet. De exporterande tillverkarna i fråga var dessutom tvungna att återbetala lånen i sin helhet till moderbolaget enligt en överenskommelse mellan företag.

(273) Det mellanliggande moderbolaget, CNRC, gick med vinst under perioden 2015–2016 och undersökningsperioden, även om lönsamheten var svag, och företaget hade en hög belåning. Kommissionen konstaterade vidare att mer än hälften av de lån som gavs på CNRC-nivå var revolverande lån. En liknande bild framträder från analysen av det yttersta moderbolaget, Chemchina Group, där låg lönsamhet kombinerades med hög belåning och ett visst beroende av revolverande lån. På Chemchina Groups nivå konstaterade kommissionen dessutom att obligationer användes för att återbetala utestående lån.

(274) Varken CNRC eller dess dotterbolag har tilldelats något kreditbetyg. Chemchina Group tilldelades emellertid upprepade gånger kreditbetyget AAA av ett kinesiskt kreditvärderingsinstitut. Med hänsyn till att de kinesiska kreditbetygen är snedvridna rent generellt (se skälen 237–242) och till den bevisning man hittat vid kontrollen beslutade kommissionen att bortse från det kinesiska kreditbetyg som tilldelats Chemchina Group.

(275) Mot bakgrund av denna allmänna situation ansåg kommissionen att det var nödvändigt att fastställa ett lämpligt referensvärde för de olika företagen i gruppen. För att ta hänsyn till bankernas ökade exponeringsrisk som följer av användningen av revolverande lån i vissa av företagen i gruppen, gjorde kommissionen en nedflyttning med ett steg i betygsskalan och anpassade beräkningen av den relativa spreaden för sådana lån, genom att göra en jämförelse mellan amerikanska företagsobligationer med kreditbetyget AA och amerikanska företagsobligationer med kreditbetyget B (i stället för BB) med samma löptid. Enligt Standard and Poor's definition av kreditbetygen är en gäldenär med kreditbetyget B mer sårbar än en gäldenär med kreditbetyget BB, men gäldenären har för tillfället fortfarande möjlighet att fullgöra sina finansiella åtaganden. Trots det kan ogynnsamma affärsmässiga, finansiella eller ekonomiska förhållanden leda till att gäldenären inte har förmåga att fullgöra sina finansiella åtaganden. Detta referensvärde anses därför vara lämpligt för att avspegla den extra risk som användningen av revolverade lån innebär.

(276) Kommissionen använde således detta som relevant referensvärde för alla lån med en löptid på högst två år som tillhandahållits till de företag som använde sig av revolverande lån. Revolverande lån ingås för övrigt oftast för kortare perioder. Det är ytterst osannolikt att ett revolverande lån skulle ha en löptid på mer än två år, vilket är en slutsats som bekräftas av de uppgifter man funnit om de lån som kontrollerats i företagen i urvalet.

(277) Vad gäller de övriga lånen med en löptid på minst två år och för företag som inte hade revolverande lån använde sig kommissionen av det allmänna referensvärdet och tilldelade dem det högsta kreditbetyget för obligationer som klassificeras till ”låg kreditvärdighet” (se skäl 251).

(278) Slutligen konstaterade kommissionen att den ekonomiska situationen för två av de företag som deltog i tillverkningen av däck var mycket dålig under 2015–2016, och under undersökningsperioden. De inte skulle ha haft tillgång till ytterligare lån under undersökningsperioden förutom statligt stöd. Följaktligen gick den förmån som detta företag erhållit utöver ett vanligt räntepålägg. Förmånen under undersökningsperioden bestod i stället av de lån som med tanke på detta företags allmänna ekonomiska situation inte skulle ha tillhandahållits om det inte förekommit ett statligt stöd. I detta sammanhang noterade kommissionen att China National Tire Group är ett stort statsägt företag, som ingår i Chemchina Group, och att Chemchina Group öronmärkts som ett nyckelföretag i den trettonde femårsplanen för petrokemisk industri.

(279) Kommissionen beslutade därför i överensstämmelse med avsnitt E b V i 1998 års riktlinjer ([61]) att behandla de utestående beloppen för dessa lån under undersökningsperioden som ett bidrag som tillhandahållits som ett led i regeringens politik. Eftersom dessa företag inte längre fick några nya externa lån under undersökningsperioden på grund av sin svaga ekomoniska ställning, vilken förelåg redan under perioden 2015–2016, behandlade kommissionen de lån som utestod under undersökningsperioden, men som beviljades under 2015 och första halvåret 2016, som bidrag, justerade enligt beskrivningen i skäl 280. Kommissionen behandlade också de företagsinterna lån som moderbolaget tagit för dotterbolagets räkning under undersökningsperioden som bidrag, eftersom de uppenbarligen var avsedda att och skulle betalas av dotterbolaget.

(280) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter hävdade China National Tire Group att de företagsinterna lån som moderbolaget tagit för dotterbolagets räkning inte borde betraktas som bidrag eftersom låneavtalen ingicks mellan moderbolaget och bankerna. Dessa lån kunde därför inte behandlas som dotterbolagets lån för beräkningen av subventionsförmånen. Kommissionen instämde inte i denna bedömning eftersom det i låneavtalet som ingåtts med bankerna tydligt anges att syftet med lånen var att tillhandahålla finansiering till dotterbolag med dålig ekonomi. Dessutom hade det ingåtts särskilda avtal mellan moderbolaget och dotterbolagen med tydliga hänvisningar till just de låneavtalen med bankerna och föreskrivits att dotterbolagen var tvungna att återbetala lånen med sina egna medel.

(281) China National Tire Group hävdade också i allmänhet att lånen som beviljats de två exporterande tillverkarna inte motsvarade bidrag eftersom återbetalningen varken eftergetts eller försummats. I detta sammanhang klargjorde kommissionen att den inte ansåg att de lån som tillhandahållits till företagen i urvalet som sådana var

([61]) Riktlinjer för beräkning av subventionsbeloppet i undersökningar avseende utjämningstull (EGT C 394, 17.12.1998, s. 6).

att anse som bidrag. Kommissionen medgav att de lån som tillhandahållits företagen var kopplade till betalningsförpliktelser. Vid förmånsberäkningen för en såda transaktion gjorde kommissionen inte någon räntejämförelse utan använde det utestående kapitalbeloppet för lånet som utgångspunkt. Kommissionen noterade vidare att den inte beaktade hela lånebeloppet vid förmånsberäkningarna (se skäl nedan).

(282) Förmånen fastställdes på grundval av det utestående kapitalbeloppet för lånet minus den ränta som betalades under undersökningsperioden. Lånets kapitalbelopp justerades genom avskrivning i enlighet med det underliggande syftet med lånet. Om lånets syfte angavs vara likviditet/rörelsekapital togs hela beloppet. Om lånet helt klart var kopplat till en långsiktig investering avskrevs kapitalbeloppet över lånets löptid och endast den del av beloppet som hänförts till undersökningen beaktades. Till sist justerades förmånsbeloppet ytterligare så att det endast återspeglar det antal dagar under undersökningsperioden som lånet löpte.

(283) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter framhöll China National Tire Group att förmånen från företagsinterna lån från ChemChina Finance hade räknats två gånger, eftersom de hade beaktats på enskilda stödmottagare inom gruppen, trots att kommissionen redan hade räknat den förmån som subventionen medförde för de lån mellan banker som ChemChina Finance hade erhållit från bankerna. Kommissionen godtog detta påstående och anpassade beräkningen av förmånen för förmånliga lån i enlighet med detta.

3.4.4.6 Xingyuan Group

(284) Xingyuan Group hade enligt sin egen redovisning en allmänt svår ekonomisk situation. Det största företaget i gruppen, som också var den största exporterande tillverkaren, gick med förlust under hela perioden 2014–2016. I slutet av 2016 hade företaget ett kapitalunderskott eftersom dess skuldsättningsgrad överskred 100 % och dess ackumulerade förluster var högre än dess inbetalda kapital.

(285) Under kontrollbesöket fann kommissionen också flera revolverande lån bland lånen i urvalet och noterade att företaget hade svårigheter att betala räntor och amorteringar på lån. Flera lån hade återbetalats för sent, och vissa lån som löpte ut under undersökningsperioden hade inte återbetalats efter flera månader.

(286) PBOC:s rapport om företagskrediter för företaget visade dessutom att företaget hade betydande skulder utanför balansräkningen, eftersom det hade lämnat garantier för lån som getts till icke-närstående parter inom däcknäringen i regionen. Dessutom hade 31 % av dess utestående lån klassificerats i kategorin ”berörda” i företaget kreditrapport.

(287) Slutligen fann kommissionen att företaget hade svårigheter att betala sin huvudsakliga råvaruleverantör, och att det hade ett betydande utestående belopp kategoriserat som ”lån” med leverantören.

(288) Den närstående exporterande handlaren å andra sidan gick med viss vinst under skadeundersökningsperioden. Även om företaget inte gick med förlust så var lönsamheten svag allmänt sett, vilket gjorde att företaget hade en exponering gentemot ogynnsamma affärsmässiga, finansiella eller ekonomiska förhållanden. Företaget hade hög belåningsgrad, men hade inga revolverande lån.

(289) Trots dessa omständigheter hade Xingyuan Group tilldelats det inhemska kreditbetyget AA under undersökningsperioden av ett kinesiskt kreditvärderingsinstitut. Med hänsyn till att de kinesiska kreditbetygen är snedvridna rent generellt (se skälen 237–242) och till den bevisning man hittat vid kontrollen beslutade kommissionen därför att bortse från det kinesiska kreditbetyg som tilldelats Xingyuan Group.

(290) Mot bakgrund av denna allmänna situation ansåg kommissionen att det var nödvändigt att fastställa ett lämpligt referensvärde för de olika företagen i gruppen.

(291) Kommissionen drog slutsatsen vad gäller den exporterande tillverkaren att situationen var sådan att detta företag inte skulle ha haft tillgång till ytterligare lån under undersökningsperioden om det inte förekommit statligt stöd. Följaktligen gick den förmån som dessa företag erhållit utöver ett vanligt räntepålägg. Förmånen under undersökningsperioden bestod i stället av de lån som med tanke på detta företags allmänna ekonomiska situation inte skulle ha tillhandahållits om det inte förekommit ett statligt stöd. I detta sammanhang noterade kommissionen att Xingyuan Group angavs som en av sju regionala nyckelföretag som tillverkar däck i genomförandeplanen för omvandling och upprustning av däckindustrin i Shandongprovinsen.

(292) Kommissionen beslutade därför i överensstämmelse med avsnitt E b V i 1998 års riktlinjer att behandla de utestående beloppen för dessa lån under undersökningsperioden som ett bidrag som tillhandahållits som ett led i regeringens politik. På grundval av tillgängliga uppgifter utjämnade kommissionen endast de lån som beviljats under undersökningsperioden.

(293) För de lån som den exporterande tillverkare beviljats före undersökningsperioden, och med tanke på förekomsten av revolverande lån i detta företag, återgick kommissionen till det referensvärde som fastställs i skäl 275 för alla lån med en löptid på 2 år eller mindre. Vad gäller övrig lån med en löptid på minst två år använde sig kommissionen av det allmänna referensvärdet och tilldelade dem det högsta kreditbetyget för obligationer som klassificeras till ”låg kreditvärdighet” (se skäl 251).

(294) Vad gäller övriga företag i Xingyuan Group drog kommissionen slutsatsen att den på grundval av tillgängliga uppgifter kunde använda sig av det allmänna referensvärdet och tilldela dem det högsta kreditbetyget för obligationer som klassificeras till ”låg kreditvärdighet” (se skäl 251).

3.4.4.7 Kreditramar

(295) Undersökningen visade att kinesiska finansinstitut även beviljade kreditramar i samband med beviljandet av individuella lån till vart och ett av de företag som ingick i urvalet. Dessa utgjordes av ramavtal genom vilka banken tillät företagen i urvalet att upp till ett visst högsta belopp ta ut medel i form av olika skuldinstrument (lån, fakturor, handelsfinansiering osv.). Under normala marknadsförhållanden skulle sådana kreditramar normalt vara föremål för en ”överenskommelse”- eller ”åtagande”avgift för att kompensera för bankens kostnader och risker liksom för årsavgifter som tas ut på ett tidigt stadium för att förlänga kreditramarnas löptid. Kommissionen fann dock att samtliga företag i urvalet drog nytta av kreditramar som tillhandahölls avgiftsfritt.

(296) I enlighet med artikel 6 d ii i grundförordningen anses den förmån som mottagaren får vara skillnaden mellan det belopp som företaget betalar för de kreditramar de beviljats av det kinesiska finansinstitutet och det belopp som företaget skulle ha behövt betala för en likvärdig kreditram på marknaden.

(297) En av de exporterande tillverkarna i Hankook Group som ingick i urvalet fick kreditramar från två banker med säte i en annan finansiell jurisdiktion än Kina och erlade avgifter på garantiåtaganden och administrativa avgifter enligt sedvanlig praxis på den globala finansmarknaden. Eftersom dessa kreditramar som särskilt beviljades företag inom däcknäringen inte omfattades av årsavgifter, beslutade kommissionen att inte tillämpa sådana avgifter i det aktuella fallet. Kreditramarna i fråga ansågs därför vara ett rimligt substitut för ett referensvärde. Som en följd av detta användes de genomsnittliga avgifterna för dessa kreditramar som referensvärde i enlighet med artikel 6 d ii i grundförordningen.

(298) Avgifterna som användes som referensvärde tillämpades proportionellt på beloppet för varje berörd kreditram för att få fram subventionsbeloppet (minus eventuella avgifter som faktiskt erlagts). För kreditramar som gällde mer än ett år fördelades det totala subventionsbeloppet över kreditramens löptid och ett lämpligt belopp hänfördes till undersökningsperioden.

(299) Efter utlämnandet av informationsdokumentet och efter det slutliga utlämnandet av uppgifter hävdade Hankook Group att inga direkta avgifter tagits ut eftersom de kinesiska bankerna tog hänsyn till den sammanlagda inkomst som uppstår för andra produkter och tjänster i beslutet att öppna en kreditram för ett företag.

(300) Kommissionen höll med om att en kund som öppnar en kreditram hos en bank förväntas köpa andra produkter och tjänster av den banken. Det är dock vanligt att kunderna betalar en avgift i förskott, se exempelvis den avgift i förskott som två utlandsägda banker tog ut när Hankook Group öppnade sin kreditram. Bankerna måste anslå medel så att de när som helst är lätt tillgängliga under den tid kreditramen är öppen. Hankook Group lämnade inte någon bevisning om de påstådda orsakerna till befrielsen från förskottsavgifter. I en del fall kan låntagare också vara skyldiga att deponera ett minsta belopp som säkerhet i banken. Hankook Groups påstående avvisas därför.

(301) Efter utlämnandet av informationsdokumentet påpekade Giti Group att kommissionen använde ett felaktigt antal utestående dagar för ett antal kreditramar, och att den inte drog av vissa avgifter som företaget betalat från den beräknade förmånen. Kommissionen godtog delvis dessa påståenden och justerade beräkningen av förmånens storlek i enlighet med detta.

3.4.5 *Slutsats om förmånliga lån*

(302) Det framgick av undersökningen att alla grupper av exporterande tillverkare i urvalet dragit nytta av förmånliga lån under undersökningsperioden. Eftersom det rör sig om ett finansiellt bidrag, en förmån för de exporterande tillverkarna och selektivitet bör dessa lån och kreditramar anses vara en utjämningsbar subvention.

(303) Följande subventionsnivå har fastställts för dessa förmånliga lån under undersökningsperioden för de företagsgrupper som ingick i urvalet:

Förmånliga lån	
Företag/grupp	Totalt subventionsbelopp
China National Tire Group	8,28 %
Giti Group	1,53 %
Hankook Group	0,34 %
Xingyuan Group	48,37 %

3.5 **Förmånlig finansiering och försäkring: obligationer**

(304) Två av företagen i urvalet drog nytta av förmånlig finansiering i form av obligationer.

a) ***Statsägda finansinstitut agerade som offentliga organ***

(305) I Kina är aktörerna på obligationsmarknaden i huvudsak samma enheter som är verksamma på lånemarknaden. Företag som vill emittera obligationer måste ta hjälp av ett finansinstitut, som agerar som emissionsgarant. Emissionsgaranter arrangerar emissionen av obligationer och föreslår de räntor som ska gälla när obligationen presenteras för investerare. Dessa emissionsgaranter är samma statsägda banker som också tillhandahåller de förmånliga lån som diskuteras i avsnitt 3.4. Dessutom är investerarna som köper obligationerna också huvudsakligen kinesiska (statsägda) banker, eftersom mer än 95 % av den totala handeln med obligationer sker på interbankmarknaden ([62]).

(306) Som anges i avsnitt 3.4.1 kännetecknas dessa finansinstitut av en stark statlig närvaro, och de kinesiska myndigheterna har möjlighet att utöva ett meningsfullt inflytande på dem.

(307) Det allmänna rättsliga regelverk inom vilket dessa finansinstitut är verksamma, och som redan beskrivits i avsnitt 3.4, gäller även obligationer. Dessutom gäller följande författningar uttryckligen på obligationer:

(308) Lagen i Folkrepubliken Kina om värdepapper, reviderad och antagen vid det 18:e mötet i ständiga kommittén för tionde nationella folkkongressen i Folkrepubliken Kina den 27 oktober 2005 och i kraft sedan den 1 januari 2006 (den senaste versionen offentliggjordes den 31 augusti 2014) (nedan kallad *lagen om värdepapper*).

(309) Administrativa bestämmelser om emission och handel med företagsobligationer, föreskrift från Kinas tillsynsmyndighet på värdepappersområdet nr 113 av den 15 januari 2015.

(310) Åtgärder för förvaltning av icke-finansiella företags skuldebrev på interbankmarknaden för obligationer, utfärdade av Kinas folkbank, föreskrift från Kinas folkbank [2008] nr 12 av den 9 april 2008.

(311) Bestämmelser om förvaltning av företagsobligationer, utfärdade av statsrådet den 18 januari 2011.

(312) I linje med det rättsliga regelverket kan obligationer inte emitteras eller handlas fritt i Kina. Emissionen av varje obligation måste godkännas av olika statliga myndigheter, såsom Kinas folkbank, NDRC eller CSRC, beroende på typen av obligation och emittent. Enligt förordningarna om förvaltningen av företagsobligationer finns det årliga kvoter för emission av företagsobligationer.

([62]) Goldman Sachs Asset Management, Global Liquidity Management. (2015). *FAQ: China's Bond Market, first half 2015*. Se även http://www.kwm.com/en/knowledge/insights/chinas-onshore-bond-market-open-for-business-20151216#ref-id-here (hämtad den 16 november 2016).

(313) Enligt artikel 16 i lagen om värdepapper ska offentliga emissioner av obligationer uppfylla följande krav: *Investeringen av medel ska överensstämma med den statliga industripolitiken […] och de medel som […] ska användas för det ändamål som kontrollerats*. I artikel 12 i förordningarna om förvaltning av företagsobligationer upprepas att syftet med de upplånade medlen måste vara förenligt med den statliga industripolitiken.

(314) Enligt de administrativa bestämmelserna om emission och handel med företagsobligationer är det endast vissa obligationer som överensstämmer med stränga kvalitetskrav, t.ex. kreditbetyget AAA, som får erbjudas för offentlig emission. Merparten av obligationerna kommer därför att vara obligationer som emitteras privat till så kallade kvalificerade investerare, som har godkänts av CSRC, och som i huvudsak är kinesiska institutionella investerare.

(315) Slutligen sätts räntesatserna för företagsobligationer inte fritt, eftersom det i artikel 18 i förordningarna om förvaltning av företagsobligationer föreskrivs *att den ränta som erbjuds för alla företagsobligationer får inte vara högre än 40 % av den ränta som betalas av banker till privatpersoner för tidsbunden inlåning med samma löptid*.

(316) Kommissionen inhämtade konkret bevisning för detta utövande av kontroll på ett meningsfullt sätt på grundval av konkreta obligationsemissioner. Den undersökte i stället den allmänna rättsliga miljön (se skälen 307–315) i kombination med de konkreta undersökningsresultaten.

(317) Det framkom vid kontrollbesöken att obligationerna hade emitterats av de två grupperna av exporterande tillverkare i urvalet till räntor som ligger nära de referensräntor som fastställts av Kinas folkbank, oavsett vilken finansiell profil och kreditriskprofil företagen har.

(318) I praktiken, påverkas räntor på obligationer av kreditbetyget, i likhet med lån. Såsom beskrivits i skälen 237–242 är den lokala kreditvärderingsmarknaden snedvriden och kreditbetygen är inte tillförlitliga. Detta illustrerades av att prospekt och kreditvärderingsrapporter för de obligationer som emitterats av företagen i urvalet inte motsvarade företagens verkliga situation.

(319) I ett fall till exempel var den finansiella analysen för obligationsemissionen baserad på en mycket hög omsättning och en vinst på 12 %, trots att företagets årsredovisning visade att det i själva verket gick med förlust.

(320) I ett annat fall varnades det i prospektet för en obligation att företagets skuldsättningsnivå hade ökat, *att emittentens skuldbörda är tung, och att dess tillgångar och skulder är högre än genomsnittet i industrin… På det hela taget är emittentens solvens på kort sikt relativt dålig, så det finns ett visst solvenstryck på kort sikt… Bolaget förlitar sig främst på nettointäkter som sin vinst. Detta innebär en stor osäkerhet för dess lönsamhet*. Trots detta avslutades rapporten med att tilldela den erbjudna obligationen kreditbetyget AAA.

(321) Slutligen noterade kommissionen att under normala marknadsförhållanden, borde räntan på obligationer i genomsnitt vara högre än räntan på lån, eftersom de betraktas som efterställda skulder. När det gäller de företag som ingick i urvalet, var räntan på lån lika med eller högre än räntan på obligationer.

(322) Mot bakgrund av ovanstående överväganden konstaterade kommissionen att de kinesiska finansinstitut som emitterat obligationer till företagen i urvalet är offentliga organ i den mening som avses i artiklarna 3 och 2 b i grundförordningen. Dessutom gynnades de två exporterande tillverkarna i urvalet, eftersom obligationerna emitterades till en ränta under marknadsräntan som motsvarar deras faktiska riskprofil.

b) ***Selektivitet***

(323) Kommissionen ansåg att den förmånliga finansieringen via obligationer är selektiv i den mening som avses i artikel 4.2 a i grundförordningen eftersom obligationerna inte kan emitteras utan regeringsmyndigheternas godkännande, och i Kinas lag om värdepapper föreskrivs att obligationsemittering måste vara förenlig med statens industripolitik. Enligt denna politik är högpresterande radialdäck (inkl. slanglösa lastbilsdäck) en främjad produktkategori.

c) ***Beräkningsmetod***

(324) Eftersom obligationer i huvudsak bara är en annan typ av skuldinstrument, liknande lån, och eftersom beräkningsmetoden för lån redan bygger på en korg av obligationer, beslutade kommissionen att tillämpa beräkningsmetoden för lån som beskrivs ovan i avsnitt 3.4.4. Detta innebär att den relativa spreaden mellan

amerikanska företagsobligationer med kreditbetyget AA och amerikanska företagsobligationer med kreditbetyget BB med samma löptid tillämpas på den referensränta som offentliggjorts av Kinas folkbank för att inrätta en marknadsbaserad ränta för obligationer, som sedan jämförs med den faktiska ränta som betalats av företaget, i syfte att fastställa förmånen.

(325) Följande subventionsnivå har fastställts för dessa förmånliga obligationer under undersökningsperioden för de företagsgrupper som ingick i urvalet:

Förmånlig finansiering: obligationer	
Företag/grupp	Totalt subventionsbelopp
China National Tire Group	0,72 %
Xingyuan Group	0,12 %

3.6 **Förmånlig finansiering och försäkring: Köparkredit för export**

(326) Klaganden hävdar att statsägda banker i Kina erbjuder köparkrediter för export eller förmånliga lån till utländska företag, t.ex. importörer, för att främja export av kinesiska produkter, teknik och tjänster, t.ex. däck.

(327) Under undersökningen fann kommissionen att ingen av importörerna, vare sig de närstående eller de icke-närstående, hade några utestående lån från kinesiska finansinstitut i sina räkenskaper. Kommissionen drog därför slutsatsen att detta program inte var tillämpligt på företagen i urvalet under undersökningsperioden.

3.7 **Förmånlig finansiering och försäkring: stöd till utländska investeringar**

(328) I slutet av 2015 förvärvade CNRC 65 % av aktiekapitalet i Pirelli Group. Gruppen hade värderats till 7,1 miljarder euro vid den tidpunkten. Förvärvet åtföljdes av flera stödåtgärder från de kinesiska myndigheterna.

(329) Efter utlämnandet av informationsdokumentet och det slutliga utlämnandet av uppgifter hävdade de kinesiska myndigheterna, Pirelli och CNRC att kommissionen inte kunde undersöka denna ordning eftersom den inte hade omfattats av klagomålet eller tillkännagivandet om inledande. Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter upprepade de kinesiska myndigheterna sitt påstående och hävdade att kommissionen inte gav något tillfälle att inleda samråd innan undersökningen inleddes i enlighet med artikel 10.7 i grundförordningen, vilket hindrade Kina att föreslå en gemensamt överenskommen ståndpunkt. Dessutom hävdade de kinesiska myndigheterna att nya ordningar kan bli föremål för utjämningsåtgärder endast om det finns en rättslig grund i EU:s lagstiftning. Denna rättsliga grund infördes först efter ikraftträdandet av den nya artikel 10.7 andra stycket i grundförordningen i december 2017 ([63]), som inte var tillämplig på detta förfarande. CNRC ansåg att varje program måste omnämns i tillkännagivandet om inledande. Kommissionen hade endast hänvisat till ”bidrag” eller ”lån” och inte till ”kapitalinvestering”, varför SRF:s investering inte omfattades av förfarandet.

(330) Kommissionen höll inte med. Tillkännagivandet om inledande hänvisade till ”1) direkt överföring av medel och möjlig direkt överföring av medel eller förpliktelser”. Både i artikel 3.1 a i i den grundläggande antisubventionsförordningen och artikel 1.1 a.1 i i avtalet om subventioner och utjämningsåtgärder förklaras termen ”direkt överföring av medel” med exempel. De räknar upp ”t.ex. genom bidrag, lån och kapitaltillskott”. Som en kapitalinvestering, omfattades alltså SRF:s investering av tillkännagivandet om inledande under rubriken ”direkt överföring av medel”. Såsom förklaras i skälen 334–340 ansågs SRF:s investering inte vara ett separat, fristående program inom ramen för denna undersökning. SRF:s investering utgjorde snarare ytterligare en åtgärd i ett paket om fem finansiella åtgärder från den kinesiska regeringen i samband med förvärvet av Pirelli. Förutom en annan kapitalinvestering från CINDA var de andra delarna i paketet ett bidrag, ett lån, och en ränteamortering som CNRC godtar att de har varit föremål för undersökning på ett korrekt sätt. Eftersom kommissionen analyserade SRF:s investering inkluderade den inte ett separat program i undersökningen, utan tittade i stället på alla relevanta delar i en enda komplex finansiell åtgärd, som en del av ett program för att främja utrikeshandeln i detta sammanhang.

(331) Även om det hade funnits tvivel om omfattningen av de subventioner som ingick i förfarandet hade kommissionen skingrat dessa tvivel med full öppenhet och insyn under undersökningen. Frågan som ställdes av SRF (Silk Road Fund) om investeringarnas marknadsbaserade karaktär togs upp i samförstånd under

([63]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2017/2321 av den 12 december 2017 (EUT L 338, 19.12.2017, s. 1).

kontrollbesöket vid de kinesiska myndigheterna, där de kinesiska myndigheterna också gav värdefull information om SRF. I detta avseende var kommissionen också förvånad över det påstående som CNRC gjorde efter det slutliga utlämnandet av uppgifter att de kinesiska myndigheterna endast hade lämnat ett muntligt svar under kommissionens kontrollbesök och att kommissionen inte hade begärt ytterligare information om SRF:s marknadsbaserade karaktär. Det var snarare tvärtom eftersom kommissionen hade skickat en skrivelse enligt artikel 28 till de kinesiska myndigheterna i detta avseende och fick viss dokumentation om SRF:s investeringar av de kinesiska myndigheterna, vilket återigen understryker att denna aspekt av den kinesiska regeringens finansiering faktiskt var en del av förfarandet.

(332) Påståendet att SRF:s investering inte omfattades av undersökningen avvisades därför.

a) ***Rättslig grund***

(333) Trettonde femårsplanen för utvecklingen av utrikeshandeln, utfärdad av det kinesiska handelsministeriet (MOFCOM) den 26 december 2016.

— Trettonde femårsplanen för petrokemisk industri.

— Statsrådets vägledande yttranden om främjande av samarbete inom internationell produktionskapacitet och tillverkning av utrustning, utfärdade 2015 (nedan kallade *vägledande yttranden*).

— Tillkännagivande om subventionerade medel till nyckelprojekt 2015 särskilda fonder för utveckling av utländsk handel och ekonomi, C.H. [2015] nr 653 och Chemchina ärende [2016] nr 144.

— Finansministeriets tillkännagivande om offentliggörandet av den centrala funktionens offentliga budget för 2016, CZn [2016], nr 18.

b) ***Undersökningsresultat***

(334) Kommissionen fann att de kinesiska myndigheterna hade ingripit på flera olika sätt för att underlätta CNRC:s förvärv av 65 % av aktieinnehavet i Pirelli.

(335) Först fick CNRC ett bidrag på 500 miljoner renminbi yuan (cirka 66 miljoner euro) från SASAC, för att främja samarbete om global produktionskapacitet samarbete inom initiativet ”One Belt, one Road”, i enlighet med finansministeriets tillkännagivande om offentliggörandet av den centrala funktionens offentliga budget för 2016, CZ [2016], nr 18.

(336) För det andra fick CNRC ett förmånligt lån på 800 miljoner euro från ett bankkonsortium inbegripet China Development Bank (CDB), EXIM och China Construction Bank (CCB). I låneavtalet uppges lånesyftet vara förvärvet av Pirelli.

(337) För det tredje fick CNRC en återbetalning på 17 miljoner renminbi yuan för räntan som betalats för de lån som nämns i skälet ovan. Återbetalningen beviljades av finansministeriet ”för förvärv av aktieinnehavet i Pirelli” som en del av ”2015 års nyckelprojekt särskilda fonder för utveckling av utrikeshandeln”, i linje med tillkännagivandet om subventionerade medel till nyckelprojekt 2015 särskilda fonder för utveckling av utrikes handel och ekonomi, C.H. [2015] nr 653 och Chemchina ärende [2016] nr 144.

(338) För det fjärde deltog den kinesiska regeringen i förvärvet av aktieinnehavet i Pirelli Group genom att ge ett kapitaltillskott till ett värde av 533 miljoner euro via SRF, en statlig investeringsfond som är en del av initiativet ”One Belt, one Road”. Investeringsavtalet innehåller de praktiska detaljerna för transaktionen, men säger inget om de bakomliggande förhållanden. Kommissionen fick inte några andra handlingar mellan SRF och CNRC gällande denna särskilda insats.

(339) Slutligen deltog de kinesiska myndigheterna i omstruktureringen inom China National Tire Group efter förvärvet genom att tillföra kapital värt 266 miljoner euro via China Cinda Asset Management Company Ltd (Cinda) till det företag som innehöll Pirelli Groups däckindustri.

(340) Alla fem insatserna hade det gemensamma målet att möjliggöra CNRC:s förvärv av Pirelli. Sammantaget kallas de ”åtgärden”.

c) ***Offentliga organ***

(341) En del av de kinesiska myndigheternas stöd gavs således direkt (t.ex. genom bidrag), en del av det tillhandahölls indirekt via statsägda enheter. När det gäller det förmånliga lånet som nämns i skälet ovan har kommissionen redan fastställts i avsnitt 3.4.1 att CDB, EXIM och CCB agerar som offentliga organ i den mening som avses i artiklarna 3 och 2 b i grundförordningen när de beviljar lån till företagen i urvalet.

(342) Med avseende på SRF och Cinda fann kommissionen att båda enheterna i sin helhet ägs av de kinesiska myndigheterna och deras ledningsstruktur tyder på att staten utövar ett betydande inflytande över dem.

(343) Enligt dess webbplats är SRF ett statsägt företag som bildats och stöds av staten för att tillhandahålla investeringar och finansieringsstöd för handelsmässigt och ekonomiskt samarbete och sammankoppling inom ramen för Belt and Road-initiativet. Företaget ägs till 100 % av staten genom statliga valutamyndigheten, China Investment Corporation, EXIM Bank och CDB. Den har en styrelse och en tillsynsstyrelse, som består av företrädare för olika ministerier.

(344) Cinda bildades 1999 som ett statsägt företag och en avvecklingsenhet för China Construction Bank. Enligt årsrapporten var det det första kapitalförvaltningsbolaget och inrättades i april 1999 efter statsrådets godkännande för att hantera finansiell risk och upprätthålla det finansiella systemets stabilitet samt för att underlätta reformen av statsägda banker och företag. År 2017 var de främsta aktieägarna i företaget finansministeriet (64,45 %) och det nationella rådet för Kinas socialförsäkringsfond (7,06 %). Företagets styrelse och tillsynsstyrelse består av en blandning av företrädare för statliga myndigheter och stora statsägda finansinstitut.

(345) Företaget sysslar huvudsakligen med problemtillgångar. Enligt årsrapporten samordnade företaget ingående den nationella strategin och gav stöd åt bland annat utformningen av initiativet ”Belt and Road”. Företaget lovade också att det ”målmedvetet kommer att studera och tillämpa andemeningen i kommunistpartiets 19:e nationella partikongress och Xi Jinpings tankar om socialismen med kinesiska egenskaper för en ny tid, kraftigt stärka partiets övergripande ledning och ge en starkt politiskt garanti för företagets utveckling”.

(346) På grundval av den information som tillhandahållits under kontrollbesöket, samt offentligt tillgängliga uppgifter, konstaterade kommissionen således att det förekom formella tecken på statlig kontroll med avseende på SRF och Cinda.

(347) Kommissionen inhämtade information om huruvida de kinesiska myndigheterna utövade meningsfull kontroll över SRF och Cinda. I detta sammanhang noterade kommissionen att deras deltagande måste ses inom ramen för följande lagstiftning:

(348) Den trettonde femårsplanen för utveckling av utländsk handel fastställer de allmänna principerna bakom Kinas utrikeshandel, som inbegriper öppnande av ett större tillämpningsområde och högre nivå och att kombinera ”utåtriktning” och ”introduktion” för att driva på tillväxten i handeln. Syftet med planen är också att främja en övergång från export av varor till export av varor, tjänster, teknik och kapital. I detta sammanhang är en av de viktigaste uppgifter som anges i kapitel III.3 i planen främjande av att företag som sysslar med utrikeshandel kan verka över gränserna, vilket uppmuntrar mäktiga företag att utvidga industrikedjor, att genomföra gränsöverskridande fusioner och förvärv, och att få kvalitetsmärkning, grundläggande teknik och marknadsföringskanaler. I planen anges dessutom att stöd systematiskt ska ges till transnationella företag med gott kreditbetyg, och därmed skapa stora företag med gränsöverskridande verksamhet, som har ett världsomspännande nät av distributionsmarknader.

(349) Statsrådets vägledande yttranden om främjande av internationellt samarbete inom produktionskapacitet och tillverkning av utrustning innehåller mer detaljer om hur den strategin för utåtriktning ska genomföras i praktiken. Målet är att uppnå ett skifte från export av produkter till export av industrier och till att ”aktivt utveckla och exploatera” marknader i utvecklade länder. Slutmålet är att bilda ett antal ledande företag med internationell konkurrenskraft och marknadsutvecklingsmöjligheter.

(350) I artiklarna 30–36 i dessa vägledande yttranden förtecknas alla de politiska stöd som företag som verkar utomlands kan få, t.ex. finanspolitiskt- och skattemässigt stöd, subventionerade lån, finansiellt stöd via syndikerade lån, exportkrediter och projektfinansiering, investeringar i eget kapital och exportkreditförsäkring.

(351) I artikel 35 nämns särskilt Silk Road Fund som ett verktyg för att finansiera projekt som stöds av staten, som används för att öka kapitalinvesteringskällor. … Vi kommer att ge fritt spelrum åt den roll som Silk Road Fund spelar. Vi kommer aktivt att stödja internationella samarbetsprojekt inom produktionskapacitet och tillverkning av utrustning genom investeringar i eget kapital och skuldfinansiering.

(352) På sin webbsida anger Silk Road Fund själv att dess syfte är att hjälpa kinesiska företag att förbättra sina exportresultat genom att ge dem bättre tillgång till utländska marknader genom att inrätta verksamhet utomlands och genom förvärv av utländsk avancerad teknik.

(353) Mot denna bakgrund drar kommissionen slutsatsen att de kinesiska myndigheterna har skapat ett normativt regelverk som måste följas av de chefer och tillsynsstyrelsemedlemmar som utsetts av de kinesiska myndigheterna och är ansvariga inför dem. Detta innebär att de kinesiska myndigheterna använde sig av det normativa regelverket för att utöva en meningsfull kontroll över SRF och Cinda.

(354) Kommissionen undersökte också SRF:s och Cindas konkreta beteenden och noterade att inom ramen för förvärvet av aktierna i Pirelli Group, agerade båda dessa enheter som finansiella investerare och utövar faktiskt inte någon operativ kontroll över sina investeringar. De får dessutom båda en förmån som de inte skulle kunna få på normala marknadsvillkor:

(355) Cinda betalade ett onormalt högt belopp för sin kapitalandel. Cinda betalade 266 miljoner euro för denna kapitalandel, trots att den underliggande andelen i eget kapital endast motsvarade 38 miljoner euro och bolagets nettotillgångar uppgick till 73 miljoner euro.

(356) Enligt egen utsago är syftet med SRF att ge ekonomiskt stöd till projekt som inte har tillräckligt eget kapital, genom att minska den totala skuldkvoten och förbättra möjligheten att finansiera projekten. Samtidigt underlättar fonden syndikerade lån (t.ex. Det förmånliga lån som nämns i skäl 336), som ger ytterligare finansiering till stöd för projekt. SRF nämner själv Pirelliaffären flera gånger på sin webbplats som ett exempel på denna arbetsmetod.

(357) Kommissionen drog därför slutsatsen att SRF och Cinda tillämpade det rättsliga regelverk som anges ovan inom ramen för ett utövande av myndighetsuppgifter när det gäller däcksektorn, vilket innebär att de agerat som offentliga organ i den mening som avses i artikel 2 b i grundförordningen jämförd med artikel 3.1 a i) i grundförordningen och i enlighet med relevant WTO-praxis.

(358) Dessutom ansåg kommissionen att SFR och Cinda, vilket gäller även om de inte hade varit att anse som offentliga organ, av samma orsaker också kunde anses ha anförtrotts eller ålagts att utföra funktioner som normalt ligger inom myndigheternas kompetens i den mening som avses i artikel 3.1 a iv) i grundförordningen (se skälen 342–356). Deras beteende kan därför i vilket fall som helst tillskrivas de kinesiska myndigheterna.

(359) Efter utlämnandet av informationsdokumentet och det slutliga utlämnandet av uppgifter hävdade CNRC och Pirelli att SRF och Cinda inte är offentliga organ, eftersom SRF inte är ett biståndsorgan och både SRF och Cinda följer marknadsbaserad avkastningsgrad precis som en privat investerare. CNRC anser att det faktum att SRF hade betalat marknadspris för investeringen i Pirellis andel bekräftade att SRF:s investeringsbeslut fattas oberoende och baseras på marknadsprinciper.

(360) Kommissionen erinrade om att analysen av det offentliga organet svarar på frågan huruvida ett företag har anförtrotts myndighetsbefogenheter. Staten inte bara äger SRF (se skäl 343–356) utan regeringen utövar också meningsfull kontroll över det. Huruvida enskilda SRF-beslut är sunda ur kommersiell synvinkel är inte avgörande. Snarare är den avgörande punkten att SRF-beslut inte fattas oberoende av statligt inflytande. Såsom visas i skälen 348–353 finns det ett starkt normativt regelverk, där SRF fungerar som ett instrument för att nå de politiska målen i initiativet ”One Belt, One Road” (omdöpt till *Belt and Road-initiativet* eller *BR*). Ledningen i SRF som utsetts och övervakas av den kinesiska regeringen genomför dem och utövar därmed meningsfull kontroll över SRF. Kommissionen bekräftade därför sin bedömning att SRF utgör ett offentligt organ eller har åtminstone i uppdrag eller får direktiv från staten att utföra funktioner som normalt åligger myndigheten, såsom att uppnå målen för den offentliga politiken.

d) ***Förmån***

(361) CNRC och Pirelli lämnade även synpunkter på informationsdokumentet att kommissionen inte styrkt att villkoren för SRF:s investering var oförenlig med sedvanlig investeringspraxis. Förmån bör begränsas till skillnaden mellan de villkor som regeringen erbjuder och de villkor som mottagaren skulle ha kunnat erhålla på marknaden. Under alla omständigheter fanns det inte någon förmån för CNRC eller Pirelli, eftersom medlen tillhandahölls till de tidigare aktieägarna i Pirelli för att förvärva deras aktier.

(362) Kommissionen invände mot det faktum att SRF-investeringen inte medförde någon förmån för CNRC och att transaktionen var jämförbar med vad som kunde ha säkrats på marknaden av följande skäl:

(363) SRF betalade aktierna i Pirelli till marknadspris, men fördelen med det statliga ingripandet för CNRC är separat från det pris till vilket SRF egna investeringar gjordes. Fördelen med det statliga ingripandet består i det faktum att CNRC inte hade tillräckliga egna medel för att finansiera förvärvet av Pirelli. Affären hade således en hög

belåning. Om SRF inte hade ingripit för att ta en kapitalandel skulle CNRC varit tvungen att säkra ytterligare medel på lånemarknaden. Det skulle dock ha varit svårt på grund av den höga skuldsättningen som redan rådde. I detta hänseende var en av förutsättningarna för det lån som China Development Bank beviljade CNRC att CNRC var tvungen att bevisa att det hade säkrat ytterligare medel från andra källor. Dessutom, såsom nämns i skäl 356, skriver SRF själva på sin webbplats att dess främsta mål är att ge ekonomiskt stöd till projekt som inte har tillräckligt eget kapital, genom att minska den totala skuldkvoten och förbättra möjligheten att finansiera projekten. Samtidigt underlättar fonden syndikerade lån som ger ytterligare finansiering till stöd för projekt.

(364) Även om CNRC hade kunnat säkra nödvändiga medel genom ett extra lån, skulle detta ha varit kostsamt, eftersom företaget skulle ha behövt betala ränta på lånet, och skulle ha varit tvungen att återbetala lånekapitalet. Tack vare ingripandet av SRF fick CNRC därför inte några ytterligare finansieringskostnader och förbättrade skuldkvot på transaktionen, vilket i sin tur underlättade mottagandet av medel från bankerna.

(365) SRF:s investering motsvarar vidare exakt det belopp som CNRC behövde för att få absolut majoritetsägande i Pirelli Group (65 % mot 48,75 % utan SRF). Detta majoritetsägande har förvärvats utan att behöva överlåta kontrollen till en minoritetsaktieägare.

(366) Slutligen är inlåsningsperioden för inlösen av SRF mycket längre än vanligt för privat riskkapitalinvesterare, som vill maximera sina vinster så snart som möjligt.

(367) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter motsatte sig CNRC dessa argument. CNRC ansåg att kommissionen hade genomfört en felaktig kontrafaktisk analys genom att undersöka om SRF:s kapitalinvestering var förenlig med gängse investeringspraxis hos privata investerare som gör skuldinvesteringar. CNRC påminde även om de olika stegen i SRF:s investering och hävdade att den var helt förenlig med gängse investeringspraxis som en klassisk leveraged buyout (LBO). Inlåsningsperioden för inlösen av SRF var inte onormalt lång. Den hade hävts i förtid och var densamma som för andra minoritetsaktieägare. Slutligen för CNRC räcker det inte med övergripande politiska uttalanden för att visa den förmån som det ekonomiska bidraget medförde.

(368) Kommissionen avvisade detta påstående. Förmånen för CNRC som mottagare av SRF-investeringen var mångfacetterade. En privat investerare i en marknadsekonomi som överväger en kapitalinvestering av det slag som SRF gjorde skulle ha behövt bedöma riskerna med transaktionen. Dess industriella partner, CNRC, hade vid tidpunkten inte tillräckliga medel för att bli majoritetsägare i Pirelli och var beroende av att hitta en finansiell investerare. Såsom anges i skäl 363 kunde CNRC endast få ytterligare lån från andra banker tack vare en förbättrad total skuldkvot. Genom överlämnandet av nyckeln till CNRC för att inte bara bli majoritetsaktieägare i Pirelli, utan också för att säkra ytterligare lån, ingick SRF-investeringen som en väsentlig del av den kinesiska regeringens insats för att lägga till Pirelli till CNRC:s portfölj. En privat investerare i en marknadsekonomi skulle ha utnyttjat detta läge maximalt och beviljat medel på helt andra villkor.

(369) För det första noterade kommissionen SRF:s ovanliga överenskommelse att överlåta sin rösträtt i styrelsen till förmån för CNRC. Det är mycket tveksamt om en privat investerare i en marknadsekonomi skulle ha varit nöjd med att ”bemyndiga” CNRC att bli en majoritetsaktieägare med full operativ kontroll och överlåta sin rösträtt och agera som en ”maktlös” minoritetsaktieägare.

(370) För det andra understryker den relativt långa inlåsningsperioden för SRF att SRF-investeringen drevs fram av offentlig politik. En privat investerare i en marknadsekonomi skulle ha krävt en mycket kortare period för att maximera sin avkastning – och det faktum att andra minoritetsaktieägare accepterat samma villkor är irrelevant, eftersom en av dem inte är en finansiell investerare över huvud taget och den andra fungerar som en fond för långsiktiga investeringar. Händelser efter investeringen, nämligen tidigare hävning av inlåsningsperioden till följd av förtida återintroduktion av Pirelli, talar för samma sak: de visar att den överenskomna inlåsningsperioden inte var förenlig med gängse marknadsvillkor för en finansiell investerare med ett så stort inflytande på CNRC såsom förklaras ovan.

