РЕГЛАМЕНТИ

РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2018/1579 НА КОМИСИЯТА

от 18 октомври 2018 година

за налагане на окончателно антидъмпингово мито и за окончателно събиране на временното мито върху вноса на определени пневматични гуми, нови или регенерирани, от каучук, от видовете, използвани за автобуси или камиони, с индекс на натоварване, по-голям от 121, с произход от Китайската народна република, и за отмяна на Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/163

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕС) 2016/1036 на Европейския парламент и на Съвета от 8 юни 2016 г. за защита срещу дъмпингов внос от страни, които не са членки на Европейския съюз ([1]), и по-специално член 9, параграф 4 от него,

като има предвид, че:

1. ПРОЦЕДУРА

1.1. Временни мерки

(1) На 4 май 2018 г. Европейската комисия („Комисията“) прие Регламент (ЕС) 2018/683 на Комисията ([2]) („регламента за временните мерки“) за налагане на временно антидъмпингово мито върху вноса в Европейския съюз („Съюза“) на определени пневматични гуми, нови или регенерирани, от каучук, от видовете, използвани за автобуси или камиони, с индекс на натоварване по-голям от 121 („разглеждания продукт“), с произход от Китайската народна република („КНР“).

(2) Комисията беше започнала разследването на 11 август 2017 г., публикувайки в *Официален вестник на Европейския съюз* известие за започване на процедура („известието за започване“) след жалба, внесена на 30 юни 2017 г. от обединението срещу нелоялния внос на гуми („жалбоподателя“) от името на производители, които представляват над 25 % от общото производство на нови и регенерирани гуми за автобуси или камиони в Съюза.

(3) Комисията въведе регистрационен режим по отношение на вноса на разглеждания продукт с произход от КНР с Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/163 на Комисията ([3]). Регистрационният режим за вноса беше прекратен с влизането в сила на временните мерки на 8 май 2018 г.

1.2. Разследван период и разглеждан период

(4) Както се посочва в съображение 10 от регламента за временните мерки, разследването на дъмпинга и вредата обхвана периода от 1 юли 2016 г. до 30 юни 2017 г. („разследвания период“), а проучването на тенденциите, които са от значение за оценката на вредата, обхвана периода от 1 януари 2014 г. до края на разследвания период („разглеждания период“).

1.3. Последваща процедура

(5) След налагането на временните антидъмпингови мита писмени становища с коментари по временните заключения представиха жалбоподателят, Китайската търговска палата на вносителите и износителите на метали, минерали и химикали (CCCMC), Китайската асоциация на каучуковата промишленост (CRIA), петима производители износители от Китай, петима несвързани вносители, една асоциация на вносители от Съюза (l'Association Française des Importateurs de Pneumatiques (AFIP) и един доставчик от Съюза („Kraiburg“).

([1]) ОВ L 176, 30.6.2016 г., стр. 21.

([2]) Регламент (ЕС) 2018/683 на Комисията от 4 май 2018 г. за налагане на временно антидъмпингово мито върху вноса на определени пневматични гуми, нови или регенерирани, от каучук, от видовете, използвани за автобуси или камиони, с индекс на натоварване, по-голям от 121, с произход от Китайската народна република, и за изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/163, ОВ L 116, 7.5.2018 г., стр. 8.

([3]) Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/163 на Комисията от 1 февруари 2018 г. за въвеждане на регистрационен режим по отношение на вноса на нови и регенерирани гуми за автобуси или камиони с произход от Китайската народна република, ОВ L 30, 2.2.2018 г., стр. 12.

(6) Една заинтересована страна, Hämmerling The Tyre Company GmbH („Hämmerling“), представи допълнителни коментари по временните заключения на 2 юли 2018 г., доста след крайния срок за представяне на коментари относно оповестените временни заключения. Комисията ги разгледа заедно с други получени коментари по общия документ за оповестяването на етапа на окончателните мерки.

(7) На заинтересованите страни, които поискаха да бъдат изслушани, бе предоставена такава възможност. Състояха се изслушвания със CCCMC и CRIA; с всички включени в извадката производители износители: Aeolus Group ([4]), Pirelli Tyre Co., Ltd („Pirelli“) и свързания вносител Prometeon Tyre Group S.r.l. („Prometeon“), Giti Group ([5]), Hankook Group ([6]) и Xingyuan Group ([7]); с двама несвързани вносители, с производители от Съюза, асоциации и доставчици от Съюза на протекторен материал и материали за ремонт, подкрепящи мерките.

(8) Комисията разгледа коментарите, представени от заинтересованите страни, анализира ги и в случаите, в които това бе счетено за целесъобразно, внесе съответните изменения във временните заключения.

(9) Тя продължи да издирва и проверява всякаква информация, която сметна за необходима, за окончателните си заключения. За проверка на дадените във въпросниците отговори, които не са били проверени на етапа на временните мерки, бяха извършени контролни посещения в помещенията на следните страни:

а) Несвързани вносители в Съюза:

— Heuver Bandengroothandel B.V, Холандия („Heuver“),

— Hämmerling The Tyre Company GmbH, Германия.

б) Свързани вносители в Съюза:

— Hankook Tire Italia S.r.l.,

— Hankook España S.A.,

— Prometeon Tyre Group S.r.l.,

— Prometeon Tyre Group España y Portugal, S.L.U.,

— Pneumobil Reifen und KFZ-Technik GmbH,

— Prometeon Tyre Deutschland GmbH.

(10) След разгласяването на окончателните заключения беше извършено контролно посещение в помещенията на Roline N.V., производител от Съюза, намиращ се в Нидерландия.

(11) Комисията информира всички заинтересовани страни за основните факти и съображения, въз основа на които възнамерява да наложи окончателно антидъмпингово мито върху вноса на някои видове гуми за автобуси и камиони („разгласяване на окончателните заключения“) и окончателно да събере сумите, обезпечени с временното мито.

(12) На всички заинтересовани страни бе даден срок, в който да представят своите коментари във връзка с разгласяването на окончателните заключения. Писмени становища с коментари представиха жалбоподателят, китайски производители износители (Aeolus Group, Giti Group, Hankook Group, Pirelli и неговия свързан вносител Prometeon), секторни сдружения (CRIA, CCCMC, Associazione Italiana Ricostruttori Pneumatici, Assoiaçao Nacional de Industriais de Recauchtagem de Pneus, Bipaver, Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk, Сдружението на чешките производители на регенерирани гуми, Асоциацията за производство на регенерирани гуми), вносители (Hämmerling и Kirkby Tyres Ltd), производител на регенерирани гуми (Rula-BRW) и доставчици на суровини за производителите на регенерирани гуми (Vipal, Kraiburg, RemaTipTop).

(13) След разгласяването на окончателните заключения бяха проведени изслушвания с CRIA и CCCMC, Aeolus Group, Giti Group, Prometeon, жалбоподателя и Bipaver.

([4]) Aeolus Group се състои от Aeolus Tyre Co., Ltd, Qingdao Yellow Sea Rubber Co., Ltd. и Aeolus Tyre (Taiyuan) Co., Ltd. Последният се е наричал Chonche Auto Double Happiness Tyre Corp. Ltd. до 13 август 2018 г., когато е променил наименованието си.

([5]) Giti Group се състои от Giti Tire (China) Investment Co. (Шанхай); Giti Tire (Anhui) Co., Ltd; (Хъфей); Giti Tire (Hualin) Co., Ltd (Хуалин); Giti Tire (Fujian) Co., Ltd; Giti Tire (Yinchuan) Co., Ltd и свързан износител в Сингапур.

([6]) Hankook Group се състои от Shanghai Hankook Tire Sales Co., Ltd (Шанхай); Chongqing Hankook Tire Co. (Chongqing) Ltd; Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd (Джангсу) и свързан износител в Сеул, Корея.

([7]) Xingyuan Group се състои от Xingyuan Tire Group Ltd, Co. и Guangrao Xinhongyuan Tyre Co., Ltd (Донгинг).

(14) Служителят по изслушванията организира по искане на Hankook Group изслушване на 16 август 2018 г. и по искане на Hämmerling — на 29 август 2018 г.

(15) На 10 септември 2018 г. Комисията представи на всички заинтересовани страни допълнително разгласяване на окончателните заключения, ограничено до конкретния въпрос относно равнището на целевата печалба за категория 3.

(16) На всички заинтересовани страни бе даден срок от три дни, в който да представят своите коментари във връзка с допълнителния документ за разгласяване на окончателните заключения. Писмени становища с коментари представиха жалбоподателят, китайски производители износители (Aeolus Group, Giti Group, Pirelli и неговият свързан вносител Prometeon), секторни сдружения (CRIA, CCCMC, Associazione Italiana Ricostruttori Pneumatici, Bipaver, Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk, Сдружението на чешките производители на регенерирани гуми, ITMA Европа, Асоциацията за производство на регенерирани гуми), вносители (Hämmerling, Heuver и Kirkby Tyres Ltd), производител на регенерирани гуми (Rula-BRW), сдружение на ползватели (Литовска национална асоциация на автомобилните превозвачи — LINAVA) и доставчик на суровини за производителите на регенерирани гуми (Kraiburg).

(17) След допълнителното разгласяване на окончателните заключения на 14 септември 2018 г. беше проведено изслушване с Prometeon.

(18) Представените от заинтересованите страни коментари бяха разгледани и взети под внимание по целесъобразност.

1.4. **Поправка**

(19) След публикуването на регламента за временните мерки от Pirelli изтъкнаха, че Pirelli Tyre Co., Ltd не е дъщерно предприятие на Aeolus Group, както неправилно е посочено в съображение 119 от същия регламент. Те обясниха, че Pirelli Tyre Co., Ltd е дружество, независимо от Aeolus Tyre Co., Ltd и от Aeolus Group.