(371) För det tredje är CNRC:s teckningsrätter för att köpa resterande aktier efter utgången av inlåsningsperioden att förvärva fullständig kontroll över företaget inte marknadsbaserade. En vinstorienterad investerare på marknaden skulle ha behållit flexibiliteten för att uppnå ett högre pris för aktierna om det fanns konkurrerande anbudsgivare för dem och inte samtyckt till denna teckningsrätt. Deras existens stödjer återigen att SRF:s investering följde det offentliga politiska målet att som statligt företag hjälpa CNRC med att slutföra sitt förvärv av Pirelli på förmånliga villkor.

(372) Kommissionen vidhöll av dessa skäl sin ståndpunkt att SRF:s investering gav CNRC en förmån.

(373) När det gäller Cinda såg fastställandet av förmånen annorlunda ut, eftersom medel faktiskt hade betalats till CNRC, och eftersom kommissionen drog slutsatsen att kapitalandelen inte grundade sig på ett marknadsmässigt pris, såsom nämns i skäl 355. Som svar på informationsdokumentet skickade CNRC och Pirelli en tillgångsvärdering för att visa att investeringen hade genomförts på marknadsbaserade villkor. Efter kontroll fann kommissionen att siffrorna i värderingsrapporten inte motsvarade de uppgifter som kommissionen förfogade över. Faktum är att värderingsrapporten inte avsåg investeringar från Cinda, utan hade upprättats i samband med en annan egetkapitaltransaktion inom gruppen CNRC. Denna transaktion inbegrep även Pirelli Industrial Srl., men avsåg en annan köpare och en annan tidsperiod, ett år före Cindas kapitalandel. Kommissionen noterade att Pirelli Industrial Srl. hade genomgått en omfattande omstrukturering under år 2016. Dess ekonomiska situation vid slutet av 2016, vilken framgår i revisionsrapporten för 2016 var inte längre jämförbar med den situation som beskrevs i den tillgångsvärderingsrapport som lämnats av CNRC. I avsaknad av kontrollerbara uppgifter vad gäller rätt enheter och tidsperiod vidhöll kommissionen sin ståndpunkt när det gäller Cindas investering.

(374) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter ifrågasatte CNRC och Pirelli även denna analys. De ansåg att det inte fanns någon fördel för CNRC eftersom Cindas investering var förenlig med gängse investeringspraxis. Som stöd för sitt påstående hänvisade de i synnerhet till samma tillgångsvärdering som analyseras i skälet ovan och som gjorts av en oberoende värderare. Även om de bekräftade att rapporten hade tagits fram i samband med en annan egetkapitaltransaktion gjorde de gällande att detta inte är tillräckligt för att utesluta att den kan användas som referens för fullföljandet av andra transaktioner (t.ex. det förvärv som gjordes av Cinda).

(375) Kommissionen godtog inte detta påstående av samma skäl som förklaras i skäl 373 och såsom bekräftats Pirelli: tillgångsvärdering rör en annan kapitalandelstransation och en annan tidsperiod, ett år före Cindas kapitalandel. Under den perioden genomgick Pirelli en omfattande omstrukturering som utan tvekan inverkade på dess ekonomiska situation. Dessutom, vilket CNRC bekräftar, förvärvade Cinda 38 % av aktierna i Pirelli Industrial Srl., som nu kallas Prometeon Tyre Group S.r.l. (PTG). Eftersom detta bolags kapital vid tidpunkten i fråga uppgick till 100 miljoner euro, var det nominella värdet 38 miljoner euro. Cinda betalade 266 miljoner euro för sin kapitalandel. Med tanke på att nettovärdet av företagets tillgångar uppgick till mindre än hälften av detta belopp vid tidpunkten och att det knappt gick med vinst, kan vare sig den tillgångsbaserad eller den inkomstbaserade utvärderingen motivera detta höga belopp i kapitalandel. Testet om en privat investerare i en marknadsekonomi misslyckades, varför kommissionen bekräftade sin ståndpunkt att Cinda-investeringen medförde en förmån för CNRC.

e) ***Selektivitet***

(376) Kommissionen konstaterade vidare att de subventioner som getts är selektiva i den mening som avses i artikel 4.2 i grundförordningen. Den kemiska industrin och SRF anges särskilt i de kinesiska myndigheternas lagstiftning. Det faktum att industrier till stor del omfattas av lagstiftningen och att SRF eller Cinda kunde investera i andra industrier motbevisar inte dessa undersökningsresultat. Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter ifrågasatte CNRC denna slutsats. Företaget hävdade att finansieringen i BR-initiativet inte uttryckligen är begränsad till vissa företag eller industrier. Man betonade framför allt att förteckningen över prioriterade områden i de vägledande yttrandena är inte uttömmande.

(377) Kommissionen erinrade om vissa särdrag i den kinesiska förmånsfinansieringen. I stället för att tydligt ange föreskrivna finansieringsprogram med stränga urvalskriterier har högsta politiska nivå identifierat ett antal främjade industrier. Ekonomiska aktörer, såsom politiska banker, SRF eller Cinda följer dessa riktlinjer i sin praxis. Mot denna bakgrund betraktar kommissionen regelbundet stöd till sådana främjade industrier som selektivt eftersom de kan betraktas som ”vissa företag” i den mening som avses i artikel 4.2 i grundförordningen ([64]). I förevarande fall bestred CNRC inte att den kemiska industrin är del av sådan främjad industri. Det faktum att förteckningen kan utvidgas till andra industrier förändrar inte denna slutsats.

(378) Dessutom, såsom anges i skälen 348 och 349 är lagstiftningen särskilt inriktad på exporterande företag och avser ”att få tillträde till internationella marknader”. Med tanke på dess export (som kommer att beskrivas närmare i avsnitt f) ska åtgärden därför även anses vara selektiv i enlighet med artikel 4.4 a i grundförordningen.

([64]) Se kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/969 (EUT L 146, 9.6.2017, s. 17, punkterna 149–151).

f) ***Export knuten till exportresultat***

(379) Kommissionen analyserade därefter huruvida åtgärderna i själva verket var knutna till exportresultat, eftersom de uttryckligen beviljas vissa företag för att verka utanför Kina. I allmänhet omfattas stödet av initiativet One Belt, one Road som är en del av MOFCOM:s femårsplan för utveckling av utrikeshandeln.

(380) Statsrådets vägledande yttranden om främjande av internationellt samarbete inom produktionskapacitet och tillverkning av utrustning nämner specifikt branscher som ska beaktas i denna strategi, bland annat den kemiska industrin är ett prioriterat område. Chemchinas förvärv av aktier i Pirelli Group nämns till och med uttryckligen i den trettonde femårsplanen för petrokemisk industri som ett stort framsteg.

(381) Åtgärden är särskilt inriktad på företag som gör investeringar i utlandet. Såsom nämns i skäl 349 är målet att genomföra ett skifte från export av produkter till export av industrier och till att ”aktivt utveckla och exploatera” marknader i utvecklade länder. Därför är kinesiska företag som endast är verksamma på den inhemska marknaden inte berättigade att ta emot sådant ekonomiskt stöd. Åtgärdens utformning med exportkrav illustreras också av det faktum att de områden som väljs ut som område prioriterat för utländska investeringar är områden med internationell efterfrågan på marknaden och de som har ”märkbara fördelar i den internationella konkurrensen”, dvs. sådana där kinesisk export kan främjas. I kapitel III.3 i den trettonde femårsplanen för utveckling av utrikeshandeln anges vidare att stödet är inriktat på företag som sysslar med utrikeshandel.

(382) När det gäller i synnerhet förvärvet av Pirelli Group, skrev SRF följande på sin webbplats: ”Fonden understödde ChemChina i dess förvärv av Pirelli, vilket har hjälpt ChemChina att… effektivt få tillträde till internationella marknader.” och ”Fonden understödde ChemChina för att framdriva ChemChina till den övre delen av tillverkningsindustrin, och därmed ge en konkurrensfördel på den internationella marknaden”.

(383) Genom att förvärva 65 % av aktierna i Pirelli Group ökade CNRC i praktiken sin totala export till EU med 29 % under undersökningsperioden. CNRC gick också med på att ytterligare öka sin export till EU genom att integrera Pirellis EU-verksamhet för lastbilsdäck helt i den kinesiska exporterande tillverkaren Aeolus Tyre Co. Ltd Det långsiktiga målet för det finansierade förvärvet var att uppgradera lastbilsdäck som tillverkades av Aeolus med teknik som förvärvats från Pirelli Group, i syfte att flytta upp i nivå, och att börja exportera lastbilsdäck av högre kvalitet som är mer konkurrenskraftiga på EU:s marknad.

(384) Efter undersökningsperioden minskade CNRC sitt finansiella deltagande i Pirelli Group till 46 %. Pirelli Tyre Co, Ltd upphörde med att tillverka den berörda produkten för att fokusera på motorcykeldäck och bildäck, och avskilde därmed helt den berörda produkten från Pirelli Groups verksamhet. Dessa händelser efter undersökningsperioden förringar dock inte det faktum att CNRC hade erhållit utjämningsbara subventioner före och under undersökningsperioden. Dessa händelser bekräftar faktiskt att CNRC, som utlovat, fortsatte att öka exporten av den berörda produkten till EU via dess närstående företag. Kommissionen anser därför att de insamlade uppgifterna avseende Pirelli Group är representativa för att beräkna storleken på den subventionering som tilldelats den berörda produkten under undersökningsperioden.

(385) Som svar på informationsdokumentet påpekade CNRC och Pirelli att subventionen inte är knuten till export, och hänvisade till rättspraxis från WTO:s överprövningsorgan i Airbus-fallet, där begreppet beroende av export tolkades restriktivt.

(386) Kommissionen erinrade om att konceptet subventioner som är beroende av export anges i artikel 4.4 a i grundförordningen, som speglar artikel 3.1 a och fotnot 4 i avtalet om subventioner och utjämningsåtgärder. Detta innefattar situationer där subventionen ”faktiskt är knuten till … förväntad export”. Faktisk knuten till export ska bedömas på grundval av den totala sammansättningen av de faktiska förhållandena i samband med beviljandet av subventionen, inbegripet dess utformning och funktion. Kommissionen kom överens med de berörda parterna om att begreppet bör tolkas i linje med vägledningen från överprövningsorganet.

(387) För stora civila luftfartyg fastslog överprövningsorganet följande: ”Standarden för faktiskt beroende av export enligt artikel 3.1 a samt fotnot 4 i avtalet om subventioner och utjämningsåtgärder skulle vara uppfyllt om subventionen beviljas så att den ger mottagaren ett incitament att exportera på ett sätt som inte bara återspeglar

villkoren för utbud och efterfrågan på den inhemska marknaden och exportmarknaden, utan snedvridning genom beviljandet av subventionen ([65])." Med andra ord är "beviljandet av subventionen inriktat på att uppmuntra främjandet av mottagarens framtida exportresultat ([66])?". Detta skulle kunna innebära en situation där mottagaren förbinder sig att öka sitt exportresultat (jämfört med det inhemska).

(388) Genom att tillämpa fakta i detta fall mot bakgrund av bevisningen i ärendet fann kommissionen att testet var uppfyllt. I motsats till Airbus-fallet, där de fyra beviljande myndigheterna finansierade ett europeiskt företag verksamt både på den inhemska marknaden och exportmarknaden och där åtgärdens utformning inte var inriktad på *att* Airbus skulle bli mer exportinriktat, innehåller det här ärendet en trepartsrelation: Kinesiska offentliga organ finansierade CNRC som inte hade några gränser för hur pengarna skulle spenderas. Företaget fick pengarna med det exakta rättsliga villkoret att köpa ett annat företag, nämligen Pirelli. Genom att acceptera att ta emot sådan villkorad finansiering, lovade CNRC att öka sitt exportresultat (jämfört med det inhemska) och öka sin försäljning, särskilt i Europa.

(389) För det första är beviljandet av subventionen knutet till förväntad export, bland annat eftersom utformningen av åtgärden är inriktad på utländska företag. Stödet fanns bara för att CNRC skulle inrikta sin verksamhet mer mot export (jämfört med försäljning på hemmamarknaden) och gavs inte till andra kinesiska företag som enbart säljer på den kinesiska inhemska marknaden. Detta stöds av följande officiella offentliga handlingar:

(390) Den trettonde femårsplanen för petrokemisk industri nämner uttryckligen Chemchinas förvärv av Pirelli som ett viktigt resultat av den tolfte femårsplanen, under rubriken "internationellt samarbete". I kapitel 10 nämns dessutom i samband med internationella samarbetesprojekt inom ramen för initiativet "Belt and Road" att "utvidgningen av internationellt kapacitetssamarbete inom däckindustrin och andra industrier med hög andel export" bör betonas.

(391) Förvärvet av Pirelli utsetts av MOFCOM som ett nyckelprojekt för utvecklingen av utrikeshandeln under 2015. I mer allmänna ordalag är ett av målen med den trettonde femårsplanen för utvecklingen av utrikeshandeln (kapitel III.3) främjande av att företag som sysslar med utrikeshandel kan verka över gränserna, vilket uppmuntrar mäktiga företag att utvidga industrikedjor, att genomföra gränsöverskridande fusioner och förvärv, och att få kvalitetsmärkning, grundläggande teknik och marknadsföringskanaler. I planen anges dessutom att stöd systematiskt ska ges till transnationella företag med gott kreditbetyg, och därmed skapa stora företag med gränsöverskridande verksamhet, som har ett världsomspännande nät av distributionsmarknader.

(392) I statsrådets vägledande yttrande föreskrivs att "Kinas industriella fördelar och finansieringsfördelar ska kombineras med den utländska efterfrågan […] för att kraftfullt främja internationellt samarbete inom produktionskapacitet och tillverkning av utrustning". Vidare anges att "områdena […] med märkbara fördelar i den internationella konkurrensen och med internationella efterfrågan på marknaden ska väljas som prioriteringar". Dessutom, såsom nämns i skäl 349, är målen i de vägledande yttranden "aktivt utveckla och exploatera" marknader i utvecklade länder.

(393) SRF bedriver endast verksamhet i utländsk valuta (dvs. US-dollar och euro). I motsats till banker, som har resurser både i renminbi yuan och hårdvaluta, stöder SRF projekt endast i utländsk valuta. Såsom anges av SRF:s ordförande: "Silk Road Fund är en utåtriktad investeringsfond som främst investerar i utländsk valuta ([67])."

(394) Följaktligen skulle ett företag som endast säljer på den kinesiska marknaden och inte exporterar eller inte har någon påvisad affärsplan för att öka sin export inte komma i fråga för stöd från SRF.

(395) För det andra analyserade kommissionen de konkreta omständigheter som förelåg vid den tidpunkt då de beviljande myndigheterna tillhandahöll subventionerna för att fastställa att även detta särskilda stöd var knutet till snedvridning av CNRC:s förväntade försäljningen mot export (jämfört med inhemsk försäljning). Kommissionen finns ett antal indikatorer som bekräftade slutsatsen att så verkligen var fallet:

(396) I alla de fem insatser som benämns "åtgärden" har den beviljande myndigheten angett att medlen tillhandahölls för att förvärva Pirelli Group. När det gäller Cindas insats specificerade den beviljande myndigheten till och med ytterligare villkoren för beviljandet av medel. Såsom redan sagts när det gäller Cindas insats konstateras det i andelsinnehavarens avtal att Cinda tillstår att dess kapitalandel i Pirelli Industrial är knuten till en plan att skjuta till hela dess aktieinnehav till den kinesiska exporterande tillverkaren Aeolus före en viss tidsfrist.

([65]) WT/DS316/AB/R EG och vissa medlemsstater – Stora civila luftfartyg, 18 maj 2011, punkt 1102.
([66]) WT/DS316/AB/R EG och vissa medlemsstater – Stora civila luftfartyg, 18 maj 2011, punkt 1067.
([67]) *The Silk Road Fund begins operations*: intervju med Zhou Xiaochuan, 16 februari 2015, http://wsw.silkroadfund.com.cn/enweb, hämtad den 11 September 2018.

(397) SRF, som en saminvesterare, var fullt medveten om CNRC marknadsställning och räknade med det utbyte på exportresultatet som transaktionen skulle medföra. Ordföranden för Silk Road Fund har bekräftat detta på följande sätt: ”Fonden understödde Chemchina i dess förvärv av Pirelli, vilket inte bara har hjälpt Chemchina att framgångsrikt införa utländsk avancerad teknik och förvaltningskunnande som höjer tillverkningens kvalitet, utan också att på ett effektivt sätt få tillträde till internationella marknader ([68]).”

(398) För CNRC var de huvudsakliga fördelarna med förvärvet av Pirelli inte kopplade till den inhemska marknaden. Vid tidpunkten för förvärvet var CNRC redan en viktig aktör när det gäller däck på den kinesiska inhemska marknaden, medan Pirelli bara hade en mycket liten marknadsandel på samma marknad (mindre än 1 %). Dessutom är Pirelli Group en global aktör, för vilken den kinesiska marknaden utgjorde mindre än 10 % av den sammanlagda försäljningen av alla produkter. Även exportförsäljningen stod redan för cirka 60 % av den totala försäljningen, både för CNRC och för Pirelli Tyre Co. Ltd

(399) Bland annat i genomförandeplanen för omvandling och upprustning av däckindustrin i Shandongprovinsen, som bekräftas av de samarbetsvilliga exporterande tillverkarnas svar på frågeformuläret, är den kinesiska inhemska marknaden en marknad som domineras av försäljning i nivå 3, medan nivå 1 däck står för en mycket större del på de europeiska och amerikanska marknaderna. Att lägga till en aktör inom nivå 1 med ett globalt erkänt varumärke såsom Pirelli i produktutbudet gav således inte något omedelbart mervärde för CNRC på den inhemska marknaden, men förbättrade avsevärt dess konkurrenskraft på exportmarknaden, eftersom den nu kunde exportera alla produkter utöver sitt normala nivå 3-produktsortiment.

(400) Dessutom präglas den kinesiska marknad redan av en viss överkapacitet och CNRC själv hade en stor mängd oanvänd kapacitet. Enligt den marknadsanalys som genomförts på uppdrag av CNRC före investeringen, och på vilken investeringsbeslutet grundades, var varumärket CNRC således ”på jakt efter möjligheter att komma ur den nuvarande ”Red Ocean”-konkurrensen och försökte ytterligare expandera utrikes för att spela ut sin styrka fullt ut ([69])”. I marknadsanalysen fastslogs också att de främsta fördelarna för CNRC skulle vara att stärka sin internationella verksamhet genom att utnyttja Pirellis globala försäljningsnät. I detta avseende noterade kommissionen att CNRC, före förvärvet, inte hade några egen direktförsäljningskanaler i EU, utan sålde via oberoende handlare.

(401) Detta illustrerades också av en intervju med Pirellis chef för global verksamhet efter förvärvet ([70]), som förklarade att tack vare förvärvet kunde nu den nya gruppen ge sig in i Australien med däck i olika prisnivåer, och att företaget hade för avsikt att öka sin export, dvs. öka sin marknadsandel i Australien från 1 % till 10 % genom att sälja däck på hela den kommersiella däckmarknaden.

(402) I förinvesteringsrapporten betonades också att CNRC kunde använda Pirellis forsknings- och utvecklingsresurser som hävstång för att förbättra sitt eget produktutbud för att bättre möta den internationella efterfrågan på marknaden. Efter förvärvet utfärdades mycket riktigt en licens till en av de kinesiska exporterande tillverkarna inom gruppen att använda Pirellis kunnande i tillverkningsprocessen.

(403) Mot bakgrund av ovanstående bevisning om Pirellis profil, känd vid den tidpunkt då bidraget gavs, och om de betydande fördelar som förvärvet skulle medföra för CNCR:s exportresultat drog kommissionen slutsatsen att den beviljande myndigheten förutsåg och utlovades av CNRC i utbyte mot att få subventionen att CNRC:s exportförsäljning skulle öka (jämfört med inhemsk försäljning). Det finns således ett villkorat förhållande eller ett beroendeförhållande mellan subventionen och CNRC:s förväntade export.

(404) Slutligen har kommissionen analyserat vad som var den faktiska effekten av förvärvet av Pirelli på CNRC:s försäljningsstruktur. Såsom redan nämnts i skäl 345 gick CNRC med på att integrera Pirellis EU-verksamhet för lastbilsdäck helt i den närstående exporterande tillverkaren Aeolus Tyre Co. Ltd för att börja exportera lastbilsdäck av högre kvalitet som är mer konkurrenskraftiga på EU:s marknad. I detta avseende har kommissionen jämfört CNRC-gruppens försäljningsstruktur före och efter förvärvet. Den totala försäljningen ökade tack vare integreringen av Pirelli, men kommissionen fann också att exportförsäljningen ökade mer än den inhemska försäljningen tack vare förvärvet, dvs. CNRC:s försäljning riktades om till export (jämfört med den inhemska försäljningen) Mer specifikt ökade exportförsäljning av lastbilsdäck med 55 % till Europa, 5 % till andra marknader och med sammanlagt 14 % under undersökningsperioden. Dessutom använde gruppen nu ett

([68]) *The Belt and Road Initiative: launching a new paradigm for international investment and financing cooperation,* intervju med Jin Qi, ordförande i Silk Road Fund, 26 juni 2017, http://www.silkroadfund.com.cn/enweb/23809/23812/35485/index.html, hämtad den 11 september 2018.

([69]) Bifoga av CNRC som bilaga 5 till synpunkterna på utlämnandet av informationsdokumentet.

([70]) https://premium.goauto.com.au/pirellis-new-push-into-truck-tyres/, 14 april 2016, hämtad den 11 september 2018.

direktförsäljningsnät i alla EU:s viktigaste marknader, medan de tidigare endast kunde sälja indirekt via oberoende handlare. Slutligen breddades också däcksortimentet som säljs på EU:s marknad från däck i nivå 3 till däck i såväl nivå 1 som nivå 3. Kommissionen drog därför slutsatsen att CNRC faktiskt uppfyllde villkoren knutna till beviljandet av subventionen, dvs. CNRC:s löfte att öka sin exportförsäljning (jämfört med den inhemska försäljningen).

(405) Härav följer att beviljandet av subventionen till CNRC för att köpa Pirelli var inriktat på att uppmuntra främjande av de framtida exportresultat (jämfört med inhemsk försäljning) som utlovats av mottagaren CNCR. Kommissionen konstaterade vidare att de subventioner som getts inom denna åtgärd är knutna till exportresultat i den mening som avses i artikel 4.4 a i grundförordningen.

(406) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter bestred CNRC, Pirelli och de kinesiska myndigheterna åtgärdens exportberoende karaktär. De hävdade att den beviljande myndigheten inte hade kopplat subventionen till att CNRC skulle förbättra sitt exportresultat. CNRC menade att de vägledande yttranden inte utesluter kinesiska företag som endast är verksamma på den inhemska marknaden från tillträde till förbättrat investeringssamarbete inom ramen för BR-initiativet. Dessutom fanns det inget krav på export, utan på värdeskapande som skett till följd av investeringarna i utrikeshandeln. Slutligen kan kommissionen inte enbart förlita sig på de faktiska verkningarna av den påstådda subventionen, utan borde göra en ordentlig förhandsanalys. De kinesiska myndigheterna gjorde också gällande att ett orsakssamband inte var tillräckligt för att bekräfta exportkravet. De tillade att statliga åtgärder eller subventioner som hjälper utländska investeringar, såsom förvärv av aktier i företag i tredjeland, inte finns i bilaga I till avtalet om subventioner och utjämningsåtgärder, och kan därför inte betraktas som exportsubvention.

(407) Kommissionen noterade att bilaga I till avtalet om subventioner och utjämningsåtgärder innehåller en vägledande lista över åtgärder som kan kvalificera som exportsubvention. Listan ger exempel och är inte uttömmande. Dessutom hänvisas det i artikel 3.1 a i avtalet om subventioner och utjämningsåtgärder till exportsubventioner, ”inbegripet sådana som förtecknas i bilaga I”. Av detta följer att åtgärder som inte förekommer i förteckningen kan betraktas som knutna till export när de uppfyller villkoren i den bestämmelsen. I linje med vägledningen från överprövningsorganet i Airbus-fallet ([71]) analyserade kommissionen huruvida myndigheten beviljade subventionen på villkor att mottagaren skulle öka exporten (jämfört med inhemsk försäljning). I detta avseende beaktade kommissionen i) åtgärdens utformning och struktur, ii) de operativa formerna i en sådan åtgärd, och iii) de relevanta faktiska omständigheterna kring beviljandet av subventionen som ger kännedom om åtgärdens utformning, struktur och operativa former.

(408) När det gäller åtgärdens utformning och struktur, erinrade kommissionen om att företag med bara inhemsk verksamhet inte berättigar till finansiering inom ramen för detta program. Det faktum att de vägledande yttranden inte formellt utesluter kinesiska företag som endast är verksamma på den inhemska marknaden från SRF-finansiering, kan endast vara relevant för en rättslig analys av exportkravet. Det här gäller emellertid ett faktiskt krav. Sedan den inrättades i december 2014 har Silk Road Fund endast gett stöd åt utländska projekt och företag som exporterar. De får kapitaltillskott under förutsättning att de styr om sitt nuvarande exportresultat mot ökad exportförsäljning (i motsats till inhemsk försäljning). De företag som tar emot finansieringen uppmärksammas således på att stöd beviljas på villkor att förväntad försäljning inriktas på export.

(409) Detta rättsligt band är ett ständigt återkommande inslag i alla Silk Road Fund-projekt. En granskning av den senaste tidens insatser bekräftar att mottagarna var verksamma på exportmarknaden och att det ekonomiska stöd som mottagits inom ramen för Silk Road Fund var villkorat av förbättrade exportresultat (jämfört med inhemsk försäljning). Ett exempel är SRF:s investering i uppförandet av världens största solkraftverk i Dubai vilken gjorde det möjligt för det kinesiska statägda företaget Shanghai Electric Group att underteckna ett avtal om 700 MW (*EPC, Engineering, Procurement, Construction*) 2018 för att bygga kraftverket och leverera utrustning. Enligt pressmeddelandet gällande undertecknandet av detta avtal: ”Detta projekt är ett flaggskeppsprojekt som stöd för de tre stora kinesiska leverantörerna av kraftutrustning, nämligen Shanghai Electric, Dongfang Electric och Harbin Electric att komma ut och bryta sig fram på den avancerade och etablerade energimarknaden ([72])”. Ordföranden i Shanghai Electric Group har även förklarat att tack vare projektet i Dubai har företaget för avsikt att ”bygga upp Shanghai Electric till ett välkänt kinesiskt varumärke över hela världen”, och tillade att ”CSP-projektet i Dubai visade stora framsteg i gruppens affärsverksamhet och tillverkning av utrustning i det större sammanhanget med det kinesiska initiativet ”Belt & Road ([73])”. Ett liknande upplägg gjordes i det första projekt som SRF investerade 2015, vattenkraftprojektet Karot i Pakistan, där uppförandet och tillhandahållandet av utrustning för

([71]) WT/DS316/AB/R EG och vissa medlemsstater – Stora civila luftfartyg, 18 maj 2011, punkterna 1043, 1046.
([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*, 14 april 2018, www.chinadaily.com.cn.

vattenkraftverket anförtroddes det kinesiska statsägda företaget China Three Gorges Corporation (CTG). Projektet hade också en tydlig koppling till genom företaget till Belt & Road-initiativet och till exportresultat enligt följande: CTG är fast beslutet att inom ramen för initiativet One Belt, One Road expandera sin nya energiverksamhet globalt och har utformat fyra internationella affärsområden, nämligen investeringar, konstruktion, drift och rådgivning ([74])".

(410) I det här fallet angav den beviljande myndigheten tydligt i tillkännagivandet av bidraget, i låneavtalet samt i investeringsavtalet mellan SRF och CNRC att medlen tilldelades på villkor att Pirelli förvärvades. Genom att tillföra det främsta italienska varumärket Pirelli till CNRC:s profil, utnyttjade SRF inte bara den industriell investerare för att skapa värde, såsom CNRC hävdar i sina synpunkter efter det slutliga utlämnandet av uppgifter. Den beviljande myndigheten säkrade också större exportförsäljning från CNRC särskilt till Europa. Sålunda räknade man inte bara med en förväntad ökning av CNRC:s exportförsäljning, särskilt till Europa, utan omständigheterna i förevarande mål och den tillgängliga bevisningen visar att CNRC lovade den beviljande myndigheten att ställa om sin försäljning till export (jämfört med inhemsk försäljning) när det fick subventionen.

(411) Om man tittar på de operativa formerna i åtgärden iakttog kommissionen att SRF endast bedriver verksamhet med utländsk valuta (dvs. US-dollar och euro). I motsats till banker, som har resurser både i renminbi yuan och hårdvaluta, stöder SRF projekt endast i utländsk valuta. Såsom anges av SRF:s ordförande: "Silk Road Fund är en utåtriktad investeringsfond som främst investerar i utländsk valuta ([75])." Med tanke på de begränsningar som råder för användningen av utländsk valuta i Kina, stod det således klart när medlen beviljades att den beviljande myndigheten bestämde att företaget skulle använda medlen för att utveckla och förbättra sin exportrelaterad verksamhet (dvs. i motsats till att enbart förvärva inhemska företag och/eller fokuserar på inhemsk försäljning).

(412) Detta inslag är också ständigt återkommande i andra projekt som finansieras av Silk Funds, som inbegriper investeringar i utländsk valuta i länder som Dubai, Ryssland, Pakistan och Tyskland.

(413) Vad gäller de faktiska omständigheterna kring beviljandet av subventionen undersökte kommissionen också detaljerna i Pirelli integrering i CNRC:s struktur.

(414) Såsom nämns i skäl 383 var syftet med Cinda-insatsen att underlätta omstrukturering och integrering av Pirellis lastbilsdäckverksamhet i den kinesiska exporterande tillverkaren Aeolus. Enligt andelsinnehavarens avtal mellan Cinda och CNRC gjorde Cinda sin kapitalandel i Pirelli Industrial avhängig av en plan att skjuta till hela sitt aktieinnehav i Aeolus före en viss tidsfrist. Om detta villkor inte är uppfylls sätter man igång ett auktionsförfarande för att sälja Cinda-aktierna och därmed avsluta beviljandet av medel. I ramavtalet mellan CNRC och Aeolus föreskrivs att syftet med detta kapitaltillskott är att "skapa ett stort internationellt företag som fokuserar på däckindustrin, baserat i Kina, noterat i Kina, och med ett globalt täckningsområde". Detta kungjordes också av Aeolus för Shanghai-börsen. Härav följer att den beviljande myndigheten satte ett rättsligt krav om på vilket sätt CNRC borde omstruktureras genom att ställa om det mot mer exportresultat.

(415) Slutligen har kommissionen inte enbart utifrån de faktiska verkningar av subventionen hävdat att det förelåg ett krav vid tidpunkten för beviljandet, såsom påstås av CNRC. Snarare hade den analyserat omständigheterna kring transaktionen ur ett förhandsperspektiv. När mottagaren tog emot subventionsåtgärden godkände den också fullt ut de rättsliga kraven knutna till den. I obligationsprospektet för medelfristiga värdepapper som utfärdades kort tid efter förvärvet, formulerade Chemchina (moderbolag till CNRC) sitt löfte att verkställa villkoren knutna till subventionen i fråga på följande sätt: "Sedan det inrättades har företaget reagerat fullt ut på den utlandsstrategi som föreslagits av den centrala regeringen för att till fullo utnyttja internationella resurser. I syfte att bygga upp en internationellt konkurrenskraftig företagsgrupp under senare år har företaget genomfört vissa sammanslagningar och förvärv utomlands och skapat en internationellt konkurrenskraftig företagsgrupp". I detta sammanhang angavs förvärvet av Pirelli som en av dess viktigaste landvinningar i detta sammanhang och man betonade företagets globala försäljningsnätverk och försäljningskanaler. Som en följd av detta löfte skiftade CNRC förhållandet mellan exportförsäljningen till EU och den totala försäljningen från 9 % (under 2015) till 12 % (under undersökningsperioden) jämfört med inhemsk försäljning som endast ökade med 10 %. Utan stödet i fråga skulle CNRC ha fortsatt att sälja i nivå 3 i Kina som en marknadsledande i samband med ökad inhemsk konsumtion.

([74]) http://ctgsail.com/message-from-chairman.
([75]) *The Silk Road Fund begins operations*: intervju med Zhou Xiaochuan, 16 februari 2015, http://wsw.silkroadfund.com.cn/enweb, hämtad den 11 September 2018.

(416) Kommissionen vidhöll därför sin ståndpunkt att utformningen och strukturen, de operativa formerna och de faktiska omständigheterna kring åtgärden, gav stöd åt dess konstateranden att subventionen (dvs. de fem insatserna från offentliga organ för att förvärva Pirelli) de facto var beroende av mottagarens exportresultat.

g) ***Beräkning av subventionens storlek***

(417) Förmånen av de förmånliga lån som gavs av CDB, EXIM och CCB beräknades enligt den beräkningsmetod som fastställs i avsnitt 3.4.4. Den ingick dock inte i de subventionsbelopp som beräknats för förmånliga lån enligt avsnitt 3.4, utan lades till det subventionsbelopp som beräknats enligt skäl 421.

(418) Förmånen av bidragen och kapitalandelarna beräknades som det belopp som fördelats under undersökningsperioden på grundval av en avskrivning av investeringen under sju år, eftersom detta var löptiden för det långfristiga lån som togs av CNRC för att finansiera investeringen och även motsvarar den genomsnittliga investeringshorisont på mellan sju och tio år som SRF anger på sin webbplats.

(419) Efter utlämnandet av informationsdokumentet bestred CNRC och Pirelli storleken på den förmån som kommissionen beräknat, och lade fram ytterligare dokumentation som visar att SRF:s kapitalandel hade beräknats felaktigt av kommissionen. Utifrån de uppgifter som lämnats av CNRC godtog kommissionen att SRF:s faktiska kapitalinvestering var lägre än som tidigare sagts. Beräkningarna korrigerades i enlighet därmed.

(420) CNRC uppmanade också kommissionen att använda den konsoliderade omsättningen i stället för CNRS:s exportomsättningen som nämnare för förmånsberäkningen. Eftersom kommissionen vidhöll sin ståndpunkt avseende subventionens karaktär som avhängig av exportresultaten avvisades denna begäran.

(421) Subventionsbeloppet som fastställdes för denna ordning under undersökningsperioden uppgår till 18,99 % för China National Tire Group

(422) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter infogade de kinesiska myndigheterna att det inte finns några uppgifter i ärendehandlingarna som tyder på att det skulle finnas någon annan kinesisk exportör som har gynnats av dessa program, eller ens har varit inblandad i något förvärv av utländska däcktillverkare. Vid beräkningen av subventionsbeloppen för andra samarbetsvilliga kinesiska exporterande tillverkare som inte ingick i urvalet, bör de subventionsbelopp som fastställts för dessa program och för denna särskilda exportören därför inte tillämpas på andra exportörer som inte ingick i urvalet. Kommissionen påminde om att urvalet ska vara representativt för situationen för samtliga samarbetsvilliga företag i Kina. Därför bedöms det vara lämpligt att extrapolera resultaten i urvalet i förevarande fall. Samarbetsvilliga exporterande tillverkare som inte ingår i urvalet kan begära en påskyndad översyn i enlighet med artikel 20 i grundförordningen. Kommissionen avvisade följaktligen detta påstående.

3.8 **Förmånlig finansiering och försäkring: Exportkreditförsäkring**

(423) Klaganden hävdade att Sinosure tillhandahöll tillverkare av den berörda produkten exportkreditförsäkring till förmånliga villkor.

a) ***Rättslig grund***

(424) Tillkännagivande om genomförandet av strategin för att främja handel genom vetenskap och teknik med hjälp av exportkreditförsäkring (Shang Ji Fa[2004] nr 368) utfärdat gemensamt av MOFCOM och Sinosure.

(425) Tillkännagivande om utfärdande av 2006 års exportkatalog över kinesiska produkter med avancerad teknik, Guo Ke Fa Ji Zi [2006] nr 16.

b) ***Undersökningsresultat***

(426) Tre av fyra grupper av företag som ingick i urvalet hade utelöpande exportförsäkringsavtal med Sinosure under undersökningsperioden.

(427) Under kontrollbesöket vid de kinesiska myndigheterna bekräftade Sinosure att det är helt statsägt, och att det innehar omkring 90 % av den inhemska marknaden för exportförsäkring. Såsom anges i skälen 142–148 underlät Sinosure att lämna de styrkande handlingar som begärts om sin bolagsstyrning, såsom dess årsrapport eller sin bolagsordning.

(428) Sinosure gav inte heller någon mer specifik information om den exportkreditförsäkring som lämnats till däckindustrin, premiernas storlek eller närmare uppgifter om lönsamheten av sin försäkringsverksamhet för exportkrediter. Kommissionen var därför tvungen att komplettera den information som lämnats med tillgängliga uppgifter.

(429) Enligt Sinosures svar på begäran om komplettering är Sinosure ett statsägt politiskt försäkringsbolag som bildats och som stöds av staten för att stödja Kinas utländska ekonomiska och handelsrelaterade utveckling och samarbete. Företaget ägs till 100 % av staten. Den har en styrelse och en tillsynsstyrelse. Regeringen har befogenhet att utnämna och avsätta företagets högre chefer. På grundval av svaret på skrivelsen om kompletteringar och de upplysningar som lämnats under kontrollbesöket drog kommissionen slutsatsen att det finns formella tecken på statlig kontroll när det gäller Sinosure.

(430) Kommissionen inhämtade information om huruvida de kinesiska myndigheterna utövade meningsfull kontroll över Sinosure vad gäller däckindustrin. I samband med detta noterade kommissionen att det i den kinesiska exportkatalogen över kinesiska produkter med avancerad teknik specifikt förtecknas ”nya radialdäck, andra än massivdäck, av sådana slag som används på bussar och lastbilar (av gummi med en diameter på ≥ 24 tum)” som exportfrämjade produkter.

(431) Enligt tillkännagivandet om genomförandet av strategin för att främja handel genom vetenskap och teknik med hjälp av exportkreditförsäkring, bör dessutom Sinosure öka sitt stöd till nyckelindustrier och nyckelprodukter på grundval av en förstärkning av sitt övergripande stöd för export av högteknologiska produkter. Det bör behandla produkter som förtecknas i Kinas exportkatalog över kinesiska produkter med avancerad teknik, såsom radialdäck som nämns i skäl 429, som företagets fokus och ge omfattande stöd när det gäller teckningsförfaranden, tidsbegränsade godkännanden, hur snabbt ansökningarna behandlades och hur flexibla avgifterna var. Vad gäller avgiftsflexibiliteten bör den ge produkter som förtecknas i katalogen maximal premierabatt inom det intervall som exportförsäkringsbolaget erbjuder.

(432) Mot denna bakgrund drog kommissionen slutsatsen att de kinesiska myndigheterna har skapat ett normativt regelverk som måste följas av de chefer och tillsynsstyrelsemedlemmar som utsetts av de kinesiska myndigheterna och är ansvariga inför dem. Detta innebär att de kinesiska myndigheterna använde sig av det normativa regelverket för att utöva en meningsfull kontroll över Sinosure.

(433) Kommissionen inhämtade konkret bevisning för detta utövande av en meningsfull kontroll på grundval av konkreta försäkringsavtal. Vid kontrollbesöket vidhöll Sinosure att premierna i praktiken var marknadsmässiga och grundade sig på riskbedömningsprinciper. Det gavs emellertid inga specifika exempel med avseende på däckindustrin eller företagen i urvalet.

(434) Eftersom kommissionen inte hade tillgång till någon konkret bevisning undersökte kommissionen i stället Sinosures konkreta beteende med avseende på den försäkring som tillhandahållits till de företag som ingick i urvalet. Detta beteende skiljde sig från deras officiella hållning, eftersom de inte hade agerat på grundval av marknadsprinciper.

(435) I detta avseende noterade kommissionen att det i Sinosures årsrapport för år 2014 ([76]) anges att de fordringar som betalats till nyckelindustrier som kortfristiga exportkreditförsäkringar uppgick till 590 miljoner US-dollar 2014, vilket motsvarade 72,3 % av de sammanlagda fordringarna. Efter att ha jämfört de sammanlagda utbetalda ersättningarna med de sammanlagda försäkrade beloppen drog kommissionen slutsatsen att Sinosure i genomsnitt skulle behöva ta ut 0,23 % av det försäkrade beloppet som en premie för att täcka kostnaderna för ersättningarna (utan att ens ta hänsyn till indirekta kostnader). I praktiken var dock de premier som betalats av de företag som ingick i urvalet mycket lägre än den lägsta avgift som krävs för att täcka driftskostnader.

(436) Kommissionen fann dessutom att flera av de exporterande tillverkarna drog fördel av en partiell eller fullständig återbetalning av de exportkreditförsäkringspremier som betalats till Sinosure.

(437) Kommissionen drog därför slutsatsen att Sinosure tillämpade den rättsliga ram som anges ovan inom ramen för ett utövande av myndighetsuppgifter när det gäller däcksektorn, vilket innebär att de agerat som offentliga organ i den mening som avses i artikel 2 b i grundförordningen jämförd med artikel 3.1 a i) i grundförordningen och i enlighet med relevant WTO-praxis. Dessutom gavs de exporterande tillverkare som ingick i urvalet en förmån, eftersom försäkringen tillhandahöll till räntor som var lägre än den lägsta avgift som krävdes för Sinosure för att täcka dess driftskostnader.

(438) Kommissionen konstaterade vidare att de subventioner som getts inom detta exportförsäkringsprogram är selektiva eftersom de inte kunde ha fåtts utan export och är därmed knutna till exportresultat i den mening som avses i artikel 4.4 a i grundförordningen.

([76]) Sinosures årsrapport 2014, s. 20.

c) ***Beräkning av subventionens storlek***

(439) Eftersom Sinosure står för omkring 90 % av den inhemska exportförsäkringsmarknaden i Kina kunde kommissionen inte finna en marknadsbaserad inhemsk försäkringspremie. I linje med tidigare antisubventionsundersökningar har kommissionen således valt det mest lämpliga externa referensvärdet, för vilket det fanns information, dvs. de premiesatser som tillämpas av Export-Import Bank (Ex-Im Bank) i Förenta staterna till icke-finansiella institut för export till OECD-länder.

(440) Återbetalningar av exportförsäkringspremier som beviljats under undersökningsperioden betraktades som ett bidrag. Eftersom det inte fanns belägg för att företagen haft ytterligare kostnader för vilka det skulle krävts en anpassning, beräknades förmånen som hela det återbetalningsbelopp som erhölls under undersökningsperioden.

(441) Följande subventionsbelopp har fastställts för denna ordning under undersökningsperioden för de exporterande tillverkarna i urvalet:

Förmånlig finansiering och försäkring: Exportkreditförsäkring	
Företag/grupp	Subventionsnivå
China National Tire Group	0,18 %
Hankook Group	0,06 %
Xingyuan Group	0,17 %

3.9 **Statligt tillhandahållande av varor mot för låg ersättning**

3.9.1 *Tillhandahållande av varor mot för låg ersättning: allmänna anmärkningar*

(442) Såsom anges i avsnitt 3.2 underrättade kommissionen de kinesiska myndigheterna om att den eftersom tillverkarna av naturgummi och syntetgummi inte besvarat frågeformuläret skulle kunna komma att grunda sina avgöranden på tillgängliga uppgifter i enlighet med artikel 28.1 i grundförordningen när det gäller uppgifter som avser leverantörer av ovan nämnda råvaror. Kommissionen undersökte huruvida företagen i urvalet erhållit råvaror till tillverkningen av däck till priser som subventionerats av de kinesiska myndigheterna.

3.9.2 *Tillhandahållande av kimrök och nylonkord mot för låg ersättning*

(443) Alla företag i urvalet köpte kimrök och nylonkord på den inhemska marknaden (både från närstående och icke-närstående företag) samtidigt som de också importerade små mängder.

(444) Under undersökningen fann kommissionen tecken på att staten utövade ett visst inflytande över den inhemska marknaden för kimrök och nylonkord. För det första, enligt uppgifter som lämnats av de kinesiska myndigheterna svarar statsägda företag för 26,44 respektive 8,46 % av den inhemska produktionen av kimrök och nylonkord.

(445) För det andra, antyder det allmänna rättsliga regelverket att kimrök och nylonkord är en del av främjade sektorer, för vilka det finns stödåtgärder. Som anges i skäl 121 nämns kimrök särskilt i den trettonde femårsplanen för petrokemisk industri och det görs en koppling till olika skattemässiga och finansiella stödåtgärder.

(446) Politiken för däckindustrin uppmuntrar dessutom bland annat utvecklingen av ”lågabsorberande polyesterkordväv med hög initialstyvhet och nylonkordväv med hög hållfasthet” och ”utvecklingen av miljövänliga gummitillsatser och andra råvaror såsom särskild kimrök och vit kimrök” ([77]).

(447) Riktlinjerna för de senaste prioriterade områdena för utveckling av högteknologiska industrier ([78]) prioriterar dessutom utveckling av produktionsteknik och viktiga råvaror för radialdäck, inbegripet kimrök och fibermaterial till stommen.

([77]) Meddelande från ministeriet för industri och informationsteknik om tryckning och distribution av *Tyre Industry Policy*, Gong Chan Ye Zheng Ce [2010] nr 2, artiklarna 18 & 19.

([78]) Riktlinjer för de senaste prioriterade områdena för utveckling av högteknologiska industrier [2011] utfärdade av NDRC, ministeriet för vetenskap och teknik, handelsministeriet och den nationella immaterialrättsmyndigheten.

(448) Även om undersökningen visade att försörjningen av kimrök och nylonkord på den inhemska marknaden i viss utsträckning påverkades av staten av de orsaker som anges i skälen 444–447, kunde kommissionen inte hitta tillräcklig bevisning för att de exporterande tillverkarna i urvalet erhållit någon subventionering med anknytning till inköpen av kimrök och nylonkord under undersökningsperioden.