(20) Признавайки грешката си, на 10 юли 2018 г. Комисията публикува поправка ([8]).

(21) Относно връзката с Aeolus Group, Комисията посочи, че нейното разследване се отнася за предприятия или групи свързани предприятия. Връзката между производителите износители се анализира в съответствие с член 127 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/2447 на Комисията ([9]). По тази причина в контекста на това разследване Pirelli Tyre Co., Ltd и Aeolus Tyre Co., Ltd се считат за свързани, тъй като през разследвания период двете предприятия са имали общ акционер, а именно China National Tire & Rubber Co., Ltd (CNRC). Съкратената форма „Aeolus Group“ е употребена за лесна препратка към свързани предприятия в целия регламент за временните мерки. Съкратената форма „Aeolus Group“ е избрана поради това, че Aeolus Tyre Co., Ltd е най-големият производител измежду свързаните предприятия. Въпреки използването на съкратената форма за препратка към Aeolus Group в регламента за временните мерки, дъмпинговият марж е изчислен поотделно за всеки свързан производител износител и след това е определена една среднопретеглена стойност на дъмпинговия марж за всичките свързани дружества.

(22) След разгласяването на окончателните заключения Pirelli изказа твърдението, че не следва да бъде считан за свързано дружество на CNRC и Aeolus Group. Pirelli се противопостави на прилагането на член 127 от Регламент (ЕС) 2015/2447 за целите на изчисляването на среднопретеглен дъмпингов марж, установен за свързаните дружества. Pirelli предложи за установяване на връзката между дружествата да се използва член 4 от Регламент (ЕС) 2016/1036 („основния регламент“).

(23) Комисията припомни, че член 4 от основния регламент се отнася до определението за промишленост на Съюза и връзката между производители от Съюза и производителите износители. В този контекст производител от Съюза не се счита за част от промишлеността на Съюза, ако се контролира от производител износител ([10]). Член 2, параграф 1 от основния регламент обаче изрично препраща към член 127 от Регламент (ЕС) 2015/2447 за целите на оценката дали две страни са свързани за целите на определянето на дъмпингов марж. Разглеждането на въпроса дали страните са свързани гарантира ефективното прилагане на антидъмпинговите мерки. Чрез него по-специално се премахва рискът износът да се пренасочва през свързано дружество с по-ниско антидъмпингово мито. Освен това в известието за започване ([11]) още в началото на процедурата се прави ясно позоваване на член 127 от Регламент (ЕС) 2015/2447.

([8]) ОВ L 174, 10.7.2018 г., стр. 23.

([9]) Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/2447 на Комисията от 24 ноември 2015 г. за определяне на подробни правила за прилагането на някои разпоредби на Регламент (ЕС) № 952/2013 на Европейския парламент и на Съвета за създаване на Митнически кодекс на Съюза (ОВ L 343, 29.12.2015 г., стр. 558).

([10]) Вж. член 4, параграф 2, буква а) от основния регламент.

([11]) Вж. точка 5.2.3 от известието за започване относно несвързаните вносители и по-специално бележка под линия 1 на стр. 15 и 17.

(24) Съгласно член 127, буква г) от Регламент (ЕС) 2015/2447 две лица се считат за свързани, ако: трета страна пряко или косвено притежава, контролира или държи 5 % или повече от свободно прехвърляемите дялове или акции с право на глас във всяко от предприятията. CNRC е най-големият акционер на Pirelli. По време на разследвания период CNRC е притежавал 65 % от дяловете на Pirelli. Считано от септември 2018 г. CNRC продължава да държи 46 % от дяловете на Pirelli. Поради това в контекста на настоящото разследване Pirelli и Aeolus Group се считат за свързани посредством общо дружество майка (CNRC). Поради това твърдението на Pirelli, че не следва да бъде считан за свързано дружество на CNRC или Aeolus Group, беше отхвърлено.

(25) След разгласяването на окончателните заключения Pirelli изказа допълнителното твърдение, че следва да бъде считан само за оказала съдействие страна, а не за производител износител, тъй като през ноември 2017 г. е спрял производството на разглеждания продукт.

(26) Комисията установи, че през разследвания период Pirelli е бил производител износител. Фактът, че впоследствие Pirelli е спрял производство, не променя тази констатация. Поради това посоченото твърдение беше отхвърлено.

1.5. **Разгласяване на временните заключения**

(27) Няколко заинтересовани страни изказаха твърдението, че разгласяването от Комисията на временните заключения е недостатъчно и засяга тяхното право на защита; те поискаха Комисията да направи допълнителни разяснения и допълнително разгласяване и повториха същите съображения след разгласяването на окончателните заключения.

(28) Комисията счита, че публично достъпното досие и регламентът за временните мерки вече съдържат достатъчно информация, позволяваща на всички заинтересовани страни изцяло да упражнят своето право на защита. Независимо от това преди разгласяването на окончателните заключения в публично достъпното досие беше включена бележка към досието ([12]), с която се дават разяснения по регламента за временните мерки, а на двама производители износители бяха дадени допълнителни разяснения във връзка с данните, на които почиват изчисленията на индивидуалните им дъмпингови маржове.

(29) Комисията отбеляза, че CRIA и CCCMC са заявили, че тя не е съобщила на тях и на китайските износители подробна информация относно изчисленията за подбиване и занижаване на цените, с което ги е лишила от възможността да проверят за евентуални грешки, допуснати от Комисията, или да коментират определени аспекти от изчисленията.

(30) CRIA, CCCMC и китайските износители са получили цялата информация, като техните процесуални права са били зачетени. Включените в извадката китайски износители са получили списъка на контролните номера на продуктите (КНП), единичната продажна цена и диапазона ([13]) на въпросния обем от общите продажби. Както се посочва в съображения 45—49, Комисията няма право да разкрива информация, считана за поверителна и за която е посочена основателна причина, без изрично разрешение от страна на предоставилия информацията.

(31) Aeolus Group изказаха твърдението, че установяване на вредата по смисъла на чл. VI от ГАТТ (1994) следва да се основава на положителни доказателства и да включва обективно проучване както на а) обема на дъмпинговия внос и влиянието му върху цените на подобни стоки на вътрешния пазар, така и б) произтичащото от това въздействие на вноса върху местните производители на такива стоки. Те считат, че Комисията не следва да базира решенията си на неясно формулирани елементи или на поверителни данни, предоставени от страните, а на цялата налична информация и обективни факти. Изискването за „обективно проучване“ означава, че местната промишленост и въздействието на дъмпинговия внос трябва да се разследват безпристрастно, без да се дава предимство на интересите на никоя заинтересована страна или група заинтересовани страни в разследването ([14]). Според Aeolus Group повечето от данните в процедурата са останали поверителни и така заинтересованите страни са били възпрепятствани да упражнят правото си на защита. Същевременно Aeolus Group посочиха, че започването на разследването несъмнено е имало за цел защитата на интересите на конкретен сегмент от промишлеността на Съюза (а именно бранша на регенерирането), без да се отчита фактът, че повечето от големите европейски производители на гуми също внасят от КНР разглеждания продукт и го препродават на пазара на Съюза.

(32) В отговор на тези коментари Комисията отбеляза, че член 19 от основния регламент изрично предвижда, че заинтересованите страни могат да предоставят информация на поверителна основа при посочени уважителни причини. Освен това съдържателно резюме на поверителната информация беше включено в общодостъпното досие за преглед от заинтересованите страни. Фактът, че самоличността на някои оказали съдействие производители от

([12]) Бележка към досието (номер в архива t18.007994).
([13]) Предоставен е диапазон поради поверителността на самоличността на определени производители от Съюза.
([14]) Доклад на Апелативния орган на СТО в WT/DS184/AB/R, САЩ — Антидъмпингови мерки относно определени горещовалцовани стоманени продукти от Япония, параграф 109.

Съюза беше запазена в тайна не попречи на Комисията да извърши обективно проучване на фактите, нито възпрепятства заинтересованите страни да упражнят правата си на защита. Освен това правото на заинтересованите страни на защита е гарантирано, както е обяснено в съображение 37, чрез намесата на служителя по изслушванията.

1.6. **Изготвяне на извадка**

(33) CRIA и CCCMC твърдят, че китайските производители — малки и средни предприятия (МСП), са дискриминирани в сравнение с производителите — МСП от Съюза, тъй като от последните се изисква да попълнят не толкова подробен (и следователно по-малко надежден) въпросник. Тези страни заявиха, че китайските производители — МСП, може да са били демотивирани да участват в разследването поради значителното натоварване, с което е свързано даването на пълен отговор чрез въпросника.

(34) В допълнение CRIA и CCCMC твърдят, че тъй като Комисията (според твърденията — неправилно) е базирала установяването на вредата главно на малкия обем реализирани от МСП продажби, недостатъчното представяне на китайските производители — МСП, допълнително се утежнява от факта, че производителите — МСП от Съюза, са имали възможност да представят по-непълен и следователно по-малко надежден отговор. Сходно на това твърдение беше повторено след разгласяването на окончателните заключения. Освен това CRIA и CCCMC поискаха Комисията да оповести специфичните данни относно изготвянето на извадка на производители от Съюза, по-специално да се провери представителността на извадката за промишлеността на Съюза както за нови, така и за регенерирани гуми. Това твърдение беше повторено след разгласяването на окончателните заключения.

(35) Твърдението, че установяването на вредата се основава главно на данните за производители — МСП от Съюза, е невярно, тъй като Комисията направи представителна извадка за точно анализиране на положението на производителите от Съюза по отношение на вредата. Комисията претегли продажбите в Съюза, за да осигури надлежно представяне на продажбите на МСП на пазара на Съюза. Освен това постоянна практика на Комисията е да изпраща опростен въпросник на производителите – МСП от Съюза, но този факт не влияе върху истинността на предоставените данни, нито върху задълбочеността на разследването. Поради това твърдението беше отхвърлено.