3.9.3 *Tillhandahållande av naturgummi mot för låg ersättning*

(449) Alla företag i urvalet importerade naturgummi i betydande mängder. Inhemska inköp av naturgummi var försumbara, med undantag för ett av företagen i urvalet, som köpte betydande mängder naturgummi på den inhemska marknaden via icke-närstående företag. Kommissionen fastställde på grundval av kontrollerade uppgifter rörande enskilda transaktioner från alla företag i urvalet att priset för naturgummi som köpts på den inhemska marknaden i allmänhet var högre än inköpspriset för importerat naturgummi.

(450) Kommissionen drog därför slutsatsen att det inte fanns anledning att fastställa några utjämningsbara subventioner för inköp av naturgummi mot för låg ersättning.

3.9.4 *Tillhandahållande av syntetgummi mot för låg ersättning*

(451) Alla företag i urvalet köpte syntetgummi på den inhemska marknaden (både från närstående och icke-närstående företag) samtidigt som de också importerade vissa mängder syntetgummi. Kommissionen fastställde på grundval av kontrollerade uppgifter rörande enskilda transaktioner från alla företag i urvalet att priset för syntetgummi som köpts på den inhemska marknaden i allmänhet var lägre än priset för importerat syntetgummi och att priserna för syntetgummi som tillhandahållits av statsägda företag i allmänhet var lägre än priset för syntetgummi från privata företag.

(452) Kommissionen fann under undersökningen att det fanns tecken på att staten i viss utsträckning påverkade den inhemska marknaden för syntetgummi. Enligt uppgifter som lämnats av de kinesiska myndigheterna svarar för det första statsägda företag för 31,43 % av den inhemska produktionen av syntetgummi.

(453) För det andra antyder den allmänna rättsliga ramen att syntetgummi är en del av en främjad sektor, för vilken det finns stödåtgärder. Som anges i skäl 121 nämns syntetgummi särskilt i den trettonde femårsplanen för petrokemisk industri och det görs en koppling till olika skattemässiga och finansiella stödåtgärder.

(454) Dessutom uppmuntrar artikel 17 i politiken för däckindustrin bland annat ”utvecklingen av isoprengummi och halogenerat butylgummi” och syftar till att ”öka syntetiska gummiproduktmärken såsom butadiengummi och styren-butadiengummi för att gradvis öka andelen syntetgummi samt utvecklings- och produktionskapaciteten”.

(455) Riktlinjerna för de senaste prioriterade områdena för utveckling av högteknologiska industrier prioriterar dessutom utveckling av produktionsteknik och viktiga råvaror för radialdäck, inbegripet syntetgummi.

(456) Slutligen innefattar den vägledande katalogen för industriell strukturanpassning, som genomför beslut 40, ”storskaligt syntetgummi, avancerad gummi och elastomerteknik samt tillverkning av nya produkter”.

(457) Kommissionen fastställde på grundval av kontrollerade uppgifter rörande enskilda transaktioner från alla företag i urvalet att det totala priset för syntetgummi som köpts på den inhemska marknaden i allmänhet var lägre än priset för importerat syntetgummi och att priserna för syntetgummi som tillhandahållits av statsägda företag i allmänhet var lägre än priset för syntetgummi från privata företag. Kommissionen noterade emellertid också förekomsten av flera olika typer av gummi såsom styren-butadiengummi, butadiengummi, isoprengummi, halogenerat butylgummi, kloroprengummi osv. Dessa olika typer av syntetgummi används alla i däcktillverkning, men har olika kemiska egenskaper, användningsområden, priser och tillverkas av olika företag.

(458) Skillnaderna är sådana att kommissionen beslutade att dela in sin marknadsanalys enligt dessa olika typer. Efter ytterligare kontroll konstaterade kommissionen att även om prisskillnader hade iakttagits på aggregerad nivå fanns det ingen fördel med inhemska inköp av de vanligaste typerna av syntetiskt gummi, t.ex. styren-butadiengummi och butadiengummi, och att en stor del av mindre ofta använda typer av gummi hade importerats av de företag som ingick i urvalet.

(459) Även om undersökningen visade att försörjningen av syntetgummi på den inhemska marknaden i viss utsträckning påverkades av staten av de orsaker som anges i skälen 452–456, drog kommissionen slutsatsen att den inte kunde fastställa några förmåner med anknytning till inköpen av syntetgummi mot för låg ersättning.

3.9.5 *Tillhandahållande av el mot för låg ersättning*

(460) Alla företag i urvalet antingen producerade el själva eller köpte el. Inköpspriserna för el från nätet följde de officiellt fastställda prisnivåerna på provinsnivå för stora industrikunder. Såsom konstaterats även vid tidigare undersökningar ([79]) medförde denna prisnivå inte någon särskild förmån för dessa stora industrikunder.

(461) Kommissionen fastställde emellertid att två av de företag som ingick i urvalet drog nytta av avdrag eller återbetalningar av en del av sina elkostnader i form av bidrag. Vid beräkningen togs dessa bidrag med i de siffror som beräknats enligt avsnitt 3.12.3 ”Ad hoc-bidrag” nedan.

a) ***Rättslig grund***

— Flera yttranden från centralkommittén i Kinas kommunistiska parti och statsrådet om ytterligare fördjupning av reformen av kraftsystemet (Zhong Fa [2015] nr 9).

— *Interimistiska åtgärder för pilotprojektet om direktel i Jiangsu till viktiga elanvändare och kraftproducerande företag*, utfärdade av Jiangsu Economic and Information Technology Commission, 13 maj 2014.

— Tillkännagivande om ett anbudsförfarande om el i Jiangsuprovinsen på internet för mars-april 2017.

— Tillkännagivande om igångsättning av pilotprojektet med direkt elhandeln i Chongqing, Yu Fu-kontoret [2016] nr 167.

b) ***Undersökningsresultat***

(462) Kommissionen fann att vissa viktiga stora industriella elanvändare har rätt att ingå direkta köpkontrakt med elproducenter i stället för att köpa el från nätet. Tre av de fyra företagsgrupperna i urvalet hade ett sådant direkt elavtal under undersökningsperioden, medan den fjärde, köpt el från sitt eget närstående kraftverk. I alla de undersökta avtalen, var de avtalade priserna lägre än de fasta priser som angavs på provinsnivå för stora industrikunder.

(463) Möjligheten att ingå sådana direktavtal är i dag inte öppen för alla stora industrikonsumenter. På nationell nivå föreskriver lagstiftningen till exempel att ”företag som inte följer den nationella industripolitiken och vars produkter och processer tas bort bör inte delta i direkta transaktioner. ([80])”

(464) I praktiken sker direkt elhandel i provinserna. Företagen måste ansöka hos regionala myndigheter om godkännande att delta i pilotprojektet direktel, och de måste uppfylla vissa kriterier. Till exempel i Jiangsu upprättas direkta elavtal via en centraliserad plattform för anbudsförfaranden på internet. Endast företag som är ”i linje med den nationella industripolitikens riktlinjer såsom den vägledande katalogen för industriell strukturanpassning”, tillåts delta i anbudsförfarandet. Liknande regler gäller i Chongqing ”företag som inte följer den statliga industripolitiken, samt de produkter och processer som tillhör begränsade eller eliminerade företag, får inte delta i direkta transaktioner ([81])”.

(465) Dessutom finns det inga riktiga marknadsbaserade förhandlingar eller anbudsförfarande, eftersom de kvantiteter som köps in enligt direktavtal inte bygger på det faktiska utbudet och efterfrågan. Elproducenter och elanvändare får inte fritt sälja eller köpa all sin el direkt. De begränsas av kvantitativa kvoter som den lokala myndigheten

([79]) Skäl 182 i rådets genomförandeförordning (EU) nr 215/2013 av den 11 mars 2013 om införande av en utjämningstull på import av vissa stålprodukter belagda med organiskt material med ursprung i Folkrepubliken Kina (EUT L 73, 15.3.2013, s. 16).
Rådets genomförandeförordning (EU) nr 451/2011 av den 6 maj 2011 om införande av en slutgiltig antidumpningstull och slutgiltigt uttag av den preliminära tull som införts på import av bestruket finpapper med ursprung i Folkrepubliken Kina (EUT L 128, 14.5.2011, s. 1).

([80]) Flera yttranden från centralkommittén i Kinas kommunistiska parti och statsrådet om ytterligare fördjupning av reformen av kraftsystemet (Zhong Fa [2015] nr 9).

([81]) Tillkännagivande om igångsättning av pilotprojektet med direkt elhandeln i Chongqing, Yu Fu-kontoret [2016] nr 167.

tilldelat dem. Till exempel i provinsen Ningxia, har den lokala myndigheten begränsat handeln på plattformen för elhandeln genom att tilldela samma mängd MWh till alla företag, oberoende av de faktiska kvantiteter som användarna lagt anbud på, och som kraftföretagen var redo att tillhandahålla.

(466) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter hävdade GITI att i provinsen Ningxia skiljde sig de kvantitativa kvoterna kraftigt åt mellan företag och var inte jämnt fördelade. Kommissionen medgav att kvoterna inte är jämnt fördelade. Detta ändrar dock inte slutsatsen att elproducenterna och elanvändarna inte fritt får sälja eller köpa all sin el direkt. Trots att de kvoter som företagen tilldelades var olika och tilldelningsperioderna var olika tillämpades bara två priser med en skillnad på mindre än 1 % mellan dem på alla användare i provinserna. Detta antyder att priserna inte fastställdes fritt mellan köparen och säljaren. Dessutom, vilket bekräftades av GITI, kunde företaget inte köpa all den el som behövdes via anbudsförfarandet under undersökningsperioden utan det fick betala ett högre elpriser som fastställs av den lokala myndigheten utanför anbudsförfarandet. Påståendet avvisades därför.

(467) I de avtal som granskats av kommissionen anges dessutom att om användaren eller elföretaget avvek från de tilldelade kvoterna med mer än 5 % måste en påföljd betalas, och att extrainkomsterna från påföljderna skulle tilldelas det statliga nätföretaget.

(468) Även om priserna ska förhandlas fram direkt mellan elproducenterna och den slutliga elanvändaren undertecknas slutkontraktet även av det statliga nätföretaget, och fakturorna till företagen utställs de facto fortfarande av det statliga nätföretaget. Slutligen måste alla undertecknad direktköpkontrakt lämnas in till den lokala myndigheten för registrering.

(469) Kommissionen ansåg att det lägre elpriset i fråga är en subvention i den mening som avses i artikel 3.1 a ii och 3.2 i grundförordningen eftersom det förekommer ett ekonomiskt bidrag i form av uteblivna intäkter för de kinesiska myndigheterna (dvs. Nätoperatören) som medför en förmån för de berörda företagen. Förmånen för mottagarna är lika med elprisbesparingen, eftersom elen erbjöds till priser under det normala nätpriset för andra stora industriella användare. Denna subvention är selektiv i den mening som avses i artikel 4.2 a i grundförordningen, eftersom lagstiftningen begränsar tillämpningen av denna ordning till att endast avse företag som uppfyller vissa industripolitiska mål som fastställts av staten, och vars produkter eller processer inte har undanröjts såsom ej stödberättigande.

(470) Kommissionen konstaterade att de kinesiska myndigheterna nu håller på att utvidga detta system, och har nyligen utfärdat ytterligare lagstiftning för att öka antalet direkta transaktioner på elmarknaden ([82]). Denna lagstiftning var emellertid inte tillämplig under undersökningsperioden, och har ännu inte genomförts. Kommissionen kommer att behöva undersöka exakt hur de nya bestämmelserna ska fungera i praktiken för att kunna dra slutsatsen att det inte längre finns några skillnader mellan stödmottagarna. Kommissionen drog därför slutsatsen att subventionsordningen var i kraft under undersökningsperioden och att den är selektiv i den mening som avses i artiklarna 4.2 a och 4.3 i grundförordningen. Dessutom kommer den att fortsätta att medföra en förmån efter undersökningsperioden i enlighet med artikel 15.1 i grundförordningen.

c) ***Beräkning av subventionens storlek***

(471) Den utjämningsbara subventionens storlek beräknades i förhållande till den förmån som mottagaren konstaterats få under undersökningsperioden. Denna förmån beräknades som skillnaden mellan det totala elpris som skulle betalats enligt den normala elnätsnivån och det totala elpris som betalades med det lägre elpriset.

(472) Hankook Group och Giti Group hävdade att kommissionen hade gjort en skrivfel i beräkningen av deras subventionsbelopp. Kommissionen godtog dessa påståenden och justerade beräkningarna i enlighet därmed.

([82]) Tillkännagivande om att påskynda marknadsbaserad elhandel och förbättra handelsmekanismerna, utfärdad av NDRC och den nationella energimyndighet, den 18 juli 2018.

(473) Följande subventionsbelopp har fastställts för denna ordning under undersökningsperioden för de exporterande tillverkarna i urvalet:

Tillhandahållande av el mot för låg ersättning	
Företag/grupp	Subventionsnivå
China National Tire Group	0,04 %
Giti Group	0,31 %
Hankook Group	0,23 %

3.9.6 *Markanvändningsrättigheter*

a) ***Inledning***

(474) All mark i Kina ägs antingen av staten eller av ett kollektiv som består av byar eller kommuner innan juridisk äganderätt eller egendomsrätt till marken får övergå till företag eller enskilda personer. Alla fastigheter i stadsområden ägs av staten och alla fastigheter på landsbygden ägs av byarna eller kommunerna.

(475) Enligt den kinesiska konstitutionen och marklagstiftningen kan företag och enskilda emellertid köpa ”markanvändningsrättigheter”. För industrimark är arrendeperioden vanligtvis 50 år, med möjlighet till förnyelse med ytterligare 50 år.

(476) Enligt de kinesiska myndigheterna gäller sedan den 31 augusti 2006 enligt artikel 5 i statsrådets tillkännagivande om skärpta regler på markområdet (GF[2006] nr 31) att staten kan bevilja företag egendomsrätt till industrimark endast genom anbud eller något liknande förfarande för offentligt erbjudande, varvid det slutgiltiga priset inte får underskrida det lägsta anbudspriset. De kinesiska myndigheterna anser att Kina har en fri marknad för mark och att de priser som betalas av industriföretag för arrendet motsvarar marknadspriserna.

b) ***Rättslig grund***

(477) Tillhandahållandet av markanvändningsrättigheter i Kina regleras av Kinas lag om markförvaltning. Även följande dokument ingår i den rättsliga grunden:

— Kinas lag om fastighetsförvaltning i städer (föreskrift från Folkrepubliken Kinas president [2013] nr 18).

— Kinas interimsbestämmelser om tilldelning och överföring av markanvändningsrättigheter till statligt ägd mark i stadsområden.

— Genomförandeförordning för Kinas lag om markförvaltning. (föreskrift från Folkrepubliken Kinas statsråd [2014] nr 653).

— Bestämmelsen om tilldelning av markanvändningsrättigheter till statsägd byggnadsmark genom budgivning, auktion och offert.

— Statsrådets tillkännagivande om skärpta regler på markområdet (GF [2006] nr 31).

c) ***Undersökningsresultat***

(478) Enligt artikel 10 i bestämmelsen om tilldelning av markanvändningsrättigheter till statsägd byggnadsmark genom budgivning, auktion och offert är det de lokala myndigheterna som fastställer markpriserna i enlighet med systemet för urban markvärdering (vilket endast uppdateras vart tredje år) och med den statliga industripolitiken.

(479) I tidigare undersökningar konstaterade kommissionen att de priser som betalats för markanvändningsrättigheter i Kina inte motsvarade marknadspriser fastställda på grundval av utbud och efterfrågan på en fri marknad eftersom auktionsförfarandet var otydligt, icke-transparent och inte fungerade i praktiken och eftersom priserna konstaterades vara godtyckligt fastställda av myndigheterna. Såsom nämns i skälet ovan fastställs priserna av myndigheterna i enlighet med systemet för urban markvärdering och enligt detta system ska de vid fastställandet bl.a. ta hänsyn till industripolitiken när de fastställer priset på industrimark.

(480) Den nu aktuella undersökningen har inte visat att det skulle ha skett några märkbara förändringar i detta hänseende. Kommissionen kunde till exempel konstatera (med undantag av ett stycke mark för Hankook Group) att ingen av de exporterande tillverkarna i urvalet hade deltagit i ett anbud eller något liknande förfarande för offentligt erbjudande för någon av sina markanvändningsrättigheter, inte ens för dem som de nyligen erhållit. Markanvändningsrättigheter som innehas av de företag som ingick i urvalet tilldelades av de lokala myndigheterna till förhandlade priser.

(481) Efter utlämnandet av informationsdokumentet argumenterade Pirelli Tyre Co. Ltd att det inte hade fått några markanvändningsrättigheter till priser under marknadsnivå eftersom det enligt uppgift arrenderar sin mark av kinesiska privata markägare enligt gängse marknadspraxis. Kommissionen håller med om att Pirelli Tyre Co. Ltd hyr delar av sin mark. Men, eftersom den kinesiska privata markägare som Pirelli Tyre Co. Ltd hänvisar till de facto var ett närstående företag som var innehavare av markanvändningsrättigheterna, beaktade kommissionen inte detta företagsinterna arrendepris utan tog hänsyn till det faktiska inköpskontrakt och inköpspris som det närstående företaget betalat för markanvändningsrättigheterna. Detta påstående avvisades därför.

(482) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter vidhöll Pirelli sina argument och hävdade att det närstående företag som var innehavare av markanvändningsrättigheterna hade förvärvat sin mark genom ett konkurrensutsatt anbudsförfarande. Ingen bevisning lades fram, varken före eller efter det slutliga utlämnandet av uppgifter, om att något anbudsförfarande hade genomförts för att förvärva denna mark. Kommissionen vidhöll därför sin ståndpunkt.

(483) Kommissionen noterade att det utöver systemet för övervakning av urban mark även finns ett system för dynamisk marköövervakning. I översynen av när åtgärderna upphör att gälla beträffande solcellspaneler med ursprung i Folkrepubliken Kina ([83]) slog kommissionen fast att dessa priser var högre än de lägsta referenspriser som fastställts av systemet för urban markvärdering och som användes av de lokala myndigheterna, eftersom de sistnämnda priserna bara uppdateras vart tredje år, medan de dynamiska övervakningspriserna uppdaterades varje kvartal. Det fanns dock det inga uppgifter om att markpriserna baserades på de dynamiska övervakningspriserna. Däremot bekräftade de kinesiska myndigheterna under undersökningen beträffande solcellspaneler att systemet för dynamisk övervakning av urbana markpriser övervakade de fluktuerande prisnivåerna för mark i vissa områden (dvs. 105 städer) i Kina och hade utformats för att bedöma hur markpriserna utvecklas. Utgångspriserna för budgivningar och auktioner baserades dock på de referensvärden som fastställts genom systemet för markvärdering. Dessutom fick i detta fall de grupper av företag som ingick i urvalet sin mark genom tilldelning. Därför är det faktum att det sistnämnda systemet existerade irrelevant, eftersom det inte omfattade företagen i urvalet.

(484) Efter utlämnandet av informationsdokumentet och det slutliga utlämnandet av uppgifter bestred både de kinesiska myndigheterna och de företag som ingick i urvalet användningen av ett referensvärde utanför landet, och föreslog att ett inhemskt referensvärde i stället. Både de kinesiska myndigheterna och Hankook Group framhöll att kommissionen borde ha använt det kinesiska priset för markanvändningsrättigheter från systemet för dynamisk marköövervakning, mot bakgrund av att rätten till markanvändning för ett av Hankook Groups kinesiska dotterbolag förvärvades genom ett anbudsförfarande. Kommissionen hade emellertid redan i sin bedömning rörande marknadsekonomisk status i den parallella antidumpningsundersökningen pekat på det faktum att den hyste tvivel om detta anbudsförfarande. Hankook Group var nämligen den enda som lade anbud på marken och försäljningspriset motsvarade anbudsförfarandets utgångspris. I avsaknad av ytterligare närmare uppgifter om den faktiska anbudsprocessen och med tanke på att ett liknande stycke mark såldes till ett högre pris under samma tidsperiod, var det osäkert om det ursprungliga priset fastställdes oberoende och motsvarade marknadsvärdet för markanvändningsrättigheterna 2011. Därefter sänktes dessutom det första priset 2011 för detta stycke mark ytterligare med ett betydande bidrag. Detta påstående avvisades därför.

(485) Kommissionen konstaterade även att företag som ingick i såväl Giti Group som Hankook Group hade fått återbetalningar från de lokala myndigheterna som kompensation för de priser de hade betalat för markanvändningsrättigheter. Dessutom hade en del av de markanvändningsrättigheter som tilldelats företag i Xingyuan Group inte betalats ännu och vissa markanvändningsrättigheter som tilldelats China National Tire Group hade behövt betalas först flera år efter det att marken hade börjat användas.

(486) Ovannämnda bevisning strider mot de kinesiska myndigheternas påståenden om att de priser som betalas för markanvändningsrättigheterna i Kina motsvarar ett marknadspris som bestämts av tillgång och efterfrågan på en fri marknad.

(487) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter hävdade Pirelli att kommissionen underlåtit att lägga fram någon ny bevisning för att de kinesiska myndigheterna hade tillhandahållit markanvändningsrättigheter till däcktillverkare

([83]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/366, EUT L 56, 3.3.2017, s. 1, *(solcellspaneler), skälen 421 och 425*.

mot för låg ersättning. Kommissionen instämde inte i detta påstående. Såsom anges i skäl 475 undersökte kommissionen för var och en av de exporterande tillverkarna i urvalet om något konkurrensutsatt anbudsförfarande hade ägt rum, men fann att så inte var fallet, vilket bekräftade resultaten från tidigare undersökningar.

d) ***Slutsats***

(488) Undersökningsresultaten visar att situationen vad gäller tillhandahållandet av mark och markförvärv i Kina är icke-transparent och priserna sätts godtyckligt av myndigheterna.

(489) De kinesiska myndigheternas tillhandahållande av markanvändningsrättigheter bör därför anses vara en subvention i den mening som avses i artikel 3.1 a iii och 3.2 i grundförordningen som har formen av ett tillhandahållande av varor vilket medför en förmån för de mottagande företagen. Såsom förklaras i skälen 478–486 finns det ingen fungerande marknad för mark i Kina och användningen av ett externt referensvärde (se skälen 494–504) visar att de belopp som betalas för markanvändningsrättigheterna av de exporterande tillverkarna i urvalet ligger långt under det normala marknadspriset.

(490) Vad gäller förmånlig tillgång till industrimark för företag som tillhör visa branscher noterade kommissionen att det pris som sätts av de lokala myndigheterna måste stå i samklang med den statliga industripolitiken (se skäl 479). Enligt denna industripolitik har däckindustrin en central roll för den kinesiska industrin och den anges som en främjad industri ([84]). Dessutom fastställs det i statsrådets beslut nr 40 att myndigheterna ska se till att främjade industrier tillhandahålls mark. I artikel 18 i beslut nr 40 klargörs att industrier som är ”begränsade” inte ska få tillgång till markanvändningsrättigheter. Subventionen är selektiv i enlighet med artikel 4.2 a och 4.2 c i grundförordningen, eftersom det förmånliga tillhandahållandet av mark endast ges till företag som tillhör vissa branscher, i detta fall däcksektorn, och statens förfaranden på detta område är otydliga och icke-transparenta.

(491) Giti Group hävdade att subventionens selektivitet för markanvändningsrättigheter var kopplad till noteringen som en främjad industri i den kinesiska regeringens planer, och att det inte fanns någon bevisning för att däckföretag tillhörde en främjad industri när priserna för markanvändningsrättigheter fastställdes. Detta påstående avvisas eftersom däck och/eller petrokemisk industri redan anges som en främjad industri så långt tillbaka som den åttonde och nionde femårsplanen, vilket visar att petrokemisk industri är en av landets nyckelindustrier och talar om att proaktivt utveckla finkemiska produkter samt stödja viktiga kemiska projekt samt i katalogen över viktiga industrier, produkter och tekniker som främjas av staten (ändrad 2000), som omfattar tillverkning av radialdäck av hög kvalitet. Dessa handlingar passar in i den första period då markanvändningsrättigheterna beviljades till de företag som ingick i urvalet.

(492) Giti Group påpekade också att kommissionen inte hade styrkt att de företag i tidigare led som tillverkar insatsvaror, såsom stålkord eller nylonkord, för de exporterande tillverkarna tillhörde en främjad industri. Den vägledande katalogen för industriell strukturanpassning förtecknar emellertid produktion, utveckling och tillämpning av särskilda stödmaterial för högpresterande radialdäck som ”främjade”. I politiken för däckindustrin uppmuntras dessutom ”utveckling och användning av ny strukturstålkord, lågabsorberande polyesterkordväv med hög initialstyvhet och nylonkordväv med hög hållfasthet samt andra material till däckstommar”. Detta påstående avvisades därför.

(493) Följaktligen anses denna subvention vara utjämningsbar.

e) ***Beräkning av subventionens storlek***

(494) Precis som i tidigare undersökningar ([85]) och i enlighet med artikel 6 d ii) i grundförordningen användes markpriser från det separata tullområdet Taiwan, Penghu, Kinmen och Matsu (Kinesiska Taipei) som externt referensvärde ([86]). Förmånen för mottagarna beräknas som skillnaden mellan det belopp som faktiskt betalats av var och en av de exporterande tillverkarna i urvalet (dvs. det faktiska pris som anges i kontraktet eller i

([84]) Se avsnitt 3.1.

([85]) Se bland annat rådets genomförandeförordning (EU) nr 2011/42 (EUT L 128, 14.5.2011, s. 18) (bestruket finpapper), rådets genomförandeförordning (EU) 215/2013 (EUT L 73, 15.3.2013, s. 16) (stålprodukter belagda med organiskt material), kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/366 (EUT L 56, 3.3.2017, s. 1) (solcellspaneler), kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 1379/2014 (EUT L 367, 23.12.2014, s. 22) (glasfiberfilament), kommissionens genomförandebeslut 2014/918/EU (EUT L 360, 16.12.2014, s. 65) (polyesterstapelfibrer).

([86]) Såsom accepterats av tribunalen i mål T-444/11 Gold East Paper och Gold Huacheng Paper mot rådet, tribunalens dom av den 11 september 2014 ECLI:EU:T:2014:773.

tillämpliga fall priset i kontraktet minus det belopp som den lokala myndigheten gett i återbetalning/bidrag) för markanvändningsrättigheterna och det belopp som normalt sett skulle ha betalats på grundval av referensvärdet från Kinesiska Taipei.

(495) Kommissionen anser att Kinesiska Taipei är ett lämpligt externt referensvärde av följande skäl:

— Den jämförbara ekonomiska utvecklingsnivån, BNP och den ekonomiska strukturen i Kinesiska Taipei och i de flesta provinser och städer i Kina där de exporterande tillverkarna i urvalet är etablerade.

— Den geografiska närheten mellan Kina och Kinesiska Taipei.

— Den höga graden av industriell infrastruktur i både Kinesiska Taipei och många provinser i Kina.

— De starka ekonomiska banden och den gränsöverskridande handeln mellan Kinesiska Taipei och Kina.

— Den höga befolkningstätheten i många provinser i Kina och i Kinesiska Taipei.

— Likheten mellan typen av mark och de transaktioner som använts för att konstruera det relevanta referensvärdet i Kinesiska Taipei med dem i Kina.

— De gemensamma demografiska, språkliga och kulturella egenskaperna i Kinesiska Taipei och Kina.

(496) I enlighet med den metod som tillämpades i de tidigare undersökningarna använde kommissionen det genomsnittliga markpriset per kvadratmeter som fastställts för Taiwan, korrigerat för inflationen och den BNP-utveckling som inträffat efter det att de berörda kontrakten avseende markanvändningsrättighet ingicks. I informationsdokumentet togs uppgifterna om priser på industrimark från webbplatsen för industrikontoret vid ekonomiministeriet i Taiwan. Inflationen och BNP-utvecklingen för Taiwan beräknades på grundval av inflationstakten och utvecklingen av BNP per capita i löpande priser i US-dollar för Taiwan, vilka offentliggjorts av IMF under 2015.

(497) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter hävdade Pirelli användningen av ett externt referensvärde inte låg i linje med resultaten i WTO:s överprövningsorgans rapport i *US – Softwood Lumber IV* ([87]) eftersom referensvärdet inte hade justerats för att återspegla de rådande villkoren på den kinesiska finansmarknaden. Kommissionen noterade emellertid att det taiwanesiska referensvärdet anses vara ett lämpligt referensvärde, som redan ligger nära den kinesiska marknaden av olika skäl, såsom anges i skäl 488. Dessutom justerades de taiwanesiska markpriserna för att ta hänsyn till utvecklingen av BNP och inflationen över tiden.

(498) Efter utlämnandet av informationsdokumentet påpekade Hankook Group att webbplatsen med uppgifter om industriell markförsörjning och serviceinformation från byrån för industriell utveckling vid ekonomiministeriet i Taiwan, som kommissionen hade använt, inte längre var åtkomlig och innehöll endast erbjudanden om industrimark och inte faktiska transaktionspriser.

(499) Kommissionen bekräftade att de uppgifter som användes som grund för informationsdokumentet upphört att vara allmänt åtkomliga. Kommissionen konstaterade därefter att Taiwans inrikesministerium hade skapat en ny databas med faktiska uppgifter om försäljning av industrimark, med början 2013, åtkomliga på följande webbplats: http://lvr.land.moi.gov.tw/login.action. Kommissionen ansåg att det var en tillförlitlig uppgiftskälla som var tillgänglig för alla berörda parter. Den hänvisar dessutom till faktiska transaktionspriser, och inte till offerter på industrimark. Kommissionen godtog således Hankook Groups argument och ändrade referensvärdet för förmånsberäkningen av markanvändningsrättigheter för alla företag som ingick i urvalet.

(500) Som en följd av detta har kommissionen, med början 2013, använt de faktiska priserna från det taiwanesiska inrikesministeriet. För markanvändningsrättigheter som förvärvats före detta datum, konstruerades historiska priser baserade på utvecklingen av BNP och inflationen i Taiwan, precis som i tidigare undersökningar.

(501) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter anmärkte Giti Group, Hankook Group och de kinesiska myndigheterna på att priserna för markanvändningsrättigheter grundade på nya uppgifter var mycket högre än de som användes i tidigare undersökningar, vilket förorsakade tvivel om det nya referensvärdets tillförlitlighet. Dessutom hävdade Hankook Group att fel hade begåtts i dataöverföringen från den taiwanesiska databasen, och lämnade in en alternativ beräkning på grundval av samma databas. Kommissionen medgav att det hade funnits ett skrivfel i sammanställning av de enskilda markpriserna, och korrigerade därför de genomsnittliga markpriser.

([87]) Rapport från WTO:s överprövningsorgan, *US – Softwood Lumber IV*, punkt 106.

Kommissionen instämde emellertid inte med de urvalskriterier som användes av Hankook för sammanställning av uppgifter. För det första valde Hankook Group ut transaktioner från fel period, dvs. från 2012 åtminstone när det gäller vissa transaktioner. För det andra använde Hankook Group priserna från alla 22 distrikt i Taiwan, inbegripet vissa landsbygdsområden med liten eller ingen industriell verksamhet. Kommissionen å andra sidan hade baserat sitt urval på de sex distrikt där de flesta taiwanesiska industriparker är belägna. Eftersom alla de exporterande tillverkarna i urvalet är belägna i industriområden i Kina måste ett tillämpligt referensvärde vara baserat på transaktioner som ägde rum i ett industriområde. Denna del av Hankooks påstående avvisades därför.

(502) Hankook Group hävdade i sina kommentarer att de konstruerade historiska taiwanesiska priserna borde ta hänsyn till utvecklingen av BNP i Kina i stället för BNP-utvecklingen i Taiwan, i syfte att ta hänsyn till den snabbare utvecklingen i Kina under de senaste 30 åren. För Hankook Group bör de korrigerade taiwanesiska priserna ta hänsyn till den ekonomiska utvecklingen i kommunen Chongqing sedan 2010 och i Huai'an i Jiangsuprovinsen sedan 1996.

(503) Kommissionen medgav att Kina har haft en snabbare utvecklingstakt än Taiwan tidigare. Det är i princip lämpligt att använda en BNP-faktor som tar hänsyn till denna skillnad för att komma fram till ett lämpligt referensvärde. Enligt Världsbankens indikator för statistisk kapacitet uppnådde emellertid kvaliteten på statistiska uppgifter i Kina endast en tillförlitlighetsnivå som liknar andra övre medelinkomstländer efter år 2012. Detta sammanfaller med utgången av den period för vilken uppgifter måste konstrueras ([88]). Kommissionen kunde därför inte använda statistiska uppgifter om Kinas BNP för att konstruera historiska priser på markanvändningsrättigheter i förevarande fall.

(504) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter hävdade Giti Group att poängräkningen i Världsbankens indikator för statistisk kapacitet utgick från en lång lista över indikatorer, varav många inte har någonting att göra med makroekonomiska indikatorer. Kommissionen höll med om att Världsbankens indikator för statistisk kapacitet bygger på en korg av indikatorer, som innehåller både makroekonomiska och andra indikatorer. Syftet är att spegla ett lands förmåga att samla in, analysera och sprida uppgifter av hög kvalitet om befolkningen och ekonomin, baserat på de metoder, datakällor, periodicitet och aktualitet som ett land använder för att ta fram sin ekonomiska statistik och befolkningsstatistik. Den omständighet att resultatet inte enbart fokuserar på statistik om BNP, utan har ett bredare täckningsområde påverkar inte dess resultat. Därför vidhöll kommissionen att uppgifterna om Kinas BNP inte kunde användas för historiska priser för markanvändningsrättigheter.

(505) I enlighet med artikel 7.3 i grundförordningen fördelades detta subventionsbelopp över undersökningsperioden med tillämpning av den normala livslängden för markanvändningsrätter för industrimark, dvs. 50 år. Beloppet fördelades sedan över den totala omsättningen för de olika företagen i urvalet under undersökningsperioden, eftersom subventionen inte var knuten till exportresultat och inte beviljats på grundval av framställda, producerade, exporterade eller transporterade kvantiteter.

(506) Giti Group gjorde gällande att kommissionen borde använda datumet för värderingen av markanvändningsrättigheten i stället för transaktionsdatumet för att beräkna eventuell förmån. Kommissionen avvisade detta påstående eftersom transaktionsdatumet motsvarar den händelse som har en ekonomisk inverkan på företagets ekonomiska ställning.

(507) Dessutom uppmanade Giti Group kommissionen att inbegripa extrakostnaderna för att bereda marken för industriell användning samt de så kallade markstödjande avgifterna och markanskaffningsavgifterna i beräkningen av förmånen. Kommissionen avvisade dessa påståenden av följande två skäl:

— De berörda företagen förvärvade sina markanvändningsrättigheter till ett avtalat värde där det inte fanns någon hänvisning till någon annan extrautgift. Som en följd av detta gjorde kommissionen bedömningen att endast det avtalade värdet måste beaktas.

— Referensvärdet i sig innehåller inte några extra kostnader eller avgifter.

(508) Slutligen godtogs några smärre företagsspecifika kommentarer rörande skrivfel och beräkningen av förmåner som inte avsåg undersökningsperioden för China National Tire, Giti och Hankook.

([88]) Världsbankens indikator för statistisk kapacitet är en sammansatt poängräkning som bedömer kapaciteten hos ett lands statistiska system. Den bygger på en diagnostisk ram som bedömer följande områden: metod, datakällor, samt periodicitet och aktualitet. Länderna bedöms utifrån 25 kriterier i dessa områden, med hjälp av allmänt tillgängliga uppgifter och/eller landets uppgifter. Uppgifter för alla länder kan hämtas från http://databank.worldbank.org/data/reports.aspx?source=Statistical-capacity-indicators.

(509) Följande subventionsbelopp har fastsällts för denna subvention under undersökningsperioden för de exporterande tillverkarna i urvalet:

Tillhandahållande av markanvändningsrättigheter mot för låg ersättning	
Företag/grupp	Subventionsnivå
China National Tire Group	1,80 %
Giti Group	1,75 %
Hankook Group	1,11 %
Xingyuan Group	1,06 %

3.10 **Program för befrielse från och reduktioner av direkta skatter**

3.10.1 *Bolagsskatteprivilegier för företag med ny och avancerad teknik*

(510) Enligt Folkrepubliken Kinas lag om företagsbeskattning (EIT-lagen) får företag med ny och högteknologisk teknik, till vilka staten måste ge betydande stöd, en nedsatt inkomstskattesats på 15 % i stället för den normala skattesatsen på 25 %.

a) ***Rättslig grund***

(511) Den rättsliga grunden för detta program är artikel 28 i bolagsskattelagen och artikel 93 i genomförandebestämmelserna för Kinas bolagsskattelag samt följande:

— Cirkulär från ministeriet för vetenskap och teknik, finansministeriet och den statliga skattemyndigheten om granskning och utfärdande av ”administrativa åtgärder för erkännande av högteknologiska företag”, G.K.F.H. [2016] nr 32.

— Tillkännagivande från ministeriet för vetenskap och teknik, finansministeriet och den statliga skattemyndigheten om granskning, tryckning och utfärdande av riktlinjer för ”administrativa åtgärder för hantering av erkännanden av högteknologiska företag”, GKFH [2016] nr 195. och

— Riktlinjer för de senaste prioriterade områdena för utveckling av högteknologiska industrier [2011] utfärdade av NDRC, ministeriet för vetenskap och teknik, handelsministeriet och den nationella immaterialrättsmyndigheten.

b) ***Undersökningsresultat***

(512) Företag som kan komma i fråga för detta skatteavdrag hör till vissa viktiga och nya högteknologiområden som stöds av staten samt de gällande prioriteringarna för högteknologiområden som stöds av staten, vilka anges i riktlinjerna för de senaste prioriterade områdena för utveckling av högteknologiska industrier. Dessa riktlinjer anger tydligt tillverkningsteknik och viktiga råvaror för radialdäck som ett prioriterat område.

(513) För att vara stödberättigade måste företagen uppfylla följande kriterier:

— Spara en viss andel av utgifterna för forskning och utveckling i förhållande till sin omsättning,

— spara en viss andel av inkomsten från avancerad teknik/produkter/tjänster i företagets totala intäkter, och

— behålla en viss andel teknisk personal bland företagets totala antal anställda.

(514) Företag som drar fördel av denna åtgärd måste lämna in sin skattedeklaration och relevanta bilagor. Förmånens faktiska storlek anges i deklarationen.

(515) Kommissionen anser att skatterabatten i fråga är en subvention i den mening som avses i artikel 3.1 a ii och 3.2 i grundförordningen eftersom det förekommer ett ekonomiskt bidrag i form av uteblivna intäkter för de kinesiska myndigheterna, vilket medför en förmån för de berörda företagen. Förmånen för mottagarna är lika med skatteminskningen. Denna subvention är selektiv i den mening som avses i artikel 4.2 a i grundförordningen, eftersom lagstiftningen begränsar tillämpningen av denna ordning till att endast avse företag som är verksamma inom vissa prioriterade högteknologiområden som fastställts av staten inom däcksektorn.

c) ***Beräkning av subventionens storlek***

(516) Den utjämningsbara subventionens storlek beräknades i förhållande till den förmån som mottagaren konstaterats få under undersökningsperioden. Denna förmån beräknades som skillnaden mellan den totala skatt som skulle betalats enligt den normala skattesatsen och den totala skatt som betalades med den lägre skattesatsen.

(517) Storleken på subventionen för denna särskilda ordning fastställdes till 0,12 % för China National Tire Group och 0,01 % för Giti Group.

3.10.2 *Skatterabatt för forskning och utveckling enligt bolagsskattelagen*

(518) Skatterabatten för forskning och utveckling innebär att företag får en förmånlig skattebehandling för sin FoU-verksamhet inom vissa prioriterade högteknologiområden som fastställts av staten, under förutsättning att vissa tröskelnivåer för FoU-utgifter uppnåtts.

(519) Närmare bestämt innebär detta att FoU-utgifter för att utveckla ny teknologi, nya produkter och nya metoder som inte utgör immateriella tillgångar och redovisas i vinst- och förlusträkningen för det innevarande räkenskapsåret efter det att de dragits av till fullo mot bakgrund av den aktuella situationen omfattas av ett avdrag på ytterligare 50 %. När de ovannämnda FoU-utgifterna utgör immateriella tillgångar omfattas de av avskrivning på grundval av 150 % av kostnaden för den immateriella tillgången.

a) ***Rättslig grund***

(520) Den rättsliga grunden för programmet är artikel 30.1 i bolagsskattelagen och genomförandebestämmelserna för Kinas bolagsskattelag samt följande:

— Tillkännagivande av finansministeriet, den statliga skattemyndigheten och ministeriet för vetenskap och teknik om förbättrad politik avseende avdrag före skatt av FoU-utgifter (Cai Shui [2015] nr 119).

— Tillkännagivande av den statliga skattemyndigheten om frågor rörande politiken avseende avdrag före skatt av företagens FoU-utgifter.

— Riktlinjer för de senaste prioriterade områdena för utveckling av högteknologiska industrier [2011] utfärdad av NDRC, ministeriet för vetenskap och teknik, handelsministeriet och den nationella immaterialrättsmyndighet.

b) ***Undersökningsresultat***

(521) Under en tidigare undersökning ([89]) har det fastställts att de nya tekniker, nya produkter och nya hantverk som kan komma i fråga för detta skatteavdrag hör till vissa högteknologiområden som stöds av staten samt de gällande prioriteringarna för högteknologiområden som stöds av staten, vilka anges i riktlinjerna för senaste prioriterade områden för utveckling av högteknologiska industrier.

(522) Kommissionen anser att skatterabatten i fråga är en subvention i den mening som avses i artikel 3.1 a ii och 3.2 i grundförordningen eftersom det förekommer ett ekonomiskt bidrag i form av uteblivna intäkter för de kinesiska myndigheterna, vilket medför en förmån för de berörda företagen. Förmånen för mottagarna är lika med skatteminskningen. Denna subvention är selektiv i den mening som avses i artikel 4.2 a i grundförordningen, eftersom lagstiftningen begränsar tillämpningen av denna åtgärd till att endast avse företag som har FoU-utgifter inom vissa prioriterade högteknologiområden som fastställts av staten, såsom till exempel däcksektorn.

(523) Giti Group gjorde gällande att skatteavdraget för forskning och utveckling inte är en selektiv subvention, eftersom den gäller för samtliga kinesiska företag som fastställs i artikel 95 i förordningen om genomförande av lagen om företagsbeskattning som gäller för alla företag och inte bara för företag med ny och högteknologisk teknik.

(524) Kommissionen avvisade påståendet att skatterabatten för forskning och utveckling inte är en selektiv subvention. Även om det är sant att den inte enbart tillämpas på nya och högteknologiska företag, är dess användning begränsad till nya tekniker, produkter och hantverk, vilka har definierats särskilt såsom nämns i skäl 521. Kommissionens preliminära slutsats förblir därför oförändrad.

([89]) Se kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/969 av den 8 juni 2017 om införande av en slutgiltig utjämningstull på import av vissa varmvalsade platta produkter av järn, olegerat stål eller annat legerat stål med ursprung i Folkrepubliken Kina och om ändring av kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/649 om införande av en slutgiltig antidumpningstull på import av vissa varmvalsade platta produkter av järn, olegerat stål eller annat legerat stål med ursprung i Folkrepubliken Kina (EUT L 146, 9.6.2017, s. 17), skäl 330.

c) ***Beräkning av subventionens storlek***

(525) Den utjämningsbara subventionens storlek beräknades i förhållande till den förmån som mottagaren konstaterats få under undersökningsperioden. Denna förmån beräknades som skillnaden mellan den totala skatt som ska betalats enligt den normala skattesatsen och den totala skatt som ska betalas efter det ytterligare avdraget på 50 % av de faktiska FoU-utgifterna.

(526) Storleken på subvention för denna särskilda ordning fastställdes till 0,02 % för Giti Group.

(527) Giti Group hävdade att kommissionen genom att inte dra av de påstådda förmånerna från system som minskar ett företags kostnader (och därmed öka dess vinst) vid beräkningen av förmånen enligt skattelättnaderna för företag med ny och högteknologisk teknik, har kommissionen faktiskt räknat vissa av de påstådda förmåner två gånger.

(528) Kommissionen enades med Giti Group om att förmåner från subventioner (som rapporteras som en inkomst i resultaträkningen) minskar kostnaderna för ett företag och som ett resultat ökar ett företags bruttovinst, vilket leder till en högre skatt och i tillämpliga fall en högre skattereduktion. Trots det har företaget Giti Radial rätt att deklarera bidrag och subventioner som skattebefriad inkomst vid beräkningen av beskattningsunderlaget och därmed minska den inkomstskatt som ska betalas. Dessutom tillämpas kommissionens metod konsekvent genom att beräkningen av förmåner görs på grundval av tillgängliga ekonomiska uppgifter för undersökningsperioden, som företaget lämnat och som kontrollerats på plats.

3.10.3 *Befrielse från markanvändningsskatten*

(529) En organisation eller enskild person som använder mark i storstäder, mindre städer och förvaltningsenheter och i industri- och gruvdistrikt ska normalt sett erlägga skatt för urban markanvändning. Markanläggningsskatten tas ut av de lokala skattemyndigheterna i det område där marken används. Vissa markkategorier är befriade från markanvändningsskatt, nämligen till exempel mark som vunnits ur havet, mark för användning av statliga inrättningar, civilsamhällets organisationer och militära enheter för eget ändamål, mark för användning av institutioner som finansieras med statliga anslag från finansministeriet, mark som används av religiösa tempel, offentliga parker, offentliga historiska platser, offentliga platser med skönhetsvärde, gator, vägar, torg, offentliga gräsmattor och annan offentlig mark i stadsområden.

a) ***Rättslig grund***

(530) Följande dokument utgör den rättsliga grunden för detta program:

— Kinas provisoriska bestämmelser om fastighetsskatt (Guo Fa [1986] nr 90, ändrad 2011).

— Kinas tillfälliga bestämmelser om skatt för markanvändning i stadsområden (Kinas statsråds föreskrift [2013] nr 645).

b) ***Undersökningsresultat***

(531) Två företag i urvalet hade fått rabatt på eller befrielse från markanvändningsskatten av det lokala markanvändningskontoret trots att de inte tillhörde någon av de kategorier som är befriade enligt den ovan angivna nationella lagstiftningen.

c) ***Slutsats***

(532) Kommissionen anser att skattebefrielsen i fråga är en subvention i den mening som avses i artikel 3.1 a ii och 3.2 i grundförordningen eftersom det förekommer ett ekonomiskt bidrag i form av uteblivna intäkter för de kinesiska myndigheterna, vilket medför en förmån för de berörda företagen. Förmånen för mottagarna är lika med skatteminskningen. Denna subvention är selektiv i den mening som avses i artikel 4.2 a i grundförordningen, eftersom företagen fick ett skatteavdrag trots att de inte omfattades av något av de objektiva kriterier som anges i skäl 529.

d) ***Beräkning av subventionens storlek***

(533) Den utjämningsbara subventionens storlek beräknades i förhållande till den förmån som mottagaren konstaterats få under undersökningsperioden. Denna förmån beräknades som skillnaden mellan den totala skatt som skulle betalats enligt den normala skattesatsen och den totala skatt som faktiskt betalades under undersökningsperioden.

(534) Efter utlämnandet av informationsdokumentet hävdade Hankook Group att återbetalningen av den erhållna markanvändningsskatten inte var utjämningsbar eftersom det hade inkommit före undersökningsperioden. Efter ytterligare analyser har kommissionen godtagit detta argument, eftersom den sista återbetalningen av markanvändningsskatt hade bokförts innan undersökningsperioden inleddes i juni 2016 och eftersom inga ytterligare betalningar gjordes efter detta datum.

(535) Giti Group hävdade också att markanvändningsskatt i allmänhet inte ska betalas på vissa typer av byggnader (bostäder och skolor), vilket framgår av ett tillkännagivande om skattebefriad markanvändning från 1988. Kommissionen fann att detta tillkännagivande inte längre var giltigt, eftersom ”Kinas tillfälliga bestämmelser om skatt för markanvändning i stadsområden”, som nämns i skäl 530, inte omfattar skolor och bostäder längre i de undantagna kategorierna. Påståendet avvisades därför.

(536) Slutligen uppgav Giti Group att två av företagen i gruppen hade betalat markanvändningsskatten avseende undersökningsperioden genom att räkna av från tidigare utbetalningar. Följaktligen fanns det inga förmåner för dessa två företag. Kommissionen godtog dessa uttalanden och ändrade subventionsberäkningarna i enlighet med detta. Som ett resultat av detta var storleken på subvention för denna särskilda ordning 0,01 % för Giti Group.

3.10.4 *Lokala skatterabatter eller återbetalningar*

(537) Ett av företagen i Hankook Group fick en återbetalning av lokal skatt som samlats in enligt nationella bestämmelser.

a) ***Rättslig grund***

(538) Följande dokument utgör den rättsliga grunden för detta program:

— Åtgärder från Huaians lokala ekonomiska utvecklingszon för genomförande av förmånlig skattepolitik (1996).

b) ***Undersökningsresultat***

(539) Enligt en överenskommelse med den lokala myndigheten hade företaget rätt till full återbetalning av inkomstskatt för de första två åren från och med det första året det betalade bolagsskatt (med början 2003). Under åren 3–5 var företaget berättigat till sänkt inkomstskatt på 15 % samt 100 % ersättning för den lokala delen av den betalda inkomstskatten. Under åren 6–10 var företaget berättigat till 75 % ersättning för den lokala delen av den betalda inkomstskatten. Från år 11 och framåt var företaget berättigat till 50 % ersättning för den lokala delen av den betalda inkomstskatten.

(540) Företaget förklarade att regeringen hade ändrat sin politik under åren och företaget var därför endast berättigat till denna typ av återbetalning och förmånssatser fram till 2012. Den berättigade återbetalning som ännu inte utbetalats år 2012 lovades utbetalas i framtiden när den lokala myndighetens budget skulle möjliggöra detta. Som ett resultat av detta drog företaget fortfarande nytta av en återbetalning under undersökningsperioden.

c) ***Slutsats***

(541) Kommissionen anser att skattebefrielsen i fråga är en subvention i den mening som avses i artikel 3.1 a ii och 3.2 i grundförordningen eftersom det förekommer ett ekonomiskt bidrag i form av uteblivna intäkter för de kinesiska myndigheterna, vilket medför en förmån för det berörda företaget. Förmånen för mottagaren är lika med skatteminskningen. Denna subvention är selektiv i den mening som avses i artikel 4.2 a i grundförordningen, eftersom företaget fick ett lokalt skatteavdrag som var särskilt avsett för dem och inte var tillgängligt för andra företag.

(542) Kommissionen fann visserligen ingen bevisning för att programmet fortfarande pågick under undersökningsperioden, men kunde på grundval av bevisningen i ärendet fastställa att företagen i urvalet fortfarande hade erhållit förmåner inom ramen för detta program.

(543) Efter utlämnandet av informationsdokumentet upprepade företaget sitt uttalande om att det endast hade varit berättigat till återbetalning fram till 2012. Ingen ny bevisning lades dock fram som kunde ändra kommissionens slutsats.

d) ***Beräkning av subventionens storlek***

(544) Den utjämningsbara subventionens storlek beräknades i förhållande till den förmån som mottagaren konstaterats få under undersökningsperioden. Denna förmån beräknades som skillnaden mellan den totala skatt som skulle betalats enligt den normala skattesatsen och den totala skatt som faktiskt betalades under undersökningsperioden.

(545) Storleken på subvention för denna särskilda ordning var 0,13 % för Hankook Group.

3.10.5 *Totalt för alla ordningar för befrielse från och program för reduktion av direkta skatter*

(546) Den totala storleken på subventionen för alla ordningar avseende direkta skatter under undersökningsperioden för de exporterande tillverkarna i urvalet har fastställts till följande:

Befrielse från och reduktioner av direkta skatter	
Företag/grupp	Subventionens storlek
China National Tire Group	0,12 %
Giti Group	0,04 %
Hankook Group	0,13 %
Xingyuan Group	0 %

3.11 **Program för indirekta skatter och importtullar**

3.11.1 *Momsbefrielse och importtullrabatter vid användning av importerad utrustning och teknik*

(547) Detta program ger momsbefrielse och importtullrabatter för import av investeringsvaror som används i företagens produktion. För att omfattas av denna befrielse får inte utrustningen inte vara upptagen i förteckningen över icke-berättigad utrustning och det sökande företaget måste erhålla ett certifikat för statligt främjade projekt som utfärdats av de kinesiska myndigheterna eller NDRC i enlighet med relevant lagstiftning rörande investeringar, skatter och tullar.

a) ***Rättslig grund***

(548) Följande utgör den rättsliga grunden för detta program:

— Statsrådets cirkulär om anpassning av skattereglerna för importerad utrustning (Guo Fa [1997] nr 37).

— Tillkännagivande av finansministeriet, den allmänna tullmyndigheten och den statliga skattemyndigheten om anpassning av vissa förmånliga importtullregler.

— Meddelande från finansministeriet, den allmänna tullmyndigheten och den statliga skattemyndigheten [2008] nr 43.

— Tillkännagivande av NDRC om relevanta frågor rörande handläggningen av bekräftelseskrivelsen om inhemska eller utlandsfinansierade projekt vars utveckling främjas av staten [2006] nr 316. och

— Katalog över icke-tullbefriade importerade varor för FIE-företag och inhemska företag, 2008.

b) ***Undersökningsresultat***

(549) Utrustning som importeras i syfte att utveckla inhemska eller utländska investeringsprojekt i linje med politiken att främja utländska och inhemska investeringsprojekt får befrias från moms och eller importtull, under förutsättning att utrustningskategorin i fråga inte är förtecknad i katalogen över icke-tullbefriade importerade varor. För att omfattas av detta undantag måste företaget erhålla en bekräftelseskrivelse från den lokala myndighet som ansvarar för projektet, vilken därefter måste lämna till den lokala tullmyndigheten.

(550) De kinesiska myndigheterna hävdade att från och med den 1 januari 2009 tillämpades endast tullbefrielse på import, medan moms fortfarande togs ut på import av utrustning för eget bruk.

(551) Det kunde emellertid konstateras att företagen i urvalet beviljats både tull- och momsbefrielse under undersökningsperioden. Det rörde sig bland annat om befrielse för utrustning som importerats tidigare år, men vars förmån skrevs av över utrustningens livslängd och därmed även delvis över undersökningsperioden. Kommissionen fann visserligen ingen bevisning för att denna befrielse förekommit under undersökningsperioden, men kunde på grundval av bevisningen i ärendet gällande företagen i urvalet fastställa att företagen i urvalet fortfarande hade erhållit förmåner inom ramen för detta program.

(552) Efter utlämnandet av informationsdokumentet fann Pirelli att beräkningen avseende förmåner från importerade maskiner och utrustning var felaktig. Kommissionen godtog de inlämnade korrigeringarna och anpassade beräkningen i enlighet med dessa.

c) ***Slutsats***

(553) Programmet anses vara ett finansiellt bidrag i form av uteblivna intäkter för de kinesiska myndigheterna i den mening som avses i artikel 3.1 a ii) i grundförordningen, eftersom FIE-företag och andra berättigade inhemska företag befrias från betalning av moms och/eller tullar som de annars skulle betala. Det medför också en förmån för de mottagande företagen i den mening som avses i artikel 3.2 i grundförordningen.

(554) Programmet är selektivt i den mening som avses i artikel 4.2 a i grundförordningen. Enligt den lagstiftning som tillämpas av den beviljande myndigheten är tillgången till programmet begränsat till sådana företag som investerar i vissa specifika företagskategorier som i detalj anges i lagstiftningen och som tillhör antingen den främjade kategorin eller den begränsade kategorin B i den vägledande katalogen för industrier vad gäller utländska investeringar och tekniköverföring eller sådana som är förenliga med katalogen över nyckelindustrier, produkter och teknik vars utveckling främjas av staten. Det finns inte heller några objektiva kriterier som begränsar berättigandet till programmet och det har inte lagts fram någon avgörande bevisning för att dra slutsatsen att berättigandet skulle vara automatiskt i enlighet med artikel 4.2 b i grundförordningen.

d) ***Beräkning av subventionens storlek***

(555) Den utjämningsbara subventionens storlek beräknades i förhållande till den förmån som mottagarna konstaterats få under undersökningsperioden. Förmånen för mottagarna ansågs vara lika med den moms- och importtullbefrielse som beviljats för den importerade utrustningen. För att se till att det utjämningsbara beloppet bara omfattade undersökningsperioden avskrevs förmånen över utrustningens användbara livslängd i enlighet med företagets normala redovisningsförfaranden.

(556) Alla företagen i urvalet erhöll rabatter inom ramen för denna ordning. Storleken på subventionen för denna särskilda ordning fastställdes till mellan 0,04 % och 0,13 %.

3.11.2 *Systemet med tullrestitution vid import för köp av naturgummi*

(557) Kommissionen noterade att alla företagen i urvalet hade klassificerats som ”företag med passiv förädling”. Enligt artikel 3 i *Measures of the Customs of the People's Republic of China for the Supervision of Processing Trade Goods* ([90]) ska ”begreppet ”förädlingsverkamhet” avse verksamhet där det verksamma företaget importerar alla eller delar av råvarorna eller insatsvarorna, delar och komponenter, komponenter och förpackningsmaterial, och återexporterar de färdiga produkterna efter förädlingen eller monteringen, inbegripet förädling av levererade och importerade material. ”I artikel 5 sägs vidare att”om skatter uppbärs vid import i enlighet med relevanta bestämmelser, ska tullmyndigheten återbetala uppburna skatter i förhållande till den kontrollerade kvantitet varor som faktiskt förädlats och återexporterats efter exporten av de färdiga varorna.”

a) ***Rättslig grund***

— Kinas tullagstiftning (föreskrift från Folkrepubliken Kinas president nr 81 av den 4 november 2017).

— Folkrepubliken Kinas åtgärder för tillsyn av varor för passiv förädling, den allmänna tullmyndigheten nr 235 av den 20 december 2017.

— Folkrepubliken Kinas åtgärder för tillsyn av varor för passiv förädling, den allmänna tullmyndigheten nr 218 av den 13 mars 2014.

— Preliminär administrativ åtgärd om företags kreditvärderingshantering, föreskrift från den allmänna tullmyndigheten nr 225 av den 4 september 2014.

([90]) Föreskrift nr 235 från den allmänna tullmyndigheten, 20 december 2017.

b) ***Undersökningsresultat***

(558) Under undersökningen fann kommissionen att alla företag som ingick i urvalet var registrerad hos tullen för systemet med passiv förädling som nämns i skäl 557, och att de, i enlighet med bestämmelserna i artikel 5 i Folkrepubliken Kinas åtgärder för tillsyn av varor för passiv förädling, alla hade fått undantag från ”skatter som uppbärs vid import” (dvs. importtull) på import av naturgummi som används i tillverkningen av exporterade däck.

(559) En sådan struktur motsvarar ett sådant tullrestitutionssystem som beskrivs i led i i bilaga I till grundförordningen. Enligt led i i bilaga I kan restitutionssystem som tillåter substitution utgöra en exportsubvention om de leder till alltför stor restitution av de importavgifter som ursprungligen tagits ut på de importerade insatsvaror för vilka restitution begärs.

(560) För att fastställa om det förekom sådan alltför stor eftergift, i enlighet med bilaga III punkt II i grundförordningen begärde kommissionen ytterligare upplysningar från de kinesiska myndigheterna om systemet för passiv förädling i allmänhet, och mer specifikt om förekomsten och den faktiska tillämpningen av tillhörande övervaknings- och kontrollförfaranden.

(561) Enligt den erhållna informationen har de kinesiska myndigheterna de facto inrättat ett rättsligt regelverk för övervakning av systemen för passiv förädling. Kommissionen noterade dock att vissa inslag i systemet potentiellt skulle kunna medföra alltför stor restitution.

— Systemet är främst baserat på företagens egen försäkran.

— I motsats till allmänt vedertagen praxis görs det undantag från importtullar direkt. Tullmyndigheterna förbehåller sig endast rätten att återkräva dem efteråt.

— Intensiteten av företagskontrollerna baseras på tilldelningen av ett kreditbetyg, vilket i sin tur huvudsakligen är baserat på egenförsäkran och innehåller extra poäng om man en del av en främjad industri.

— Tulldeklarationerna bygger på normalförbrukning vilken fastställs av tullmyndigheterna. Normalförbrukningen av naturgummi per exporterat däck var mycket högre än den faktiska förbrukningen, vilken kontrollerades på plats hos de utvalda företagen.

(562) Under kontrollbesöken på plats hos de företag som ingick i urvalet visade det sig att denna ram i praktiken inte tillämpades ändamålsenligt. Kommissionen fann till exempel att till skillnad från vad som angavs i lagstiftningen var naturgummi avsedd för exporterade däck inte åtskild från andra naturgummi i lagerlokalerna, och inga regelbundna kontroller på plats hade ägt rum hos de företag som ingick i urvalet.

(563) Dessutom importerade företag så kallade gummiblandningar enligt HS-nummer 40028000 (med en tullsats på 0 %). Detta HS-nummer bör normalt användas för blandat gummi, dvs. en blandning av naturgummi och syntetiskt gummi, men huvudsakligen bestående av syntetiskt gummi. I själva verket innehöll de gummiblandningar som importerades av företagen i urvalet 97,5 % naturgummi, hade samma fysiska egenskaper som naturgummi och användes på samma sätt och i samma utsträckning som naturgummi i tillverkningen av de kontrollerade företagen.

(564) Som en följd av detta betalade tre av fyra grupper av företag som ingick i urvalet inte alla de importtullar som skulle ha betalats.

c) ***Slutsats***

(565) I enlighet med bilaga III till grundförordningen, underrättade kommissionen de kinesiska myndigheterna i ett separat dokument om de enskilda transaktioner som granskats under undersökningen så att de kinesiska myndigheterna kunde göra de ytterligare undersökningar som de ansåg nödvändiga. I sitt svar på kommissionens skrivelse hävdade de kinesiska myndigheterna att de villkor som anges i punkt II.3 i bilaga III till den grundläggande antisubventionsförordningen inte var uppfyllda, eftersom myndigheterna har ett strikt rättsligt regelverk för att övervaka transaktioner på import av naturgummi. Den kinesiska regeringen hänvisade också till det faktum att lagstiftningen föreskriver sanktioner och juridiska åtaganden i händelse av överträdelser. Tullen har dessutom tillräckliga personalresurser för att genomföra ordningen på lokal nivå och genomdriva sanktioner. Slutligen, om det föreligger bevis på smuggling och oriktigheter kommer företaget att nedvärderas i företagets kreditbetyg.

(566) Såsom nämns i skäl 561 medger kommissionen att de kinesiska myndigheterna har inrättat ett rättsligt regelverk för övervakningen av passiv förädling. Kommissionen fann emellertid också, såsom anges i skälen 561–562, att det rättsliga regelverket har vissa brister och att det inte tillämpas effektivt i praktiken med avseende på de företag som ingick i urvalet. De kinesiska myndigheterna lade inte fram någon bevisning som motsäger kommissionens konstateranden i detta avseende och tillförde inte några nya uppgifter om de enskilda transaktioner som anmälts av kommissionen.

(567) Kommissionen drog därför slutsatsen att de kinesiska myndigheternas övervakningssystem för passiv förädling inte tillämpades effektivt i den mån naturgummi berörs. Kommissionen konstaterade vidare att systemet med passiv förädling för naturgummi som används i exporterade däck medförde alltför stora eftergifter, vilka utgör en utjämningsbar subvention i den mening som avses i artikel 3.1 a ii i grundförordningen, eftersom de leder till alltför stor restitution av de importavgifter som ursprungligen tagits ut på de importerade insatsvaror för vilka restitution begärs.

(568) Dessa alltför stora eftergifter är också selektiva eftersom de är knutna till exportresultat i den mening som avses i artikel 4.4 a i grundförordningen.

(569) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter lämnade de kinesiska myndigheterna och Giti Group synpunkter i detta avseende. De kinesiska myndigheterna upprepade sitt tidigare påstående att de har ett strikt rättsligt regelverk som tillämpas korrekt, och kommissionen kan inte dra sin slutsats på grundval av några isolerade fall där företagen inte respekterade de lagar som reglerar systemet med passiv förädling. Som svar på dessa påståenden erinrade kommissionen om att de faktiska omständigheterna inte underbygger påståendet från de kinesiska myndigheterna att det endast fanns ett fåtal isolerade fall där exporterande tillverkare inte iakttog gällande lagstiftning. Såsom anges i skäl 562 har alla de exporterande tillverkare i urvalet som använde detta system inte betalat några av de importtullar som skulle betalas. De kinesiska myndigheterna underlät att genomföra en ytterligare undersökning av transaktionerna i fråga. Kommissionen avvisade därför detta påstående.

(570) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter hävdade Giti Group att kommissionen åsidosatte dess rätt till försvar genom att inbegripa systemet för tullrestitution i ett så sent skede av undersökningen och hade inte behörighet att undersöka stödordningen eftersom den inte omfattades av tillkännagivandet om inledande.

(571) När det gäller påståendet att kommissionen åsidosatt den exporterande tillverkarens rätt till försvar noterade kommissionen att tillkännagivandet om inledande möjliggjorde undersökning av systemet för tullrestitution eftersom avsnitt 3 uttryckligen hänvisar till importtullrabatter. Dessutom hade kommissionen redan informerat berörda parter om att den undersökte detta system i avsnitt 3.13.3 i informationsdokumentet. Därför avvisades påståendet att kommissionen inte iakttog Giti Groups rätt till försvar.

(572) Giti Group hävdade också att importen av blandgummi inte borde vara föremål för tullrestitution eftersom den ordinarie importtullen för en sådan produkt är noll. Vidare hävdade den att den regelbundet matar in uppgifter om import, konsumtion och exporterade kvantiteter i en webbplattform som ständigt övervakas av tullen och tullen utför kontroller på plats.

(573) Som svar på dessa påståenden påpekade kommissionen följande. Kommissionen godtog påståendet att tullsatsen för blandgummi är noll och därför inte kan vara föremål för en tullrestitution. Beräkningen av alltför stora eftergifter från detta system reviderades för alla berörda exporterande tillverkare i urvalet. De slutliga subventionsbeloppen anges i skäl 580.

(574) När det gäller tullmyndigheternas övervakningssystem bestred kommissionen inte att Giti Group faktiskt matade in vissa uppgifter i webbplattformen om importen och användningen av naturgummi. Men som nämnts i skäl 561 är dessa huvudsakligen egenförsäkran. Trots detta var det av de 11 exporterande tillverkare som kontrollerades av kommissionen, endast en tillverkare i Giti Group som hade en kontroll på plats i företagets lokaler. Denna kontroll bestod dessutom endast i en enkel lageravstämning. Kommissionen ansåg att en sådan kontroll är inte tillräcklig för att garantera en effektiv kontroll och avvisade därför detta påstående.

d) ***Beräkning av subventionens storlek***

(575) Förmånen var beräknad som skillnaden mellan storleken på de importtullar som skulle betalas under undersökningsperioden och det faktiska beloppet av importtullar som betalades under undersökningsperioden. I avsaknad av uppgifter om faktisk förbrukning av naturgummi per olika typer av däck, antog kommissionen att 1) den genomsnittliga förbrukningsgraden för alla typer av däck är densamma och 2) allt importerat naturgummi skulle användas först och främst till exporterade däck innan de användes för inhemska däck. Därefter fastställde den först mängden naturgummi som importerades under undersökningsperioden. För det andra beräknades förhållandet mellan exportförsäljningsvolym jämfört med den totala försäljningsvolymen för den berörda produkten. För det tredje tillämpade kommissionen denna exportförsäljning i förhållande till den totala volymen av importerat naturgummi och den fastställda den mängd importerat naturgummi för vilka importtullar skulle kunna upphävas. Sedan för att fastställa storleken på förmånen beräknade kommissionen det importtullbelopp som ska betalas för de kvantiteter av naturgummi som används för tillverkning av däck för den inhemska marknaden och från detta belopp drog den av det importtullbelopp som faktiskt betalats.

(576) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter hävdade Giti Group att kommissionen borde ha använt dess faktiska förbrukning för beräkningen av förmånen eftersom den samlat in dessa uppgifter under kontrollbesöket på plats. Genom att använda de metoder som beskrivs ovan hade kommissionen bortsett från att naturgummi även används vid tillverkningen av andra däck och att dessa har olika förbrukningsmängd.

(577) Kommissionen godtog delvis Giti Groups påstående. För GITI Yinchuan och GITI Hualin använde kommissionen den förbrukning som angavs på deras importlicenser. För de två andra företagen i Giti Group som också gynnades av detta system gjordes den faktiska förbrukningen inte tillgänglig under kontrollbesöket på plats. Därför använde kommissionen den vägda genomsnittliga förbrukningen hos GITI Yinchuan och GITI Hualin. Beräkning av förmånens storlek ändrades i enlighet därmed.

(578) Ingen av de andra exporterande tillverkare som ingick i urvalet lämnade in sin faktiska förbrukning. I detta avseende noterade kommissionen att resultaten från de olika metoder som använts var mycket lika. Det subventionsbelopp som fastställts genom kommissionens ursprungliga metod var 3,62 % och genom att använda sin faktiska förbrukning är det fastställda subventionsbeloppet 3,64 %. Detta resultat visade att kommissionens ursprungliga metod för att fastställa storleken på subventionen också var solid. Kommissionen drog därför slutsatsen att det inte var nödvändigt att ändra den metod som använts för beräkning av subventionsbeloppet i förhållande till de övriga exporterande tillverkare som ingick i urvalet.

(579) Storleken på subventionen för denna typ av subvention under undersökningsperioden för de exporterande tillverkarna i urvalet har fastställts till följande:

Återbetalning av importtull för naturgummi	
Företag/grupp	Subventionens storlek
China National Tire Group	1,10 %
Giti Group	3,64 %
Xingyuan Group	1,25 %

3.11.3 *Totalt för alla ordningar för befrielse från eller reduktion av indirekta skatter*

(580) Den totala storleken på subventionen för alla ordningar avseende indirekta skatter och importtullar under undersökningsperioden för de exporterande tillverkarna i urvalet har fastställts till följande:

Befrielse från indirekt skatt och reduktioner	
Företag/grupp	Subventionens storlek
China National Tire Group	1,21 %
Giti Group	3,74 %
Hankook Group	0,13 %
Xingyuan Group	1,30 %

3.12 **Bidragsprogram**

3.12.1 *Bidrag för energisparande, energihushållning och utsläppsminskning*

(581) Tre av fyra företag i urvalet omfattades av en rad olika bidrag avseende miljöskydd och utsläppsminskningar såsom till exempel stimulansordningar för miljöskydd och resursbevarande, främjande av synergistisk utvinning av resurser, incitament till projekt för energihushållning och främjande av demonstrationscentrum för energihushållning samt bidrag till projekt för att sänka luftföroreningsnivåerna och stimulansordningar för projekt avseende den cirkulära ekonomin.

a) ***Rättslig grund***

— Kinas lag om energihushållning, reviderad version och antagen den 28 oktober 2007 samt ändrad version av den 2 juli 2016.

— Kinas lag om främjande av renare produktion (föreskrift från Folkrepubliken Kinas president nr 54, ändrad den 29 februari 2012).

— Åtgärder för inspektion av ren produktion, dekret nr 38 från NDRC och ministeriet för miljöskydd, som antogs den 1 juli 2016.

— Tillkännagivande om tryckning och spridning av interimistiska åtgärder för förvaltningen av subvention för energisparande och utsläppsminskning, finansministeriet [2015] nr 161.

— Viktiga punkter vad gäller energihushållning och fullständig användning inom industrin 2015, utfärdade av MIIT den 3 april 2015.

— Genomförandeplan för omvandling och upprustning av däckindustrin i Shandongprovinsen, utfärdad av Shandongprovinsens lokala folkregering den 22 oktober 2014.

— På lokal nivå: Tillkännagivande om tilldelning av Jiaozuos särskilda fond för miljöskydd 2016. Tillkännagivande om tilldelning av den särskilda fonden för förebyggande av luftföroreningar 2013, HeCaiZhiJian [2013] 702. och

— Tillkännagivande om tilldelning av projektfonden för centrum för energihushållning för industriföretag, finansministeriet, CaiJian [2013] 470.

b) ***Slutsats***

(582) Programmen för energisparande, energihushållning och utsläpp medför subventioner i den mening som avses i artikel 3.1 a i och artikel 3.2 i grundförordningen, dvs. en överföring av medel från de kinesiska myndigheterna i form av bidrag till tillverkarna av den berörda produkten.

(583) Kommissionen konstaterade vidare att detta subventionsprogram är selektivt i den mening som avses i artikel 4.2 a i grundförordningen, eftersom de enda berättigade till programmet är företag inom nyckeltekniksektorn eller företag som tillverkar de nyckelprodukter som förtecknas i de riktlinjer och kataloger som regelbundet publiceras. I MIIT:s dokument från 2015 anges dessutom kemisk industri särskilt som en industri för stimulansordningar på området energihushållning.

(584) Dessutom uppmuntrar politiken för däckindustrin ”utvecklingen av (…) energibesparing” och ”miljövänliga däck”. Enligt genomförandeplanen för omvandling och uppgradering av däckindustrin i Shandongprovinsen ([91]) är ett av de viktigaste målen för däckindustrin i Shandong energihushållning och utsläppsminskning. I detta avseende ska stöd tillhandahållas till investeringar, krediter och skatter kopplade till tillverkning och tillämpning av så kallade ”gröna” (dvs. miljövänliga) däck ([92]).

c) ***Beräkning av subventionens storlek***

(585) Förmånen beräknades som det belopp som erhållits under undersökningsperioden eller som fördelats till undersökningsperioden i de fall beloppet avskrivits över livslängden för de fasta tillgångar bidraget hänförde sig till. Kommissionen övervägde att tillämpa en ytterligare årlig marknadsränta i enlighet med avsnitt F a i kommissionens riktlinjer för beräkning av subventionsbeloppet ([93]). Detta tillvägagångssätt skulle dock ha medfört en rad olika hypotetiska faktorer som det inte fanns någon tillförlitlig information om. Kommissionen ansåg därför att det var lämpligare att fördela beloppen till undersökningsperioden i enlighet med avskrivningstakten för de berörda fasta tillgångarna i enlighet med den beräkningsmetod som använts i tidigare ärenden ([94]).

([91]) Provinsen Shandong är provinsen med den största tillverkningen av däck i Kina, och svarar för cirka 50 % av Kinas totala produktion av däck.

([92]) Genomförandeplan för omvandling och upprustning av däckindustrin i Shandongprovinsen, utfärdad av Shandongprovinsens lokala folkregering den 22 oktober 2014, kapitlen 4.6 och 6.2.

([93]) EGT C 394, 17,1.2.1998, s. 6.

([94]) T.ex. rådets genomförandeförordning (EU) nr 2011/42 (EUT L 128, 14.5.2011, s. 18) (bestruket finpapper), rådets genomförandeförordning (EU) nr 2013/215 (EUT L 73, 11.3.2013, s. 16) (stålprodukter belagda med organiskt material), kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/366 (EUT L 56, 3.3.2017, s. 1) (solcellspaneler), kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 1379/2014 (EUT L 367, 23.12.2014, s. 22) (glasfiberfilament), kommissionens genomförandebeslut 2014/918/EU (EUT L 360, 16.12.2014, s. 65) (polyesterstapelfibrer).

(586) Storleken på subventionen för denna typ av subvention under undersökningsperioden för de exporterande tillverkarna i urvalet har fastställts till följande:

Bidrag för energisparande och energihushållning	
Företag/grupp	Subventionens storlek
China National Tire Group	0,02 %
Giti Group	0,04 %
Xingyuan Group	0,01 %

3.12.2 *Bidrag till teknisk uppgradering, upprustning eller omvandling*

(587) Företagen i urvalet omfattades av en rad olika bidrag inom ramen för detta program som avsåg FoU, teknisk uppgradering och innovation som t.ex. främjande av FoU-arbete inom stödplaner för vetenskap och teknik, främjande av investeringar i anpassning, återhämtning och teknisk upprustning av nyckelindustrier osv..

a) ***Rättslig grund***

— Trettonde femårsplanen för teknisk innovation.

— Vägledande yttranden om främjande av upprustning av företagsteknik, statsrådet, Guo Fa [2012] 44.

— Arbetsplan för industriförnyelse och teknikupprustning, utfärdad av NDRC och MIIT, 2015.

— Det medelfristiga och långsiktiga programmet för den tekniska och vetenskapliga utvecklingen (2006–2020), utfärdat av statsrådet 2006.

— Administrativa åtgärder för den nationella planen för stöd till vetenskap och teknik, reviderad 2011. och

— På lokal/provinsiell nivå: Tillkännagivande om fördelning av särskilda medel för teknisk upprustning, särskilda medel för industriförnyelse, särskilda medel för teknisk omvandling, särskilda medel för industriutveckling.

b) ***Slutsats***

(588) Enligt de vägledande yttrandena om främjande av upprustning av företagsteknik (3.2) uppmanas centrala och lokala myndigheter att ytterligare öka det ekonomiska stödet och öka investeringarna med inriktning på industriell omvandling och uppgradering inom nyckelområden och viktiga frågor som rör teknisk upprustning. Dessutom bör myndigheterna ständigt förnya och förbättra fondförvaltningsmetoderna, flexibelt genomför flera typer av stöd och öka användningen av skattemedlen.

(589) Arbetsplanen för industriförnyelse och teknikupprustning genomför ovannämnda vägledande yttranden i praktiken genom att inrätta särskilda fonder för att främja tekniska framsteg och tekniska omvandlingsprojekt. Dessa medel omfattar investeringsstöd och lånerabatter. Användningen av medlen måste ligga i linje med nationell makroekonomisk politik, industripolitik och politik för regional utveckling.

(590) De bidrag som beviljats inom ramen för detta program medför subventioner i den mening som avses i artikel 3.1 a i och artikel 3.2 i grundförordningen, dvs. en överföring av medel från de kinesiska myndigheterna i form av bidrag till tillverkarna av den berörda produkten.

(591) Kommissionen konstaterade vidare att dessa subventioner är selektiva i den mening som avses i artikel 4.2 a i grundförordningen, eftersom de enda berättigade till dem är företag inom nyckelområden eller nyckeltekniker som förtecknas i de riktlinjer, administrativa åtgärder och kataloger som regelbundet publiceras. Däck- och/eller den (petro) kemiska sektorn är med i förteckningen över berättigade sektorer.

c) ***Beräkning av subventionens storlek***

(592) Förmånen beräknades i enlighet med den metod som beskrivs i skäl 585.

(593) Storleken på subventionen för denna typ av subvention under undersökningsperioden för de exporterande tillverkarna i urvalet har fastställts till följande:

Bidrag till teknisk uppgradering, upprustning eller omvandling	
Företag/grupp	Subventionens storlek
China National Tire Group	0,03 %
Giti Group	0,15 %
Hankook Group	0,05 %

3.12.3 *Ad hoc-bidrag från kommunala/regionala myndigheter*

(594) I sitt klagomål bifogade klaganden bevisning för att den kinesiska däckindustrin kan få olika enstaka eller återkommande bidrag från myndigheter på olika nivåer, dvs. lokal, regional och nationell nivå.

(595) Det framgick av undersökningen att de fyra grupperna av företag i urvalet även erhöll betydande enstaka eller återkommande bidrag från myndigheter på olika nivåer, vilka medförde förmåner under undersökningsperioden. Några av dessa hade redan rapporterats av företagen i urvalet i deras frågeformulärssvar, under det att en del andra upptäcktes i samband med kontrollbesöken på plats. Inga av dem hade uppgivits i de kinesiska myndigheternas frågeformulärssvar.

a) ***Rättslig grund***

(596) Dessa bidrag beviljades företagen av myndigheter på nationell nivå eller på provins-, stads- eller distriktsnivå, och samtliga tycktes vara selektivt riktade till de företag som ingick i urvalet eller selektiva med avseende på belägenhet eller typ av industri. De närmare rättsliga bestämmelserna enligt vilka dessa förmåner beviljades, om det över huvud taget fanns någon rättslig grund, lämnades inte ut. Kommissionen fick dock i vissa fall en kopia av ett dokument utfärdat av en myndighet vilket åtföljde beviljandet av medel.

b) ***Undersökningsresultat***

(597) Med tanke på det stora antal bidrag som togs upp i klagomålet och/eller konstaterades i redovisningen hos företagen i urvalet presenteras bara en sammanfattning av de huvudsakliga undersökningsresultaten i detta informationsdokument. Bevis för att det förekom en mängd bidrag och det faktum att de hade beviljats av kinesiska myndigheter på olika nivåer tillhandahölls inledningsvis av de fyra företagen i urvalet och närmare uppgifter om de bidrag som enskilda företag fått finns i deras särskilda dokument om utlämnande av uppgifter.

(598) Exempel på sådana bidrag var till exempel av patentmedel, medel och stipendier för vetenskap och teknik, medel för näringslivsutveckling, medel för exportfrämjande, bidrag till grundläggande infrastruktur, stipendier för industriproduktion eller industriinvestering, stipendier för produktsäkerhet, stöd på distrikts- eller provinsnivå, särskilda medel för ränterabatter för lån till importerade utrustning.

c) ***Slutsats***

(599) Dessa bidrag medför subventioner i den mening som avses i artikel 3.1 a i och artikel 3.2 i grundförordningen, eftersom en överföring av medel från de kinesiska myndigheterna skedde i form av bidrag till tillverkarna av den berörda produkten vilket medförde en förmån för mottagarna.

(600) Dessa bidrag är också selektiva i den mening som avses i artikel 4.2 a och 4.3 i grundförordningen, eftersom de tycks vara begränsade till vissa företag eller specifika projekt i specifika regioner och/eller till däckindustrin. Dessutom är några av bidragen knutna till exportresultat i den mening som avses i artikel 4.4 a. Dessa bidrag uppfyller inte kraven för att selektivitet inte ska anses föreligga enligt artikel 4.2 b i grundförordningen, eftersom villkoren för berättigande och de faktiska urvalskriterierna för företagen inte är transparenta och objektiva och inte tillämpas automatiskt.

(601) I samtliga fall tillhandahöll företagen information om bidragsbeloppen och från vem bidragen tagits emot. De berörda företagen bokförde också oftast denna inkomst under rubriken ”stödinkomster” i sin bokföring och hade låtit dessa räkenskaper granskas i en oberoende revision. Detta har tagits som faktisk bevisning för en subvention som medförde en utjämningsbar förmån.

(602) Kommissionen beslutade därför att de kontrollerade undersökningsresultaten under kontrollerna på plats utgjorde en rimlig indikator på graden av subventionering i detta sammanhang. Eftersom dessa bidrag har gemensamma drag – de beviljades av en offentlig myndighet och ingick inte i ett särskilt subventionsprogram utan är enskilda bidrag till denna främjade industri – bedömde kommissionen dem tillsammans.

(603) Hankook Group kommenterade att kommissionen inte kunde utjämna bidrag som fåtts av dotterbolaget i senare led Shanghai Hankook Tire Sales Co. Ltd (SHT) eftersom detta inte var inblandat i exporten av den berörd produkten. Kommissionen noterade emellertid att SHT:s verksamhet omfattar bland annat förhandlingar om upphandling av råvaror, och att det har en avgörande roll i systemet för poolning av kontanter som de exporterande tillverkarna i gruppen drar fördel av. Det finns alltså en tydlig koppling till den berörda produkten och, som ett resultat, är de bidrag som SHT mottagit utjämningsbara.

(604) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter hävdade China National Tire Group att kommissionen inte hade tillhandahållit källuppgifter för ett särskilt bidrag avseende den exporterande tillverkaren Yellow Sea. Uppgifterna i fråga ingick i det särskilda utlämnandet av uppgifter, men det hade tagits med i arbetsbladen för markanvändningsrättigheter i stället för bidrag, eftersom bidraget hade lämnats i samband med avyttring av ett stycke mark. Subventionsbeloppet hade på korrekt sätt lagts till företagets bidrag. China National Tire Group hävdade även att kommissionen använde fel omsättning för beräkningen av bidraget. Kommissionen vidhöll dock att rätt omsättning hade använts eftersom bidraget särskilt avsåg företaget Qingdao Yellow Sea Rubber Co. Ltd Dessa påståenden avvisades således.

d) ***Beräkning av subventionens storlek***

(605) Förmånen beräknades i enlighet med den metod som beskrivs i skäl 585.

(606) Storleken på subventionen för denna typ av subvention under undersökningsperioden för de exporterande tillverkarna i urvalet har fastställts till följande:

Ad hoc-bidrag	
Företag/grupp	Subventionens storlek
China National Tire Group	1,46 %
Giti Group	0,18 %
Hankook Group	0,01 %
Xingyuan Group	0,05 %

3.12.4 *Andra bidrag*

(607) Under undersökningsperioden mottog de exporterande tillverkare som ingick i urvalet inga ekonomiska bidrag inom ramen för de återstående bidragsprogram som nämns i avsnitt 3.3 iii.

3.12.5 *Totalt för alla bidrag*

(608) Den totala storleken på subventionerna för alla bidrag under undersökningsperioden för de exporterande tillverkarna i urvalet fastställdes till följande:

Bidrag	
Företag/grupp	Subventionens storlek
China National Tire Group	1,51 %
Giti Group	0,37 %
Hankook Group	0,06 %
Xingyuan Group	0,06 %

3.13 **Slutsats beträffande subventionering**

(609) Kommissionen beräknade storleken på de utjämningsbara subventionerna till de företag som ingick i urvalet i enlighet med bestämmelserna i grundförordningen, separat för varje subvention eller subventionsprogram, och adderade uppgifterna för att beräkna den totala storleken på subventioneringen för varje exporterande tillverkare för undersökningsperioden. För att beräkna den totala subventioneringen (se nedan) beräknade kommissionen först den relativa subventioneringen, dvs. subventionen som en procentandel av företagets totala omsättning. Denna procentandel användes därefter för att beräkna den subvention som tilldelades exporten av den berörda produkten till unionen under undersökningsperioden. Därefter beräknades subventionsbeloppet per ton av den berörda produkten som exporterades till unionen under undersökningsperioden, och nedanstående marginaler beräknades som andel av cif-värdet av samma export per ton.

(610) Efter utlämnandet av informationsdokumentet ifrågasatte Giti Group fördelningsnycklarna för vissa företag som inte tillverkade eller sålde den berörda produkten. Kommissionen höll delvis med argumenten som lades fram och anpassade beräkningen av subventionsbeloppet i enlighet med dessa.

(611) I enlighet med artikel 15.3 i grundförordningen beräknades den totala storleken på subventioneringen för de samarbetsvilliga företag som inte ingick i urvalet på grundval av det vägda genomsnittet av de utjämningsbara subventioner som fastställts för de samarbetsvilliga exporterande tillverkarna i urvalet, med undantag av försumbara belopp samt storleken på de subventioner som fastställts för enheter som omfattas av bestämmelserna i artikel 28.1 i grundförordningen. Kommissionen bortsåg emellertid inte från undersökningsresultaten avseende förmånliga lån, även om den var tvungen att delvis förlita sig på tillgängliga uppgifter för att fastställa dessa belopp. Kommissionen anser dock att de tillgängliga uppgifter som användes i de fallen inte i någon väsentlig grad påverkade de upplysningar som behövdes för att fastställa storleken på subventioneringen genom förmånliga lån på ett rättvist sätt, så att exportörer som inte uppmanats att samarbeta i undersökningen inte straffas genom att denna metod används ([95]).

(612) Med hänsyn till den höga graden av samarbetsvilja från de kinesiska exporterande tillverkarnas sida fastställdes subventionsstorleken för ”alla övriga företag” till nivån för den största subventionsstorlek som fastställts för företagen i urvalet. Subventionsstorleken för ”alla övriga företag” kommer att tillämpas på de företag som inte var samarbetsvilliga i undersökningen.

Företagets namn	Storleken på de utjämningsbara subventionerna
China National Tire Group	32,85 %
Giti Group	7,74 %
Hankook Group	2,06 %
Xingyuan Group	51,08 %
Andra samarbetsvilliga företag	18,01 %
Alla övriga företag	51,08 %

4. **SKADA**

4.1 **Definition av unionsindustrin**

(613) Den likadana produkten tillverkades av mer än 380 tillverkare i unionen under skadeundersökningsperioden. Dessa tillverkare utgör unionsindustrin i den mening som avses i artikel 9.1 i grundförordningen.

(614) Unionens sammanlagda tillverkning under undersökningsperioden fastställdes till cirka 21,7 miljoner däck. Kommissionen fastställde siffran för unionens sammanlagda tillverkning på grundval av de uppgifter som inhämtats under undersökningen. Såsom anges i skäl 30 svarar tio unionstillverkare i det slutliga urvalet för mer än 36 % av unionens tillverkning och försäljning enligt uppgifter från de samarbetsvilliga unionstillverkarna av den likadana produkten. De mikroekonomiska indikatorerna undersöktes därför på grundval av uppgifter som hämtades från svaren från dessa tio unionstillverkare.

([95]) Se även, i tillämpliga delar, WT/DS294/AB/RW, US – Zeroing (artikel 21.5 DSU), överprövningsorganets rapport av den 14 maj 2009, punkt 453.

(615) Tillverkningen i unionen är fragmenterad mellan stora företagsgrupper och över 380 små och medelstora företag över hela unionen. Stora företag står för omkring 90 % av unionens sammanlagda produktion och 87 % av unionstillverkarnas försäljning i unionen. Små och medelstora företag deltar i tillverkningen av regummerade däck och svarar för de återstående 10 % av unionstillverkningen och 13 % av unionstillverkarnas försäljning i unionen under undersökningsperioden (se tabell 5 - Små och medelstora företags andel av den totala försäljningen i unionen).

(616) De tillverkare som ingick i urvalet visade sig importera den berörda produkten från Kina och sälja den vidare på unionsmarknaden. I jämförelse med deras totala försäljning är importen emellertid marginell och påverkar inte deras status som unionstillverkare.

(617) Som beskrivs i skälen 613–615 tillverkades den liknande produkten av fler än 380 tillverkare i unionen som producerar både nya och regummerade däck. Sammantaget ansågs de utgöra unionsindustrin.

(618) CRIA och CCCMC hävdade att regummerare inte ska anses ingå i unionsindustrin, oavsett om de verkar enligt förädlingsavtal eller inte. De ansåg att regummering är en kundtjänstmarknad som inte kan skyddas genom antisubventionsåtgärder, eftersom regummerare hanterar däck som är delvis utslitna och behandlar dem så att de kan återanvändas. Regummerare som verkar på förädlingsbasis kan dessutom inte äga däckstommen. Kunderna äger fortfarande däckstommen medan den behandlas och ny gummering appliceras på det utslitna däcket innan det återbördas till sin ägare.

(619) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter upprepade CRIA och CCCMC att regummering är en tjänst och ansåg att begreppen tillverkare och leverantör är ömsesidigt uteslutande.

(620) Kommissionen noterade att regummeringsindustrin ger ett andra liv (eller fler eftersom samma stomme kan regummeras flera gånger) till en däckstomme från ett utslitet däck. Ett utslitet däck är inte längre säkert för användning på offentliga vägar och kan inte återanvändas. I avsaknad av regummeringsbehandling kommer ett utslitet däck att hamna på soptippen, även om delar av ett utslitet däck kan pyrolyseras för att framställa däckbaserat bränsle. Som beskrivs i skäl 81 är regummering en återvinningsprocess genom vilken ett utslitet däck restaureras genom att regummera en gammal däckstomme. Därför är regummering inte bara en tjänst utan en tillverkningsprocess. Oavsett ägarskapsarrangemang är regummerare unionstillverkare vars produktionsprocesser utgår från en däckstomme och som producerar ett däck.

(621) Livscykeln för utslitna däck kan dessutom sluta på två sätt: antingen kasseras de som avfall eller används som däckstomme som regummeras. Om de betraktas som avfall kan ägaren till det utslitna däcket få betala en avgift för att göra sig av med det. I det andra scenariot blir det utslitna däcket en inkomstkälla. Regummerare får köpa det utslitna däcket från ett servicegarage eller regummera ett utslitet däck enligt ett förädlingsavtal. Alla kontrollerade regummerare använder två resurskällor (dvs. antingen däckstommar eller tjänster mot avgift inom ramen för ett förädlingsavtal) för att tillverka däck. Försäljningspriset för ett utslitet däck var i genomsnitt omkring 10 % av den totala produktionskostnaden för ett regummerat däck. Kommissionen ansåg att skillnaden i tillverkningskostnader eller i mervärde mellan två sätt att regummera däckstommar inte var betydande, och betraktade dessa som två olika affärsmodeller för regummering. Kommissionen drog därför slutsatsen att regummerare ingick i unionsindustrin eftersom de producerar den berörda produkten.