(36) Както е посочено в съображение 15 от регламента за временните мерки, двама производители износители заявиха, че поверителността ги възпрепятства да проверят дали жалбоподателят представлява над 25 % от общото производство в Съюза. Освен това те твърдят, че не са могли да проверят дали извадката за промишлеността на Съюза е достатъчно представителна.

(37) Службите на Комисията поискаха намесата на служителя по изслушванията, за да се гарантира правото на заинтересованите страни на защита в контекста на тези твърдения. С бележка от 12 юли 2018 г. служителят по изслушванията добави пояснение към публично достъпното досие със следните две констатации:

„*1. Данните в поверителното досие подкрепят заключението, че службите на Комисията правилно са отразили получените данни в изчислението на установените изисквания. Жалбоподателят, включително двамата производители от Съюза, поискали анонимност, представлява повече от 25 % от общото производство на разследвания продукт в Съюза.*

2. Данните в поверителното досие подкрепят заключението, че извадката, изготвена от отговарящите за разследването служби на Комисията, е точно описана в тяхната бележка към досието от 18 октомври 2017 г. относно изготвянето на извадката; бележката е включена в досието за преглед от заинтересованите страни.“ ([15])

(38) По тази причина Комисията счита, че правото на защита на заинтересованите страни е било спазено.

(39) И накрая, някои производители износители твърдят, че липсата на сведения за потенциални връзки между анонимните жалбоподатели и китайски производители износители възпрепятства упражняването на тяхното право на защита. Не е обосновано обаче по какъв начин сведенията за такава потенциална връзка биха им помогнали да аргументират позицията си. Дори и ако съществува, хипотетично, връзка между един или няколко анонимни производители от Съюза и един или няколко китайски производители износители, това не би повлияло съществено върху анализа на дъмпинга и вредата.

(40) Giti Group заявиха, че Комисията е трябвало да вземе под внимание дела на всяка категория в общите продажби в Съюза, когато подбира извадката от производители от Съюза. Такъв подход би бил по-обективен от сегашния, при който, според Giti Group, тежестта на данните за категорията с най-големи вреди — категория 3 — е завишена.

([15]) Бележка към досието относно искане за проверка на информация в поверителното досие (номер в архива: t18.008053).

(41) Както е обяснено в съображение 24 от регламента за временните мерки, Комисията е взела предвид категориите при подбора на извадката от производители от Съюза. Освен това регламентът за временните мерки в съображения 157 и 158 и допълнителните пояснения в бележката към досието, посочена в съображение 28 от настоящия регламент, съдържат подробно обяснение на методиката, използвана с цел всички категории да бъдат отразени надлежно в микроикономическите показатели (вж. също така точка 4.5.1.2 по-долу).

1.7. **Достъп до информация**

(42) CRIA и CCCMC поискаха Комисията да предостави пълен достъп на техните законни представители до направените от нея изчисления на дъмпинговия марж, ценовите ефекти и маржа на вредата, включително достъп до всяка поверителна информация от други заинтересовани страни, на която се основават тези изчисления (при поемане на подходящи ангажименти за неразкриване на тази информация). CRIA и CCCMC изтъкнаха, че изискванията на член 19 от регламента за временните мерки би трябвало да се балансират с правото на защита, гарантирано от член 41 от Хартата на основните права на Европейския съюз.

(43) CRIA и CCCMC заявиха, че адвокатите, на които ще бъде предоставен достъп, са регистрирани към европейска адвокатска колегия и спрямо тях се прилагат строгите правила на колегията, като разкриването от тяхна страна на поверителна информация, получена от клиентите им, би довело до предприемане на строги дисциплинарни мерки, включително до изключване и започване на евентуално наказателно производство. По тази причина CRIA и CCCMC считат, че достъпът до поверителното досие не би нарушил задължението на Комисията за защита на поверителната информация, а същевременно ще позволи ефективно да се упражни правото на защита. При това тези страни считат, че намесата на служителя по изслушванията, като той разгледа поверителната информация и съобщи заключението си на заинтересованите страни, не може да се счита за заместваща прегледа на тези изчисления.

(44) По време на изслушването със служителя по изслушванията на 16 август 2018 г. Hankook Group заявиха, че Комисията е нарушила правото им на защита, като им е отказала достъп до данни, за които Hankook Group считат, че неоснователно са обявени за поверителни. Hankook Group отправиха общо искане за промяна в политиката по отношение на боравенето с поверителни данни и приканиха службите на Комисията да променят настоящата практика относно разгласяването на изчисленията и в бъдеще да дават възможност на законни представители на заинтересованите страни за достъп до изчисленията в пълния им обем. Според Hankook Group защитата на поверителна информация следва да се спазва само дотолкова, доколкото е необходимо чрез нея да се предотврати евентуалното нанасяне на вреда на засегнатите дружества. До такава вреда не би се стигнало, ако законните представители действат в рамките на споразумение за запазване на поверителност между тях и службите на Комисията. По отношение на настоящото разследване Hankook Group поискаха също така достъп за своите законни представители до всички изчисления на дъмпингови маржове и маржове на вредата, включително до пълните данни за нормалната стойност.

(45) Съгласно член 19 от основния регламент Комисията не трябва да разкрива каквато и да било информация, която е поверителна по своя характер или е предоставена от страните на поверителна основа, и за която са посочени уважителни причини, без изричното съгласие на лицето, предоставило тази информация. Този член не предвижда да се предоставя такъв достъп на каквато и да било друга страна, включително на адвокати, регистрирани към европейска адвокатска колегия. Следва да се отбележи също, че на 9 януари 2018 г. CRIA и CCCMC представиха пълномощни, подписани от оказали съдействие производители износители, включени в извадката. Комисията констатира, че някои от пълномощните, дадени на CRIA и CCCMC от включени в извадката китайски производители износители, не обхващат достъпа до поверителна информация, а се отнасят само за присъствие на изслушвания, представяне на коментари и на становища.

(46) Освен това съгласно съдебната практика на Съда на Европейския съюз закрилата на правото на защита при необходимост трябва да се съвместява с принципа на поверителност и това изрично се посочва в член 19 от основния регламент. В конкретния случай е посочена уважителна причина, тъй като няколко заинтересовани страни поискаха имената им да бъдат запазени в тайна поради опасения, че спрямо тях би могло да се предприемат ответни мерки от клиенти или конкуренти. Комисията направи оценка на тези твърдения и ги счете за основателни. Затова тя заключи, че оповестяването на поверителната информация би имало значителни неблагоприятни последствия за тези страни.

(47) Съвместяването позволява получаването на неповерителни резюмета на поверителна информация (представяни например под формата на диапазони от стойности и/или на индексирани елементи от наличната информация), като тази неповерителна информация не би довела до разкриване на търговски тайни. Пълното разкриване на поверителната информация обаче не се счита за съвместимо със задължението за защита на тази информация. Поради това и тъй като законодателят на Съюза не е предвидил такова изключение в основния регламент, Комисията счете, че обстоятелството, че спрямо адвокатите, регистрирани към европейска адвокатска колегия, се прилагат строгите правила на колегията и те евентуално подлежат на санкции в случай на тяхното нарушаване, не позволява на Комисията да предостави достъп до поверителна информация в нарушение на действащото законодателство. Така Комисията стигна до заключението, че не може да се предостави достъп до поверителна информация

на адвокати, регистрирани към европейска адвокатска колегия. Във всеки случай допълнителен елемент за гарантиране на правото на защита на заинтересованите страни е възможността да се обърнат към служителя по изслушванията при търговските процедури съгласно член 15 от Решение на председателя на Европейската комисия от 29 февруари 2012 г. относно функцията и мандата на служителя по изслушването при някои търговски процедури ([16]). Тъй като заинтересованите страни не са потърсили мнението на служителя по изслушванията по този въпрос, искането съответно трябва да бъде отхвърлено.

(48) Освен това Комисията счита, че публично достъпното досие, което е на разположение на заинтересованите страни, включително на CRIA, CCCMC и Hankook Group, съдържа цялата съответна информация по случая, използвана при разследването. Ако дадена информация е счетена за поверителна, в публично достъпното досие е включено нейно съдържателно резюме. Всички заинтересовани страни, в това число CRIA и CCCMC, са имали достъп до публично достъпното досие и са могли да се запознаят с тази информация.

(49) Предвид тези съображения Комисията счита, че информацията, предоставена в документите за разгласяване и в публично достъпното досие, е достатъчна за съблюдаване на правото на защита на всички заинтересовани страни. Поради това твърдението беше отхвърлено. Независимо от това след изслушване пред служителя по изслушванията Комисията разгласи някои допълнителни данни относно изчисленията на дъмпинга и вредата, както е посочено в съображения 77 и 178.

(50) Hämmerling поиска изслушване пред служителя по изслушванията, за да изложи своите правни опасения във връзка с настоящото разследване и някои хоризонтални въпроси относно защитата на поверителна и неповерителна информация, включена в базата данни TRON TDI, и настоящата практика чрез тази база данни да се предоставя достъп до неповерителните досиета на заинтересовани страни извън територията на Съюза.

(51) Комисията отбелязва, че новият Общ регламент относно защитата на данните ([17]) не е приложим в случая. Освен това Hämmerling потвърди, че въпросът във връзка със защитата на личните данни не е пряко свързан с евентуално конкретно нарушаване на правото му на защита съгласно законодателството в сферата на търговската защита. Поради това Комисията заключи, че индивидуалната позиция на Hämmerling в процедурата и правата му на защита не са засегнати от новия Общ регламент относно защитата на данните.