(622) Följaktligen användes uppgifter från regummerare som kontrollerats av kommissionen (inbegripet faktiska kostnader och försäljningspriser) för att fastställa skadeindikatorer och beräkna skademarginalen.

4.2 **Förbrukningen i unionen**

(623) Såsom nämns i skäl 50 utförde kommissionen kontrollbesök i två icke-närstående importörers lokaler. Det konstaterades att importen av den berörda produkten också deklarerades under skadeundersökningsperioden under KN-numren 4011 90 00 och 4011 99 00. Denna import avsåg däck i nivå 3. Det var dock inte möjligt att fastställa huruvida det fanns ett utbrett problem med deklarationen av den berörda produkten, eller om detta problem var begränsat till denna särskilda importör.

(624) Den totala volym som rapporterades av de samarbetsvilliga kinesiska exporterande tillverkarna under undersökningsperioden överskred dessutom den totala importen från Kina enligt Eurostat Comext. Eftersom inga uppgifter har rapporterats av dessa exporterande tillverkare för de föregående åren beslutade sig kommissionen för ett försiktigt tillvägagångssätt och inte ändra importvolymerna från Kina.

(625) Det slogs därefter fast att försäljningen bland de leverantörer av slitbanor som inte är medlemmar i ETRMA Europool hade utelämnats vid fastställandet av den preliminära förbrukningen i unionen. Därför ändrade kommissionen unionens förbrukning under skadeundersökningsperioden.

(626) Till följd av detta utvecklades unionens ändrade förbrukning ([96]) på följande sätt:

Tabell 1

Förbrukning i unionen (i enheter) ([97])

	2014	2015	2016	Undersöknings-perioden
Total förbrukning i unionen	20 499 603	20 962 782	21 600 223	21 748 781
Index 2014 = 100	*100*	*102,3*	*105,4*	*106,1*

Källa: ETRMA och leverantörer av slitbanor som inte är medlemmar i ETRMA Europool.

(627) Unionens förbrukning ökade således under skadeundersökningsperioden. Förbrukningen ökade med totalt 6,1 % under skadeundersökningsperioden, från omkring 20,5 miljoner år 2014 till omkring 21,7 miljoner däck under undersökningsperioden.

4.3 **Bakgrundsinformation om unionsmarknaden**

4.3.1 *Allmän beskrivning*

(628) Unionsmarknaden för lastbils- och bussdäck är mycket konkurrensutsatt, med många tillverkare och varumärken.

(629) Unionsmarknaden är uppdelad i försäljning av originalutrustning till lastbils- eller busstillverkare och ersättningsmarknaden. Efterfrågan på lastbils- och bussdäck i sektorn originalutrustning drivs av lastbils- och busstillverkningen, under det att den i eftermarknadssektorn påverkas av många faktorer, bland annat den ekonomiska verksamheten, försäljningen, storleken, sammansättningen och användningen när det gäller lastbilar och bussar och den fartygsflotta som är i bruk. Den kinesiska importförsäljningen är huvudsakligen inriktad på ersättningsmarknaden.

(630) Ungefär 17 % av den totala förbrukningen i unionen avser ursprungsutrustning som säljs till lastbils- och busstillverkare. Återstoden av lastbils- och bussdäcksförsäljningen i unionen avser ersättningsdäck som säljs direkt eller indirekt till lastbils- eller bussägare. Ersättningsdäcken omfattar fler typer av däck och säljs genom många olika fler typer av kanaler med olika marknadsföringsstrategier. Ersättningsdäck kan säljas direkt till slutanvändarna eller genom närstående eller icke-närstående distributörer som säljer dem vidare till slutanvändarna.

(631) De viktigaste försäljningskanalerna är distributörer som säljer dem vidare till flottägare och direktförsäljning till flottägare, ibland parallellt med tjänster (kontroll, underhåll, service).

(632) Varumärken har även betydelse för vilket pris konsumenterna är villiga att betala för lastbils- och bussdäck. Varumärken är ofta kopplade till förväntningar om en viss kvalitet eller service, vilket gäller i ännu högre för högkvalitetsdäck.

4.3.2 *Inbördes samband mellan nya och regummerade däck*

(633) Kommissionen fastställde att de största tillverkarna var koncentrerade till nivåerna 1 och 2, där däcken utformades/utformas för att hålla länge och kunna regummeras. Detta motiverar de betydligt högre priserna (och vinstmarginalerna) för förväntad hög prestanda hos däck i nivåerna 1 och 2.

(634) Det framgick av undersökningen att de större unionstillverkarna aktivt använder sig av däckens regummerbarhet som ett marknadsföringsargument för att skapa märkeslojalitet och skilja sig från den billigare importen av däck i nivå 3. Det framgår av undersökningen att en stor andel av det värde som tillskrivs däck i nivåerna 1 och 2 till stor del förklaras av att det finns en regummeringsindustri i nivå 3.

([96]) Not till handlingen om den metod som används för att uppskatta unionsförbrukningen (registeringsnummer: t18.004870).
([97]) Preliminär förbrukning i unionen: 2014: 20 248 578 2015: 20 782 365 2016: 21 452 278 Undersökningsperioden: 21 590 193

(635) Den höga graden av utbytbarhet mellan regummerade och nya däck gör emellertid att nivå 3 även är den nivå som är mest sårbar för konkurrens från kinesisk lågprisimport av den berörda produkten. Detta gäller särskilt med tanke på att användarna är medvetna om att det inte är någon större skillnad på regummerade däck och nya däck av låg kvalitet om man ser till prestandan. Denna utbytbarhet gör i sin tur att priset blir den avgörande faktorn när konsumenten fattar sitt beslut att köpa ett regummerat däck eller ett nytt däck i nivå 3.

(636) Kommissionen uppmanar berörda parter att lämna synpunkter på den preliminära bedömningen och att lämna information som stödjer eller vederlägger denna analys i syfte att skapa en så heltäckande bild som möjligt i undersökningens slutliga skede.

(637) Ett antal berörda parter bestred det inbördes sambandet mellan nya och regummerade däck och bland nivåer. Kommissionen sammanställde all information om denna fråga i en not till handlingen om inbördes samband ([98]).

(638) Vad gäller skäl 634 påstod CRIA och CCCMC att man inte kan tillskriva däck i nivåerna 1 och 2 något värde som härrör från att det finns en regummeringsindustri.

(639) Informationen om regummeringsverksamhetens betydelse är utbredd och offentligt tillgänglig. Såsom nämns i skäl 90 tillverkar tillverkarna av nya däck också regummerade däck. Vissa av de exporterande tillverkarna har sina egna märken för regummerade däck, såsom Hankook AlphaTread och Giti Genesis. Såsom förklaras i noten till akten om inbördes samband slog kommissionen fast att de huvudsakliga däcktillverkarna, inklusive de kinesiska exporterande tillverkarna, var verksamma inom regummeringsbranschen. Hankook använder sig av regummerare i unionen såsom Vacu-Lug i Förenade kungariket eller B.R.P. Pneumatici i Italien för sin regummeringsverksamhet. Giti Genesis, tidigare känt som GT REE Tread, använder sig av Vacu-Lug i Förenade kungariket.

(640) Dessutom meddelade Pirelli Italien under 2009 gällande ett kontrakt som tecknats med Marangoni (en unionsbaserad leverantör av regummeringslösningar) att detta projekt, som ingår i strategin för förstärkning och utvidgning av tillhandahållandet av Pirelli Trucks tjänster, också syftar till att tillföra värde till i synnerhet de nya produkterna i serierna 88 och 01, som lanserades på den europeiska marknaden 2009 och bland annat kännetecknas av att de lämpar sig väl för regummering ([99]). Andra tillverkare gör också reklam för att deras däck kan regummeras, såsom importören av märket Athos, som menar att dessa däck kan mönsterskäras och lämpar sig för kall och varm regummering, och Aeolus ([100]) (som båda rapporterats som nivå 3). Detta visar att regummerbarheten har ett betydande värde i både Europeiska unionen och det berörda landet. Kommissionens undersökning har verkligen visat att tillverkare i de övre nivåerna i hög grad förlitar sig på regummeringsindustrin och dess tillgänglighet, inte bara för att skapa sig en uppfattning om högvärdesmarknaden, utan även när det gäller deras konsument- och kontinuitetsstrategier. Såsom dessutom framgår av noten till akten om inbördes samband anser tillverkningsindustrin i unionen och det berörda landet att regummerbarhet inte bara är en ren marknadsföringsaspekt, utan något som verkligen höjer värdet för de övre nivåerna. De övre nivåernas värde och försäljningspriser är därmed oupplösligen kopplade till en välmående regummeringsindustri i efterföljande led. Av dessa skäl uppgav kommissionen i skäl 634 att ”en stor andel av det värde som tillskrivs däck i nivåerna 1 och 2 till stor del förklaras av att det finns en regummeringsindustri i nivå 3”.

(641) På denna grundval bekräftade kommissionen sina ursprungliga undersökningsresultat om det inbördes sambandet mellan nya och regummerade däck och bland nivåer.

(642) Vad gäller skäl 635 ansåg CRIA och CCCMC att kommissionen inte lämnade ut källan till den höga graden av utbytbarhet mellan regummerade däck som i sin tur innebar att priset blev den avgörande faktorn när kunden fattar sitt beslut att köpa ett regummerat däck eller nya däck i nivå 3.

(643) Kommissionen godtog detta argument. I sin not till akten om inbördes samband visade kommissionen exempel på däck i olika nivåer med gemensamma försäljningskanaler.

4.4 **Import från det berörda landet**

4.4.1 *Volym och marknadsandel för importen från det berörda landet*

(644) Kommissionen fastställde importvolymen på grundval av uppgifter från Eurostat.

([98]) Not till handlingen om inbördes samband, (registreringsnummer: t18.007993).
([99]) https://www.pirelli.com/tyre/ww/en/news/2009/12/04/pirelli-tyre-collaboration-with-marangoni-for-truck-tyre-retreading/ [besöktes senast den 7 september 2018].
([100]) https://www.aeolus-tyres.com/aeolus-eco-twin-a-second-life-for-tyres/ [besöktes senast den 17 juli 2018].

(645) Import till unionen från det berörda landet och marknadsandelen på grundval av den reviderade beräkningen av förbrukningen i unionen enligt skäl 626, utvecklades på följande sätt:

Tabell 2

Importvolym (i enheter) och marknadsandel

	2014	2015	2016	Undersöknings-perioden
Importvolym från Kina (i enheter)	3 471 997	3 840 290	4 420 368	4 596 098
Index 2014 = 100	*100*	*110,6*	*127,3*	*132,4*
Marknadsandel	16,9 %	18,3 %	20,5 %	21,1 %
Index 2014 = 100	*100*	*108,2*	*120,8*	*124,8*

Källa: Eurostat Comext

(646) Enligt uppgifter från Eurostat ökade importvolymen från Kina med 32 % under skadeundersökningsperioden, från omkring 3,5 miljoner däck 2014 till omkring 4,6 miljoner däck under undersökningsperioden. Detta ledde till en ökning av marknadsandelen för den kinesiska importen, på en växande marknad, från 16,9 % till 21,1 %.

(647) China National Tire Group och Pirelli menade att kommissionen i sin analys borde ha tagit hänsyn till unionens ökade förbrukning, och borde ha tillhandahållit en separat analys för de tre nivåerna. Parterna hävdade att, med hänvisning till nivåerna 1 och 2, importen från Kina minskade med 2,7 % respektive 2 %, medan importen i nivå 3 ökade med 3,9 % mellan 2015 och 2016. De hävdade alltså att alla påstådda ökningar av importen (i absoluta eller relativa termer) under undersökningsperioden inte var betydande och inte skadade unionsindustrin.

(648) Såsom förklaras i skälen 697 analyserades unionsindustrins ekonomiska situation sammantaget, och detta inkluderade analysen av importen. Den ytterligare analysen av nivåerna utfördes endast med avseende på vissa viktiga mikroekonomiska indikatorer, med tanke på unionsmarknadens segmentering. Importvolymerna för den berörda produkten från Kina ökade. Enligt importstatistik från Eurostat Comext (som enligt vad som förklaras i skälen 623 och 624 kan vara underskattad) var ökningen av importvolymen från Kina betydande, både i absoluta och relativa termer.

4.4.2 *Priser för importen från det berörda landet*

(649) Kommissionen fastställde priserna för importen på grundval av uppgifter från Eurostat. Importens prisunderskridande fastställdes på grundval av uppgifter från de kinesiska exporterande tillverkare som ingick i urvalet.

(650) Det genomsnittliga priset på importen till unionen från det berörda landet utvecklades på följande sätt:

Tabell 3

Importpriser (i euro/enhet)

	2014	2015	2016	Undersöknings-perioden
Kina	144,4	144,3	127,7	128,8
Index 2014 = 100	*100*	*99,9*	*88,4*	*89,1*

Källa: Eurostat Comext

(651) Under skadeundersökningsperioden minskade de kinesiska importpriserna till unionen med 11 %.

(652) China National Tire Group och Pirelli menade att kommissionens analys saknar hänvisningar till marknadssegmenteringen och endast rapporterar siffror från Eurostat, utan hänvisning till importsiffror som samlats in från de exporterande tillverkare som ingick i urvalet.

(653) Som förklaras i skäl 697 analyseras unionsindustrins ekonomiska situation på aggregerad nivå, och för vissa mikroekonomiska nyckelindikatorer även på segmentnivå med tanke på unionsmarknadens segmentering. I beräkningarna av prisunderskridandet jämfördes dock priserna från de exporterande tillverkare som ingick i urvalet med unionstillverkarnas priser, med beaktande av deras respektive nivå.

(654) China National Tire Group och Pirelli påstod därtill att importpriserna i hög grad påverkades av valutaförändringar. Kommissionen såg inte relevansen i växelkursutvecklingen eftersom samtliga priser som används för jämförelser i beräkningen av skademarginalen anges i euro. Därför spelade variationerna mellan US-dollar och euro varken någon roll för fastställandet av prisunderskridandet eller för åtgärdernas nivå. Påståendet avvisades därför.

(655) Vissa berörda parter (Pirelli, Giti Group) hävdade att enligt Eurostat har priserna på importen från Kina (främst med anknytning till däck i nivå 3) minskat under de tre senaste åren, endast på grund av sjunkande råvarupriser (med 15,6 euro per enhet). Dessa parter uppgav att råvarupriserna (för naturgummi och olja) minskade påtagligt, vilket hade bestående inverkan på importpriserna under undersökningsperioden.

(656) Det genomsnittliga priset på importen till unionen från det berörda landet jämfört med utvecklingen för huvudsakliga råvarupriser utvecklades på följande sätt:

Tabell 4

Utveckling av importpriser och priset på huvudsakliga råvaror

	2014	2015	2016	Undersöknings-perioden
Pris på import från Kina (euro/enhet)	144,4	144,3	127,7	128,8
Index 2014 = 100	*100*	*100*	*88*	*89*
Naturgummi:				
SGX RSS3 US-dollar/ton	1 957	1 560	1 641	2 050
Index 2014 = 100	*100*	*80*	*84*	*105*
SGX TSR20 US-dollar/ton	1 710	1 370	1 378	1 660
Index 2014 = 100	*100*	*80*	*81*	*97*
Butadien, US-cent per lb	59,0	34,0	37,2	62,5
Index 2014 = 100	*100*	*58*	*63*	*106*
Brent-indikatorer US-dollar per fat	99,7	53,4	43,6	49,6
Index 2014 = 100	*100*	*54*	*44*	*50*

Källa: Eurostat Comext och klagomålet.

(657) Under skadeundersökningsperioden har priserna på importen från Kina inte speglat råvarupriserna utveckling. Medan priserna på importen från Kina förblev stabila mellan 2014 och 2015 har priset på de huvudsakliga råvarorna minskat påtagligt, med 20 % för naturgummi och med omkring 45 % för butadien och Brent-indikatorerna. Medan priserna på importen från Kina minskade med 12 % mellan 2015 och 2016 höll sig råvarupriserna relativt stabila. Slutligen, för perioden under 2016 och undersökningsperioden, då de flesta råvarupriserna ökade påtagligt mellan det andra kvartalet 2016 och det första kvartalet 2017, var priserna på importen från Kina stabila. Kommissionen slog fast att priserna på importen från Kina inte återspeglade råvarupriserna utveckling. Påståendet avvisades därför.

4.4.3 *Prisunderskridande*

(658) Kommissionen fastställde prisunderskridandet under undersökningsperioden genom att jämföra

(1) det vägda genomsnittliga försäljningspriset per produkttyp och segment som unionstillverkarna i urvalet tog ut av icke-närstående kunder på unionsmarknaden, justerat till nivån fritt fabrik och

(2) motsvarande vägda genomsnittliga priser per produkttyp och segment för importen från de kinesiska exporterande tillverkare som ingick i urvalet till den första oberoende kunden på unionsmarknaden, fastställda till CIF-nivån, med lämpliga justeringar för tullar och kostnader efter import.

(659) Prisjämförelsen gjordes för varje enskild produkttyp för transaktioner i samma handelsled, vid behov efter nödvändiga justeringar, och efter avräkning av avdrag och rabatter. Resultatet av jämförelsen uttrycktes som en procentandel av omsättningen för unionstillverkarna i urvalet under undersökningsperioden. Den visade en vägd genomsnittlig prisunderskridandemarginal på mellan 18 % och 24 % för importen av den berörda produkten från det berörda landet på unionsmarknaden. Dessutom konstaterades det att den vägda genomsnittliga marginalen för prisunderskridandet i de tre nivåerna var betydande: mellan 18 % och 20 % för nivå 1 och mellan 22 % och 24 % för nivå 2 och nivå 3. Det betydande prisunderskridandet visar att subventionerad import har en uttalad effekt i det här fallet.

(660) Flera berörda parter menade att beräkningarna av prisunderskridandet borde fastställas i likhet med den metod som används för beräkningen av dumpningsmarginalen på grundval av en jämförelse av ett vägt genomsnittligt försäljningspris per produkttyp och segment med avseende på de unionstillverkare som ingår i urvalet och som togs ut av icke-närstående kunder med ett vägt genomsnitt för priserna för alla jämförbara exporttransaktioner. Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter hävdade flera parter samma sak. Dessutom menade CRIA och CCCMC att kommissionen borde justera de kinesiska priserna uppåt eller unionspriserna för regummerade däck nedåt för att säkerställa att de jämförda priserna speglar ett liknande miltal och den eftermarknadsservice och de garantitjänster som tillhandahålls av de unionstillverkare som säljer regummerade däck, i synnerhet för nivå 3 eftersom de kinesiska tillverkarna inte tillhandahöll sådana tjänster. Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter hävdade flera parter samma sak.

(661) Såsom förklaras i skälen 658 och 659 beaktade man genom metoden för jämförelse av prisunderskridandet det genomsnittliga försäljningspriset per produkttyp (produktkontrollnummer) och per segment. Prisunderskridandet beräknades på grundval av jämförbara transaktioner med avseende på produkttyp eller per produkttyp. Liksom inom varje nivå anses däcken vara lika i termer av miltal och ingen övergripande justering krävdes därmed. Detsamma gäller för garantitjänsterna, med undantag av nivå 3, där unionstillverkarna till skillnad från de kinesiska tillverkarna faktiskt kan tillhandahålla eftermarknadsservice och garantitjänster. Följaktligen justerade kommissionen priserna för unionstillverkarna i urvalet för eftermarknadsservice och garantitjänster för nivå 3 där så var nödvändigt. Marginalerna för prisunderskridande och målprisunderskridande fastställdes utan viktning i den mening som avses i skäl 692.

(662) Gällande påståendet om likheten mellan beräkningarna av dumpning och skada noterade kommissionen att dumpingsberäkningarna faktiskt medförde ett krav på att man tog hänsyn till alla jämförbara exporttransaktioner vid beräkningen av dumpningsmarginalerna för den likadana produkten som helhet ([101]). Däremot måste en undersökande myndighet ”inte fastställa att det förekommer ett prisunderskridande för var och en av de produkttyper som omfattas av undersökningen, eller med beaktande av hela utbudet av varor som utgör den inhemska likadana produkten. Trots detta är en undersökande myndighet skyldig att objektivt granska den dumpade importens effekter på de inhemska priserna” ([102]). I det aktuella fallet var kommissionen nöjd med den mycket höga matchningsnivån mellan de produkttyper som unionstillverkarna och de exporterande tillverkarna sålde på unionsmarknaden (den övergripande matchningen uppgår till mellan 80 % och 90 %). Påståendet avvisades därför.

(663) CRIA och CCCMC påstod att kommissionen borde lämna ut mer information om de fysiska egenskaperna hos de däcktyper som användes för jämförelsen eftersom det är mycket sannolikt att det finns skillnader som inte speglas i produktkontrollnumren men som motiverar en justering. De hävdade att de helt enkelt inte kunde identifiera sådana skillnader eftersom de inte har någon information om de produkter som säljs av de unionstillverkare som ingår i urvalet. Parterna menade vidare att WTO:s överprövningsorgan, genom sin rapport EC – Fasteners ([103]), stöder denna strategi.

(664) Kommissionen godtog inte detta argument. Den påpekade att överprövningsorganets rapport som nämns ovan handlar om ett misslyckande att tillhandahålla nödvändig information om egenskaperna hos en viss produkt som användes för att fastställa normalvärdet. Detta ledde till en situation där tillverkarna inte kunde besluta huruvida det var nödvändigt att begära justeringar av handelsled för att säkerställa en rättvis jämförelse enligt artikel 2.10 i grundförordningen vad gäller dumpningsberäkningarna. I panelrapporten om samma ärende uppgavs dock att ”även om det är tydligt att de allmänna kraven i den objektiva granskningen och den faktiska bevisningen enligt

([101]) Överprövningsorganets rapport om efterlevnad, WT/DS397/AB/RW, EC – Fasteners, punkt 5.265.
([102]) Överprövningsorganets rapport, WT/DS454/AB/R och WT/DS460/AB/R, China – HP-SSST (Japan) / China – HP-SSST (EU), punkt 5.180.
([103]) Överprövningsorganets rapport om efterlevnad, WT/DS397/AB/RW, EC – Fasteners, punkt 5.189.

artikel 3.2 i grundförordningen begränsar en undersökande myndighets handlingsutrymme i samband med en analys av ett prisunderskridande, innebär detta inte att kraven i artikel 2.10 med avseende på hänsyn till skillnader som påverkar prisernas jämförbarhet är tillämpliga" ([104]). Därför kan man inte utgå från denna rättspraxis i detta fall, där CRIA och CCCMC spekulerar om bristen på utlämnad information om eventuella andra relevanta egenskaper och skillnader som inte speglas i produktkontrollnumren för beräkningarna av prisunderskridandet och skadan. Dessutom beräknade kommissionen prisunderskridandet i linje med sin sedvanliga metod för att säkerställa en rättvis jämförelse, där produktkontrollnumren på ett tillräckligt sätt speglar de fysiska och övriga skillnaderna mellan de produkttyper som säljs av unionstillverkarna och de exporterande tillverkarna. Om de exporterande tillverkarna dessutom anser att deras produkter har särskilda egenskaper som skiljer sig från unionsprodukternas egenskaper och som, ur deras synpunkt, inte uppfångas i produktkontrollnumren, borde de ha begärt detta vid lämpligt tillfälle, men så var inte fallet. Påståendet avvisades därför.

(665) Vissa berörda parter menade att kommissionen inte konstaterade att prisunderskridande hade förekommit under hela skadeundersökningsperioden. En utförlig beräkning av prisunderskridandet gjordes bara för undersökningsperioden. Även om de genomsnittliga priserna på importen från Kina under tidigare perioder kan jämföras med unionsindustrins försäljningspriser är en sådan jämförelse i grund och botten meningslös och oriktig eftersom i) inga separata uppgifter finns tillgängliga för de kinesiska importpriserna per nivå och ii) dessa genomsnittliga priser inte tar hänsyn till möjligheten att produktmixen kan ha förändrats under perioden.

(666) I rapporten från WTO:s överprövningsorgan, China – HP-SSST (EU) ([105]), förordas att en undersökande myndighet måste bedöma betydelsen av den dumpade importens prisunderskridande i förhållande till den andel av den inhemska tillverkningen för vilken inget prisunderskridande konstaterats. Parterna ansåg att kommissionen inte hade utfört någon sådan bedömning.

(667) Såsom anges i skäl 658 utförde kommissionen i enlighet med tillämplig rättspraxis beräkningarna på grundval av kontrollerade uppgifter för undersökningsperioden, per produktkontrollnummer och nivå. Alla relevanta beräkningar lämnades ut till de berörda parterna med iakttagande av deras processuella rättigheter. Den sammanlagda prisunderskridandenivån under undersökningsperioden låg på omkring 21 %, vilket enligt kommissionen är betydande. Påståendet avvisades därför.

(668) CRIA och CCCMC menade dock att det är troligt att kommissionen endast identifierade prisunderskridande för en liten del av försäljningen bland de unionstillverkare som ingick i urvalet. De anser att kommissionen måste bedöma den prispress, om någon sådan förekom, som skulle kunna utövas av importen från Kina på unionsindustrins återstående försäljning för vilken inget prisunderskridande konstaterades.

(669) Detta påstående avvisades eftersom försäljningsvolymen för de unionstillverkare som ingick i urvalet som matchade importen från de kinesiska exporterande tillverkarna var betydande (mellan 80 % och 90 %). Dessutom konstaterades det att den vägda genomsnittliga marginalen för prisunderskridandet i de tre nivåerna var betydande, nämligen mellan 18 % och 24 %.

(670) China National Tire Group och Heuver begärde att Aeolus cif-priser skulle ses över för att spegla Heuvers kostnader efter import. Pirelli påstod att dess ytterligare kostnader måste beaktas av kommissionen när man jämför Pirellis däck med andra däck som tillverkas och säljs av unionsindustrin och till de (oberoende) återförsäljarna.

(671) Kommissionen slog fast att Heuver inte är närstående till China National Tire Group. Ingen justering var därför berättigad. Vad gäller Pirelli fastställdes det vägda genomsnittliga cif-priset i enlighet med artikel 2.9 i den grundläggande antidumpningsförordningen enligt beskrivningen i skäl 118 i den provisoriska antidumpningsförordningen. Såsom förklaras i skälen 673–678 fann kommissionen det olämpligt att tillämpa artikel 2.9 i den grundläggande antidumpningsförordningen i tillämpliga delar vid beräkningarna av prisunderskridande och målprisunderskridande i antisubventionsärenden mot bakgrund av förklaringen om tvistlösning i enlighet med avtalet om tillämpning av artikel VI i Allmänna tull- och handelsavtalet 1994 eller del V av avtalet om subventioner och utjämningsåtgärder, vilket tyder på en konsekvent behandling av både antidumpnings- och antisubventionsärenden. Påståendet avvisades därför.

([104]) Panelrapport WT/DS397/R EC – Fasteners (China), punkt 7.328. Se även panelrapport WT/DS219/R, EC – Tube or Pipe Fittings, punkt 7.292.

([105]) Rapport från överprövningsorganet, WT/DS460/AB/R, China – HP-SSST (EU), punkt 5.180.

(672) Flera parter påstod att kommissionen inte kan förlita sig på konstruerade exportpriser i analysen av prisunderskridandet och fastställande av skadenivån och att den metod som användes strider mot artikel 8.1 a och 8.2 i grundförordningen. Hankook Group hävdade dessutom att den borde behandlas som en enda ekonomisk enhet, för beräkning av skademarginalen.

(673) För det första hänvisar artikel 8.1 i grundförordningen till effekten av den subventionerade importen som kan vålla unionstillverkarna skada och inte till ett företags (närstående importörs) återförsäljningspris inom unionen till en annan kund.

(674) För det andra, vad gäller prisunderskridande anger grundförordningen ingen specifik metod för sådana beräkningar. Kommissionen har därmed ett stort handlingsutrymme för att bedöma denna skadefaktor. Detta handlingsutrymme begränsas av behovet att grunda slutsatser på faktisk bevisning och att göra en objektiv granskning, i enlighet med artikel 8.1 i grundförordningen.

(675) Vad gäller de aspekter som beaktas i beräkningen av prisunderskridande (särskilt exportpriset) måste kommissionen fastställa den punkt där konkurrensen först äger rum (eller kan äga rum) med unionstillverkare på unionsmarknaden. Denna punkt motsvarar egentligen den första icke-närstående importörens inköpspris, eftersom det företaget i princip har valet att köpa antingen från unionsindustrin eller från utländska kunder. Att däremot studera icke-närstående importörers återförsäljningspriser återspeglar inte den punkt där riktig konkurrens äger rum. Detta är endast den punkt där exportörens etablerade försäljningsstruktur försöker hitta kunder, men den ligger redan efter den punkt där beslutet om import har fattats. När exportören har inrättat sitt system med närstående företag i unionen har dessa redan bestämt att deras varor ska hämtas utanför unionen. Därför bör jämförelsen göras omedelbart efter att varan passerar unionsgränsen, och inte under ett senare skede i distributionskedjan, t.ex. vid försäljning av varan till slutanvändaren.

(676) Denna metod säkerställer också samstämmighet i de fall när en exporterande tillverkare säljer varor direkt till en icke-närstående kund (importör eller slutanvändare) eftersom återförsäljningspriser per definition inte skulle användas i detta scenario. En annorlunda metod skulle medföra diskriminering mellan exporterande tillverkare enbart på grundval av den försäljningskanal som de använder. Denna metod säkerställer också samstämmighet i de fall det rör sig om parallella antidumpnings- och antisubventionsundersökningar.

(677) I detta fall kan importprisets nominella värde inte användas eftersom den exporterande tillverkaren och importören är varandra närstående. För att fastställa ett tillförlitligt importpris enligt armslängdsprincipen måste därför ett sådant pris konstrueras genom att använda den närstående importörens återförsäljningspris till den första oberoende kunden som utgångspunkt. För att genomföra denna rekonstruktion är reglerna för hur exportpriset konstrueras enligt artikel 2.9 i den grundläggande antidumpningsförordningen relevanta, och tillämpas genom analogi, liksom de är relevanta för att fastställa exportpriset i dumpningshänseende. Tillämpning genom analogi av artikel 2.9 i den grundläggande antidumpningsförordningen gör det möjligt att fastställa ett pris som är fullt jämförbart med cif-priset (vid unionens gräns) som används för att granska försäljning till icke-närstående kunder.

(678) För att möjliggöra en rättvis jämförelse är det berättigat för den närstående importören att dra av försäljnings- och administrationskostnader och andra allmänna kostnader och vinst från återförsäljningspriset till icke-närstående kunder för att fastställa ett tillförlitligt cif-pris.

(679) Flera berörda parter uppmanade kommissionen att lämna ut uppgifter om vilka slags kostnader efter import det rörde sig om och de procentandelar som tillämpats, med uppgift om källan. Dessutom hävdade Xingyuan Group att dessa fasta kostnader borde fördelas som ett fast belopp per däck i stället för en procentandel, som orättvist kommer att bestraffa exportörer vars priser ligger på den undre delen av skalan.

(680) Kommissionen noterade att detta ökade cif-värdet med 3,2 % för kostnaderna efter import (där transport stod för 60 %, hantering 32 % och tullavgifter 8 %). Procentandelarna beräknades på grundval av kontrollerade kostnader efter import per del och uttrycktes därefter som en procentandel av cif-priset för de kontrollerade icke-närstående importörerna.

(681) CCCMC och CRIA hävdade att skillnaderna mellan nya däck och regummerade däck borde beaktas för en rättvis jämförelse i undersökningen i syfte att fastställa underskridande och målprisunderskridande.

(682) Såsom konstateras i skäl 117 har nya däck och regummerade däck samma grundläggande fysiska egenskaper liksom samma grundläggande användningsområden. Påståendet avvisades därför.

(683) Hankook Group fann en diskrepans mellan den vinstmarginal som uppges för nivå 1 och den vinstmålmarginal som används för att fastställa marginalen för målprisunderskridande.

(684) Kommissionen såg över marginalerna för målprisunderskridande och hittade ett skrivfel vid fastställandet av marginalen för målprisunderskridande för nivå 1 och nivå 2. Kommissionen rättade därför beräkningen av marginalen för målprisunderskridande.

(685) På begäran av Hankook Group lämnade kommissionen ytterligare information om försäljnings- och administrationskostnader och andra allmänna kostnader som dragits av från priset till den första oberoende kunden för att uppnå nivån fritt fabrik. Kommissionen bekräftade att de kostnader som dragits av motsvarade transport-, försäkrings-, hanterings- och lastningskostnader, därmed sammanhängande kostnader, paketeringskostnader, kreditkostnader, rabatter och provision. Kommissionen gjorde inte avdrag från unionstillverkarnas priser för indirekta försäljningsutgifter, forskning och utveckling, finansiering, marknadsföring eller vinst.

4.5 **Unionsindustrins ekonomiska situation**

4.5.1 *Allmänna anmärkningar*

(686) I enlighet med artikel 8.4 i grundförordningen omfattade granskningen av den dumpade importens inverkan på unionsindustrin en utvärdering av alla ekonomiska indikatorer som var relevanta för unionsindustrins tillstånd under skadeundersökningsperioden.

(687) Som nämns i skälen 24–32 användes ett stickprovsförfarande för att fastställa den eventuella skada som unionsindustrin lidit.

(688) För skadeanalysen skilde kommissionen mellan makroekonomiska och mikroekonomiska skadeindikatorer. Kommissionen bedömde de makroekonomiska indikatorerna på grundval av uppgifter i klagomålet, statistik från Eurostat och i förekommande fall inlagor från ETRMA, i syfte att se till att uppgifterna rörde samtliga unionstillverkare. Kommissionen bedömde de mikroekonomiska indikatorerna på grundval av uppgifter i svaren på frågeformuläret från de unionstillverkare som ingick i urvalet samt inlagan från ETRMA. Dessa uppgifter avsåg de unionstillverkare som ingick i urvalet. Båda uppsättningarna uppgifter konstaterades vara representativa för unionsindustrins ekonomiska situation.

(689) De makroekonomiska indikatorerna är produktionsvolym, produktionskapacitet, kapacitetsutnyttjande, försäljningsvolym, marknadsandel, tillväxt, sysselsättning, produktivitet och subventionsmarginalens storlek.

(690) De mikroekonomiska indikatorerna är genomsnittliga priser per enhet, kostnad per enhet, arbetskraftskostnader, lager, lönsamhet, kassaflöde, investeringar, räntabilitet och kapitalanskaffningsförmåga.

(691) Två anmärkningar kan göras om den metod som använts för analysen av skadeindikatorerna i inledningsskedet.

(692) Såsom nämns i skäl 28 består unionstillverkarna av två kategorier av företag räknat i storlek, nämligen stora företag och små och medelstora företag (mycket fragmenterade), vilka svarar för 85 respektive 15 % av unionstillverkarnas totala försäljning i unionen 2016. Det stickprovsförfarande som tillämpades avseende unionstillverkarna gjorde emellertid att försäljningsuppgifterna för de små och medelstora företagen i urvalet svarade för en bråkdel av den totala försäljningen i unionen för de unionstillverkare som ingick i urvalet. Kommissionen beslutade därför att väga resultatet för unionstillverkarna i urvalet i förhållande till marknadsandelen för varje företagskategori. Eftersom de små och medelstora företagen endast är verksamma i segmentet nivå 3 fick denna justering till direkt följd att andelen för nivå 3-försäljningen i den uppsättning uppgifter som kom från unionstillverkarna i urvalet ökade.

(693) Dessutom var unionstillverkarnas totala försäljning i unionen uppdelad mellan de tre olika nivåerna i följande proportioner: nivå 1: 51 %, nivå 2: 23 % och nivå 3: 26 %. Uppgifterna om försäljningen i unionen för de unionstillverkare som ingick i urvalet återspeglade emellertid ändå inte, även med hänsyn tagen till de justeringar som beskrivs i skäl 692, de verkliga andelarna av försäljningen i unionen per nivå. Kommissionen beslutade därför att väga resultatet för unionstillverkarna i urvalet i förhållande till varje nivås andel av unionstillverkarnas totala försäljning i unionen, i syfte att säkerställa att de tre olika nivåerna verkligen fick en vikt som motsvarade deras andel av den totala försäljningen i unionen när det gäller alla mikroindikatorer.

(694) Flera parter hävdade att om kommissionen använder en uppdelning i tre nivåer måste även skadan fastställas på dessa tre nivåer. De hävdade särskilt att unionsindustrins ställning och importens verkningar måste bedömas nivå för nivå. Verkningarna av importen i nivå 2 (både från Kina och från andra länder) måste till exempel bedömas mot unionstillverkarna i nivå 2.

(695) Kommissionen ansåg att trots att unionsmarknaden är segmenterad har de däck som definieras i skäl 109 samma grundläggande fysiska, kemiska och tekniska egenskaper och är utbytbara. Fastställandet av skada för den berörda produkten har därmed gjorts på ett sätt som är förenligt med WTO:s antisubventionsavtal. WTO:s överprövningsorgan anser att ”när de undersökande myndigheterna granskar en viss del av en inhemsk industri, bör de i princip, på motsvarande sätt, granska alla andra delar av den industrin, liksom industrin i sin helhet” ([106]). En analys uppdelad på segment är således möjlig enligt WTO:s regelverk, men den måste åtföljas av en analys avindustrin i dess helhet. På samma sätt har tribunalen slagit fast att skadeanalysen kan vara inriktad på den nivå som drabbas mest av den subventionerade importen ([107]).

(696) Kommissionen utförde således analysen av vissa indikatorer på segmentnivå. Såsom anges i skälen 823–834 bekräftar denna analys att unionsindustrin lidit skada totalt sett och att trenderna för den berörda produkten sett som en helhet generellt sett motsvarar trenderna när nivåerna övervägs separat.

(697) Unionsindustrins ekonomiska situation analyseras sammantaget, och för vissa mikroekonomiska indikatorer även på segmentnivå med tanke på unionsmarknadens segmentering.

(698) Flera parter begärde närmare information om den metod som användes för att väga olika kategorier av företag (stora eller små och medelstora företag) och per nivå enligt beskrivningen i skälen 692 och 693.

(699) Viktningen utfördes på grundval av försäljningsvolymerna, eftersom detta är den relevanta parametern när man beaktar försäljningspriserna i unionen för fastställandet av tillverkningskostnaden eller försäljningens lönsamhet i unionen till icke-närstående kunder.

(700) Ett av kriterierna för valet av vilka unionstillverkare som skulle ingå i urvalet var unionstillverkarnas representativitet i fråga om storlek, nämligen mellan små och medelstora företag och stora företag (skäl 29). Fem små och medelstora företag ingick i urvalet. Ett sådant företag beslutade sig för att avsluta undersökningssamarbetet. Fyra besvarade stickprovsfrågeformuläret.

(701) Dessutom beaktade kommissionen synpunkter från berörda parter som menade att marknadssegmenteringen i tre nivåer behövde avspeglas i urvalet av unionstillverkare (skäl 25). Ytterligare information tillhandahölls av de samarbetsvilliga unionstillverkarna, vilket förklaras i skäl 26.

(702) Kommissionen tog med elva unionstillverkare i urvalet. Det är ett ovanligt stort antal unionstillverkare som ska undersökas. Trots detta krävde de små och medelstora företagens resultat och resultatet per nivå en viktning för en korrekt analys av den resulterade sammanslagningen av de mikroekonomiska skadeindikatorerna.

(703) Uppdelningen per nivå av försäljningen bland de samarbetsvilliga unionstillverkarna och de unionstillverkare som ingick i urvalet var likartad: mellan 60 % och 70 % för nivå 1, mellan 15 % och 25 % för nivå 2 och mellan 10 % och 20 % för nivå 3. Små och medelstora företag stod för 7–10 % av den totala försäljning i unionen som rapporterades av de samarbetsvilliga unionstillverkarna. Dessutom tillverkar de unionstillverkare som ingick i urvalet nya och regummerade däck i nivå 2 och nivå 3. Omkring hälften av försäljningen i urvalet i nivå 3 avser regummerade däck.

(704) Det första steget var att uppskatta uppdelningen mellan de stora företagens och de små och medelstora företagens försäljning. Uppskattningen av de små och medelstora företagens försäljning baserades på information från ETRMA (för kalla processer) och av leverantörer av slitbanor som inte är medlemmar i ETRMA Europool ([108]). Med avseende på denna undersökning ansågs det att små och medelstora företag står för kallprocessförsäljningen och stora tillverkare för varmprocessförsäljningen. Detta är en konservativ metod för att uppskatta de små och medelstora företagens försäljning eftersom kommissionen kontrollerade en sådan tillverkare med båda teknikerna. Uppskattningen av de stora företagens försäljning är skillnaden mellan unionstillverkarnas totala försäljning i unionen minus uppskattningen av de små och medelstora företagens försäljning. Kommissionen fann att de små och medelstora företagens försäljning stod för omkring 15 % av unionsindustrins totala försäljning i unionen under 2016 (såsom nämns ovan är detta en försiktig uppskattning eftersom vissa små och medelstora företag också använder sig av varmregummering). Därför fastställdes ett förhållande på omkring 85 % för stora företag och omkring 15 % för små och medelstora företag.

([106]) WT/DS184/AB/R, 23.8.2001, *United States – Anti-dumping Measures on Certain Hot-Rolled Steel Products from Japan*, punkt 204.
([107]) Förstainstansrättens dom av den 28 oktober 2004, T-35/01 Shanghai Teraoka Electronic Co. Ltd/rådet, punkterna 129 och 258.
([108]) Kallprocessförsäljningen under skadeundersökningsperioden uppskattades till följande: 2014: 2 619 000 2015: 2 335 000 2016: 2 095 000 Undersökningsperioden: 2 046 000.

(705) Det andra steget var att jämföra förhållandet på 85 %/15 % med förhållandet för urvalet (där de stora företagen stod för mer än 95 %). Dessutom representerade försäljningsuppgifterna för de små och medelstora företagen i urvalet omkring 4 % av de små och medelstora unionstillverkarnas totala försäljning i unionen. För att säkerställa en korrekt spegling av den relativa betydelsen av de två kategorierna av unionstillverkare för de mikroekonomiska indikatorerna viktade kommissionen de individuella företagsindikatorerna när den slog samman siffrorna med utgångspunkt i det förhållande på 85 %/15 % som nämns ovan. Metoden medförde en ökning av vikten av den försäljning på nivå 3 som användes för att fastställa de mikroekonomiska indikatorerna.

(706) Inledningsvis tillämpades båda viktningarna (viktningen av företagskategorierna och viktningen av nivåerna) lika under skadeundersökningsperioden, på grundval av 2016 års uppgifter. Kommissionen ansåg att denna strategi var rimlig mot bakgrund av den tillgängliga bevisningen.

(707) CRIA och CCCMC hävdade att kommissionen inte borde använda en fast kvot (dvs. en kvot som beräknats för 2016) för skadeundersökningsperioden, utan en kvot för varje period i skadeundersökningsperioden. De hävdade dessutom att vissa stora tillverkare av slitbanor producerade regummerade däck med kalla processer, och att två tillverkare av regummerade däck ingick i en större grupp vilket kvalificerade dem som ett stort företag. Parterna hävdade därför att den använda metoden inte kunde betraktas som försiktig, och att försäljningsvolymen för små och medelstora företag var överskattad. BIPAVER hävdade att den varma processen inte endast användes av en regummerare, utan av flera regummerare i unionen ([109]).

(708) För det första undersökte kommissionen de påståenden och bevis som framfördes av parterna. Den fann att vissa stora leverantörer av slitbanor faktiskt har närstående dotterföretag som tillverkar regummerade däck genom den kalla processen. Två tillverkare som ursprungligen betraktades som små och medelstora företag som omnämnts av parterna ingick dessutom i en större grupp, och kunde därför inte betraktas som små eller medelstora företag. Kommissionen anpassade därför de kvoter som användes i viktningen. De stora leverantörerna och små och medelstora företagen tillhandahöll sina försäljningsuppgifter under skadeundersökningsperioden. Den totala volym som rapporterats är cirka 2014: 254 000, 2015: 227 000, 2016: 240 000 och undersökningsperioden: 250 000 regummerade däck, vilket motsvarar omkring 5,5 % av den uppskattade försäljningen av regummerade däck under skadeundersökningsperioden.

(709) För det andra, vad gäller försäljning av produktion med varm process från små och medelstora företag, fann kommissionen att fler än ett företag tillverkar regummerade däck med användning av den varma processen. Kommissionen begärde av ett fåtal tillverkare uppgifter om tillverkningen med varm process för skadeundersökningsperioden. Den totala volym som rapporterats är cirka 2014: 149 000, 2015: 152 000, 2016: 138 000 och undersökningsperioden: 132 000 regummerade däck, vilket motsvarar omkring 3,2 % av den uppskattade försäljningen av regummerade däck under skadeundersökningsperioden.

(710) För det tredje räknade kommissionen om uppskattningen av försäljningen för små och medelstora företag under skadeundersökningsperioden genom att addera deras försäljning av produktion genom varm process och att dra av de stora företagens försäljning av produktion genom kall process.

(711) Slutligen beräknade kommissionen de små och medelstora företagens andel av den samlade unionsförsäljningen för varje period i skadeundersökningsperioden:

Tabell 5

Små och medelstora företags andel av den samlade unionsförsäljningen (%)

	2014	2015	2016	Undersöknings-perioden
Kvot som används på det slutliga stadiet för små och medelstora företags försäljning av den totala unionsförsäljningen	16,9	15,3	13,7	13,2
Kvot som används i inledningsskedet för små och medelstora företags försäljning av den totala unionsförsäljningen	14,6	14,6	14,6	14,6

([109]) Kraiburg, en leverantör av slitbanor, lämnade en förteckning till BIPAVER över sina kunder för råvaror för den varma processen. Denna förteckning omfattar 38 företag.