2. РАЗГЛЕЖДАН ПРОДУКТ И СХОДЕН ПРОДУКТ

2.1. Твърдения относно сегментирането на пазара на гуми на Съюза

(52) Няколко заинтересовани страни повториха твърдението си, че новите и регенерираните гуми не могат да са един разглеждан продукт или да са част от един сегмент. Освен това няколко заинтересовани страни изказаха твърдението, че пазарът на Съюза би трябвало да се раздели минимум на четири категории: да се въведат три категории за нови гуми и нова, четвърта категория, за регенерирани гуми. Друг възможен вариант е да се въведе нова категория за евтини вносни гуми. CRIA и CCCMC заявиха също така, че би трябвало да се направи допълнително сегментиране за оригинално оборудване и за резервни гуми.

(53) Както е посочено в съображения 72—74 от регламента за временните мерки, новите гуми (със и без възможност за регенериране) и регенерираните гуми нямат различни технически, основни физически и химически характеристики. След разгласяването на временните заключения заинтересованите страни не са представили допълнителни доказателства за обратното. Затова Комисията отхвърли твърдението на CRIA и CCCMC, че новите и регенерираните гуми не могат да са един и същи разглеждан продукт. Относно искането да се въведе четвърта категория за регенерирани гуми Комисията изтъкна, че новите и регенерираните гуми имат еднакви основни характеристики и до голяма степен са взаимозаменяеми. Освен това, както е обяснено в съображения 55—57 от регламента за временните мерки, регенерираните гуми в повечето случаи спадат към категория 3. Следователно не е нужно да се създава четвърта категория за тях. Затова Комисията отхвърли и това твърдение.

(54) Aeolus Group заявиха, че Комисията би трябвало да изключи новите гуми от обхвата на разследването. Те се позоваха на доклада на Апелативния орган на СТО по случая *Европейски общности — Мерки във връзка с азбеста и съдържащите азбест продукти* ([18]), според който определянето дали две изделия са еднакви в основата си представлява определяне дали те се конкурират помежду си. Aeolus Group твърдят, че Комисията би трябвало да вземе предвид този подход при определянето на това дали два продукта могат или не могат да се считат за еднакви.

([16]) ОВ L 107, 19.4.2012 г., стр. 5.

([17]) Регламент (ЕС) 2016/679 на Европейския парламент и на Съвета от 27 април 2016 г. относно защитата на физическите лица във връзка с обработването на лични данни и относно свободното движение на такива данни и за отмяна на Директива 95/46/ЕО (Общ регламент относно защитата на данните) (ОВ L 119, 4.5.2016 г., стр. 1).

([18]) Доклад на Апелативния орган по WT/DS/135/AB/R *European Communities — Measures Affecting Asbestos and Products Containing Asbestos (Европейски общности — Мерки във връзка с азбеста и съдържащите азбест продукти).*

(55) Комисията счита, че между новите и регенерираните гуми има конкурентна връзка. Както ще бъде показано по-долу в точка 4.6 в анализа на взаимовръзката между различните видове гуми, вносните (нови) гуми от категория 3 се конкурират с гумите, регенерирани в Съюза, и понастоящем завземат пазарния дял на регенерираните гуми от категория 3. Това на свой ред има обратен каскаден ефект и върху гумите от категория 2 и от категория 1, влияейки върху конкурентната позиция на производителите на гуми от Съюза в категории 1 и 2. Поради това посоченото твърдение беше отхвърлено.

(56) Hankook Group заявиха, че тяхната марка Hankook следва да бъде класифицирана в категория 2, тъй като и трите използвани от Комисията критерии водят до същия резултат: i) разпознаване на марката; ii) възможността за регенериране и iii) продажби на гуми пряко на производители на автобуси и камиони, т.е. продажби на оригинално оборудване („ОО“).

(57) По отношение на първия критерий — разпознаване на марката —Hankook Group твърдят, че не само ETRMA (в своите доклади от 2017 г. и 2018 г.), но също глобалният доклад за данни относно гумите (Global Tire Intelligence report) от юни 2016 г. и Комисията за международна търговия на САЩ през март 2016 г. третират Hankook като марка от категория 2 ([19]). Комисията прие, че третирането на Hankook в тези четири доклада сочи, че марката е от категория 2. Същевременно на сайта на Hankook Group групата предлага своята марка като такава от „високия пазарен сегмент“. Освен това, както вече беше посочено в съображение 63 от регламента за временните мерки, вътрешният документ на компанията, предоставен на Комисията при нейното контролно посещение, показва, че марката е преминала в категория 1. Поради това Комисията констатира, че пазарното възприемане на Hankook Group не съвпада напълно с начина, по който групата възприема себе си.

(58) Hankook Group представиха също поверителни вътрешни проучвания, направени през 2017 г. за екипа за глобална маркетинг стратегия на Hankook в Обединеното кралство, Германия, Испания и Италия, относно гуми за леки автомобили. Според дружеството тези документи показват, че други марки от категория 1 са по-добре познати сред клиентите в тези страни. Комисията констатира, че въз основа на тези данни могат да се направят две основни заключения. Първо, самите Hankook Group признават, че класифицирането на марките в категории е динамично понятие за всички марки. Например в Обединеното кралство един от техните конкуренти е считан за марка от категория 2, а в Германия, Испания и Италия същият конкурент се нарежда между най-силните участници на пазара, или в категория 1. Второ, според възприятията на потребителите що се отнася до леките автомобили Hankook Group изглежда са „между“ двете категории: „Разпознаването с подпомагане ([20])“ за Hankook е било по-ниско отколкото за марки от категория 1, а с изключение на Обединеното кралство, „разпознаването без подпомагане ([21])“ е било на същото равнище или дори малко по-високо от други конкурентни марки, определени от Комисията като попадащи в категория 1.

(59) След това Комисията се насочи към втория критерий. Тя припомни, че гумите от категория 1 са определени като гуми с „множество животи“ („multi-life“), което допълнително увеличава значително по-големия пробег на оригиналния продукт (до трикратно регенериране за нормална употреба), както е посочено в съображение 55 от регламента за временните мерки. В това отношение Hankook Group заявиха, че съгласно гаранцията по договор гумите Hankook могат да бъдат регенерирани не повече от веднъж, и че пазарният дял на собствената им марка регенерирани гуми Alphatread е незначителен и намалява. При това цената на техните каркаси е под цената на каркасите на пазарните лидери.

(60) От една страна, Комисията взе под внимание позицията на Alphatread на пазара, но смята, че този факт може да е по-скоро въпрос на решение на дружеството дали самото то да управлява вертикално интегрирана дейност по регенериране. Комисията прие и факта, че правната гаранция за гумите Hankook обхваща само една операция за регенериране. От друга страна, възможността за регенериране не зависи само от регенерирането на Alphatread или от даваната от Hankook Group правна гаранция, която е консервативна по своя характер. По-скоро за класификацията е по-важно колко често гумите на пазара се регенерират в действителност и по този начин се конкурират с други гуми от категория 1 по този показател.

(61) Затова Комисията събра сведения от извършващи регенериране оператори в Съюза дали гумите Hankook могат да бъдат регенерирани само веднъж, два пъти или повече от два пъти. Асоциацията на регенериращите предприятия BIPAVER информира Комисията, че всичките седем такива предприятия, с които се е консултирала (три от Германия, едно от Португалия, едно от Испания, едно от Италия и едно от Обединеното кралство) са отговорили, че гумите Hankook могат да бъдат регенерирани двукратно. Освен това според регенериращите предприятия в Португалия, Испания и Обединеното кралство, дали отговор на BIPAVER, гуми Hankook от определен размер могат да бъдат регенерирани и повече от два пъти. Друго регенериращо предприятие от Италия е отговорило

([19]) Коментари на Hankook Group по разгласяването на временните заключения (Номер в архива: t18.006816).

([20]) При въпрос за разпознаване на марка с подпомагане проучването измерва дали хората разпознават дадена марка измежду списък на известни марки. Номер в архива: t18.007850.

([21]) Разпознаването без подпомагане показва, че впечатлението от дадена марка е било достатъчно забележително, за да бъде тя на първо място в съзнанието на потребителите. За измерване на разпознаване на марка без подпомагане се задава отворен въпрос, като названието на марката не се посочва изрично. Номер в архива: t18.007850.

индивидуално, че гуми Hankook с ниско съотношение на широчината към височината се регенерират само веднъж, но гуми с по-високо такова съотношение се регенерират два пъти. Френско регенериращо предприятие е отговорило индивидуално, че гумите Hankook се регенерират два пъти или повече от два пъти. Друго регенериращо предприятие от Испания е информирало, че каркасите на Hankook имат същото качество както гумите от високия пазарен сегмент, например Michelin, Continental, Goodyear и Bridgestone. При тези обстоятелства Комисията определи, че в Съюза гумите Hankook се регенерират два пъти, като качеството на техните каркаси позволява дори по-нататъшно регенериране за определени размери.