(712) Som visas i tabell 5 har andelen av små och medelstora företag i den totala unionsförsäljningen under skadeundersökningsperioden ökats med 2,3 procentenheter 2014, 0,7 procentenheter 2015, minskats med 0,9 procentenheter 2016 och med 1,4 procentenheter under undersökningsperioden. Som framgår av tabell 2 påverkar inte användningen av en särskild kvot för varje år under skadeundersökningsperioden slutsatserna på grundval av trender i inledningsskedet för nivå 3. Kommissionen drog slutsatsen att fastställandet av en kvot per år har en marginell inverkan på analysens övergripande resultat. På grundval av ovanstående förblir de slutsatser som grundas på trenderna i inledningsskedet giltiga.

(713) Vad gäller den andra anpassningen per nivå förlitade sig kommissionen i inledningsskedet på information från klaganden som ger en uppskattning av vikten av varje nivå för unionsförbrukningen under 2016. CRIA och CCCMC hävdade emellertid att kommissionen borde använda en kvot för varje period i skadeundersökningsperioden.

(714) I undersökningen framkom inga uppgifter som skulle ha varit mer lämpliga och som hade kunnat användas för att beräkna vikten av nivåerna under skadeundersökningsperioden, och de berörda parterna har heller inte kunnat lägga fram sådana uppgifter. Kommissionen beslutade därför att inte tillämpa den andra anpassningen per nivå på det slutgiltiga stadiet. Denna metod medförde en ökning av vikten av nivå 1 och nivå 2 som användes för att fastställa de mikroekonomiska indikatorerna.

(715) CRIA och CCCMC menade att viktningsförfarandet var olagligt eftersom grundförordningen inte medgav ändringar av stickprovsförfarandet för unionstillverkarna, som ska vara representativt för hela unionsindustrin. Dessutom hävdade de att kommissionens metod inte uppfyllde kravet att basera fastställandet av skada på faktisk bevisning för att utföra en objektiv granskning, eftersom ett mycket begränsat antal företag i slutändan bestämde utgången av hela skadebedömningen, till skada för en mycket större uppsättning data vilkas betydelse nedvärderas. CRIA och CCCMC hävdade dessutom att kommissionen inte kan förlita sig på den information som lämnats av fyra små och medelstora företag i urvalet som skulle utgöra underlag för viktning av skadeindikatorerna. Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter hävdade CRIA och CCCMC att kommissionen inte tog hänsyn till det olämpliga i metoden för den första justeringen. Parterna hävdade att kommissionen skulle ha övergett sitt tillvägagångssätt.

(716) I skälen 699–714 erinrade kommissionen om den metod som använts.

(717) Kommissionen upprepade dessutom att, till följd av viktningen blev stickprovsurvalet statistiskt mer representativt för unionsindustrin som helhet, i enlighet med tillämplig rättspraxis från WTO och EU ([110]). Detta gjorde det dessutom möjligt för kommissionen att bättre ta hänsyn till resultaten för unionstillverkare utanför urvalet (små och medelstora företag och stora tillverkare) som annars inte tillräckligt skulle återspeglas i skadeindikatorerna, om kommissionen hade grundat sina resultat på urvalet utan att tillämpa viktningen i det aktuella fallet. Med tanke på unionsindustrins fragmentering kunde kommissionen inte bortse från de små och medelstora tillverkarna på unionsmarknaden. Uppgifterna som lämnats av de kontrollerade små och medelstora företagen representerar cirka 4 % av de små och medelstora företagens uppskattade totala tillverkning under skadeundersökningsperioden. För att återspegla den relativa vikten av de två företagskategorierna grundade kommissionen sina resultat på kontrollerade uppgifter från företagen i urvalet och tillämpade viktningen. Den information som användes var tillgänglig i den icke-konfidentiella handlingen och kontrollerades där så krävdes. Kommissionen ansåg följaktligen att den hade utfört en objektiv granskning av förekomsten av skada på grundval av faktisk bevisning. Dessa påståenden tillbakavisades därför.

4.2 **Segmenterad skadeanalys**

(718) Som förklarades i skäl 697 analyserades unionsindustrins ekonomiska situation på aggregerad nivå, och för vissa mikroekonomiska indikatorer även på segmentnivå med tanke på unionsmarknadens segmentering. Vissa berörda parter menade att man i skadeanalysen per segment borde beakta alla skadeindikatorer och indikatorer på orsakssamband. De hänvisade till överprövningsorganets rapport *United States – Hot Rolled Steel Products from Japan* ([111]). Dessutom begärde dessa parter att kommissionen också skulle skilja mellan nya och regummerade

([110]) WT/DS184/AB/R, 23.8.2001, *United States – Anti-dumping Measures on Certain Hot-Rolled Steel Products from Japan*, punkt 204, och förstainstansrättens dom av den 28 oktober 2004, mål T-35/01, Shanghai Teraoka Electronic Co.Ltd mot Europeiska unionens råd, punkterna 129 och 258.

([111]) Överprövningsorganet, WT/DS184/AB/R, *United States – Hot Rolled Steel Products from Japan*, punkterna 195–196).

däck, originalutrustning och ersättningsdäck eftersom marknaden för originalutrustning var skyddad mot kinesisk konkurrens, återigen genom att hänvisa till rapporten från överprövningsorganet (*United States – Hot Rolled Steel Products from Japan*) ([112]).

(719) Enligt den rättspraxis som nämns ovan anges att de undersökande myndigheter som granskar en del av en inhemsk industri *"i princip, på motsvarande sätt, bör granska alla andra delar av den industrin, liksom industrin i sin helhet"* ([113]). Överprövningsorganets rapport innehåller dock inget krav på att de undersökande myndigheterna tillhandahåller alla skadeindikatorer per segment.

(720) Omständigheterna i detta ärende var dessutom annorlunda. I överprövningsorganets rapport *United States – Hot Rolled Steel Products from Japan* skyddades en betydande andel av den inhemska tillverkningen i Förenta staterna – produktion för den företagsinterna marknaden – genom strukturen på den inhemska marknaden från direkt konkurrens från sådan import. I den specifika situationen tog överprövningsorganet upp frågan med jämförande granskning av varje del av den inhemska marknaden – som kombinerade den öppna marknaden och den företagsinterna marknaden. För överprövningsorganet stärkte detta de undersökande myndigheternas förmåga att fatta ett lämpligt beslut om den inhemska industrins tillstånd som helhet. I det aktuella fallet finns dock inget skydd för de segment som avser nivå 1 och nivå 2 på unionsmarknaden. Den kinesiska importförsäljningen är huvudsakligen inriktad på ersättningsmarknaden, vilket är en faktisk situation som inte skapas av strukturen på unionsmarknaden. Dessutom såldes den berörda produkten även till tillverkare av originalutrustning. Därför godtas inte påståendet att unionens marknad för originalutrustning är skyddad från kinesisk konkurrens och därför borde analyseras separat.

(721) Såsom dessutom noteras i skäl 695 bekräftar också rättspraxis att när man bedömer huruvida unionsindustrin som helhet lidit skada kan analysen inriktas på det segment som drabbas mest av den subventionerade importen. I det aktuella fallet avser omkring 65 % av importen från Kina däck i nivå 3. Därför går det inte att i en ordentlig skadeanalys bortse från den subventionerade importens inverkan, i synnerhet i en marknadssituation där försäljningen av däck i nivå 3 fortsätter att växa, och där alla nivåer som utgör unionens däckmarknad hänger ihop.

(722) Därför ansåg kommissionen att den har genomfört en ordentlig granskning av industrin som helhet.

4.2.1 *Makroekonomiska indikatorer*

(723) CRIA och CCCMC menade att de tvivlade på tillförlitligheten hos vissa av de uppgifter som kommissionen använt för de makroekonomiska indikatorerna.

(724) Ett dokument med förtydliganden om de preliminära undersökningsresultaten fanns i den icke-konfidentiella handlingen ([114]).

(725) Gällande fastställandet av de makroekonomiska indikatorerna utgick kommissionen från olika källor, bland annat uppgifter från ETRMA. ETRMA offentliggör marknadsanalyser som finns offentligt tillgängliga på dess webbplats. Den icke-konfidentiella versionen av klagomålet innefattade ett dokument från ETRMA (bilaga 16 – ETRMA:s broschyr för 2016 ([115])). Kommissionen noterade att vissa av de exporterande tillverkarna liksom vissa unionstillverkare är medlemmar i ETRMA och lämnade även inlagor som stöddes av uppgifter från ETRMA (exempelvis Hankook Group och Pirelli).

4.2.1.1 Tillverkning, produktionskapacitet och kapacitetsutnyttjande

(726) Efter utlämnandet av informationsdokumentet fastställde kommissionen, vilket antyds i skäl 625, att unionens produktionsvolym bör korrigeras för att inbegripa försäljningen bland de leverantörer av slitbanor som inte är medlemmar i ETRMA Europool. Man hittade dessutom ett skrivfel när produktionskapaciteten fastställdes.

([112]) Överprövningsorganet, WT/DS184/AB/R, *United States – Hot Rolled Steel Products from Japan*, punkt 207.
([113]) Överprövningsorganet, WT/DS184/AB/R, *United States – Hot Rolled Steel Products from Japan*, punkt 204.
([114]) Not till handlingen (registreringsnummer t18.007994).
([115]) På ETRMA:s webbplats finns broschyren för 2016 och 2017.
Se http://www.etrma.org/uploads/Modules/Documentsmanager/20180329—statistics-booklet-2017—alternative-rubber-section-final-web.pdf.

(727) Den uppskattade sammanlagda tillverkningen och produktionskapaciteten samt det sammanlagda kapacitetsutnyttjandet i unionen sågs över i enlighet därmed och utvecklades på följande sätt under skadeundersökningsperioden:

Tabell 6

Tillverkning, produktionskapacitet och kapacitetsutnyttjande

	2014	2015	2016	Undersökningsperioden
Produktionsvolym (i enheter) (1)	20 973 089	20 360 055	20 619 725	21 111 923
Index 2014 = 100	*100*	*97,1*	*98,3*	*100,7*
Produktionskapacitet (i enheter)	29 038 117	28 225 985	27 115 950	26 525 214
Index 2014 = 100	*100*	*97,2*	*93,4*	*91,3*
Kapacitetsutnyttjande	72,2 %	72,1 %	76,0 %	79,6 %
Index 2014 = 100	*100*	*100*	*105*	*110*

(1) Preliminär produktionsvolym (i enheter): 2014: 20 722 065 2015: 20 199 411 2016: 20 496 669 Undersökningsperioden: 20 863 087

Källa: ETRMA, och leverantörer av slitbanor som inte är medlemmar i ETRMA Europool, Eurostat Comext och information som lämnats in av klaganden.

(728) Såsom framgår av tabell 6 förblev tillverkningen relativt stabil, med 21,1 miljoner enheter under undersökningsperioden, medan kapacitetsutnyttjandegraden ökade med 7,4 procentenheter (från 72,2 % till 79,6 %) under skadeundersökningsperioden med tanke på den minskade produktionskapaciteten.

(729) Huvudorsaken till ökningen av kapacitetsutnyttjandet kan bara vara den betydande minskningen av produktionskapaciteten med nästan 10 %. Detta berörde främst regummeringsverksamheten, vilket förklaras av två händelser under skadeundersökningsperioden, nämligen att minst 85 små och medelstora företag belägna i i stort sett alla medlemsstater upphörde med sin tillverkning av regummeringsbara däck och att dotterbolag till stora företag ([116]) stängdes.

(730) Den stagnerande utvecklingen av unionstillverkningen och nedläggningen av företag står i kontrast till den ökande förbrukningen i unionen efter krisen, vilken skulle kunna ha varit till gagn för unionsindustrin.

4.2.1.2 Försäljningsvolym och marknadsandel

(731) Efter utlämnandet av informationsdokumentet fastställde kommissionen, vilket antyds i skäl 625, att unionens sammanlagda försäljningsvolym bör korrigeras för att inbegripa försäljningen bland de leverantörer av slitbanor som inte är medlemmar i ETRMA Europool.

(732) Unionsindustrins försäljningsvolymer och marknadsandel sågs därför över och utvecklades under skadeundersökningsperioden på följande sätt:

Tabell 7

Försäljningsvolym och marknadsandel

	2014	2015	2016	Undersökningsperioden
Total försäljningsvolym på unionsmarknaden (i enheter) (1)	14 835 082	14 738 677	14 533 199	14 584 885
Index 2014 = 100	*100*	*99,4*	*98,0*	*98,3*

([116]) 2017 stängde Goodyear Group sin anläggning i Förenade kungariket (ca 330 arbetstillfällen). Michelin Group stängde flera anläggningar i unionen: i Frankrike (två anläggningar: 2014, 700 anställda och 2017, 330 anställda), i Tyskland (2016, 200 anställda), i Ungern (2015, 500 anställda) och i Italien. Continental Group stängde en anläggning i Tyskland.

	2014	2015	2016	Undersöknings-perioden
Marknadsandel	72,4 %	70,3 %	67,3 %	67,1 %
Index 2014 = 100	*100*	*97,2*	*93,0*	*92,7*

([1]) Total försäljningsvolym på unionsmarknaden (i enheter): 2014: 14 584 057 2015: 14 558 260 2016: 14 385 254 Undersökningsperioden: 14 426 297

Källa: ETRMA, leverantörer av slitbanor som inte är medlemmar i ETRMA Europool och Eurostat Comext.

(733) På en växande marknad minskade försäljningen i unionen något under skadeundersökningsperioden. Detta ledde till att marknadsandelen minskade med 5,3 procentenheter (från 72,4 % till 67,1 %), medan importvolymen från Kina ökade med mer än 1,1 miljoner däck, vilket innebär en ökning av marknadsandelen med 4,2 procentenheter (från 17,1 % till 21,3 %).

(734) China National Tire Group och Pirelli hävdade att försäljningsvolymen på unionsmarknaden hade varit stabil under de föregående tre åren och att unionsindustrins marknadsandel minskade med 5 procentenheter mellan 2014 och 2017, vilket är en obetydlig minskning.

(735) De hävdade också att unionens försäljningsvolym som rapporterades av klagandena för 2013–2016 visade en stark nedgång för nivå 3 (– 30 %), en nedgång i försäljningen för nivå 2 (– 7 %) och en mindre nedgång i försäljning för nivå 1 (– 1 %). På så sätt står det klart att den enda skadan kan konstateras i segmentet för nivå 3 och att skadeanalysen måste beakta marknadssegmenteringen.

(736) Kommissionen noterade att de siffror som nämns i skälet ovan enbart rör klagandenas försäljning och inte unionsindustrin som helhet. De avser också en annan tidsperiod. Därför är det inte möjligt att överföra utvecklingen av klagandenas försäljningsvolymer till unionsindustrin. Som förklaras i skälen 718–722 ansåg kommissionen att förekomsten av väsentlig skada måste fastställas med avseende på den berörda produkten och unionsindustrin i sin helhet, och inte bara för delar av den. Därför har kommissionen inte granskat trenderna var för sig, dvs. per nivå, utan har följt en aggregerad strategi.

4.2.1.3 Tillväxt

(737) Tillväxt (169) Unionens förbrukning ökade med 6,1 % under skadeundersökningsperioden. Unionsindustrins försäljningsvolymer minskade med 1,7 % trots ökande förbrukning, vilket ledde till att unionsindustrins marknadsandel minskade. Importens marknadsandel från det berörda landet ökade under skadeundersökningsperioden (med mer än 4 procentenheter).

(738) Giti Group påstod att unionens förbrukning behövde analyseras utifrån värde och inte volym. På denna grundval minskade unionsförbrukningen med 5 % i värde, och började långsamt öka endast mellan 2016 och undersökningsperioden.

(739) Kommissionen avvisade detta påstående. Unionens förbrukning gav en bild av antalet däck som finns tillgängliga på unionsmarknaden vid en viss tidpunkt. Förbrukningen i unionen beräknas vanligtvis i volym just för att undvika att marknadsaktörernas prissättningsbeteende påverkar trenderna under skadeundersökningsperioden.

4.2.1.4 Sysselsättning och produktivitet

(740) Såsom förklaras i skäl 726 räknades produktiviteten om baserat på de reviderade unionsproduktionssiffrorna. Sysselsättningen och produktiviteten utvecklades på följande sätt under skadeundersökningsperioden:

Tabell 8

Sysselsättning och produktivitet

	2014	2015	2016	Undersöknings-perioden
Antal anställda	38 445	36 478	34 959	34 188
Index 2014 = 100	*100*	*95*	*91*	*89*

	2014	2015	2016	Undersöknings-perioden
Produktivitet (enhet/anställd) ([1])	546	558	590	618
Index 2014 = 100	*100*	*102*	*108*	*113*

([1]) Produktiviteten (enhet/anställd) fastställdes preliminärt på följande sätt: 2014: 539 2015: 554 2016: 586 Undersökningsperioden: 610

Källa: Kontrollerade svar på frågeformuläret från unionstillverkarna i urvalet, inlagor från leverantörer av slitbanor samt ETRMA.

(741) Över 4 257 direkta arbetstillfällen försvann under skadeundersökningsperioden, vilket drabbade både små och medelstora företag där minst 85 tillverkare belägna inom hela unionen upphörde med sin tillverkning och stora företag som stängde flera anläggningar.

(742) Efter utlämnandet av informationsdokumentet hävdade den italienska intresseorganisationen för regummerare (AIRP) att regummeringssektorn inom unionen står för omkring 13 000 arbetstillfällen inom produktion och distribution. Regummering är en arbetsintensiv verksamhet, och ett regummerat däck kräver tre till fyra gånger så många arbetstillfällen som ett nytt däck. Enligt AIRP höll flera av dess medlemsföretag på att genomföra personalnedskärningar eller utnyttjar arbetslöshetsersättningsfonder i mycket stor utsträckning.

(743) China National Tire Group och Pirelli uppgav att sysselsättningen, för vilken kommissionen konstaterade en minskning på 11 %, uteslutande rör regummeringsindustrin. Utvecklingen av produktiviteten kan i stället förklaras med att unionsindustrin nyligen har genomgått en period av omstrukturering och rationalisering.

(744) Uttalandet gällande den minskade sysselsättningen stämmer inte, eftersom omkring hälften av minskningen skett hos stora tillverkare. Påståendet avvisades därför.

(745) Heuver bad om namnen på de 85 små och medelstora företag som nämns i skäl 809.

(746) Kommissionen fastslog att minst 85 tillverkare upphörde med sin tillverkning baserat på den kundförteckning som leverantörerna av slitbanor hade tillhandahållit under denna undersökning. Kommissionen beviljade konfidentiell behandling för kundernas identitet och försäljningsvolymen per kund eftersom detta är känslig affärsinformation. Dessutom behöver berörda parter inte lämna in någon sammanfattning för denna typ av dokument. Leverantörerna av slitbanor tillhandahöll en sammanfattning av deras inlagor, som återfinns i den icke-konfidentiella akten. Kommissionen fastslog därför att parterna hade tillräckligt med information för att utöva sin rätt till försvar.

(747) CRIA och CCCMC hävdade att kommissionens antagande att all försäljning av tillverkning med kall process görs av små och medelstora företag är felaktig, eftersom många stora företag använder sig av denna metod för regummering. De drog slutsatsen att den resulterande uppskattningen av sysselsättning och produktivitet därför inte var tillförlitlig.

(748) Som nämns i skäl 708 fann kommissionen att de stora företagens tillverkning genom den kalla processen är ganska begränsad och kan inte som sådan påverka kommissionens uppskattning av sysselsättning och produktivitet. Produktiviteten sammanhänger dessutom främst med typen av tillverkning (dvs. regummering eller nya däck). Påståendet avvisades därför.

(749) CRIA och CCCMC hävdade dessutom att den kundförteckning som lämnats av en regummerare visar att en kund rapporterades som inaktiv, medan dess årsredovisning hos de lokala myndigheterna visade att företaget fortfarande var verksamt 2017. I sin not till handlingen ([117]) förklarade kommissionen att den förteckningen upprättades genom att aggregera information om försäljning som lämnats av åtta leverantörer av slitbanor. Vad gäller undersökningen ansågs en regummerare ha upphört med tillverkningen när den inte längre köpte slitbanor. Det är därför inte möjligt att säkert fastställa huruvida en regummerare är verksam eller inte enbart på grundval av en förteckning över unika leverantörer och/eller på grundval av registrerade årsredovisningar. Även om det är riktigt att det företag som nämns av CCCMC inte hade upphört, bekräftade det till kommissionen att det inte längre bedriver sin regummeringsverksamhet. Kommissionen fortsatte därför att använda den förteckning som upprättats.

([117]) Not till handlingen (registreringsnummer t18.007994).

4.2.1.5 Subventioneringsbeloppens storlek

(750) Alla subventionsbelopp låg väsentligt över miniminivån. Inverkan av de faktiska subventionsbeloppens storlek på unionsindustrin var betydande, med tanke på volymen av och priserna för importen från det berörda landet.

(751) Detta är den första antisubventionsundersökning som gäller den berörda produkten i unionen. Därför fanns inga uppgifter tillgängliga för att bedöma inverkan från eventuell tidigare subvention.

4.2.2 *Mikroekonomiska indikatorer*

(752) Giti Group begärde att kommissionen även skulle lämna ut uppgifter om utvecklingen av de mikroekonomiska faktorerna utan den viktning som kommissionen antagit för att göra det möjligt för koncernen att analysera huruvida sådana omanipulerade uppgifter skulle leda till en annan bild av skadan. CRIA och CCCMC gjorde samma anspråk och upprepade det efter det slutliga utlämnandet av uppgifter.

(753) Kommissionen avvisade det påståendet, eftersom utlämnandet av skadeindikatorerna utan viktning inte skulle återspegla unionsindustrins verkliga situation, eftersom det inte är möjligt att utföra stickprov på tillräckligt många små och medelstora företag för att återspegla deras verkliga vikt bland unionstillverkarna.

4.2.2.1 Priser och faktorer som påverkar priserna

(754) De genomsnittliga försäljningspriserna per enhet som de unionstillverkare som ingick i urvalet tog ut av icke-närstående kunder i unionen utvecklades på följande sätt under skadeundersökningsperioden:

Tabell 9

Försäljningspriser i unionen och tillverkningskostnad

	2014	2015	2016	Undersöknings-perioden
Genomsnittligt försäljningspris per enhet i unionen (i euro/enhet)	237	225	216	218
Index 2014 = 100	*100*	*95*	*91*	*92*
Genomsnittlig tillverkningskostnad (i euro/enhet)	200	188	183	188
Index 2014 = 100	*100*	*94*	*91*	*94*

Källa: Kontrollerade svar på frågeformulär från unionstillverkarna i urvalet.

(755) Det genomsnittliga försäljningspriset per enhet minskade med 19 euro, medan kostnaden per enhet minskade med 12 euro under samma period. Detta motsvarar en prisminskning på 8 % under skadeundersökningsperioden, samtidigt som kostnaderna minskade med 6 %.

(756) Under undersökningsperioden ökade tillverkningskostnaden jämfört med 2016, vilket inte helt kunde återspeglas i försäljningspriset.

(757) En separat analys som grundar sig på samma metod som beskrivits gjordes för de tre nivåerna.

(758) Inom nivå 1 minskade det genomsnittliga försäljningspriset per enhet med 25 euro, medan kostnaden per enhet minskade med 19 euro under samma period. Båda minskade med 9 % under skadeundersökningsperioden.

Tabell 10

Försäljningspriser i unionen och tillverkningskostnad - nivå 1

	2014	2015	2016	Undersöknings-perioden
Genomsnittligt försäljningspris per enhet i unionen (i euro/enhet)	270,8	255,3	245,3	245,7
Index 2014 = 100	*100*	*94*	*91*	*91*

	2014	2015	2016	Undersöknings-perioden
Genomsnittlig tillverkningskostnad (i euro/enhet)	222	200	199	203
Index 2014 = 100	*100*	*90*	*89*	*91*

Källa: Kontrollerade svar på frågeformulär från unionstillverkarna i urvalet.

(759) Inom nivå 2 minskade det genomsnittliga försäljningspriset per enhet med 27 euro, medan kostnaden per enhet minskade med 17 euro under samma period. Detta motsvarar en minskning av det genomsnittliga priset på 12 % under skadeundersökningsperioden, samtidigt som kostnaderna minskade med 9 %.

Tabell 11

Försäljningspriser i unionen och tillverkningskostnad - nivå 2

	2014	2015	2016	Undersöknings-perioden
Genomsnittligt försäljningspris per enhet i unionen på den totala marknaden (i euro/enhet)	228	212	193	201
Index 2014 = 100	*100*	*93*	*85*	*88*
Genomsnittlig tillverkningskostnad (i euro/enhet)	187	176	162	170
Index 2014 = 100	*100*	*94*	*87*	*91*

Källa: Kontrollerade svar på frågeformulär från unionstillverkarna i urvalet.

(760) Inom nivå 3 minskade det genomsnittliga försäljningspriset per enhet med 9 euro, medan kostnaden per enhet ökade med 2 euro under samma period. Detta motsvarar en minskning av det genomsnittliga priset på 5 % under skadeundersökningsperioden, samtidigt som kostnaderna ökade med 1 %.

Tabell 12

Försäljningspriser i unionen och tillverkningskostnad - nivå 3

	2014	2015	2016	Undersöknings-perioden
Genomsnittligt försäljningspris per enhet i unionen på den totala marknaden (i euro/enhet)	181	176	172	172
Index 2014 = 100	*100*	*97*	*95*	*95*
Genomsnittlig tillverkningskostnad (i euro/enhet)	170	175	167	172
Index 2014 = 100	*100*	*103*	*98*	*101*

Källa: Kontrollerade svar på frågeformulär från unionstillverkarna i urvalet.

(761) CRIA och CCCMC bad kommissionen att klargöra huruvida internpriser mellan närstående företag hade beaktats när skadeindikatorerna fastställdes.

(762) Kommissionen förtydligade att om närstående företag var inblandade i försäljningen ombads tillverkarna i urvalet att rapportera försäljningen till de första oberoende kunderna. Vad gäller inköp av råvaror genom närstående företag granskades internprismetoden av kommissionen och medförde inte några anpassningar.

4.2.2.2 Arbetskraftskostnad

(763) De genomsnittliga arbetskraftskostnaderna för unionstillverkarna i urvalet utvecklades på följande sätt under skadeundersökningsperioden:

Tabell 13

Genomsnittlig arbetskraftskostnad per anställd

	2014	2015	2016	Undersöknings-perioden
Genomsnittlig arbetskraftskostnad per anställd (i euro)	43 875	44 961	46 432	46 785
Index 2014 = 100	*100*	*102*	*105*	*106*

Källa: Kontrollerade svar på frågeformulär från unionstillverkarna i urvalet.

(764) Den genomsnittliga arbetskraftskostnaden ökade med 6 % under skadeundersökningsperioden.

4.2.2.3 Lager

(765) Lagernivåerna hos unionstillverkarna i urvalet utvecklades på följande sätt under skadeundersökningsperioden:

Tabell 14

lagerhållning

	2014	2015	2016	Undersöknings-perioden
Utgående lager *(Index 2014 = 100)*	*100*	*81*	*100*	*144*
Utgående lager i procent av produktionen	7 %	6 %	7 %	9 %
Index 2014 = 100	*100*	*81*	*97*	*134*

Källa: Kontrollerade svar på frågeformulär från unionstillverkarna i urvalet.

(766) Lagren ökade med 44 % under skadeundersökningsperioden och uppgick till ca 9 % av den årliga produktionen. Denna situation hade en negativ inverkan på den ekonomiska situationen för unionstillverkarna i urvalet

(767) China National Tire Group och Pirelli hävdade att kommissionen borde överväga att analysera inte bara den övergripande industrin utan också skillnaden mellan nya och regummerade däck eller mellan olika kategorier av nivåer. De menade att enligt klagomålet har ingen lagerökning skett för däck i nivå 1 eller 2. Tvärtemot minskade lagren i nivå 1 och nivå 2 med 15 % respektive 21 % mellan 2013 och 2016. Omvänt rapporterades klaganden en ökning med 17 % av lagren för däck i nivå 3. För dem avser den rapporterade ökningen av lagren bara regummeringsindustrin. Dessutom kan lagervariationer förklaras med flera olika faktorer. Lagerökningar kan till exempel utlösas av ökad försäljning, med utgångspunkt i förväntade beställningar. Närmare bestämt registrerade Prometeon Tyre Group S.r.l. en ökning av lagren som berodde på flera olika faktorer och som alla hörde ihop med den europeiska ekonomiska krisen. Däcktillverkningen har ett mycket nära samband till transportbranschen, som i sin tur främst är beroende av den allmänna handeln. En handelskris leder till färre transporter och detta innebär rent logiskt att det säljs färre däck.

(768) Kommissionen noterade först att ökningen av lagren hos de unionstillverkare som ingick i urvalet hade skett mellan 2016 och undersökningsperioden. Därför påverkades försäljningen inte direkt av finanskrisen under 2011. De siffror som åberopades av de berörda parterna rörde bara klaganden och speglade inte situationen för de unionstillverkare som ingick i urvalet. Att dra slutsatser från dem kan således inte anses vara representativt för unionsindustrin med avseende på undersökningen. På grundval av detta avvisades påståendet.

4.2.2.4 Lönsamhet, kassaflöde, investeringar, räntabilitet och kapitalanskaffningsförmåga

(769) I inledningsskedet fastställdes lönsamhet, kassaflöde, investeringar, räntabilitet och kapitalanskaffningsförmåga med den metod som beskrivs i skälen 692 och 693.

(770) Lönsamhet, kassaflöde, investeringar och räntabilitet för unionstillverkarna i urvalet utvecklades på följande sätt under skadeundersökningsperioden:

Tabell 15

Lönsamhet, kassaflöde, investeringar och räntabilitet

	2014	2015	2016	Undersöknings-perioden
Lönsamhet vid försäljning i unionen till icke-närstående kunder (i procent av omsättningen)	15,6 %	16,7 %	15,2 %	13,7 %
Index 2014 = 100	*100*	*107*	*98*	*88*
Kassaflöde (i miljoner euro)	309	312	292	272
Index 2014 = 100	*100*	*101*	*94*	*88*
Investeringar (i miljoner euro)	86	63	59	65
Index 2014 = 100	*100*	*73*	*69*	*76*
Räntabilitet	21,0 %	21,7 %	19,3 %	17,6 %
Index 2014 = 100	*100*	*103*	*92*	*84*

Källa: Kontrollerade svar på frågeformulär från unionstillverkarna i urvalet.

(771) Kommissionen fastställde lönsamheten för de unionstillverkare som ingick i urvalet genom att uttrycka nettovinsten före skatt för försäljningen av den likadana produkten till icke-närstående kunder i unionen som en procentandel av omsättningen för denna försäljning.

(772) Den totala lönsamheten minskade från 15,6 % 2014 till 13,7 % under undersökningsperioden. Detta beräknades på grundval av vikten för varje nivå i försäljningen, enligt förklaringen i skälen 692–693. Minskningen av lönsamheten med 1,9 procentenheter är snarare resultatet av en skarp nedgång av priserna (– 8 %) än en minskning av kostnaderna (– 6 %).

(773) Den totala lönsamheten påverkas av lönsamheten inom nivå 1, samtidigt som nivå 3 sedd för sig gick med förlust under undersökningsperioden. Dessutom är den relativa trenden för lönsamheten för unionsindustrin i dess helhet också minskande.

(774) Nettokassaflödet visar unionstillverkarnas förmåga att självfinansiera sin verksamhet. Trenden i nettokassaflödet visar en minskning på 12 %.

(775) Räntabiliteten är vinsten i procent av investeringarnas bokförda nettovärde. Den utvecklades negativt från 21,0 % till 17,6 % under skadeundersökningsperioden.

(776) I det slutgiltiga skedet efter synpunkter från parterna om viktningsmetoden (skälen 694–717) ändrades lönsamhet vid försäljning i unionen till icke-närstående kunder (i% av omsättningen) i enlighet därmed.

(777) Genom den reviderade viktningen förblir de slutsatser som grundas på trenderna i inledningsskedet giltiga för alla de mikroekonomiska indikatorer som analyserades sammantaget, vilket visas i tabell 16:

Tabell 16

Lönsamhet vid försäljning i unionen till icke-närstående kunder (% av omsättningen)

	2014	2015	2016	Undersöknings-perioden
Vinstmarginal enligt tabell 15 (% av omsättningen)	15,6	16,7	15,2	13,7
Index 2014 = 100	*100*	*106,9*	*97,7*	*88,1*

	2014	2015	2016	Undersöknings-perioden
Vinstmarginal med den reviderade metoden (skälen 694–717) (% av omsättningen)	15,4	16,9	15,3	13,7
Index 2014 = 100	*100*	*109,5*	*99,5*	*88,6*

(778) En separat analys som grundar sig på samma metod som beskrivits gjordes för de tre nivåerna.

(779) Lönsamheten inom nivå 1 varierade under skadeundersökningsperioden. Den ökade från 2014 (17,9 %) till 2015 (21,8 %) och minskade därefter under undersökningsperioden till en nivå strax under 2014 års nivå (17,5 %). Detta kan delvis förklaras av utvecklingen av produktionskostnader och priser, eftersom produktionskostnaderna minskade mer än försäljningspriserna under 2015.

(780) Inom nivå 1 förblev nettokassaflödet stabilt, samtidigt som räntabiliteten minskade från 26,0 % till 24,3 % under skadeundersökningsperioden.

Tabell 17

Nivå 1 Lönsamhet, kassaflöde, investeringar och räntabilitet

	2014	2015	2016	Undersöknings-perioden
Lönsamhet vid försäljning i unionen till icke-närstående kunder (i procent av omsättningen)	17,9 %	21,8 %	18,9 %	17,5 %
Index 2014 = 100	*100*	*122*	*106*	*98*
Kassaflöde (i miljoner euro)	191	218	199	192
Index 2014 = 100	*100*	*113*	*104*	*100*
Investeringar (i miljoner euro)	54	36	35	38
Index 2014 = 100	*100*	*68*	*65*	*72*
Räntabilitet	26,0 %	29,3 %	25,0 %	24,3 %
Index 2014 = 100	*100*	*112*	*96*	*93*

Källa: Kontrollerade svar på frågeformulär från unionstillverkarna i urvalet.

(781) För nivå 2 minskade lönsamheten med 2,6 procentenheter under skadeundersökningsperioden (från 17,9 % 2014 till 15,3 % under undersökningsperioden).

(782) Inom nivå 2 minskade nettokassaflödet betydligt med 22 %, och räntabiliteten minskade från 20,4 till 16,2 % under skadeundersökningsperioden.

Tabell 18

Nivå 2 Lönsamhet, kassaflöde, investeringar och räntabilitet

	2014	2015	2016	Undersöknings-perioden
Lönsamhet vid försäljning i unionen till icke-närstående kunder (i procent av omsättningen)	17,9 %	16,7 %	16,0 %	15,3 %
Index 2014 = 100	*100*	*93*	*90*	*86*
Kassaflöde (i miljoner euro)	88	76	65	69
Index 2014 = 100	*100*	*86*	*74*	*78*

	2014	2015	2016	Undersöknings-perioden
Investeringar (i miljoner euro)	18	16	15	17
Index 2014 = 100	*100*	*92*	*84*	*97*
Räntabilitet	20,4 %	21,4 %	20,1 %	16,2 %
Index 2014 = 100	*100*	*105*	*98*	*79*

Källa: Kontrollerade svar på frågeformulär från unionstillverkarna i urvalet.

(783) Nivå 3 gick med förlust under undersökningsperioden (– 0,4 %). De små och medelstora företagens förluster var särskilt uttalade (– 6,1 % under undersökningsperioden). Lönsamheten för de stora företagen inom nivå 3 halverades från 2014 till undersökningsperioden, från 10 till 4,8 %.

(784) Inom nivå 3 minskade nettokassaflödet betydligt med 62 %, och räntabiliteten minskade från 7,6 till 2,5 % under skadeundersökningsperioden.

Tabell 19

Nivå 3 Lönsamhet, kassaflöde, investeringar och räntabilitet

	2014	2015	2016	Undersöknings-perioden
Lönsamhet vid försäljning i unionen till icke-närstående kunder (i procent av omsättningen)	6,1 %	0,6 %	2,7 %	– 0,4 %
Index 2014 = 100	*100*	*10*	*45*	*– 7*
Kassaflöde (i miljoner euro)	28	17	26	11
Index 2014 = 100	*100*	*62*	*93*	*38*
Investeringar (i miljoner euro)	14	10	10	10
Index 2014 = 100	*100*	*69*	*66*	*66*
Räntabilitet	7,6 %	0,2 %	4,8 %	2,5 %
Index 2014 = 100	*100*	*2*	*62*	*33*

Källa: Kontrollerade svar på frågeformulär från unionstillverkarna i urvalet.

(785) I det slutgiltiga skedet efter synpunkter från parterna om viktningsmetoden (skälen 694–717) ändrades lönsamhet vid försäljning i unionen till icke-närstående kunder (i % av omsättningen) för nivå 3 i enlighet därmed.

(786) Genom den reviderade viktningen förblir de slutsatser som grundas på trenderna i inledningsskedet giltiga för nivå 3, vilket visas i tabell 20:

Tabell 20

Lönsamhet på nivå 3 för försäljning i unionen till icke-närstående kunder (% av omsättningen)

	2014	2015	2016	Undersöknings-perioden
Vinstmarginal enligt tabell 18 (% av omsättningen)	6,1	0,6	2,7	– 0,4
Index 2014 = 100	*100*	*10*	*45*	*– 7*

	2014	2015	2016	Undersöknings-perioden
Vinstmarginal med reviderad viktning (% av omsättningen)	5,9	0,5	2,7	– 0,7
Index 2014 = 100	*100*	*9*	*45*	*– 12*

(787) Beträffande investeringarna påstod China National Tire Group och Pirelli att undersökningen motsade klagandens siffror. Giti Group hävdade att lönsamheten för unionsindustrin som helhet var underskattad eftersom kommissionen mixtrat med uppgifterna för de unionstillverkare som ingick i urvalet för att öka betydelsen för uppgifterna om nivå 3. Giti Group menade också att det enda industrisegmentet med sjunkande (och låga) vinstmarginaler var segmentet för nivå 3. Detta marknadssegment stod dock bara för 20 % av den totala försäljningen/förbrukningen i unionen. China National Tire Group och Pirelli ansåg att unionsindustrin i allmänhet är mycket lönsam, klart positiv i nivå 1 och positiv i segmentet för nivå 2.

(788) När det gäller synpunkten på metoden för beräkning av lönsamheten förklarade kommissionen i skälen 691–717 den metod som tillämpats för viktningen av de mikroekonomiska indikatorerna för att spegla unionstillverkarnas ekonomiska verklighet. Det noteras också att lönsamheten för samtliga tre nivåer försämrades mellan 2014 och undersökningsperiodens slut och att lönsamheten i absoluta tal behövde läsas tillsammans med kommissionens undersökningsresultat om inbördes samband mellan nivåerna. Kommissionen avvisade därför dessa påståenden.

4.3 **Inbördes samband mellan nivåerna**

(789) Unionsmarknaden för lastbils- och bussdäck har drabbats hårt av den ekonomiska krisen. Eftersom förbrukningen av däck är direkt kopplad till hur många nya fordon som säljs och hur många kilometer fordonsflottorna kör är den också mycket beroende av den ekonomiska verksamheten i stort. Alla variationer i den ekonomiska verksamheten, och särskilt i volymen av godstransporter på väg, ger direkt utslag i däckförsäljningen. Under perioder där lastbilar används mindre minskar också behovet av att köpa nya lastbilar och att ersätta lastbilsdäck, vilket leder till att däckmarknaden minskar.

(790) Efter den ekonomiska krisen skedde en strukturell förskjutning av efterfrågan från de högre nivåerna till de lägre nivåerna, i vilka priset tenderar att vara avgörande för köpbeslutet. Mot denna bakgrund har det billiga utbudet av importerade däck och vissa flottägares tendens att välja billigare däcktyper varit viktiga bidragande orsaker till att unionsmarknaden omstrukturerats.

(791) Det faktum att regummerarna satts under starkt tryck har lett till att allt fler anläggningar och verkstäder stängts (se skäl 741). Brist på tillgängliga lokala regummeringsmöjligheter gör att det blir svårare att regummera utslitna högkvalitetsdäck. Det blir därmed mindre attraktivt att köpa högkvalitetsdäck som kan regummeras många gånger. Mot bakgrund av denna utveckling och lågprisimporten av däck i nivå 3, vilken svarar för merparten av den kinesiska importen, har unionstillverkarna av nya däck inget annat val än att öka sin närvaro även i nivå 3.

(792) Konkurrensen mellan segmenten framgår dessutom tydligt av den inverkan som priserna i de lägre nivåerna har på prissättningen i den högre nivån. I unionen har priserna på däck i nivå 1 påverkats av trycket från lågprisimporten. Klaganden hävdade att denna påverkan märktes särskilt tydligt i regioner där däck av nivå 3 var som mest förekommande (dvs. i dessa områden var priserna på däck i nivå 1 typiskt lägre än i andra områden i unionen, vilket tydligt visar vilken konkurrenseffekt däck i nivå 3 har på däck i nivå 1).

(793) Detta betyder att de ekonomiska aktörerna förefaller ha delvis ersatt sina köp av däck i nivåerna 1 och 2 med köp av däck i nivå 3, vilket visar att konkurrensen äger rum mellan de olika segmenten.

(794) I tabellen nedan visar varje nivås andel av förbrukningen i unionen 2012 och 2016. Under denna period ökade förbrukningen i unionen med ca 3,8 miljoner enheter, varvid mer än 90 % av denna ökning hänförde sig till nivå 3 (ca 3,6 miljoner enheter). Detta ledde till en förändring av nivå 3-däckens relativa betydelse, vilken ökade från 27 % till 39 % av den totala förbrukningen i unionen.

Tabell 21

Förbrukningen i unionen per nivå åren 2012 och 2016

	2012	2016
Förbrukningen i unionen	17 684 000	21 452 278
Nivå 1	46 %	37 %
Nivå 2	27 %	24 %
Nivå 3	27 %	39 %

Källa: ETRMA och Eurostat Comext.

(795) Kommissionen fastställde på grundval av den information den inhämtat att däck i nivå 1 tidigare satte prisreferensvärdet för de andra nivåerna. De största unionstillverkarna var koncentrerade till nivåerna 1 och 2, där däcken utformades/utformas för att hålla länge och kunna regummeras. Detta motiverar de betydligt högre priserna (och vinstmarginalerna) för förväntad hög prestanda hos däck i nivåerna 1 och 2. Konsumenterna värdesätter dessa fysiska egenskaper och prestandaegenskaper och är villiga att betala ett högre pris för dessa egenskaper. Det framgick emellertid av information som var tillgänglig för kommissionen att det ovannämnda prissättningsbeteendet höll på att ändras och att en omvänd kedjereaktion börjat där priserna i nivå 3 i stället utgör grunden för priserna i nivå 1. Det är att märka att merparten av lågprisimporten avser nivå 3, vilket är den nivå där unionstillverkarna uppvisade förluster under undersökningsperioden.

(796) Mot bakgrund av ovanstående drog kommissionen slutsatsen att det finns ett symbiotiskt förhållande mellan de olika nivåerna som innebär att ett pristryck på nivå 3 även påverkar priserna i de andra nivåerna.

(797) De berörda parterna godtog i allmänhet principen om att marknaden är uppdelad i tre nivåer. Såsom beskrivs i skälen 86–91 placerades märkena i någon av de tre nivåerna på unionsmarknaden. Däck i alla nivåer såldes i regel genom gemensamma försäljningskanaler.

(798) Ett antal berörda parter bestred undersökningsresultaten om inbördes samband mellan nivåerna. Kommissionen sammanställde informationen om denna fråga i en not till handlingen om inbördes samband mellan nya och regummerade däck och mellan nivåerna ([118]).

(799) CRIA och CCCMC påstod att idén om att priserna i nivå 3 skulle påverka prissättningen i nivåerna 1 och 2 (skäl 792–796) saknar grund och att kommissionen inte lyckats motivera denna påstådda inverkan. Även om man antar att ovannämnda undersökningsresultat är korrekta kunde inga av dessa leda till slutsatsen att priserna i nivå 3 skulle påverka priserna i nivåerna 1 och 2. De menade också att däckpriserna beror på råvarukostnaderna och att det inte stämmer att det förekommer konkurrens mellan de olika segmenten. De invände mot att kommissionen helt enkelt hänvisar till ”den inverkan som priserna i de lägre nivåerna har på prissättningen i den högre nivån” (skäl 792), i likhet med klaganden, men lämnade ingen relevant bevisning. Giti Group gjorde gällande att kommissionens teori om en omvänd kedjereaktion inte stöddes (utan faktiskt motsades) av omständigheterna i fallet. I detta sammanhang påminde Giti Group också om att klaganden själv hade uppgett att aktörer, prissättning, konkurrens och strategier i hög grad varierar mellan segmenten och att en avgörande faktor för ett segment kan vara irrelevant för ett annat. Även om direkt konkurrens mellan segmentens utkanter kan förekomma, är konkurrens inom segmentet främst en följd av ett strategiskt val mellan kvalitet och pris. ([119])

(800) Såsom nämns i skäl 637 tog kommissionen fram en not till handlingen med grunden till varför man slagit fast att det finns inbördes samband mellan nivåerna. Denna slutsats baserades på ett antal uppgifter. För det första uppstår konkurrens mellan nivåerna när man fattar beslut om köpet. Köparen har sedan möjlighet att välja

— ett däck i nivå 1, med bättre hållbarhet, den senaste tekniken och den bästa prestandan, till ett högre ursprungligt pris, eller

([118]) Not till handlingen om inbördes samband, (registreringsnummer: t18.007993).
([119]) Punkt 107 i klagomålet.

— ett däck i nivå 2, som ofta tillverkas av premiumdäcktillverkare, med högre hållbarhet än märken i nivå 3 och lägre kostnader än premiummärkena, med ett högre ursprungligt pris än däck i nivå 3, eller

— ett däck i nivå 3, med den lägsta förskottskostnaden, men med den sämsta hållbarheten och lägsta prestandan.

(801) Detta beslut, omsatt till priser, leder till en analys i två delar: förskottsbetalningen och den övergripande kostnaden per däck. Vad gäller förskottsbetalningen inbegriper däck i nivå 1 en högre investering. Samtidigt, när det gäller kostnad per däck per km, har de den lägsta kostnaden. Variablerna är direkt motsatta för däcken i nivå 3, där förskottsbetalningen är lägst, men kostnaden per däck per km är högst ([120]).