(62) Във връзка с третия критерий Hankook Group заявиха, че техните продажби като ОО в Съюза са съставлявали само 1,6 % от всички продажби като ОО през 2017 г. Такъв малък пазарен дял не е достатъчен, за определянето им като спадащи към категория 1. Комисията не приема тази оценка. Тя отбеляза, че тенденцията при продажбите на Hankook на ОО е възходяща. Въпреки че през 2014 г. Hankook Group не са имали договори за продажби на ОО, тяхната дейност нараства на годишна база до 2017 г. Още повече, че макар цифрата 1,6 % да изглежда малка в абсолютно изражение, тя включва по-значителен дял от [7 — 12] % продажби към един от водещите европейски производители на камиони. Комисията смята, че самият факт, че този важен производител на камиони се доверява на отличното качество на марката Hankook, е показателен. На изслушване, проведено на 20 юни 2018 г., Hankook Group допълнително заявиха, че гумите за продажба като ОО са били доставяни от Южна Корея, а не от КНР. Затова продажбите като ОО не може да се причисляват към изнасяните от Китай гуми. Комисията не е проверявала това твърдение. Обаче дори то да е фактически вярно, това не обяснява защо Hankook Group не би могла да приложи своето ноу-хау също и в китайските си производствени съоръжения и в близко бъдеще да реализира продажби като ОО и при гумите, произведени в КНР. Затова Комисията определи, че Hankook Group е в състояние да разгърне продажби като ОО с известни европейски производители на камиони, с потенциал за разширяване на тази дейност в близко бъдеще.

(63) Предвид всичките три критерия, взети заедно, Комисията потвърди констатацията си, направена на етап временни мерки, че марката Hankook е преминала от категория 2 в категория 1. Макар че преобладаващото пазарно разпознаване все още нарежда Hankook Group в категория 2, два елемента от самооценката на групата, констатирани по време на разследването, и анализ на проучванията във връзка с марката показват, че гумите Hankook принадлежат по-скоро към категория 1. Следователно възприемането на Hankook Group е „между“ двете категории. Отговорите от регенериращите предприятия обаче показват, че понастоящем гумите Hankook се регенерират минимум два пъти в Съюза, а качеството на техните гуми е дало възможност на дружеството да разгърне и продажби като ОО с добре известни европейски производители на камиони. По тази причина за целите на настоящото разследване Комисията класифицира Hankook Group като производител от категория 1.

(64) Hankook Group заявиха също, че тяхната марка Aurora би трябвало да се класифицира в категория 3. Обаче тъй като разликата между марките Aurora и Hankook не е толкова голяма, и тъй като Комисията потвърди класифицирането на Hankook като марка от категория 1, тя поддържа и класифицирането си за Aurora като марка от категория 2.

(65) Giti Group заявиха, че тяхната марка Primewell би трябвало да се класифицира в категория 3. Комисията прие това твърдение, тъй като марката Primewell отговаря на критериите за категория 3: това е марка с по-ниско качество, с много малка възможност за регенериране, и няма продажби като ОО.

2.2. **Искания за изключване на продукти**

(66) Няколко заинтересовани страни заявиха, че делата за конкуренция, посочени в съображения 68—83 от регламента за временните мерки, и извършените от трети държави разследвания не би трябвало да се отхвърлят и повторно изказаха същите опасения след разгласяването на окончателните заключения. Вместо да отхвърля тези решения по процесуални съображения, Комисията би трябвало да анализира констатациите им по същество. Тези страни още веднъж посочиха, че проведените от САЩ, Индия, Евразийската икономическа комисия и Египет разследвания би трябвало да се вземат под внимание, и че производството в областта на конкуренцията, образувано през май 1996 г., е от значение за настоящото производство ([22]). Освен това CRIA и CCCMC твърдят, че Комисията не може просто да отхвърли своите заключения, направени в дело за сливане ([23]), че нови гуми от ниския ценови сегмент, използвани за замяна, не могат да заместят регенерирани гуми. Тези страни считат, че тези заключения са много уместни за направената от Комисията сегментация, и в по-общ смисъл — за анализа на вредата.

([22]) Европейска комисия, Дело COMP/E-2/36.041/PO Michelin.
([23]) Европейска комисия, Дело COMP/M.4564 -BRIDGESTONE /BANDAG, параграфи 20–22.

(67) Във връзка с тези твърдения Комисията отново подчерта, че разследванията във връзка с конкуренцията и антидъмпинговите разследвания се различават съществено по начина на определяне на съответния разглеждан продукт. Освен това членовете на Антидъмпинговото споразумение на СТО разполагат с широка свобода на преценка при определяне на разглеждания продукт и сходния продукт. По тази причина делата за конкуренция, както и другите антидъмпингови дела в трети държави не са пряко приложими към настоящото разследване. Съобразно с това тези твърдения бяха отхвърлени.

(68) Няколко заинтересовани страни изказаха твърдението, че съществуват разлики между нови и регенерирани гуми по отношение на техните съществени физически, химически и технически характеристики, приложения и канали за продажби, като повторно изказаха сходно твърдение след разгласяването на окончателните заключения. Според тях суровините за производството на нови гуми значително се различават от суровините, необходими за производството на регенерирани гуми. По тази причина даващите възможност за регенериране гуми или гумите „с множество животи“ („multi-life“) следва да бъдат изключени от определението за разглеждания продукт.

(69) Както е посочено в съображение 72 от регламента за временните мерки, новите и регенерираните гуми имат едни и същи технически характеристики и компоненти и структурата на нова гума. Новата гума осигурява каркаса, използван от бранша на регенерирането. Протекторът е подобен на този на нова гума. Поради това Комисията отхвърли това твърдение.

(70) Освен това CRIA и CCCMC изказаха твърдението, че регенерираните и новите гуми нямат едни и същи приложения, тъй като ефективността на регенерираните гуми по отношение на безопасността е значително по-ниска от тази на новите гуми, и повторно изразиха същите опасения след разгласяването на окончателните заключения. Като доказателство те представиха цитат от законодателството на САЩ ([24]). Освен това те твърдят, че в други сфери институциите на Съюза също считат регенерираните гуми за обособени от новите гуми. Действително Регламент (ЕО) № 1222/2009 на Европейския парламент и на Съвета ([25]). Следователно регенерираните гуми не са обект на същото законодателство, противно на споменатото в съображение 75 от регламента за временните мерки.

(71) Комисията отхвърли това твърдение. В съображение 73 от регламента за временните мерки Комисията разгледа как се възприемат гумите от гледна точка на тяхната безопасност и заключи, че между две нови гуми от различни категории възникват съвсем същите разлики във възприятията по отношение на техническите характеристики, качеството и безопасността. В допълнение Решение на Съвета от 13 март 2006 г. за изменение на решения 2001/507/ЕО и 2001/509/ЕО с оглед придаването на задължителна сила на регламенти № 109 и № 108 на Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации (ИКЕ/ООН) за рециклираните гуми ([26]) определя, че разпоредбите на регламенти № 108 и № 109 на ИКЕ/ООН следва да се прилагат като задължително условие за пускането на пазара в Общността на регенерирани гуми, за да се гарантира, че регенерираните гуми отговарят на сходни изисквания за безопасност и контрол на качеството както новите гуми ([27]).

(72) След разгласяването на окончателните заключения CRIA и CCCMC изказаха твърдението, че производственият процес на нови гуми се различава по същество от процеса, използван при регенерираните гуми. Комисията е съгласна със страните, че производственият процес е различен, но въпреки това употребата на новите и регенерираните гуми е една и съща — те се монтират на колелата на автобуси или камиони, за да осигуряват мека контактна повърхност с пътя. Поради това твърдението беше отхвърлено.

2.3. **Сходен продукт**

(73) Всички включени в извадката китайски производители износители, CRIA и CCCMC поискаха Комисията да оповести повече информация относно видовете гуми, използвани за сравнение. Те заявиха, че е много вероятно определени разлики да не са били отразени в КНП/видовете на продукта, и следва да се направят корекции. Китайските износители, CRIA и CCCMC твърдят, че не са могли да установят такива разлики, тъй като не са разполагали с информация относно продуктите, продавани от включените в извадката производители от Съюза. Тези страни излязоха със сходни твърдения и след разгласяването на окончателните заключения.

(74) Комисията установи, че публично достъпното досие вече съдържа достатъчно информация относно определението на КНП/видовете на продукта. Определянето на вида на продукта е доста сложно и е свързано със седем характеристики (включително широчина на профила, съотношение на широчината към височината, тип конструкция, диаметър на джантата /колелото, позиция на гумата, зимна гума (да или не), гума без вътрешна гума (да или не). Съобразно с това Комисията заключи, че характеристиките по КНП са достатъчно подробни и отразяват всички характеристики на продуктите, срещани на пазара на Съюза. Никоя друга заинтересована страна не е заявила, че

([24]) Съгласно законодателството на САЩ: „Не се разрешава използването на автобуси с възстановени или регенерирани гуми или такива с регенериран протектор на предно колело“; 49 CFR 393.75 - Tires.(d).

([25]) Регламент (ЕО) № 1222/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 25 ноември 2009 г. относно етикетирането на гуми по отношение на горивната ефективност и други съществени параметри изрично не се прилага по отношение на регенерирани гуми (ОВ L 342, 22.12.2009 г., стр. 46).

([26]) ОВ L 181, 4.7.2006 г., стр. 1.

([27]) http://www.etrma.org/tyres/retreading/eu-regulatory-framework [последно преглеждане на 12 юли 2018 г.].

КНП не отразяват всички разлики между различните видове на продукта и че даден вид на продукта, произвеждан в Съюза, се различава от същия вид на продукта, произвеждан в КНР. Също така никоя заинтересована страна не е предоставила информация кои други характеристики биха били необходими за осигуряване на още по-пълно или точно сравнение между вносни и местни видове на разглеждания продукт. По тези причини Комисията остана на позицията си, че характеристиките на КНП са достатъчно подробни, така че да обхващат всички съответни разлики между различните видове на продукта, като позволяват извършването на обективно сравнение на продукти (и цени). Поради това Комисията отхвърли това твърдение.

(75) CRIA и CCCMC заявиха, че е неясно дали понятията „видове на продукта“ и КНП се различават, и поискаха Комисията да изясни този въпрос. За целите на настоящата процедура Комисията потвърди, че двете понятия са взаимозаменяеми.

3. **ДЪМПИНГ**

(76) CRIA и CCCMC, Aeolus Group и Pirelli, Hankook Group и Giti Group възразиха против това, че са запазени в тайна не само самоличността на производителя от държавата аналог, а и подробните изчисления на нормалната стойност. Според техните твърдения това е направило невъзможно за тях да упражнят правата си в законосъобразна процедура и да представят съдържателни коментари по изчислението на нормалната стойност. Giti Group и Hankook Group повториха това твърдение и след разгласяването на окончателните заключения.

(77) Комисията припомни, че производителят от държавата аналог поиска поверително третиране на неговата самоличност и представи обосновка за това. Комисията разгледа основанието за искането за анонимност и установи, че са налице доказателства за значителна възможност за предприемане на ответни мерки и се съгласи, че наименованието на това дружество не следва да се оповестява. Освен това производителят от държавата аналог предостави доказателства, че въз основа на данните за неговите продажби и разходи, по-специално продажбите му по категории, неговите конкуренти биха могли да определят самоличността му и да заплашат с ответни мерки в случай, че той продължи да сътрудничи. По тази причина Комисията се съгласи с производителя, че подробните изчисления на нормалната стойност следва да бъдат поверителни или стойностите да се представят в диапазони. След изслушването пред служителя по изслушванията, посочено в съображение 14, Комисията разгласи допълнителна информация относно производствените разходи (ПР) и общите и административните разходи (ОАР) на производителя от държавата аналог.

3.1. **Нормална стойност**

3.1.1. *Третиране като дружество, работещо в условията на пазарна икономика (ТДПИ)*

(78) След оповестяването на временните заключения Giti Group, CRIA и CCCMC заявиха, че подходът на Комисията, която продължава да прилага член 2, параграф 7 от основния регламент (преди приетите на 19 декември 2017 г. изменения ([28])), представлява нарушение на ангажиментите на Съюза, поети с Протокола за присъединяване на Китай към СТО, и следователно е неправомерен. В този контекст Giti Group не приеха твърдението на Комисията, че доказателствената тежест се носи от Giti Group, и изтъкнаха като последен аргумент, че няма юридически пречки Комисията да определи нормалната стойност въз основа на собствените данни на Giti Group за разходите и продажбите (на вътрешния пазар).

(79) Както е отбелязано в съображение 88 от регламента за временните мерки, в своето разследване Комисията е съблюдавала законодателството, приложимо по времето на разследването, включително член 2, параграф 7, буква б) и буква в) от основния регламент. В това отношение твърдението, че доказателствената тежест не се носи от Giti Group, не може да бъде съвместено с приложимия член 2, параграф 7, буква в) от основния регламент, съгласно който „*Исканията по буква б) се представят в писмен вид и трябва да съдържат достатъчни доказателства, че производителят действа в условията на пазарна икономика…*“ Освен това за определяне на нормалната стойност член 2, параграф 7, буква а) от основния регламент предвижда, че тя може да бъде определена „*на основата на цената или на формираната стойност в трета страна с пазарна икономика или цената от такава трета страна към други страни, включително Съюза…*“

(80) След разгласяването на временните заключения Giti Group заявиха също, че отхвърляйки искането им за ТДПИ, Комисията е нарушила правото им на защита по два начина:

а) на Giti Group не е било предоставено достатъчно време, за да представят съдържателни коментари по оповестяването на ТДПИ, тъй като крайният срок за представяне на такива коментари е бил неподходящ и твърде кратък; и

([28]) Регламент (ЕС) 2017/2321 на Европейския парламент и на Съвета от 12 декември 2017 г. за изменение на Регламент (ЕС) 2016/1036 за защита срещу дъмпингов внос от страни, които не са членки на Европейския съюз, и Регламент (ЕС) 2016/1037 относно защитата срещу субсидиран внос от държави, които не са членки на Европейския съюз, ОВ L 338, 19.12.2017 г., стр. 1.

б) Комисията е оповестила само доклада си относно проверката за ТДПИ (на 3 май 2018 г.), което е станало около един месец след вземане на окончателното решение за ТДПИ (на 9 април 2018 г.).

(81) Комисията не прие тези твърдения поради изложените по-долу причини:

а) Комисията предостави оценката си за ТДПИ на 15 март 2018 г. при краен срок за представяне на коментари 27 март 2018 г. до приключването на работния ден. Този срок от 12 дни е разумен и е дал възможност на Giti Group да защитят интересите си по подходящ начин;

б) документът за оповестяване на ТДПИ от 15 март 2018 г. съдържа не само основните факти, но и резултатите от разследването на място. В този конкретен документ службите на Комисията са изложили подробно и по прозрачен начин всички съответни елементи, давайки по този начин възможност на Giti Group да защитят интересите си във връзка с оценката за ТДПИ. Освен това контролните посещения при Giti Group са осъществени в период от три седмици в присъствието на минимум един правен съветник, представляващ Giti Group. По време на контролните посещения службите на Комисията са съобщавали на представителите на дружеството, устно и по електронна поща, успешно потвърдената информация и онази, която предстои да бъде проверена или предоставена. Идентичен опис с всички доказателства, събрани в процеса на проверка, е предоставян на правния съветник на Giti Group в края на всяко контролно посещение. Следователно дори и без доклад за мисията, в който се прави преглед само на фактическите констатации, вече оповестени в документа за оповестяване на ТДПИ, Giti Group са разполагали с достатъчна възможност да коментират основните съображения за оценката за ТДПИ.

(82) В заключение, след разгласяването на временните заключения в коментарите във връзка с ТДПИ не са се оспорвали фактическите констатации и коментарите не са били такива, че да променят констатациите на Комисията във връзка с ТДПИ. В съответствие с член 2, параграф 7, буква в) от основния регламент Комисията е определила дали Giti Group отговарят на критериите за ТДПИ в рамките на седем месеца, но не по-късно от осем месеца от започването на разследването, след като на промишлеността на Съюза е била дадена възможност да изрази становище. Затова Комисията счита, че правото на Giti Group на защита е спазено напълно във връзка с констатациите на Комисията относно ТДПИ.

3.1.2. *Държава аналог*

(83) С регламента за временните мерки Комисията избра Бразилия за държава аналог в съответствие с член 2, параграф 7 от основния регламент.

(84) След разгласяването на временните заключения Giti Group заявиха, че Бразилия не представлява подходяща държава аналог понеже: 1) в Бразилия условията за достъп до суровини не са толкова благоприятни, тъй като Китай е по-голям производител на естествен каучук и е по-близо до главните източници на производство в Югоизточна Азия; 2) Бразилия има въведени антидъмпингови мита срещу няколко държави; 3) Бразилия има високи редовни вносни мита от 16 % за определени гуми за автобуси и камиони.

(85) Комисията припомни, че Бразилия е конкурентен пазар, където пет големи производителя произвеждат гуми за автобуси и камиони. Това е пазар с голямо потребление и значителен внос и износ въпреки въведените антидъмпингови мита и редовни мита. Комисията припомни също така, че не е имала друга реална алтернатива. Единственият производител от Тайланд, склонен да окаже съдействие, произвежда само гуми с вътрешна гума, което го прави неподходящ, тъй като над 95 % от износа за Съюза е на гуми без вътрешна гума. И накрая, Южна Африка има много по-малко производство и потребление и дори още по-високи постоянни антидъмпингови мита, поради което тази държава е по-неподходяща от Бразилия. Затова Комисията потвърди, че Бразилия е най-подходящата държава аналог измежду предложените алтернативи.

(86) Комисията проучи задълбочено и разходите за естествен каучук в ПР на производителя от държавата аналог. Разходите за естествен каучук на килограм гуми за автобуси и камиони, произведени от производителя от държавата аналог са [4,1 — 4,5] RMB, което съответства на разходите на китайските производители износители, съобщени от тях във въпросника. Като цяло ПР за килограм произведена продукция на производителя от държавата аналог са по-високи от ПР за килограм на китайските производители износители. Обаче главната разлика в равнището на ПР в Бразилия се дължи на по-високите разходи за труд, преки амортизационни отчисления и други преки и непреки производствени разходи. По тази причина искането да се направи корекция за разликата между цените на суровините в държавата аналог и в КНР беше отхвърлено.

(87) След оповестяването на временните заключения Giti Group, Hankook Group, Aeolus Group и Pirelli заявиха, че нормалната стойност трябва да бъде формирана за по-голямата част от техния обем на продажби за Съюза и изказаха твърдение, че това поражда сериозно съмнение относно сравнимостта на видовете на продукта, продавани на вътрешния пазар на държавата аналог. След окончателното разгласяване Giti Group повториха това твърдение.

(88) Разглежданият продукт включва широка гама видове на продукта с много различни размери и други характеристики. Фактът, че определени размери и видове гуми не се произвеждат в Бразилия не означава, че бразилските видове на продукта не са сравними. Видовете на продукта, произведени от бразилския производител, принадлежат към същата продуктова група и до известна степен могат да се намерят съответствия между тях и тези, изнасяни за Съюза от включените в извадката китайски производители износители. Поради това Комисията отхвърли този довод.

(89) Поради липсата на други коментари относно уместността на държавата аналог временното заключение на Комисията да използва Бразилия като държава аналог, посочено в съображение 112 от регламента за временните мерки, се потвърждава.

3.1.3. *Нормална стойност*

(90) Подробна информация за изчислението на нормалната стойност е представена в съображения 113—115 от регламента за временните мерки.