(802) En annan aspekt som spelade en kritisk roll var de gemensamma försäljningskanalerna, som vanligtvis visar däcken i olika nivåer tillsammans vid försäljning, vilket främjar dynamiken hos det inbördes sambandet mellan nivåerna ([121]).

(803) Kommissionen noterade också att det inte fanns några bevis till stöd för påståendet om råvarukostnaderna.

(804) Kommissionen hänvisade till unionsförsäljningens utveckling på de olika nivåerna, och litade i detta avseende till en tabell som lämnats av berörda parter (Prometeon/Pirelli). Denna tabell betecknades som ”Uppskattad utveckling av försäljningen i unionen för unionstillverkare som är medlemmar i ETRMA”. CRIA och CCCMC hävdade att siffrorna skilde sig åt från den unionsförsäljning som kommissionen fastställt. Kommissionen granskade påståendet och begärde ett klargörande från ETRMA. ETRMA förklarade att uppgifterna i tabellen hade betecknats felaktigt. Uppgifterna i tabellen gällde i själva verket utvecklingen på ersättningsmarknaden för nya däck i unionen (tabell 22). Enligt dessa uppgifter fanns det ett tydligt och snabbt växande intresse bland unionstillverkarna inom nivå 3, segmentet med lägre priser på marknaden.

Tabell 22

Uppskattad utveckling på ersättningsmarknaden för nya däck i unionen

	2014	2015	2016	2017	Uppskattning 2018
Nivå 1 + Nivå 2 (i miljoner)	8,7	9,0	9,1	9,0	9,2
Index 2014 = 100	*100*	*103*	*105*	*103*	*106*
Nivå 3 (i miljoner)	3,6	4,0	5,0	5,4	5,5
Index 2014 = 100	*100*	*111*	*139*	*150*	*153*
Andel av ETRMA-tillverkare i T3-segmentet	12,5 %	12,4 %	13,1 %	14,1 %	18,9 %

Källa: Prometeon Tyre Group och Pirelli (Framställan av Prometeon Tyre Group och Pirelli vid hörandet den 9 april 2018 (Registreringsnummer: t18.007993)).

(805) På grundval av tabellen ovan förväntas den uppskattade försäljningen under 2018 av däck i nivå 3 öka med mer än 53 % jämfört med dess nivåer under 2014, medan försäljningen av däck i nivåerna 1 och 2 förblir sig lik, och förväntas bara ha ökat med 6 % jämfört med dess nivåer 2014. Utvecklingen måste ses mot bakgrund av en drastisk ökning av konkurrensen i nivå 3 från exporterande tillverkare i det berörda landet under perioden 2014–2018, liksom ekonomiskt ohållbara vinstnivåer i nivå 3 för unionstillverkare av den berörda produkten.

(806) Kommissionen noterade att denna förskjutning på unionsmarknaden har påverkat unionstillverkarna, som skulle ha haft mycket högre vinstnivåer i nivåerna 1 och 2, Detta kan bara förstås mot bakgrund av orsakerna i skäl 635 och följande, nämligen som ett sätt att skydda den faktor som främst ledde till ett höjt värde för de högre nivåerna genom att särskilja försäljningen i nivå 1 och nivå 2 i unionen från importen i nivå 1 och nivå 2 från det berörda landet. Ökningen av försäljningen till låg vinst i nivå 3, och därigenom konkurrensen i segmentet för nivå 3, illustrerar att trycket från den omvända kedjereaktionen på försäljningen i nivå 1 och nivå 2 upplevdes av unionstillverkarna av den berörda produkten under undersökningsperioden och dessförinnan, och att detta tryck kommer att öka även efter undersökningsperioden.

([120]) Tabellerna 10–12 för det genomsnittliga försäljningspriset i unionen per nivå och noten till handlingen om inbördes samband, s. 7–10 (registreringsnummer: t18.007993).
([121]) Not till handlingen om inbördes samband, sidorna 11–14 (registreringsnummer: t18.007993).

(807) CRIA och CCCMC noterade att kommissionen uppgav att det hade blivit svårare att regummera utslitna högkvalitetsdäck (skäl 791) men hade inte lämnat några siffror som stöd för detta uttalande.

(808) Kommissionen ansåg att det faktum att regummeringsfabriker och regummeringsverkstäder stänger inte nödvändigtvis innebär att det är svårare att regummera utslitna högkvalitetsdäck, eftersom efterfrågan på sådana däck sjönk efter den ekonomiska krisen (skäl 789).

(809) CRIA och CCCMC begärde att kommissionen skulle lämna ut försäljningsuppgifterna för däck i nivå 1 och den faktiska regummeringskapaciteten för att kunna bedöma i vilken utsträckning regummeringsanläggningarnas tillgänglighet faktiskt minskade med beaktande av den minskade försäljningen av däck i nivå 1. Giti Group noterade att kommissionen inte presenterade några uppgifter om marknadsandel per nivå som skulle vara nödvändiga för att kontrollera huruvida kommissionens teori om en omvänd kedjereaktion stöds av fakta. Denna teori byggde på antagandet att billig import i nivå 3 satte pristryck på och tog marknadsandelar från unionstillverkarna i nivå 2 (och nivå 1). Om uppgifterna om marknadsandel per nivå däremot skulle visa att unionstillverkarna i nivå 1 och/eller nivå 2 faktiskt lyckades upprätthålla (eller till och med höja) sin marknadsandel skulle detta ofrånkomligt undergräva denna teori. Det är inte klart för Giti Group huruvida kommissionen har valt att inte lämna ut uppgifter om marknadsandel eller huruvida dessa uppgifter helt enkelt inte har samlats in. I varje fall uppmanade Giti Group kommissionen att lämna ut (och om nödvändigt samla in) dessa uppgifter för att kontrollera om kommissionens teori om omvänd kedjereaktion stämmer. Giti Group begärde dessutom att få makroindikatorerna analyserade per nivå.

(810) Kommissionen förklarade i skäl 697 att det var lämpligt att analysera den ekonomiska situationen för unionsindustrin som helhet. Det förekom kapacitet, tillverkning och import inom samtliga nivåer. Nivå 3, där majoriteten av importen från Kina skedde, drog ner hela industrin. De subventionerade kinesiska priserna underskred unionsindustrins priser påtagligt inom alla nivåer under undersökningsperioden. Under skadeundersökningsperioden försämrades unionsindustrins övergripande resultat. Vissa fabriker som tillverkade olika nivåer tvingades stänga ([122]) och många regummerare tvingades upphöra med sin tillverkning. Kommissionen slog fast att minst 85 små och medelstora företag upphörde med tillverkningen, vilket minskade regummeringskapaciteten, såsom förklaras i skäl 791. Kommissionen avvisade därför detta påstående.

(811) CRIA och CCCMC påstod att kommissionens påstående om att ”unionstillverkarna av nya däck [inte har något] annat val än att öka sin närvaro även i nivå 3” (skäl 791) var svårt att förstå eftersom kommissionen själv förklarade att alla integrerade regummerare (alltså tillverkare av nya däck som också utför regummering) skulle ingå i nivå 2 (skäl 90). Parterna upprepade ett liknande påstående efter det slutgiltiga utlämnandet av uppgifter.

(812) Kommissionen noterade att i noten med kartläggningen av nya och regummerade däck per märke klassificerades olika märken tillhörande unionstillverkare av nya däck i nivå 3. Påståendet avvisades därför.

(813) Kommissionen uppgav att ”information som var tillgänglig för kommissionen” visade att prissättningsbeteendet ändrades och att priserna i nivå 3 enligt uppgift i stället utgör grunden för priserna i nivå 1 (skäl 795). CRIA och CCCMC begärde att denna information skulle göras tillgänglig för berörda parter.

(814) Kommissionen ansåg att det inbördes sambandet mellan nivåerna också omfattade en logik bakom prissättningen mellan nivåer. Unionstillverkare av nya däck som följer en strategi för flera märken angav i själva verket att en prisändring inom en nivå nödvändigtvis leder till en justering av priset på den övergripande portföljen, och en av de unionstillverkare som ingick i urvalet lämnade en underbyggd förklaring. Kommissionen beaktade alla dessa faktorer för slutsatsen om prispressen på de olika nivåerna och de utlämnades också till berörda parter ([123]). Kommissionen avvisade därför begäran från CRIA och CCCMC.

(815) Vissa berörda parter menade att lönsamhetsutvecklingen i nivå 1, nivå 2 och nivå 3 inte står i förhållande till det inbördes sambandet mellan nivåerna. De påpekade att lönsamheten för unionstillverkare i nivå 1 under undersökningsperioden (17,5 %) är högre än det vinstmål (dvs. den vinst som kunde förväntas utan subventionerad import) som kommissionen preliminärt fastställt i den parallella antidumpningsundersökningen (15,6 %) (som

([122]) 2017 stängde Goodyear Group sin anläggning i Förenade kungariket (ca 330 arbetstillfällen). Michelin Group stängde flera anläggningar i unionen: i Frankrike (två anläggningar: 2014, 700 anställda och 2017, 330 anställda), i Tyskland (2016, 200 anställda), i Ungern (2015, 500 anställda) och i Italien. Continental Group stängde en anläggning i Tyskland.

([123]) Not till handlingen om inbördes samband, sidorna 12–14 (registreringsnummer: t18.007993).

beskrivs i skäl 770 reviderades lönsamheten under tiden till 15,4 %). På liknande sätt var lönsamheten för unionstillverkarna i nivå 2 (15,3 %) under undersökningsperioden i grund och botten densamma som vinstmålet. Om lönsamheten för unionstillverkare i nivå 1 och nivå 2 (indirekt) påverkades av billig import i nivå 3 skulle man dessutom förvänta sig att se en liknande lönsamhetsutveckling som för unionstillverkare i nivå 3.

(816) Kommissionen ansåg att så inte är fallet. Medan lönsamheten för nivå 3 sjönk från 6,1 % till 0,6 % under 2015 (såsom beskrivs i skäl 785 reviderades lönsamheten efter det utlämnandet av uppgifter från 5,9 % till 0,5 %) ökade faktiskt lönsamheten mellan 2014 och 2015 från 17,9 % till 21,8 % för tillverkare i nivå 1. Medan lönsamheten för nivå 1 och nivå 2 sjönk mellan 2015 och 2016 fyrdubblades däremot lönsamheten för tillverkare i nivå 3 under samma period från 0,5 % till 2,7 %. Kort sagt menar dessa parter att det inte fanns någon korrelation mellan utvecklingen av lönsamheten i nivå 3 och lönsamheten i nivå 1 och nivå 2.

(817) Dessutom noterade kommissionen att den enda period då det fanns en korrelation inom utvecklingen av lönsamheten var mellan 2016 och undersökningsperioden. Den obetydliga minskningen av lönsamheten under undersökningsperioden kan dock förklaras med en plötslig ökning av råvarukostnaderna som ännu inte hade omsatts till högre försäljningspriser. Vad gäller utvecklingen av försäljningspriserna kan denna nedåtgående trend, även om det stämmer att de uppgifter som tillhandahölls i informationsdokumentet visade på en minskning av försäljningspriserna på 9 % (för nivå 1) och 12 % (för nivå 2) under skadeundersökningsperioden, inte tillskrivas importen från Kina i nivå 3 av följande skäl: För det första erkände kommissionen i de andra delarna av informationsdokumentet – men som verkade ha ignorerats när kommissionen utvecklade sin teori om omvänd kedjereaktion – att tillverkningskostnaden (på grund av sjunkande råvarupriser) minskade under undersökningsperioden. För nivå 1 minskade tillverkningskostnaden med 9 %, vilket är exakt samma minskning som den som konstaterades för försäljningspriserna. Även tillverkningskostnaden för nivå 2 sjönk med 9 %. Med andra ord menade de berörda parterna att de minskade priser som kommissionen observerade till fullo (för nivå 1) och till 75 % (för nivå 2) förklaras av de sänkta tillverkningskostnaderna. De påstår att detta också är uppenbart eftersom när väl tillverkningskostnaden steg mellan 2016 och undersökningsperioden gjorde försäljningspriserna detsamma. För det andra skedde en övergång mot mindre däck på unionens marknad. Enhetspriset för mindre däck är lägre än för större däck och detta förklarar en del av de minskade försäljningspriserna under skadeundersökningsperioden. De berörda parterna hävdar att kommissionen inte beaktade denna utveckling.

(818) Kommissionen ansåg att bristen på korrelation mellan utvecklingen av lönsamheten inom de olika nivåerna kan förklaras av hur inköpsbesluten fattades. Det finns en tidsfördröjning i och med produktens natur och de alternativ som användaren har tillgång till beroende på situationen. Användarens alternativ kommer därför att bero på om denne har ett däck och, om så är fallet, huruvida däcket skulle kunna regummeras ytterligare eller inte, det relativa priset på de tillgängliga alternativen etc. Om användaren till exempel behöver köpa ett däck kommer denne sannolikt att basera beslutet på hela det tillgängliga utbudet. Om användaren däremot redan har ett regummerbart däck kommer kostnaden för regummering av däcket sannolikt att konkurrera med kostnaden för att köpa ett nytt däck i nivå 3, efter avdrag för intäkterna från försäljningen av stommen.

(819) Den information som kommissionen samlat in om de olika storlekar som saluförts i unionen under skadeundersökningsperioden stödde inte argumentet om att priserna och kostnaderna var lägre på grund av det relativt större utbudet av mindre däck på marknaden ([124]). Uppgifterna visade i själva verket att produktmixen på marknaden var stabil och fortsätter att vara inriktad på de huvudsakliga dimensionerna. Dessutom återfanns inte någon sådan minskning av den genomsnittliga produktstorleken i Eurostats uppgifter om importen från Kina, vilka tvärtemot avslöjade att vikten på de däck som importerades från Kina ökade med 3 % mellan 2014 och undersökningsperioden. Omvänt noterade kommissionen att unionsindustrin utförde övergripande strukturanpassningar för att minska kostnaderna, som ett resultat av den dominoeffekt på de olika nivåerna.

(820) Vissa berörda parter hävdade att det förekom omfattande import (som svarade för en marknadsandel på 11,9 %, vilket är över 1 % mer jämfört med 2014) från andra länder och att denna skedde till sjunkande priser (under skadeundersökningsperioden sjönk det genomsnittliga importpriset med 17 %). Prissättningen visade också att denna import riktades mot marknadssegmentet för nivå 1 och/eller nivå 2. Importen från Turkiet, Thailand, Japan, Sydkorea liksom andra länder (förutom Ryssland) har konsekvent underskridit unionstillverkarnas priser i nivå 1, med 10–25 %. Giti Group hävdade att prisminskningarna inom nivå 1 och nivå 2 kan ha orsakats av importen av däck i dessa nivåer från andra länder och inte genom prispressen från kinesiska däck i nivå 3.

([124]) Not till handlingen om inbördes samband, sidorna 12 och 13 (registreringsnummer: t18.007993).

Återigen – en sådan situation skulle alltså ofrånkomligt undergräva kommissionens teori. Hur som helst noterade parten att det utan en granskning av importvolymerna av (och importpriserna på) däck i nivå 1 och nivå 2 från andra länder skulle vara omöjligt att fastställa huruvida kommissionens teori stämmer faktamässigt.

(821) Vad gäller detta påstående slog kommissionen fast att den analys som lagts fram av Giti Group var bristfällig eftersom den utgick från att all import således direkt till de första oberoende kunderna i unionen. I denna teori bortser man från att de genomsnittliga priserna kan påverkas av att en del av denna import säljs till berörda närstående parter. Dessutom innehöll inte importstatistiken något genomsnittspris per nivå, så kommissionen kunde inte granska importpriserna per nivå, vilket Giti Group begärde. Den föreslagna analysen kan därför inte utföras med de uppgifter som kommissionen lyckades samla in under undersökningens gång, eller som den tog emot från berörda parter, och avslogs därmed.

(822) Därför avfärdade kommissionen de påståenden som lagts fram av berörda parter och bekräftade sina ursprungliga slutsatser.

4.4 **Slutsats om skada**

(823) Sammantaget visar skadeindikatorerna att unionsindustrin i sin helhet har satts under intensiv press. Produktionskapaciteten, investeringarna och sysselsättningen minskade under undersökningsperioden och marknadsandelen minskade stort trots sjunkande försäljningspriser. Importen av den berörda produkten ökade sin marknadsandel på bekostnad av unionsindustrin, i alla nivåer, vilket ledde till att över 4 200 arbetstillfällen gick förlorade. Lönsamheten låg visserligen på ca 14 % för industrin i dess helhet, men den minskade ändå med 1,7 procentenheter mellan 2014 och undersökningsperioden och med 3,2 procentenheter mellan 2015 och undersökningsperioden. Dessutom är den relativa trenden för lönsamheten för unionsindustrin i dess helhet också minskande.

(824) Det fastställdes även att den kinesiska importen i betydande utsträckning underskred unionsindustrins priser, vilket i sin tur pekade på en direkt och betydande inverkan på det försämrade resultatet och den minskande kapaciteten, tillverkningen, sysselsättningen och andra skadeindikatorer för unionsindustrin. Den negativa utvecklingen var som mest kännbar i nivå 3 där många små och medelstora regummerare lämnade marknaden och inte kunde dra nytta av den ekonomiska återhämtningen i sektorn, vilken lågprisimporten i slutänden tillgodogjorde sig. Det erinras om att de företag som främst är aktiva i nivå 3 svarar för ca 20 % av den totala unionstillverkningen. Förlusterna i nivå 3 är inte hållbara i längden och de äventyrar hela regummeringsverksamheten i unionen.

(825) Effekterna av pristrycket inverkade dessutom även priserna i de högre nivåerna. Det ökande pristrycket från nivå 3 till följd av lågprisimporten, till största del avseende nivå 3, har utlöst en liknande utveckling i nivå 2 där försäljningspriserna sjönk med 12 % under skadeundersökningsperioden och till och med priserna i nivå 1 fick sänkas med 9 % för att fortsatt kunna vara konkurrenskraftiga.

(826) Med tanke på det inbördes sambandet mellan nivåerna drabbades även nivå 1 som presterade bäst av den omvända kedjereaktionen från pristrycket i de tre nivåerna som beskrivs i föregående kapitel. Detta ledde till en utarmning av industrin, förlorat värde i försörjningskedjan för alla tre nivåer och en försämring av kvaliteten på de däck som finns att tillgå på unionsmarknaden. Den hårda priskonkurrensen i alla tre nivåerna ledde dessutom till negativa konsekvenser för kapacitetsutnyttjandet och till lageruppbyggnad i industrin, jämte ett sämre kassaflöde och lägre investeringar. Förlusterna för regummeringsindustrin i unionen påverkade även den lönsamheten som företag verksamma i nivåerna 1 och 2 kan uppnå.

(827) Klagandena hävdade dessutom att det fanns risk för att skadan skulle komma att förvärras ytterligare. De menade att många åtgärder som införts på andra import export marknader skulle kunna leda till en omläggning av handeln. Unionstillverkarna påstods även vara hotade på sina exportmarknader, eftersom vissa länder såsom Turkiet har inlett en skyddsundersökning. Risken för att skadan ska förvärras skulle även vara kopplad till den enorma överkapacitet som finns i Kina där den outnyttjade kapaciteten svarar för ca 40 % av den nuvarande kinesiska exporten. Klagandena ansåg även att det fanns risk för en strukturell påverkan på EU-marknaden för däck, eftersom extrakostanden för att köpa högkvalitetsdäck blir mindre och svårare att berättiga om möjligheten till många regummeringar av högkvalitetsdäck försvinner tillsammans med regummeringsindustrin. De förutser även en fortsatt förbättring av däcken från Kina. Om högkvalitetsdäck från Kina till subventionerade priser tillåts konkurrera med unionsdäck skulle detta leda till att unionsindustrin fick lägre marginaler och därmed också sämre möjligheter till investeringar och innovationer. Detta skulle i sin tur sannolikt tvinga unionsindustrin att förlita sig på däck av lägre kvalitet som kräver begränsade investeringar i FoU, vilket ytterligare skulle påverka regummerbarheten.

(828) Giti Group hävdade att regummerarnas förbättrade resultat kan ha mycket att göra med ökade råvarukostnader, snarare än med införandet av provisoriska antidumpningsåtgärder. Kommissionen konstaterade inget samband mellan råvarukostnadernas utveckling och ökningen av handelsorder som rapporterats av regummerarna. Påståendet avvisades därför.

(829) Vad gäller unionsindustrins lönsamhet noterade kommissionen de kritiska kommentarerna från China National Tire Group om att nivå 3 går med förlust under undersökningsperioden (– 0,7 %), medan lönsamheten för nivåerna 1 och 2 är tvåsiffrig. Kommissionen höll dock inte med om att denna indikator, som visar på skillnader i lönsamhet beroende på nivå, skulle kunna bestrida konstaterandet av väsentlig skada för unionsindustrin som helhet.

(830) Alla relevanta indikatorer visar att unionsindustrin har lidit väsentlig skada i nivå 3. Utöver de negativa vinstmarginalerna gick en mängd arbetstillfällen förlorade, framför allt inom regummeringsbranschen. Prisunderskridandet på 31 % är betydande i nivå 3, där volymeffekten av den kinesiska konkurrensen också är mest påtaglig. Såsom visas i tabell 18 finns en märkbar och konstant (år efter år) övergång avseende unionstillverkarnas försäljning av nya däck till nivå 3. Enligt tabell 18 uppgick försäljningen i unionen under 2016 till 5 miljoner däck i nivå 3. Den utvecklingen fortsatte under 2017. Prognosen för 2018 visar på en ännu större ökning, där övergången bland försäljningen till nivå 3 således tydligt visar den prispress som unionstillverkarna i nivåerna 1 och 2 utsätts för.

(831) Såsom anges i avsnitt 4.3 vidhöll kommissionen att det finns ett starkt inbördes samband mellan nivåerna med en omvänd kedjereaktion. Tvärtemot synpunkterna från ett stort antal berörda parter finns det bara en marknad för däck ur unionstillverkarnas synvinkel, som delar in marknaden i tre nivåer av skäl som främst rör marknadsföringsstrategier och kvalitetsskillnader. Detta innebär att unionstillverkarna tar hänsyn till utvecklingen inom samtliga tre nivåer. Därför har den pris- och volympress som sker i nivå 3 direkta konsekvenser även för de två andra nivåerna, vilket anges i skäl 798 och följande. Dessutom väljer däckkonsumenterna mellan däck i samtliga tre nivåer. De väger sin vilja att betala ett högre pris mot däckens förväntade livslängd och de tillhörande kostnaderna. Alltså bekräftar tillverkarnas och konsumenternas beteende att det finns ett starkt inbördes samband mellan nivåerna. Detta innebär att den noterade övergången till däck i nivå 3 också innebär ett ständigt tryck på de två andra nivåerna. I det avseendet noterade kommissionen vidare att den subventionerade importen främst rör nivå 3. Vad gäller det inbördes sambandet mellan nivåer och den växande betydelsen av nivå 3 ansåg kommissionen att de negativa tendenser som redan noterats för unionsindustrin som helhet bara kommer att fortsätta inom den närmsta framtiden.

(832) Risken att skadan ytterligare förvärras framgår också av den trettonde femårsplanen för utveckling av den kemiska och petrokemiska industrin i Kina, som strävar efter teknisk innovation, strukturanpassningar och grön utveckling. Denna plan gäller däckindustrin och kommissionen har hittat ett stort antal subventioner. De visar att de kinesiska exporterande tillverkarna har den strukturella fördelen att de kan klättra uppför värdekedjan med fortsatt tillgång till billig finansiering. Om högkvalitetsdäck från Kina konkurrerade alltmer med unionsdäck till subventionerade priser skulle detta leda till att däckindustrin i unionen fick lägre marginaler och därmed också sämre möjligheter till investeringar och innovationer. Detta skulle i sin tur troligtvis tvinga unionsindustrin att förlita sig på däck av lägre kvalitet som kräver begränsande investeringar i forskning och utveckling, vilket påverkar deras regummerbarhet ännu mer, vilket är skadligt för samtliga tre nivåer.

(833) Med anledning av den skadevållande situationen i nivå 3 och den omvända kedjereaktion som i nuläget upplevs i nivå 2 och nivå 1 står kommissionen fast vid sin slutsats om att industrin som helhet led väsentlig skada i enlighet med artikel 8.4 i grundförordningen.

(834) Kommissionen drog därför slutsatsen att unionsindustrin i sin helhet utsattes för intensiv press. Produktionskapaciteten, investeringarna och sysselsättningen minskade under skadeundersökningsperioden och marknadsandelen minskade stort trots den pågående minskningen av försäljningspriserna. Importen från Kina underskred väsentligt unionsindustrins priser. Lönsamheten inom unionsindustrin som helhet sjönk också, och ännu snabbare mot slutet av skadeundersökningsperioden. Dessutom ökade lagren av alla typer av däck, i synnerhet under undersökningsperioden, vilket hade en negativ inverkan på unionsindustrins finansiella situation. Många små och medelstora regummerare upphörde med sin tillverkning och kunde inte dra nytta av den ekonomiska återhämtningen. Kommissionen lade också vikt vid inlagorna från AIRP, Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk (den italienska respektive den tyska intresseorganisationen för

regummerare), Banden Plan Europa B.V. (en regummerare i unionen) samt Vipal Europe (en leverantör av slitbanor), där man konstaterade att införandet av de provisoriska antidumpningsåtgärderna redan hade skapat en positiv drivkraft inom sektorn. I synnerhet har regummerare i flera av EU:s medlemsstater upplevt ett ökat antal beställningar sedan maj 2018 och tror att dessa optimistiska utsikter skulle fortsätta om de provisoriska antidumpningsåtgärderna bekräftades.

5. **ORSAKSSAMBAND**

(835) I enlighet med artikel 8.6 i grundförordningen undersökte kommissionen huruvida den subventionerade importen från det berörda landet vållade unionsindustrin väsentlig skada. I enlighet med artikel 8.7 i grundförordningen undersökte kommissionen även huruvida andra kända faktorer samtidigt kunde ha vållat unionsindustrin skada.

(836) Kommissionen säkerställde att all eventuell skada som orsakats av andra faktorer än den subventionerade importen från det berörda landet inte tillskrevs den subventionerade importen. Det rör sig om följande faktorer: import från andra tredjeländer, unionstillverkarnas resultat i fråga om exportförsäljning samt kostnadsutveckling.

5.1 **Verkningar av den subventionerade importen**

(837) Priserna för den subventionerade importen från Kina underskred unionsindustrins priser i en betydande utsträckning under undersökningsperioden, med prisunderskridandemarginaler på 21 %, vilket i sin tur ledde till en minskad marknadsandel och lönsamhet för unionsindustrin (från 72,4 till 67,1 % respektive från 15,4 % 2014 till 13,7 % under skadeundersökningsperioden). I själva verket minskade unionsindustrins försäljningsvolym något under skadeundersökningsperioden, samtidigt som importvolymen från Kina ökade med 32 %, vilket innebar att den tog upp den största delen av den ökade unionsförbrukningen.

(838) Totalt sett absorberades unionsindustrins förlust av marknadsandelar (– 5,3 procentenheter) under skadeundersökningsperioden av den kinesiska importen (+ 4,2 procentenheter).

(839) Analysen av skadeindikatorerna i skälen 686–784 visar att unionsindustrins ekonomiska situation, och särskilt dess ekonomiska situation, har förvärrats, vilket sammanfaller med att stora volymer av subventionerad import från Kina började uppträda. Priserna för denna import underskred unionsindustrins och har utövat ett betydande nedåtgående tryck på priserna på unionsmarknaden. Det är den kraftiga ökningen av importen och det väsentliga prisunderskridandet som är de viktigaste faktorerna i detta fall.

(840) Kinesiska exportörer lyckades avsevärt öka sin marknadsandel på bekostnad av unionsindustrin. Under undersökningsperioden koncentrerades den största delen av den totala volymen subventionerad import från Kina till nivå 3, vilket tvingade flera unionstillverkare i den nivån, särskilt små och medelstora företag med regummeringsverksamhet, att lämna marknaden. Kommissionen slog dessutom fast att sådana höga volymer till subventionerade priser har påverkat prissättningen. Tidigare drevs prissättningen av nivå 1, dvs. priserna i nivå 2 fastställdes i förhållande till nivå 1 och priserna i nivå 3 i förhållande till nivå 2. Nu råder det omvända förhållandet, dvs. priserna i nivå 2 fastställs på grundval av priserna i nivå 3 och priserna i nivå 1 på grundval av priserna i nivå 2. Detta har i sin tur lett till minskade försäljningspriser inom samtliga nivåer. Kommissionen drog slutsatsen att den plötsliga ökningen av subventionerad import från Kina spelade en avgörande roll för den väsentliga skada som unionsindustrin led.

(841) Flera berörda parter påstod att kommissionen inte visade hur volym- och prisnivåerna för importen av kinesiska däck väsentligen påverkat unionsindustrin, varken individuellt eller sammantaget. De hävdade att trots att importen från kinesiska exportörer till unionen ökade med 1 124 101 enheter under skadeundersökningsperioden steg också förbrukningen i unionen med 1 341 615 enheter. Därigenom kan ökningen av importen från Kina till konkurrenskraftiga priser inte i sig självt skada unionsindustrins försäljning på marknaden. Att vissa unionstillverkare var tvungna att överge ett marknadssegment och att prissättningen förändrades på unionsmarknaden innebär inte heller nödvändigtvis att importen från Kina är orsaken till att unionsindustrin lidit väsentlig skada. Att de kinesiska exportörernas priser var lägre än unionsindustrins och att unionstillverkarna inte kunde fånga upp den ökade konsumtionen och var tvungna att sänka sina priser för att vara mer konkurrenskraftiga räcker inte för att bevisa att importen från Kina står bakom den skada som unionsindustrin lidit.

(842) Kommissionen upprepade att de kinesiska subventionerade priserna underskred unionsindustrins priser påtagligt inom samtliga nivåer under undersökningsperioden. De var i genomsnitt betydligt lägre under hela skadeundersökningsperioden. Att importpriserna förblev stabila mellan 2014 och 2015, sjönk 2016 och låg kvar på samma låga nivå under undersökningsperioden (se skäl 650) kan inte förklaras av råvaruprisernas utveckling. De sistnämnda sjönk i början av skadeundersökningsperioden men steg under undersökningsperioden. De kinesiska exporterande tillverkarna justerade dock inte sina priser uppåt. Detta visade att de ville få och verkligen fick ytterligare marknadsandelar – till unionsindustrins nackdel.

(843) En exporterande tillverkare hävdade att det inte finns något orsakssamband mellan importen från Kina och den skada som unionsindustrin drabbats av eftersom den kinesiska exporten främst förekommer på marknaden för nivå 3, medan majoriteten av unionstillverkarna säljer produkter i nivå 1 och nivå 2. Detta stämmer inte. De produkter som hör till nivå 1 och nivå 2 står för omkring 32 % av den sammanlagda importen från Kina. Såsom förklaras i avsnitt 4.3 gällande det inbördes sambandet mellan nya och regummerade däck och mellan de olika nivåerna finns dessutom ett symbiotiskt förhållande mellan de olika nivåerna som tillsammans formar en enda produkt. Pris- och volympressen från billiga kinesiska däck i nivå 3 påverkar också priset inom övriga nivåer, och påverkar därmed unionsindustrin i sin helhet. Påståendet avvisades därför.

(844) Samma exporterande tillverkare påstod också att skadeanalysen och därigenom analysen av orsakssamband borde utföras med hänsyn tagen till att däcken i nivå 3 var billigare eftersom de har betydligt kortare livslängd än däck i nivåerna 1 och 2. Marknadsandelen bör utvärderas genom att jämföra den i förhållande till värde och inte kvantitet. Om man tar hänsyn till detta är unionsindustrins minskade marknadsandel och den ökade marknadsandelen för den kinesiska exporterande tillverkaren mycket mindre uttalad.

(845) Kommissionen medgav att däckens livslängd är en viktig aspekt av analysen, som visar på det inbördes sambandet mellan nivåerna. Kommissionen godtog dock inte att detta skulle stå i vägen för konstaterandet av orsakssamband. Visserligen är de kinesiska däckens marknadsandel i unionen lägre sett till värdet på grund av ”kortare livslängd” snarare än ”per enhet”, men detta förändrar inte det faktum att det är just på grund av den växande lockelsen för konsumenterna att köpa kinesiska lågprisdäck med kortare miltal som unionsindustrin utsätts för tryck och har lidit väsentlig skada. Därför anser kommissionen att ökningen av marknadsandel av import från Kina, antingen i värde eller i volymen, bekräftar slutsatsen om orsakssamband.

(846) En berörd part hävdade att de minskade priserna på import från Kina beror på en ändring i produktmixen som har sin grund i den växande efterfrågan på mindre däck. Det fanns dock inga bevis till stöd för detta påstående. Även om storleken skulle kunna ha påverkat hur de genomsnittliga priserna utvecklades underskred importen från Kina under alla omständigheter unionsindustrins priser även för samma storlekar, eftersom jämförelsen alltid utförs per produkttyp. Kommissionen avvisade därför detta påstående.

(847) Andra faktorer som granskades i analysen av orsakssamband i enlighet med artikel 8.7 i grundförordningen var import från andra länder, unionsindustrins exportresultat och utvecklingen av unionsindustrins kostnader.

5.2 **Import från tredjeländer**

(848) Importvolymen från övriga tredjeländer utvecklades på följande sätt under skadeundersökningsperioden:

Tabell 23

Import från tredjeländer

Land	2014	2015	2016	Undersöknings-perioden
Turkiet				
Importvolym från Turkiet	712 497	710 504	856 110	884 241
Index (2014 = 100)	*100*	*100*	*120*	*124*
Pris per enhet för import från Turkiet	212	216	194	185
Index (2014 = 100)	*100*	*102*	*91*	*87*
Marknadsandel	3,5 %	3,4 %	4,0 %	4,1 %
Andel av unionens totala importvolym	12,6 %	11,4 %	12,1 %	12,3 %

Land	2014	2015	2016	Undersöknings-perioden
Sydkorea				
Importvolym från Sydkorea	431 676	463 643	477 185	381 167
Index (2014 = 100)	*100*	*107*	*111*	*88*
Pris per enhet för import från Sydkorea	219	191	181	186
Index (2014 = 100)	*100*	*87*	*83*	*85*
Marknadsandel	2,1 %	2,2 %	2,2 %	1,8 %
Andel av unionens totala importvolym	7,6 %	7,4 %	6,8 %	5,3 %
Japan				
Importvolym från Japan	386 128	418 802	398 427	390 859
Index (2014 = 100)	*100*	*108,5*	*103,2*	*101,2*
Pris per enhet för import från Japan	293	227	218	221
Index (2014 = 100)	*100*	*77,6*	*74,4*	*75,4*
Marknadsandel	1,9 %	2,0 %	1,9 %	1,8 %
Andel av unionens totala importvolym	6,8 %	6,7 %	5,6 %	5,5 %
Ryssland				
Importvolym från Ryssland	181 031	237 582	270 515	279 798
Index (2014 = 100)	*100*	*131,2*	*149,4*	*154,6*
Pris per enhet för import från Ryssland	145	131	130	130
Index (2014 = 100)	*100*	*90,7*	*89,6*	*89,5*
Marknadsandel	0,9 %	1,1 %	1,3 %	1,3 %
Andel av unionens totala importvolym	3,2 %	3,8 %	3,8 %	3,9 %
Thailand				
Importvolym från Thailand	142 735	177 209	174 994	167 509
Index (2014 = 100)	*100*	*124,2*	*122,6*	*117,4*
Pris per enhet för import från Thailand	310	226	233	241
Index (2014 = 100)	*100*	*72,9*	*75,3*	*77,7*
Marknadsandel	0,7 %	0,9 %	0,8 %	0,8 %
Andel av unionens totala importvolym	2,5 %	2,8 %	2,5 %	2,3 %

Land	2014	2015	2016	Undersöknings-perioden
Övriga tredjeländer				
Importvolym från alla övriga länder	338 457	376 075	469 425	464 224
Index (2014 = 100)	*100*	*111*	*139*	*137*
Pris per enhet för import från alla övriga länder	202	195	200	192
Index (2014 = 100)	*100*	*96*	*99*	*95*
Marknadsandel	1,7 %	1,8 %	2,2 %	2,1 %
Andel av unionens totala importvolym	6,0 %	6,0 %	6,6 %	6,5 %
Totalt alla tredjeländer utom Kina				
Importvolym från alla övriga länder	2 192 524	2 383 815	2 646 656	2 567 798
Index (2014 = 100)	*100*	*109*	*121*	*117*
Pris per enhet för import från alla övriga länder	227	202	192	189
Index (2014 = 100)	*100*	*89*	*85*	*83*
Marknadsandel	10,8 %	11,5 %	12,3 %	11,9 %
Andel av unionens totala importvolym	38,7 %	38,3 %	37,5 %	35,8 %

Källa: Eurostat

(849) Marknadsandelen för import från andra tredjeländer visade en liten ökning, från 10,8 till 11,9 % under skadeundersökningsperioden. Av all import från andra tredjeländer var det bara den ryska importen som hade genomsnittliga priser som liknade den kinesiska importens. De genomsnittliga priserna för import av den berörda produkten var klart högre än de genomsnittliga priserna för den kinesiska importen. Marknadsandelen för import av den berörda produkten från Ryssland ökade med 0,9 till 1,3 % under skadeundersökningsperioden. Med tanke på att den ryska importen är begränsad bryter den dock inte orsakssambandet mellan den subventionerade importen och den skada unionsindustrin lidit.

(850) Därför drog kommissionen preliminärt slutsatsen att även om import från andra tredjeländer kan ha haft en viss begränsad inverkan på unionsindustrins situation, utgjorde den subventionerade importen från Kina huvudorsaken till skadan.

(851) Flera berörda parter ansåg att kommissionen borde tillhandahålla ytterligare analyser av inverkan av den ryska importen, som prismässigt ligger på samma nivå som importen från Kina.

(852) Kommissionen konstaterade att det finns en avgörande skillnad mellan de importerade volymerna. Medan importen från Kina steg från 3,5 miljoner däck under 2014 till 4,6 miljoner däck (dvs. med 1 100 000 enheter) under undersökningsperioden ökade importen från Ryssland från 0,2 miljoner däck till 0,3 miljoner däck (dvs. endast med 100 000 enheter) under samma period. Med tanke på de begränsade volymerna från Ryssland (de utgör bara 6 % av de totala importvolymerna från Kina och har bara en marknadsandel av unionsmarknaden på 1,3 %), till ett liknande pris, kan inte denna import leda till ett försvagat orsakssamband mellan importen från Kina och skadan på unionsindustrin.

(853) Andra berörda parter hävdade att importen från andra länder, såsom Japan, Korea och Turkiet, var omfattande och underskred unionsindustrins priser. På grund av deras pris och kvantitet bröt de enligt vad som uppgivits orsakssambandet mellan importen från Kina och skadan på unionsindustrin.

(854) Kommissionen noterade att priserna på importen från Japan, Sydkorea och Turkiet var mycket högre än priserna på importen från Kina. De är dessutom oftast internpriser till närstående importörer. Därför kan dessa importpriser inte användas som grund för en jämförelse med unionsindustrins priser. Slutligen såldes de japanska, sydkoreanska och turkiska däcken till ett pris som motsvarade deras respektive nivå på unionsmarknaden. Denna import bör därför inte vålla unionsindustrin skada. Vad gäller kvantiteterna förblev deras marknadsandelar stabila (volymen minskade för Sydkorea med 50 000 enheter, förblev stabil för Japan och ökade för Turkiet med 170 000 enheter) och stod för omkring hälften av den importvolym som hade sitt ursprung i Kina. Detta påstående avvisades därför.

5.2.1 *Unionsindustrins exportresultat*

(855) Unionstillverkarnas exportvolym utvecklades på följande sätt under skadeundersökningsperioden:

Tabell 24

Unionstillverkarnas exportresultat

	2014	2015	2016	Undersöknings-perioden
Produktionsvolym (i enheter)	6 079 036	5 920 561	5 893 729	5 920 981
Index 2014 = 100	*100*	*97,4*	*97,0*	*97,4*
Genomsnittspris (i euro per enhet)	188	179	169	168
Index 2014 = 100	*100*	*95,3*	*89,9*	*89,8*

Källa: Eurostat Comext

(856) Baserat på uppgifter från Eurostat minskade exportvolymerna med 2,6 % under skadeundersökningsperioden. De genomsnittliga exportpriserna påverkas av överföringsvärden till närstående företag. Det finns inget som tyder på att unionsindustrins exportverksamhet skulle kunna bryta orsakssambandet mellan den subventionerade importen och den konstaterade skadan.

(857) Vissa berörda parter påstod att unionsindustrin var förlustdrabbad eftersom den exporterat med förlust under skadeundersökningsperioden, vilket påverkade dess räntabilitet och förmåga att investera. Såsom anges i skäl 862 påverkas de genomsnittliga exportpriserna av överföringsvärden till närstående företag. Dessutom beräknades de tillverkningskostnader som rapporterades i skäl 754 för försäljningen för de unionstillverkare som ingick i urvalet till icke-närstående kunder. Detta gör inte att man kan dra några meningsfulla slutsatser genom att jämföra dessa två datauppsättningar. Mikroindikatorerna visade dessutom att exporten från de unionstillverkare som ingick i urvalet var lönsam. Påståendet avvisades därför.

(858) Kommissionen framhöll att volymerna förblev stabila under skadeundersökningsperioden. Dessutom motsvarar dessa priser internpriser mellan närstående parter, och man kan därför inte dra någon slutsats från det faktum att dessa priser visar på en nedåtgående trend under skadeundersökningsperioden. Dessa påståenden avvisades därför. Kommissionen bekräftar därför att det inte finns några bevis för att unionsindustrins exportverksamhet skulle kunna försvaga orsakssambandet mellan den subventionerade importen och den konstaterade skadan.

5.3 **Kostnadsutveckling**

(859) Såsom nämns i skäl 755 minskade unionsindustrins totala kostnader med 12 euro per däck under skadeundersökningsperioden, vilket berodde på utvecklingen för de viktigaste råvarorna (dvs. naturgummi och syntetgummi). Unionsindustrins genomsnittliga försäljningspris minskade dock med 19 euro per däck på grund av pristrycket från den subventionerade kinesiska importen.

(860) Följaktligen kan slutsatsen dras att kostnadsutvecklingen inte är en möjlig orsak till den väsentliga skada som unionsindustrin vållats.

(861) Giti Group hävdade att nya däck har blivit billigare eftersom kostnaderna sjönk, men regummerarna kunde inte dra nytta av denna minskning eftersom andelen råvaror i deras tillverkningskostnader är betydligt lägre än för nya däck. Detta förklarar förlusten för regummeringsindustrin i nivå 3, vilket främst beror på utvecklingen av råvarupriserna eftersom de har minskat kontinuerligt sedan 2012 och började återhämta sig först under 2017.

(862) Såsom nämns i skäl 650 följde priserna på importen från Kina inte råvaruprisernas utveckling, medan unionsindustrins tillverkningskostnad speglade denna utveckling ([125]). Förlusterna berodde på att importen från Kina påtagligt underskrider unionsindustrins priser under skadeundersökningsperioden. Påståendet avvisades därför.

5.4 **Andra kända faktorer**

(863) China National Tire Group och Pirelli påstod att kommissionen inte tog hänsyn till att två stora tillverkare har investerat kraftigt i sin regummeringsverksamhet. Detta skulle kunna förklara varför övriga unionstillverkare var tvungna att lämna nivå 3 på marknaden. Enligt dessa parter tvingade den ekonomiska krisen två stora tillverkare (Goodyear och Continental) att investera i sin regummeringsverksamhet, och de öppnade egna regummeringsanläggningar. Enligt tillgängliga uppgifter motsvarar produktionskapaciteten vid vardera anläggning den årliga tillverkningen hos tio små regummerare. China National Tire Group anser att dessa investeringar har lett till självorsakad skada. Investeringarna ska ha skapat överkapacitet samt ökat enhetskostnaderna på konstgjord väg, vilket då skulle ha varit orsaken till den minskade vinsten. Investeringarnas effekt på den övergripande unionsindustrin ska enligt påståenden vara tillräcklig för att försvaga ett eventuellt orsakssamband mellan den subventionerade importen från Kina och den skada som unionsindustrin lidit, oavsett om den betraktas separat eller tillsammans med andra kända faktorer.

(864) Enligt information från ETRMA minskade regummeringen genom varmvulkning (enbart använd av stora tillverkare) under skadeundersökningsperioden (från omkring 2,3 miljoner 2014 till 2,1 miljoner under undersökningsperioden). Dessa siffror stödde alltså inte påståendet om att de två stora tillverkarnas investeringar hade lett till en överkapacitet. Påståendet om självförvållad skada avvisades därför.

(865) Vissa berörda parter menade att en växande efterfrågan på mindre däck sannolikt påverkade produktmixen under olika år på så sätt att förhållandevis fler mindre däck såldes mot slutet av undersökningsperioden. På grund av restriktioner gällande vikt och storlek i stadskärnor samt e-handelns framväxt (som kräver att laster delas upp i mindre kvantiteter, som i sin tur kräver fler lätta lastbilar och skåpbilar) har man sett en övergång till ökad efterfrågan på mindre däck. Denna observation gällde inte bara unionstillverkarnas försäljning. Importen från Kina tillgodosåg också den ökade efterfrågan på mindre däck, vilket (till viss del) förklarade de minskade försäljningspriserna för denna import.

(866) Vad gäller påstående om produktmixens utveckling stödjer inte den information som kommissionen samlat in om de olika storlekar som saluförts i unionen under skadeundersökningsperioden argumentet om att priserna och kostnaderna var lägre på grund av det relativt större utbudet av mindre däck på marknaden ([126]). Uppgifterna för undersökningsperioden visar verkligen att produktmixen på marknaden är stabil och förblir koncentrerad kring de huvudsakliga dimensionerna. Dessutom återfinns inte någon sådan minskning av den genomsnittliga produktstorleken i Eurostats uppgifter om importen från Kina, som i stället avslöjade att vikten på de importerade däcken från Kina ökade med 3 % mellan 2014 och undersökningsperioden ([127]). Omvänt noterade kommissionen att industrin hade utfört övergripande strukturanpassningar för att minska kostnaderna, mot bakgrund av den dominoeffekt som drabbade de olika nivåer som berördes. Påståendet avvisades därför.