(91) Всички производители износители, включени в извадката, твърдят, че методът за формиране на нормалната стойност, приложен от Комисията на етап временни мерки, е довел до изключително високи дъмпингови маржове и е дал резултати, които не съответстват на действителността, т.е. нормалната стойност за категория 2 и категория 3 не е по-ниска, макар че в действителност гумите от категории 2 и 3 винаги са по-евтини. Производителите износители поискаха от Комисията да направи корекции в нормалната стойност, които да отразяват намаляващите производствени разходи за категории 2 и 3. Giti Group поискаха и корекция, която да отразява намаляващите ПР за гуми с по-голяма широчина на профила.

(92) Комисията прие твърдението, че временно използваният от нея метод за формиране на нормалната стойност за несъответстващи КНП може да не отразява в достатъчна степен сегментирането на категории. Тя анализира видовете на продукта, произведени от производителя от държавата аналог във всичките три категории, и констатира, че ПР за единица продукт от категория 2 са средно [83 — 87] % от ПР за единица продукт от категория 1, а ПР за единица продукт от категория 3 са средно [77 — 82] % от ПР за единица продукт от категория 1. По тази причина Комисията реши да прецизира по следния начин метода за формиране на нормалната стойност, за да бъдат взети под внимание тези разлики между ПР за единица продукт за всяка категория. Първо тя изчисли средните ПР за килограм за всички гуми от категория 1, произведени от производителя от държавата аналог: [19 — 21] RMB/kg. Второ, намали използваното при формирането на нормалната стойност съотношение ПР/kg за категория 2 със средната разлика между ПР за единица продукт от категория 1 и ПР за единица продукт от категория 2, а именно [83 — 87] %, в резултат на което бе получена стойността на ПР/kg за категория 2: [16 — 18] RMB/kg; ПР/kg за категория 3 бяха намалени със средната разлика между ПР за единица продукт от категория 1 и ПР за единица продукт от категория 3, а именно [77 — 82] %, в резултат на което бе получена стойността [15 — 17] RMB за единица продукт. Видовете на продукта, произведени от производителя от държавата аналог във всичките три категории, представляват [70 — 80] % от обема производството на държавата аналог и по тази причина бяха счетени за представителни и подходящи за използване като основа за корекцията.

(93) Комисията формира нормалната стойност на всеки несъпоставим вид на продукта, изнасян от китайските производители, като умножи неговата тежест по съответното съотношение ПР/kg за всяка категория. След това Комисията добави обоснована като размер сума за ПОАР и обоснована като размер сума за печалбата за всеки вид на продукта.

(94) Въз основа на тези корекции Комисията формира нормалната стойност за несъпоставимите видове на продукта (КНП), вземайки под внимание установените разлики между производствените разходи за трите категории.

(95) След твърденията, че ПОАР на производителя от държавата аналог са прекомерно високи, Комисията провери отново в подробности ПОАР разходите на този производител и забеляза, че разходите за вътрешен транспорт са отчетени двойно на етапа на временните мерки. Затова Комисията премахна тези разходи от изчисленията на нормалната стойност, което доведе до намаляване на ПОАР, използвани при формирането на нормалната стойност, от [35 — 45 %] от ПР на производителя от държавата аналог на [20 — 30 %] от неговите ПР. Това преразглеждане не влияе върху равнищата на временното мито, тъй като не води до намаляване на временния дъмпингов марж под равнището на маржа на вредата. Ревизираните ПОАР са в съответствие със средните ПОАР на промишлеността на Съюза за всички включени в извадката производители във всичките три категории. Затова Комисията счита това ревизирано равнище на ПОАР за основателно.

(96) След разгласяването на окончателните заключения Giti Group изказаха твърдението, че Комисията не е направила корекции с оглед на обстоятелството, че производителите от категория 1 в общия случай имат много по-високи маркетингови разходи (при определянето на ПОАР), и че рентабилността на производителите от категория 1 е много по-висока от тази на производителите от категории 2 и 3 (при определянето на печалбата). Поради това групата заяви, че при формирането на нормалната стойност Комисията следва да използва по-малък марж на печалба за гумите от категория 2, отколкото за тези от категория 1, и още по-малък марж на печалба за гумите от категория 3.

(97) Комисията припомни, че е преразгледала методологията си след етапа на временните мерки, за да вземе предвид разликите между отделните категории при формирането на нормалната стойност (вж. съображение 92). Данните от производителя от държавата аналог не налагат никакви допълнителни корекции. Поради това твърдението беше отхвърлено.

(98) Що се отнася до искането да бъде коригирана нормалната стойност за намаляващите ПР за по-големи гуми, Комисията отбеляза, че Giti Group не са представили подробен анализ, определящ количествено до каква степен производството на по-големи гуми е по-евтино, и дали съществува ясен модел на спадането на ПР. И накрая, Giti Group не са предложили евентуална методика за такова коригиране. След разгласяването на окончателните заключения Giti Group изказаха твърдението, че не са получили достатъчно данни, за да могат да предложат евентуална методология за корекции с оглед размера на гумата. Комисията счита, че Giti Group са могли да използват своите собствени данни, за да покажат, че има значителни различия в ПР за по-големи и по-малки размери гуми и на тази основа да предложат методология за корекции. Такова предложение обаче не беше направено. Поради това тези твърдения бяха отхвърлени.

(99) Giti Group изтъкнаха също, че в периода на разследването публикуваните от Централната банка на Бразилия лихвени проценти са били в диапазона от 14,25 % до 11,25 %, докато в същия период лихвеният процент, публикуван от Китайската народна банка, е бил 4,35 %. Giti Group заявиха, че ако голям дял от ПОАР са били свързани с финансови разходи, те следва да бъдат коригирани, като бъдат намалени, за да се отразят по-високите лихвени проценти по кредитите в Бразилия в сравнение с КНР.

(100) Комисията припомни, че се е наложило да използва разходите на държавата аналог поради наличието на важни нарушения на конкуренцията, свързани с държавна намеса на широка основа в КНР. Тъй като достъпът на китайските предприятия до банково финансиране е едно от тези нарушения на конкуренцията, Комисията сметна за уместно да използва лихвения процент на държавата аналог. Поради това твърдението беше отхвърлено.

(101) След разгласяването на окончателните заключения Giti Group повторно изказаха твърдението, че Комисията следва да направи корекция за разликата в разходите за финансиране в КНР и Бразилия, а именно за разликата в лихвения процент, прилаган от Китайската народна банка и от Бразилската централна банка. Giti Group поискаха също така да бъдат направени корекции в посока надолу на ПР на производителя от държавата аналог, за да бъдат компенсирани по-високите му режийни разходи, и на неговите ПОАР, за да бъдат компенсирани други разходи и по-високи данъци.

(102) Комисията припомни, че съгласно член 2, параграф 7, букви а) и б) от основния регламент в случая на КНР нормалната стойност се определя въз основа на цената или на формирана нормална стойност в трета държава с пазарна икономика. Както е посочено в съображение 100, в КНР има значими нарушения на конкуренцията, които се отразяват върху китайските разходи за финансиране. Поради това фактът, че евентуално има разлики между разходите за финансиране в КНР и тези в държавата аналог, не е основание за исканата корекция. По отношение на допълнителното искане, че ПР на производителя от държавата аналог следва да бъдат коригирани в посока надолу като компенсация за по-високите режийни разходи и данъци в Бразилия, Комисията припомни, че е отхвърлила искането за ТДПИ на Giti Group. Една от причините за това е, че в счетоводните им отчети ПОАР не са отразени правилно. Поради това Комисията не можеше да разчита на специфичните за дружеството данни за разходите на Giti Group и не ги е използвала, нито проверявала. Следователно не може да се прави сравнение с по-високите, както се твърди, режийни и данъчни разходи в Бразилия. Тъй като приемането на искането за тази корекция би довело до повторно въвеждане на ненадеждни китайски данни, Комисията отхвърли и това твърдение.

3.2. **Експортна цена**

(103) Подробна информация за изчислението на експортната цена е представена в съображения 116—119 от регламента за временните мерки.

(104) Hankook Group заявиха, че следва да бъдат третирани като един икономически субект и затова корекции съгласно член 2, параграф 9 от основния регламент не са необходими, нито оправдани от други съображения. Те твърдят, че изключването на ПОАР и печалбата на свързаните предприятия в Съюза съгласно член 2, параграф 9 от основния

регламент е подействало като премахване от експортната цена на всички разходи, направени от един отдел по експортните продажби, както и на част от печалбата. След разгласяването на окончателните заключения Hankook Group отново изказаха твърдението, че са един икономически субект и — по тяхно мнение — Комисията не следва да прави корекции нито за ПОРА, нито за печалбата на свързаните търговци в Съюза. Вместо това Комисията следва да използва действителната цена към първия независим клиент в Съюза, тъй като по мнението на Hankook Group тази цена е надеждна.

(105) Относно формирането на експортната цена съгласно член 2, параграф 9 от основния регламент, установена съдебна практика е, че съществуването на един стопански субект не изключва възможността Комисията да формира експортната цена съгласно член 2, параграф 9 ([29]). В съответствие с член 2, параграф 9, първа и втора алинея от основния регламент Комисията има право да формира експортната цена, когато е вероятно тя да е ненадеждна поради отношения на съдружие или компенсационно споразумение между износителя и вносителя. В такъв случай се извършват корекции за всички разходи, включително мита и данъци, натрупани по веригата между вноса и препродажбата и за произтичащата печалба, така че да се определи надеждна експортна цена на равнището на границата на Съюза. В съответствие с член 2, параграф 9, трета алинея от основния регламент точките, по които се извършват корекции, включват обичайните разходи, които са за сметка на вносителя, но се заплащат от трета страна, включително разумен марж на ПОАР и печалба. В настоящия случай Комисията установи, че такава връзка съществува, тъй като производителите износители и вносителят принадлежат към една и съща група дружества, а именно Hankook Group. Поради това Комисията има правото да направи корекции в ПОАР и печалбата на свързаните вносители на Hankook Group. Комисията счита също така, че проверените равнища на печалба, реализирана от несвързаните вносители, представляват разумна база за формирането на експортната цена. Поради това твърдението беше отхвърлено.