5.5 **Slutsats om orsakssamband**

(867) Ett orsakssamband fastställdes mellan den skada som unionstillverkarna lidit och den subventionerade importen från det berörda landet.

(868) Det avsevärda pris- och volymtryck som den ökande subventionerade importen från det berörda landet utövade mot unionsindustrin under skadeundersökningsperioden har lett till att unionsindustrin inte har kunnat dra fördel av den växande unionsmarknaden efter krisen. Den hårdaste konkurrensen finns i nivå 3 där merparten av den kinesiska importen finns, vilket även påverkar de högre nivåerna såsom förklaras i skälen 825–826. Den ovanstående analysen av skadeindikatorerna visar att unionsindustrins ekonomiska situation som helhet har påverkats av ökningen av subventionerad lågprisimport från Kina, som väsentligt underskred unionens priser. Kinesiska importörer lyckades vinna en betydande marknadsandel på bekostnad av unionsindustrin, vilket i sin

([125]) Skälen 176–182 i den provisoriska antidumpningsförordningen.

([126]) Analysen av den dimension som säljs på marknaden baseras på uppgifter från Europool. Uppgifter från tredjepart som sammanfattas i den icke-konfidentiella versionen av koalitionens kommentarer till den provisoriska antidumpningsförordningen.

([127]) Beräkningen av vikt/enhet baseras på uppgifter från Eurostat och är finns tillgängliga på bladet ”Var. Imports Weight” i den icke-konfidentiella versionen av bilaga 2 till klagomålet.

tur ledde till minskad sysselsättning och produktionskapacitet. Unionsindustrin förlorade 5,2 procentenheter av sin marknadsandel mellan 2014 och undersökningsperioden och försäljningsvolymerna stagnerade, samtidigt som förbrukningen ökade på unionsmarknaden. Dessutom är den trenden för lönsamheten för unionsindustrin i dess helhet också minskande, med förluster särskilt i nivå 3.

(869) Kommissionen har särskiljt och avgränsat verkningarna av alla kända faktorer som har betydelse för unionsindustrins situation från den subventionerade importens skadevållande verkningar. Kommissionen konstaterade att de andra identifierade faktorerna, dvs. import från andra tredjeländer, unionsindustrins exportförsäljningsresultat och kostnadsutvecklingen, inte bröt orsakssambandet i fråga om unionsindustrins negativa utveckling räknat i marknadsandelar, priser och lönsamhet. Även om deras kombinerade verkningar beaktades ändrade kommissionen inte sin slutsats: Unionsindustrin skulle inte ha påverkats negativt i samma utsträckning om den subventionerade importen inte hade funnits. Framför allt skulle marknadsandelen inte ha sjunkit till sådana nivåer och sysselsättningen skulle ha upprätthållits.

(870) Kommissionen drog därför slutsatsen i inledningsskedet att den väsentliga skada som unionsindustrin vållats orsakats av den subventionerade importen från de berörda länderna och att de övriga faktorerna, sedda var för sig eller tillsammans, inte bröt orsakssambandet mellan skadan och den subventionerade importen.

(871) Varken den ryska importen (på grund av liten volym) eller importen från Japan, Korea och Turkiet (på grund av sina internpriser som var ännu högre än de kinesiska priserna) var den främsta orsaken till den skada som vållades unionsindustrin. Unionens exportresultat och dess kostnadsutveckling låg inte heller till grund för unionens skadevållande situation. Den kan inte heller förklaras av andra omständigheter, såsom investeringar i regummeringsbranschen från två stora tillverkare och produktmixens utveckling.

(872) Kommissionen bekräftade därför sina slutsatser i skälen 835–871 att den väsentliga skada som unionsindustrin vållats orsakats av den subventionerade importen från Kina och att de övriga faktorerna, sedda var för sig eller tillsammans, inte bröt orsakssambandet.

6. **UNIONENS INTRESSE**

(873) I enlighet med artikel 31 i grundförordningen undersökte kommissionen huruvida den med säkerhet kunde fastslå att det inte låg i unionens intresse att vidta åtgärder i detta fall, trots att skadevållande subvention konstaterats föreligga. Unionens intresse fastställdes på grundval av en bedömning av alla de olika parternas intressen, däribland unionsindustrins och importörernas intresse.

6.1 **Unionsindustrins intresse**

(874) De potentiella antisubventionsåtgärderna kommer sannolikt att ha en positiv inverkan på unionstillverkarna, särskilt små och medelstora företag. De skulle kunna dra nytta av den ökande förbrukningen och en marknad som styrs av rättvisa villkor. Det förväntas särskilt att unionstillverkarna under sådana förhållanden skulle kunna öka sin försäljning och på så vis återvinna en del av sin förlorade marknadsandel. Detta skulle i sin tur ytterligare öka unionens produktion och kapacitetsutnyttjande. Under rättvisa förhållanden skulle unionsindustrin kunna höja sina priser och förbättra sin ekonomiska situation.

(875) Med tanke på kopplingen mellan regummeringsverksamheten och produktionen av regummerbara däck skulle de föreslagna åtgärderna i synnerhet bidra till att göra regummeringsindustrin livskraftig. Detta skulle ha en positiv inverkan på sysselsättningen, särskilt eftersom regummeringsindustrin är arbetsintensiv och förekommer i hela unionen.

(876) Vissa berörda parter (China National Tire Group och Pirelli, Giti Group och Kirkby) ansåg att regummeringsindustrin i unionen skulle påverkas negativt av en minskad tillgång till och ökade priser på stommar. De anser att antidumpningsåtgärderna för däck i nivå 1 och nivå 2 skulle ha en negativ inverkan på de oberoende regummerarna i unionen, då dessa använder stommarna från sådana däck i sin produktion.

(877) Kommissionen höll inte med om denna bedömning. Trots att stora unionstillverkare har integrerad regummeringsverksamhet regummeras fortfarande många av deras stommar av oberoende regummerare i unionen. Dessutom uppgav oberoende regummerare i unionen för kommissionen att det i nuläget finns ett överutbud av stommar. De bedömer att många konsumenter anser att det är billigare att köpa kinesiska däck i lägre nivåer än att regummera sina befintliga däck. Detta innebär att många stommar som skulle kunna regummeras tvingades slängas. Viktigast av allt är att medan oberoende regummerare och intresseorganisationer stödde åtgärderna var det ingen regummerare i unionen som trädde fram och motsatte sig åtgärderna. Detta visar att åtgärderna gynnar unionens regummeringsindustri.

6.2 **Unionsanvändares och unionsimportörers intresse**

(878) Tillkännagivandet om inledande sändes till över 40 importörer och användare av den berörda produkten och till deras intresseorganisationer.

(879) Fem icke-närstående importörer besvarade stickprovsfrågeformuläret. De står för [10–15 %] av den totala importen från Kina. Av dessa fem företag togs två med i urvalet baserat på deras importvolymer (som utgjorde [6–10 %] av den totala kinesiska importen), och de besvarade frågeformuläret.

(880) Den kinesiska importen av den berörda produkten utgjorde en betydande del av omsättningen för båda dessa importörer under undersökningsperioden. Deras affärsmodeller bygger främst på kontrakt med kinesiska exporterande tillverkare, även om de också har alternativa källor (antingen inhemska eller från andra tredjeländer). Även om åtgärderna skulle påverka deras verksamhet förväntas införandet av åtgärder också leda till att priserna på unionsmarknaden ökar till rättvisa nivåer.

(881) Det finns en annan affärsmodell som bygger på en ”handelsstrategi med endast containrar”. I detta fall har importörerna mer flexibilitet att byta försörjningskälla. Tre av de importörer som inte ingick i urvalet hör till denna kategori och svarar för mindre än 2 % av den kinesiska importen under undersökningsperioden. En sådan dålig samarbetsvilja tyder på att införandet av åtgärder inte skulle påverka deras verksamhet i någon större utsträckning.

(882) Ytterligare tolv importörer och två intresseorganisationer för importörer gav sig till känna, de flesta efter offentliggörandet av förordningen om registrering. De lämnade synpunkter på registreringen och ett eventuellt införande av åtgärder. Ingen av unionsimportörerna inkom dock med några underbyggda påståenden.

(883) China National Tire Group och Pirelli, liksom Giti Group och Heuver, påstod att om åtgärderna antogs skulle importen från Kina minska, vilket skulle leda till en allmän minskning av utbudet. Detta skulle i sin tur leda till en spekulativ prisökning, till skada för slutanvändarna. Åtgärderna för att skydda unionsindustrin skulle även innebära att slutkonsumenterna har ett mindre produktsortiment.

(884) Kommissionen ansåg att det fanns tillräcklig övergripande kapacitet i unionen för att tillgodose den inre marknaden, vilket anges i tabell 1 och tabell 6. Dessutom finns det många tillverkare i tredjeländer (Turkiet, Sydkorea, Japan, Ryssland, Thailand m.fl.) som redan säljer till unionsmarknaden. Deras kombinerade försäljningsvolym under skadeundersökningsperioden var relativt stabil, med en marknadsandel på runt 12 %. Kommissionen erinrade om att de kinesiska priserna låg väl under priset från alla andra stora importländer, enligt Eurostat var det genomsnittliga priset på importen från Kina 128,8 euro/enhet, medan priserna på importen från alla andra länder var 189 euro/enhet under undersökningsperioden. Man kan därför rimligtvis förvänta sig att när väl lika villkor har återställts på unionsmarknaden kommer importen från alla andra länder att sörja för det nödvändiga utbudet.

(885) Kommissionen påminde också om att unionsmarknaden är en konkurrensutsatt marknad där konkurrensen mellan många tillverkare som är aktiva inom alla nivåer är mycket hård. Därför kommer import på en rättvis prisnivå att fortsätta att innebära ytterligare konkurrenstryck på unionsindustrins priser.

(886) Flera importörer hävdade att de kan komma att lämna marknaden helt om åtgärderna införs. Kommissionen påminde om att syftet med antisubventionsåtgärderna är att återställa lika villkor så att unionstillverkarna och tillverkarna i tredjeländer konkurrerar på lika villkor. Därför fastställs tullarna bara på en nivå som fortfarande gör det möjligt för importen från Kina att fortsätta att konkurrera med tillverkarna i unionen, men till rättvisa priser. Med tanke på att den stora skillnaden mellan de subventionerade kinesiska priserna och priserna på importen från alla andra länder kommer att minskas genom åtgärderna, kommer importörerna dessutom att ha fler affärsmöjligheter att sälja buss- och lastbilsdäck från andra länder.

(887) Kommissionen slog fast att åtgärderna inte lär gynna importörer som främst förlitar sig på import av mycket billiga kinesiska däck. Importörer med en bredare portfölj kommer sannolikt inte att påverkas i särskilt hög grad av återställandet av sund konkurrens.

(888) Leverantörernas intresse

(889) Leverantörer av slitbanor har lämnat inlagor som stöder införandet av antisubventionsåtgärder, och hävdar att sådana åtgärder är avgörande för regummeringsindustrins överlevnad. Utan regummeringsverksamheten kommer deras verksamhet att påverkas allvarligt. Kommissionen slog fast att åtgärderna skulle ligga i slitbaneleverantörernas intresse.

6.3 **Andra intressen**

(890) Unionen har sedan lång tid tillbaka haft som politiskt mål ([128]) att minska avfall och hantera råvaror på ett hållbart sätt. Unionens politik inrymmer två aspekter, nämligen avfallsundvikande och främjande av återvinning ([129]). Det finns dessutom ett övergripande politiskt mål att främja förekomsten av små och medelstora företag på unionsmarknaden ([130]).

(891) Regummering är avgörande för en effektiv cirkulär ekonomi. Förutom att garantera en hög nivå av tillförlitlighet, prestanda och säkerhet ger regummering även en stor fördel från miljösynpunkt (mindre användning av råvaror och energi, minskade koldioxidutsläpp, minskade föroreningar och mindre vattenförbrukning). Detta skulle därför även bidra till att uppnå mer allmänna samhällsmål som erkänns inom specifika unionspolitikområden.

(892) Flera berörda parter påpekade att tillverkare av premiumdäck producerar nya däck av hög kvalitet som är utformade för att ha en lång livscykel och kan regummeras. Utan regummeringsindustri kommer konkurrensen inom däckindustrin att sluta i en kapplöpning mot botten, vilket i sin tur leder till utarmning av industrin, förlorat värde i försörjningskedjan och försämrad kvalitet på utbudet i unionen.

(893) AIRP påpekade att regummeringsverksamhet är ett exempel på en cirkulär ekonomi, eftersom regummering av ett enda däck jämfört med produktion av ett nytt däck använder 70 % mindre råvaror, 65 % mindre energi och 19 % mindre vatten, släpper ut 37 % mindre koldioxid och minskar luftföroreningarna med 21 % (partiklar) samt orsakar 29 % mindre markerosion i länder som producerar naturgummi.

(894) Tack vare regummeringsindustrin kan omkring 240 000 ton uttjänta däck årligen användas i stället för att bli avfall. Åtgärder som skyddar regummerbara däck av hög kvalitet i unionen mot däck som bara används en gång skulle således främja avfallsundvikande i linje med avfallsdirektivets mål, eftersom de skulle bidra till att upprätthålla en livskraftig regummeringsverksamhet i unionen.

(895) Enligt undersökningar som har utförts av AIRP sparar Italien tack vare sin regummeringsverksamhet i genomsnitt 30 miljoner liter råolja per år samt över 20 000 ton av andra strategiska råvaror, såsom naturgummi och syntetgummi, kimrök, textilfiber, stål och koppar, förutom att koldioxidutsläppen minskas med 10 202 ton. Enligt samma undersökningar minskar varje regummerat däck koldioxidutsläppen med 26,5 kg.

(896) Åtgärder som skyddar regummerbara däck av hög kvalitet i unionen mot däck som bara används en gång skulle också främja politisk konsekvens med unionens mål om avfallsreducering och en cirkulär ekonomi, eftersom de skulle bidra till att upprätthålla en livskraftig regummeringsverksamhet i unionen. Med tanke på att flertalet av de små och medelstora företagen är verksamma inom denna sektor skulle de dessutom även ligga i linje med kommissionens viktiga mål att stödja dessa företag.

6.4 **Slutsats om unionens intresse**

(897) Antisubventionsåtgärderna skulle få positiva verkningar för unionstillverkarna. Trots påståendena om eventuella negativa verkningar för unionstillverkarna, skulle tullen fortfarande inte vara oproportionerlig med tanke på de globala effekterna på hela unionsindustrin. Den fria tillgängliga kapaciteten inom unionsindustrin och importen från andra länder skulle i själva verket begränsa riskerna, eftersom alternativa försörjningskällor skulle skapas. Återställandet av rättvis konkurrens och lika villkor utan subventionerad import skulle bidra till en sund utveckling av hela unionens däckmarknad och främja politisk konsekvens med målen om en cirkulär ekonomi i unionen, avfallsundvikande och skydd av små och medelstora företag i unionen. På grundval av dessa överväganden finns det inga tvingande skäl som talar mot införandet av åtgärder på import av däck till bussar och lastbilar från Kina.

(898) Efter det slutligt utlämnandet av uppgifter hävdade Hämmerling att införandet av antisubventionstullar inte ligger i unionens intresse enligt artikel 31 i grundförordningen. Det citerade kommissionens slutsats i föregående skäl och ansåg att ”sådan avvisande inställning” inte kunde godtas. Eftersom Hämmerling inte lade fram några argument eller ytterligare bevisning om uppenbart oproportionerligt höga kostnader för importörer som följd av åtgärden, vilket kan tyda på att vägning av konkurrerande intressen skulle behöva ses över, avvisade kommissionen detta påstående.

([128]) Se Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/98/EG av den 19 november 2008 om avfall och om upphävande av vissa direktiv (EUT L 312, 22.11.2008, s. 3).

([129]) Se handlingsplanen för den cirkulära ekonomin som antogs i januari 2018: http://ec.europa.eu/environment/circular-economy/index_en.htm.

([130]) Se kommissionens politik för stöd till små och medelstora företag: https://ec.europa.eu/growth/smes/business-friendly-environment/small-business-act_en.

(899) Införandet av antisubventionsåtgärder kan därför förväntas göra det möjligt för unionsindustrin att stanna kvar på marknaden och efterhand förbättra sin situation. Om inga åtgärder skulle införas finns det en risk för att unionsindustrin på medellång sikt skulle bli tvungen att överväga att dra sig tillbaka från marknaden för regummerade däck. Detta leder oundvikligen till att arbetstillfällen går förlorade, vilket redan har skett i och med att dussintals små och medelstora företag har lagt ned sin verksamhet (se skäl 729). Ur importörernas eller användarnas perspektiv har i detta skede av undersökningen inga tvingande skäl konstaterats mot införandet av antisubventionsåtgärder för import av däck för bussar och lastbilar med ursprung i Kina. Det finns inga tvingande skäl enligt artikel 31 i grundförordningen till att det inte är i unionens intresse att införa åtgärderna.

7. SLUTGILTIGA ANTISUBVENTIONSÅTGÄRDER

(900) På grundval av kommissionens slutsatser beträffande subventionering, skada, orsakssamband och unionens intresse bör slutgiltiga antisubventionsåtgärder införas

7.1 Nivå för undanröjande av skada (skademarginal)

(901) För att kommissionen skulle kunna fastställa nivån på åtgärderna fastställde den först storleken på den tull som krävs för att undanröja den skada som unionsindustrin lidit.

(902) Skadan undanröjs om unionsindustrin kan täcka sina tillverkningskostnader och erhåller en vinst före skatt på försäljningen av den likadana produkten på unionsmarknaden som en industri av denna typ inom sektorn rimligen skulle kunna uppnå under normala konkurrensförhållanden, dvs. om det inte förekom subventionerad import. Detta vinstmål fastställdes på grundval av unionsindustrins vinst under 2014. Detta år var det år i skadeundersökningsperioden som ansågs vara det år som mest liknade normala konkurrensförhållanden, eftersom volymen för den kinesiska importen var som lägst och det genomsnittliga importpriset var som högst.

(903) Efter utlämnandet av uppgifter i den parallella antidumpningsundersökningen försäkrade flera berörda parter att det fanns bred samstämmighet kring indelningen av unionsmarknaden i tre nivåer, och att det fanns omfattande analyser och uppgifter per segment. Den strategi som användes i inledningsskedet med ett vinstmål för alla nivåer skulle dock leda till ett överdrivet skydd av unionstillverkarna mot subventionerad import på däck i nivå 3, som inte skulle kunde uppnå det angivna vinstmålet för industrin som helhet. Kommissionen borde därför använda lönsamheten inom varje nivå för att beräkna det icke-skadevållande priset och skademarginalen för en korrekt tillämpning av reglerna om lägsta tull.

(904) Kommissionen godtog detta argument. Den ansåg att det är mer lämpligt att fastställa vinstmål per nivå i detta särskilda fall eftersom åtgärderna tar formen av en fast tull per däck, som i sin tur baseras på en skademarginal som härrör från ett produktkontrollnummer per nivå. Därför ändrade kommissionen vinstmålet till 17,9 % för nivå 1, 17,9 % för nivå 2 och 6,1 % för nivå 3.

(905) Giti Group hävdade att 2014, som användes som bas för vinstmålet, var ett onormalt år eftersom lönsamheten för nivå 1 och nivå 2 var densamma, medan den utvecklades annorlunda under de följande två åren.

(906) Kommissionen erinrade om att den är förpliktad att fastställa ett vinstmål genom att identifiera ett år som mest motsvarar normala konkurrensvillkor som inte snedvrids av subventionerad import. Enligt denna måttstock är 2014 det år som uppvisar de lägsta volymerna och den lägsta marknadsandelen för subventionerad import, jämfört med 2015 och 2016 och de senare bör därför undantas. På samma sätt kunde kommissionen inte använda åren före 2014, eftersom ingen kontrollerad information fanns dessa år. Påståendet avvisades därför.

(907) Vissa berörda parter (klaganden, Tyre Specialists of Finland, Italian Tyre Retreaders Association, BIPAVER, VIPAL, Portuguese Association of Retreading Industries, Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk) ansåg att vinstmålet på 6,1 % i nivå 3 som användes i utlämnandet av uppgifter i den parallella antidumpningsundersökning var för lågt för att åtgärda den skada som regummeringsföretag vållats och att en vinstnivå på omkring 10 % som uppnåtts före importökningen var berättigad.

(908) Kommissionen erinrade om att däckmarknaden på nivå 3 kan identifieras särskilt genom regummerade och nya däck som aktivt konkurrerar för att vinna marknadsandelar. Som preliminärt fastställs i skäl 824 äventyrade ohållbara förlustnivåer i industrin för regummerade däck överlevnaden för hela regummeringsverksamheten i unionen. Som vidare konstaterades i skäl 868 påverkade dessa förluster också den lönsamhet som kan uppnås av företagen i nivå 1 och 2. Dessa resultat ska ses mot bakgrund av unionens tydliga intresse av en stark regummeringsindustri, som konstateras i skäl 153.

(909) Kommissionen beslutade följaktligen att bedöma påståendet att den lönsamhet på 6,1 % som uppnåddes 2014 för nivå 3 enligt det slutgiltiga meddelandet av uppgifter inte tillräckligt skulle säkerställa regummeringsverksamhetens överlevnad i unionen.

(910) Därför beslutade kommissionen att studera de lönsamhetsnivåer som uppnåtts av företag på den nivån år 2014, på grundval av de uppgifter som mottagits i de kontrollerade svaren på frågeformuläret. För storföretag i urvalet som är verksamma i regummeringsindustrin i nivå 3 var lönsamheten -6,04 för 2014. För små och medelstora företag var denna siffra 2,71 %. Dessa siffror visar att regummeringsindustrin, som representerar en betydande del av unionsindustrin som helhet, påverkades av den kinesiska importen redan 2014.

(911) Kommissionen försökte följaktligen fastställa vilket vinstmål som unionstillverkare på nivå 3 skulle uppnå under normala konkurrensvillkor, med vederbörlig hänsyn till regummerare. För denna bedömning användes också information som fanns tillgänglig i handlingen. I klagomålet sattes vinstmålet för tillverkare av den berörda produkten i nivå 3 till 9,2 % som, enligt klagandena, skulle säkerställa tillräcklig verksamhet för alla tillverkare som var verksamma i nivå 3 (inbegripet regummerare av den berörda produkten). Denna siffra överensstämde också med de synpunkter som lämnats av regummerare av den berörda produkten, som svar på det slutgiltiga utlämnandet av uppgifter i den parallella antidumpningsundersökningen, som hävdade att kommissionen borde studera lönsamhetsnivåer på omkring 9 % för tillverkare i nivå 3. Deras argument fokuserade huvudsakligen på siffror från 2014 som redan visade att regummeringsindustrin i unionen redan vållats skada. Kommissionen beaktade på liknande sätt uppgifter från regummerare i unionsurvalet för åren 2006 och 2007 som, enligt regummerarna i unionen, motsvarade de sista åren under vilka normala konkurrensvillkor rådde. För dessa år var lönsamheten för regummerare i unionen 9,4 %.

(912) Kommissionen jämförde dessa siffror med aggregerade lönsamhetssiffror i nivå 3 för unionstillverkarna i unionen 2014. Utan att återspegla de små och medelstora företagens resultat som andel av unionsindustrin totalt, låg lönsamheten för nivå 3 det året på 9,2 %. Denna oviktade siffra var lämpligare än den tidigare viktade siffran på 6,1 %. Små och medelstora företag på nivå 3 påverkades redan kraftigt av kinesisk import under 2014, och viktade siffror för det året återspeglar därför inte fullt ut normala konkurrensvillkor i regummeringsindustrin.

(913) Kommissionen ansåg det därför lämpligare att beräkna vinstmålet under 2014 på ett sätt som mildrar den skadevållande inverkan av den kinesiska import som redan observerats under det året även för regummeringsindustrin i unionen. Mot bakgrund av ovanstående information beslutade kommissionen att fastställa vinstmålet för tillverkare av den berörda produkten på nivå 3 till 9,2 %. Detta beaktar det icke skadevållande minimipris som unionstillverkare på nivå 3 behöver uppnå under normala konkurrensvillkor, med vederbörlig hänsyn tagen till regummeringsindustrins behov.

(914) Heuver hävdade att kommissionen inte kan göra åtskillnad mellan regummerade och nya däck, eftersom de konsekvent betraktades som likadana produkter med tanke på deras utbytbarhet. Dessutom utfördes den samlade analysen av skador och orsakssamband utan någon som helst åtskillnad.

(915) Den parten hävdade att kommissionen inte gav något giltigt skäl för att avvika från skadeundersökningsperioden i denna undersökning, och att unionsindustrin som helhet redan påverkades av den kinesiska importen under 2014. Den parten hävdade dessutom att det faktum att de inte hade uppnått detta vinstmål vid den tidpunkt när importen från Kina inte vållade unionsindustrin skada (2008–2014) tydligt innebär att det finns andra orsaker till skada.

(916) Xingyuan Group hävdade att vinstmålet på 9,2 % var olämpligt eftersom det inte var kontrollerat. Åren 2006 och 2007 var för avlägsna från den aktuella situationen och det fanns inga bevis för att unionsindustrin led skada under 2014. Dessutom hävdade den parten att syftet med vinstmålet inte var att säkerställa industrins fortlevnad, utan att undanröja effekten av skadevållande dumpning. Den hävdade att det var olämpligt att använda en oviktad lönsamhet. China National Tire Group upprepade ett liknande påstående efter det slutgiltiga utlämnandet av uppgifter.

(917) China National Tire Group hävdade att kommissionen inte hade utfört någon analys av orsakssambandet mellan den kinesiska importen och regummeringsindustrins resultat i unionen. Den parten hävdade dessutom att vinstmarginalen måste begränsas till den vinstmarginal som unionsindustrin rimligen kunde räkna med under normala marknadsmässiga konkurrensvillkor. Den hävdade att kommissionen inte borde göra åtskillnad mellan nya och regummerade däck vid utvärderingen av det lämpliga vinstmålet för nivå 3. Slutligen hävdade den att kommissionen inte hade motiverat varför vinstmålet för nivå 3 sattes till 9,2 %. Parten upprepade ett liknande påstående efter det slutliga utlämnandet av uppgifter.

(918) CCCMC och CRIA hävdade att vinstmålet för nivå 3 på 9,2 % inte återspeglade normala konkurrensvillkor och att åren 2006 och 2007 inte är rimliga referensvärden för att identifiera skada. Eftersom kommissionen hade ägnat för stor uppmärksamhet åt regummerare på nivå 3 hade den även undergrävt sin skadeanalys av unionsindustrin globalt. Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter hävdade dessa parter samma sak.

(919) Prometeon hävdade att den reviderade beräkningen av skademarginalen förstärker slutsatsen att den påstådda skadan är marginell. Den totala förlusten som kan tillskrivas nivå 3 skulle vara omkring 54 miljoner euro, vilket motsvarar 91 % av den totala skada som unionsindustrin lidit, medan däck på nivå 1 och nivå 2 inte påverkas. Företaget upprepade även sitt påstående att en annan åtgärdsform borde användas. Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter hävdade parten och Hämmerling samma sak.

(920) Kommissionen avvisade dessa påståenden av följande skäl.

(921) För det första grundas vinstmålet på 9,2 % för nivå 3 på den faktiska lönsamheten för unionstillverkarna i urvalet på nivå 3 under 2014 före viktningen av företag per nivå. Det är därför inte otillbörligt att använda oviktade siffror i detta syfte för att minska inverkan av de små och medelstora företagens resultat, vilka redan påverkades av den betydande kinesiska importen.

(922) För det andra ändrar kommissionens hänvisning till åren 2006–2007 inte den bedömningen. Den bekräftar snarare resultaten på grundval av de oviktade siffrorna för 2014 som ett lämpligt referensvärde. Ingen av de berörda parterna har hävdat att konkurrensvillkoren under åren 2006–2007 var snedvridna. Regummerarna i urvalet har genom sina årsredovisningar motiverat påståendet att deras normala lönsamhet i genomsnitt var mellan 9 och 10 % under 2006–2007.

(923) För det tredje var det vinstmål för nivå 3 som fastställdes enligt ovägda siffror för 2014 också i överensstämmelse med det vinstmål som föreslogs i klagomålet. Unionsindustrin ansåg därför redan på det inledande stadiet att denna siffra (dvs. 9,2 %) var ett lämpligt vinstmål – dvs. långt innan kommissionen hade påbörjat viktningsprocessen.

(924) Kommissionen avvisade därför dessa påståenden och bekräftade sitt val av ett vinstmål på 9,2 % för däck i nivå 3.

(925) Nivån för undanröjande av skada för ”andra samarbetsvilliga företag” och för ”alla övriga företag” fastställs på samma sätt som subventionsnivån uttryckt på grundval av värdet för dessa företag.

7.2 **Slutgiltiga åtgärder**

(926) Såsom anges i skäl 10 gjorde kommissionen import av den berörda produkten med ursprung i Kina till föremål för registrering genom förordningen om registrering för att det skulle vara möjligt att retroaktivt tillämpa utjämningsåtgärder i enlighet med artikel 24.5 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/1037 ([131]). Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/163 upphävdes genom artikel 4 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/1579.

(927) Enligt de förklarande anmärkningarna till Harmoniserade systemet (FAHS), nr 8708 och 8716, ska hjul försedda med däck för vägfordon, släpfordon och påhängsvagnar klassificeras enligt nr 8708 och 8716. Eftersom det finns en risk att operatörer använder import av hjul försedda med kinesiska däck för att kringgå åtgärderna, ansåg kommissionen det lämpligt att övervaka import av sådana hjul för att minimera den risken. Information som insamlas genom detta övervakningssystem kan också användas om en undersökning om kringgående enligt artikel 23 i grundförordningen behöver inledas i framtiden. Därför bör separata Taric-nummer införas för import av hjul försedda med däck för vägfordon, släpfordon och påhängsvagnar, andra än massivdäck, av gummi, nya eller regummerade, av sådana slag som används på bussar eller lastbilar, med ett belastningsindex högre än 121.

(928) Hämmerling hävdade att grundförordningen inte ger kommissionen någon rättslig grund för att klassificera varor i tullhänseende. Som nämns i skäl 927 ska, enligt de förklarande anmärkningarna till Harmoniserade systemet (FAHS), nr 8708 och 8716, hjul försedda med däck för vägfordon, släpfordon och påhängsvagnar klassificeras enligt nr 8708 och 8716. Det skälet förklarade kommissionens avsikt att övervaka import av däck, andra än

([131]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/1037 av den 8 juni 2016 om skydd mot subventionerad import från länder som inte är medlemmar i Europeiska unionen (EUT L 176, 30.6.2016, s. 55).

massivdäck, av gummi, nya eller regummerade, av sådana slag som används på bussar eller lastbilar, med ett belastningsindex högre än 121, som monteras på ett hjul och är korrekt klassificerade enligt tullagstiftningen i kapitel 87 i Kombinerade nomenklaturen ([132]).

(929) Antisubventionsundersökningen genomfördes parallellt med en undersökning avseende antidumpningsåtgärderna, som var begränsad till att gälla undanröjande av skada. Mot bakgrund av tillämpningen av regeln om lägsta tull och det faktum att de slutgiltiga beloppen av utjämningsbara subventioner uttryckta på grundval av värdet är lägre än nivån för undanröjande av skada, bör kommissionen införa en slutgiltig utjämningstull som är lika hög som de slutgiltiga beloppen av de utjämningsbara subventionerna, och därefter införa en slutgiltig antidumpningstull upp till den relevanta nivån för undanröjande av skada.

(930) På grundval av denna metod och fakta i ärendet, särskilt det faktum att åtgärderna begränsas av skademarginalen, anser kommissionen att det inte uppstår några dubbelräkningsproblem i detta fall.

(931) Med hänsyn till den höga graden av samarbetsvilja från de kinesiska exporterande tillverkarnas sida fastställdes tullsatsen för ”alla övriga företag” till nivån för den högsta tullsats som fastställts för företagen i urvalet. Tullsatsen för ”alla övriga företag” kommer att tillämpas på de företag som inte var samarbetsvilliga i undersökningen.

(932) I enlighet med artikel 15.3 i grundförordningen beräknades den totala storleken på subventioneringen för de samarbetsvilliga företag som inte ingick i urvalet på grundval av det totala vägda genomsnittet av de utjämningsbara subventioner som fastställts för de samarbetsvilliga exporterande tillverkarna i urvalet, med undantag av försumbara belopp samt storleken på de subventioner som fastställts för enheter som omfattas av bestämmelserna i artikel 28.1 i grundförordningen. Kommissionen bortsåg emellertid inte från undersökningsresultaten avseende förmånliga lån, även om den var tvungen att delvis förlita sig på tillgängliga uppgifter för att fastställa dessa belopp. Kommissionen ansåg dock att de tillgängliga uppgifter som användes i de fallen inte i någon väsentlig grad påverkade de upplysningar som behövdes för att fastställa storleken på subventioneringen genom förmånliga lån på ett rättvist sätt, så att exportörer som inte uppmanats att samarbeta i undersökningen inte straffas genom att denna metod används.

(933) På grundval av ovanstående fastställs nivån på tullarna till följande:

Kinesiska exporterande tillverkare	Dumpningsmarginal (*)	Subventionsmarginal	Nivå för undanröjande av skada	Utjämningstullsats	Antidumpningstullsats	Fast utjämningstull	Fast antidumpningstull
China National Tire Group	85 %	32,85 %	37,29 %	32,85 %	4,44 %	49,07	0,37
Giti Group	56,8 %	7,74 %	29,56 %	7,74 %	21,82 %	11,07	36,89
Hankook Group	60,1 %	2,06 %	23,41 %	2,06 %	21,35 %	3,75	38,98
Xingyuan Group	106,7 %	51,08 %	55,07 %	51,08 %	3,99 %	57,28	4,48
Andra företag som samarbetade i både antisubventions- och antidumpningsundersökningen, förtecknade i bilaga I	71,5 %	18,01 %	32,39 %	18,01 %	14,38 %	27,69	21,62
Andra företag som samarbetade i antidumpningsundersökningen men inte i antisubventionsundersökningen, förtecknade i bilaga II	71,5 %	51,08 %	55,07 %	51,08 %	0 %	57,28	0
Alla övriga företag	106,7 %	51,08 %	55,07 %	51,08 %	3,99 %	57,28	4,48

(*) fastställd i antidumpningsundersökningen

([132]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/1925 av den 12 oktober 2017 om ändring av bilaga I till rådets förordning (EEG) nr 2658/87 om tulltaxe- och statistiknomenklaturen och om Gemensamma tulltaxan (EUT L 282, 31.10.2017, s. 619).

(934) Den individuella antidumpnings- och antisubventionstullsatsen för företag som anges i denna förordning fastställdes på grundval av slutsatserna i de aktuella undersökningarna. Den återspeglar därför den situation som konstaterats under dessa undersökningar för det berörda företaget. Denna tullsats (i motsats till den landsomfattande tull som gäller för ”alla övriga företag”) gäller alltså enbart för import av produkter med ursprung i det berörda landet vilka tillverkats av det företag som omnämns. Importerade produkter som tillverkats av ett annat företag som inte specifikt omnämns i artikeldelen av denna förordning, däribland enheter som är närstående till dem som specifikt omnämns, kan inte dra nytta av dessa tullsatser och ska omfattas av den tullsats som gäller ”alla övriga företag”.

(935) Ett företag får begära att dessa individuella tullsatser tillämpas om det ändrar namnet på enheten. Denna begäran ska riktas till kommissionen. Begäran ska innehålla all relevant information för att visa att förändringen inte påverkar företagets rätt att omfattas av den tullsats som är tillämpligt på det. Om ändringen av företagets namn inte påverkar dess rätt att omfattas av den tullsats som är tillämplig på det, kommer ett meddelande om namnbytet att offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning*.

(936) För att minimera risken för att åtgärderna kringgås på grund av de vitt skilda tullsatserna krävs särskilda åtgärder för att säkerställa att de individuella tullarna tillämpas. De företag som har individuella tullar måste uppvisa en giltig faktura för tullmyndigheterna i medlemsstaterna. Fakturan måste uppfylla kraven i artikel 1.3 i denna förordning. Import som inte åtföljs av en sådan faktura bör bli föremål för den tullsats som gäller för ”alla övriga företag”.

(937) I syfte att säkerställa en korrekt tillämpning av utjämningstullen bör nivån på tullen för alla övriga företag inte tillämpas enbart på de icke-samarbetsvilliga exporterande tillverkarna, utan också på de tillverkare som inte hade någon export till unionen under undersökningsperioden.

(938) Mot bakgrund av domstolens nyare rättspraxis ([133]) är det lämpligt att fastställa den dröjsmålsränta som ska betalas vid återbetalning av slutgiltig tull, eftersom de relevanta tullbestämmelserna inte föreskriver någon sådan räntesats och eftersom en tillämpning av nationella regler hade lett till en oacceptabel snedvridning mellan de ekonomiska aktörerna beroende på vilken medlemsstat som väljs för tullklarering.

8. **ÅTGÄRDERNAS FORM**

(939) Kommissionen fann att en värdetull hade två stora nackdelar. En värdetull skapar för det första incitament för företagen att sälja produkter i det lägre skiktet av produktmixen. Detta skulle ge upphov till ytterligare tryck inom nivå 3, trots att det är just den nivån som behöver skyddas mest mot hård illojal konkurrens. Kommissionen ansåg därför att det var lämpligare att fastställa en tull för däck i nivå 3 vid en viss absolut nivå.

(940) En värdetull skulle för det andra även kunna leda till relativt höga belopp i högprisnivån 1 och även för däck i nivå 2. Här finns det en risk för att sådana högkvalitetsdäck skulle kunna bli för dyra, trots att det är just dessa däck som gynnar unionens regummeringsverksamhet. Unionens regummerare behöver lämpliga stommar, som antingen kan tillhandahållas av tillverkare i unionens nivå 1 eller 2, eller av vissa kinesiska exportörer i den nivån. Om åtgärderna leder till att exporten inom nivåerna 1 och 2 begränsas i alltför stor utsträckning kan unionens mål för en cirkulär ekonomi påverkas negativt.

(941) Kommissionen drog därför slutsatsen att skäl som rör unionens intresse talar för införandet av fasta tullar per enhet, som beräknas på grundval av den individuella skademarginalen för varje exportör. Sådana fasta tullar skulle avhjälpa risken för att subventioneringen inom nivå 3 inte hanteras tillräckligt effektivt, eftersom däck i nivå 3 importeras till unionen i större kvantiteter och skulle vara föremål för en förhållandevis hög fast tull jämfört med den faktiska volymen. Samtidigt bidrar sådana tullar till att bemöta risken för onödigt negativa effekter på importen till unionen av däck i nivåerna 1 och 2, vilka är regummerbara och kan regummeras av unionens regummerare.

(942) Sammanfattningsvis ansåg kommissionen att det är lämpligt att slutgiltiga tullar i form av fasta tullar.

9. **UTLÄMNANDE AV UPPGIFTER**

(943) De berörda parterna underrättades om de viktigaste omständigheter och överväganden som låg till grund för beslutet att rekommendera att en slutgiltig utjämningstull införs på import av vissa nya och regummerade däck, av sådana slag som används på bussar eller lastbilar, med ett belastningsindex högre än 121, med ursprung i Folkrepubliken Kina.

([133]) Domstolens dom (tredje avdelningen) av den 18 januari 2017, *Wortmann mot Hauptzollamt Bielefeld*, C-365/15, EU:C:2017:19, punkterna 35–39.

(944) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med det positiva yttrandet från den kommitté som inrättats genom artikel 25.1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/1037 ([134]).

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

1. En slutgiltig utjämningstull införs härmed på import av vissa däck, andra än massivdäck, av gummi, nya eller regummerade, av sådana slag som används på bussar eller lastbilar, med ett belastningsindex högre än 121, som för närvarande klassificeras enligt KN-nummer 4011 20 90 och ex 4012 12 00 (Taric-nummer 4012 12 00 10) med ursprung i Folkrepubliken Kina.

2. Följande slutgiltiga utjämningstullsatser i euro per enhet ska tillämpas på den produkt som beskrivs i punkt 1 och som tillverkas av nedanstående företag:

Företag	Slutgiltig utjämningstull	Taric-tilläggsnummer
Xingyuan Tire Group Ltd, Co., Guangrao Xinhongyuan Tyre Co., Ltd	57,28	C331
Giti Tire (Anhui) Company Ltd, Giti Tire (Fujian) Co., 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
Andra företag som samarbetade i både antisubventions- och antidumpningsundersökningen, förtecknade i bilaga I	27,69	Se bilaga I
Andra företag som samarbetade i antidumpningsundersökningen men inte i antisubventionsundersökningen, förtecknade i bilaga II	57,28	Se bilaga II
Alla övriga företag	57,28	C999

3. De individuella utjämningstullsatser som anges för de företag som förtecknas i punkt 2 eller i bilagorna I eller II ska tillämpas på villkor att det för medlemsstaternas tullmyndigheter uppvisas en giltig faktura som ska innehålla en försäkran, vilken är daterad och undertecknad av en tjänsteman vid den enhet som utfärdat fakturan och av vilken ska framgå namn och befattning, med följande lydelse: ”Jag intygar härmed att de (enheter) (berörd produkt) som sålts på export till Europeiska unionen och som omfattas av denna faktura har tillverkats av (företagets namn och adress) (Taric-tilläggsnummer) i Folkrepubliken Kina. Jag försäkrar att uppgifterna i denna faktura är fullständiga och korrekta.” Om ingen sådan faktura uppvisas ska tullsatsen för alla övriga företag tillämpas.

4. Hjul försedda med däck för vägfordon, släpfordon och påhängsvagnar, andra än massivdäck, av gummi, nya eller regummerade, av sådana slag som används på bussar eller lastbilar, med ett belastningsindex högre än 121, ska klassificeras enligt Taric-nummer 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 och 8716 90 90 80.

5. Om varorna har skadats innan de övergår till fri omsättning och det pris som faktiskt betalats eller som ska betalas därför fördelas vid fastställandet av tullvärdet i enlighet med artikel 131 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/2447, ska den antisubventionstull som anges i punkt 2 sänkas med en procentsats som motsvarar fördelningen av det pris som faktiskt betalats eller ska betalas.

6. Om inget annat anges ska gällande bestämmelser om tullar tillämpas. Den dröjsmålsränta som ska betalas vid återbetalning som ger rätt till betalning av dröjsmålsränta ska vara den räntesats som Europeiska centralbanken tillämpar på sina huvudsakliga refinansieringstransaktioner, som offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, C-serien, och som gäller den första kalenderdagen i den månad då tidsfristen löper ut, plus tre och en halv procentenheter.

([134]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/1037 av den 8 juni 2016 om skydd mot subventionerad import från länder som inte är medlemmar i Europeiska unionen (EUT L 176, 30.6.2016, s. 55).

Artikel 2

Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/1579 ska ändras på följande sätt:

1. Artikel 1.2 och 1.3 ska ersättas med följande:

”2. Följande slutgiltiga antidumpningstullsatser i euro per enhet ska tillämpas på den produkt som beskrivs i punkt 1 och som tillverkas av nedanstående företag:

Företag	Slutgiltig antidumpningstull	Taric-tilläggsnummer
Xingyuan Tire Group Ltd, Co., Guangrao Xinhongyuan Tyre Co., Ltd	4,48	C331
Giti Tire (Anhui) Company Ltd, Giti Tire (Fujian) Co., 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
Andra samarbetsvilliga företag förtecknade i bilaga I	21,62	Se bilaga I
Andra samarbetsvilliga företag förtecknade i bilaga II	0	Se bilaga II
Alla övriga företag	4,48	C999

3. De individuella tullsatser som anges för de företag som förtecknas i punkt 2 eller i bilagorna I eller II ska tillämpas på villkor att det för medlemsstaternas tullmyndigheter uppvisas en giltig faktura som ska innehålla en försäkran, vilken är daterad och undertecknad av en tjänsteman vid den enhet som utfärdat fakturan och av vilken ska framgå namn och befattning, med följande lydelse: ”Jag intygar härmed att de (enheter) (berörd produkt) som sålts på export till Europeiska unionen och som omfattas av denna faktura har tillverkats av (företagets namn och adress) (Taric-tilläggsnummer) i Folkrepubliken Kina. Jag försäkrar att uppgifterna i denna faktura är fullständiga och korrekta.” Om ingen sådan faktura uppvisas ska tullsatsen för alla övriga företag tillämpas.”

2. Artikel 2 ska ersättas med följande:

”Artikel 1.2 får ändras genom att den nya exporterande tillverkaren läggs till i förteckningen över de företag som anges i tabellen och som omfattas av en individuell tull som inte överstiger den tullsats som är tillämplig på de företag som samarbetade i antidumpningsundersökningen men inte i antisubventionsundersökningen, under förutsättning att den nya exporterande tillverkaren i Folkrepubliken Kina förelägger kommissionen tillräcklig bevisning att den

a) inte exporterade den berörda produkten enligt artikel 1.1 till unionen under perioden 1 juli 2016–30 juni 2017 (undersökningsperioden),

b) inte är närstående någon av de exportörer eller tillverkare i Folkrepubliken Kina som omfattas av de antidumpningsåtgärder som införs genom denna förordning,

c) faktiskt har exporterat den berörda produkten till unionen efter den undersökningsperiod som ligger till grund för åtgärderna, eller genom avtal har gjort ett oåterkalleligt åtagande att exportera en betydande kvantitet till unionen.”

3. Bilagan ska ersättas med bilaga I och bilaga II.

Artikel 3

Denna förordning träder i kraft dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 9 november 2018.

På kommissionens vägnar
Jean-Claude JUNCKER
Ordförande

BILAGA 1

Samarbetsvilliga kinesiska exporterande tillverkare som inte ingick i urvalet:

Företagets namn	Taric-tilläggsnummer
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

BILAGA 2

Andra kinesiska exporterande tillverkare som inte ingick i urvalet som samarbetade i antidumpningsundersökningen, men inte i antisubventionsundersökningen

Företagets namn	Taric-tilläggsnummer
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