(106) Hankook Group изказаха твърдението, че ако Комисията отхвърли искането им срещу корекциите по член 2, параграф 9 от основния регламент на експортната цена на Hankook Group, тя би трябвало да коригира нормалната стойност на производителя от държавата аналог, като приспадне разходите по продажбите и разумната печалба в съответствие с член 2, параграф 10, буква г) от основния регламент. По мнението на Hankook Group включването на разходите по продажбите и на маржа на печалба на производителя от държавата аналог създава асиметрия, която се отразява на съпоставимостта на цените и трябва да бъде коригирана. След допълнителното разгласяване Hankook Group дадоха количествен израз на корекциите, които по тяхно мнение трябва да бъдат направени в ПОАР на производителя от държавата аналог и в печалбата му, за да се премахне асиметрията, отразяваща се на съпоставимостта на цените.

(107) Комисията разясни, че целта на корекциите, извършвани съгласно член 2, параграф 9 от основния регламент, е да се определи надеждна експортна цена, незасегната от отношения на съдружие между износителя и вносителя в Съюза, както е посочено в съображение 105. Същевременно Съдът постанови, че определянето на нормалната стойност и определянето на експортната цена се подчиняват на отделни правила, поради което ПОАР не трябва да бъдат третирани по същия начин в двата случая ([30]). Комисията потвърди позицията си, че крайната продажна цена на производителя от държавата аналог е сведена до същото ниво на търговия — „франко завод“, чрез нейното коригиране с надлежно проверени корекции, отчетени в таблицата на сделките. В съответствие с това това твърдение беше отхвърлено.

3.3. **Сравнение**

(108) В съображения 120 и 121 от регламента за временните мерки се обяснява как е направено сравнението между нормалната стойност и експортната цена.

(109) В своите коментари относно временните и окончателните заключения Giti Group, Hankook Group и CCCMC и CRIA оспориха методологията на корекциите за ДДС на няколко основания, както е посочено в съображения 110—117.

(110) Тези страни считат, че след като е отхвърлила китайските цени и разходи при определянето на нормалната стойност, впоследствие Комисията е върнала отново китайските данъчни ставки за ДДС в изчисленията на нормалната стойност. Освен това те твърдят, че методиката изкуствено покачва дъмпинговия марж, по-специално поради факта, че се коригира нормалната стойност, а не експортната цена.

([29]) Решение на Съда на Европейския съюз от 4 май 2017 г. по дело C-239/15 P *RFA International /Европейска комисия,* ECLI:EU:C:2017:337, точки 24—26 и решение на Общия съд от 17 март 2015 г. по дело T-466/12 RFA International/Европейска комисия, ECLI:EU:T:2015:151, точки 51—56.

([30]) Решение на Съда на Европейския съюз от 10 март 1992 г. по дело C-178/87, *Minolta/Свет*, EU:C:1992:112, точка 12.

(111) Комисията отхвърли тези твърдения. Целта на корекциите, извършвани съгласно член 2, параграф 10 от основния регламент, е да се гарантира, че дъмпинговият марж е определен въз основа на обективно сравнение между нормалната стойност и експортната цена. Това изискване се прилага независимо от основата, на която е определена нормалната стойност, включително когато нормалната стойност е определена в държава аналог в случаи, когато дружествата не получават ТДПИ. По отношение на корекцията за ДДС, извършена съгласно член 2, параграф 10, буква б), Комисията гарантира, че нормалната стойност и експортната цена са сравнени на едно и също ниво на данъчно облагане, както е обяснено по-подробно в съображения 115 и 116 в съответствие с установената съдебна практика ([31]).

(112) Giti Group изказаха твърдението, че по тяхно мнение ситуацията, до която се отнася цитираната от Комисията съдебна практика, а именно решението по делото Dashiqiao ([32]), е различна от тази на Giti Group, тъй като дружеството, засегнато от посоченото решение, е получило ТДПИ и не са правени корекции на основание член 2, параграф 10, буква б) от основния регламент.

(113) Комисията признава, че обстоятелствата при разследването, разгледано в решението по делото Dashiqiao, са различни. В посочения случай продажбите за износ са били обект на задължение за заплащане на ДДС в размер на пълната ставка от 17 % през разследвания период, поради което не е била необходима корекция на нормалната стойност, за да се гарантира обективно сравнение с нормалната стойност, отразяваща същата ставка на ДДС. За разлика от това при настоящото разследване към продажбите за износ са се прилагали намалени ставки на ДДС, поради което беше необходима корекция, за да може цената на нормалната стойност с включен ДДС да бъде поставена на същото равнище на данъчно облагане като продажбите за износ. Както е посочено в съображение 111, това че даден китайски производител е получил ТДПИ или не, не е от значение. Обстоятелствата от значение са дали експортната цена и нормалната стойност се съпоставят на едно и също равнище на данъчно облагане, за да се гарантира справедливо сравнение на цените.

(114) Giti Group изказаха също така твърдението, че доказателствената тежест за необходимостта от корекция се носи от Комисията. Hankook Group подчертаха, че на продажбите за износ изобщо не се начислява ДДС съгласно китайското законодателство и че поради това няма необходимост от корекция. Като алтернатива Hankook Group изказаха твърдението, че дори ако корекция за ДДС е необходима, то тя трябва да бъде по отношение на експортната цена, а не на нормалната стойност. Giti Group изказаха също така твърдението, че корекциите за дължим ДДС следва да се извършват, за да се компенсира евентуалната разлика в ДДС, заплатен в крайна сметка от групата, след като бъдат компенсирани ДДС или други данъци, платени върху покупките на суровини и други ресурси, от дължимия ДДС върху продажбите за износ и съответно за вътрешния пазар. С други думи Giti Group застъпиха тезата, че всяка корекция за ДДС следва да отразява разликата в разходите между изнасяните материали и продаваните на вътрешния пазар.

(115) Аргументите, посочени от Giti Group и Hankook Group, почиват на погрешно разбиране на мотивите, на които почива корекцията за дължим ДДС. На първо място, що се отнася до същността на корекцията, и двете страни не оспорват факта, че продажбите за износ на разглеждания продукт водят до дължим ДДС от страна на производителя износител. Страните заявиха, че корекцията следва да бъде или по отношение на експортната цена, или да бъде извършена, за да компенсира разликата в разходите между вътрешните и експортните продажби (т.е. разходите, възникващи от невъзможността за възстановяване на всичкия ДДС, платен върху закупените суровини или други ресурси, поради задължението по ДДС, възникващо поради продажбата за износ на разглеждания продукт). Комисията не е съгласна с тези аргументи поради причините, изложени подробно в съображения 116 и 117, но въпреки това отбелязва, че тези аргументи потвърждават, че продажбите за износ са водели до задължение по ДДС (в противоречие на твърденията на Hankook Group), равностойно на т.нар. „невъзстановима ставка“ върху износа, която представлява единна ставка, прилагана към експортната цена FOB на разглеждания продукт. На второ място, що се отнася до самата корекция, Комисията повтори, че целта на корекцията е да се гарантира, че нормалната стойност и експортната цена се сравняват при едно и също равнище на ставката по ДДС.

(116) На тази база Комисията най-напред определи нормална стойност със ДДС при ставка 17 %, каквато е нормалната ставка на ДДС за продажбите на вътрешния пазар в КНР. Впоследствие Комисията коригира нормалната стойност в посока надолу, за да има съответствие с по-ниската ставка на задължението по ДДС при продажбите за износ на разглеждания продукт (т.нар. невъзстановима ставка). По този начин се гарантира необходимата симетричност между нормалната стойност и експортната цена на равнището на косвеното данъчно облагане. В отговор на доводите, изложени от Hankook Group, че корекцията следва да се извърши върху експортната цена, Комисията отбелязва, че в член 2, параграф 10, буква б) от основния регламент ясно е посочено, че евентуалната разлика в равнището на косвеното данъчно облагане се третира от страна на нормалната стойност, а не от страна на експортната цена.

([31]) Решение на Съда на Европейския съюз от 19 септември 2013 г. по дело C-15/12 P Dashiqiao Sanqiang Refractory Materials/Съвет, EU:C:2013:572, параграфи 34—35 от него.

([32]) Пак там.

(117) Във връзка с довода, че трябва да се направи корекция, за да се неутрализира евентуалната разлика в разходите за суровини или ресурси между продажбите за износ и за вътрешния пазар, до която се стига поради допълнителните задължения по ДДС по тези разходни пера, Комисията припомни, че целта на извършваната корекция в случая не е да се преодолее съществуващата, както се твърди, разлика в разходите за суровини или други ресурси. Чрез корекцията се гарантира, че цените, използвани при сравнението, са не едно и също равнище на данъчно облагане. И на последно място, що се отнася до твърдението на Giti Group относно доказателствената тежест, Комисията припомня, че фактът, че продажбите за износ на въпросния продукт водят до възникване на задължение по ДДС, беше установен в хода на разследването и реално не се оспорва от нито една от групите, които всъщност предлагат различен подход по отношение на начина, по който той се третира (корекция на експортната цена или корекции за разликите в разходите). Поради това тези твърдения бяха отхвърлени.

(118) След разгласяването на окончателните заключения Hankook Group заявиха отново, че са един икономически субект и затова Комисията следва да не прави корекции за комисионите съгласно член 2, параграф 10, буква и) от основния регламент.

(119) Комисията отново потвърди своята позиция, че съгласно член 2, параграф 10, буква и) от основния регламент тя има право да прави корекции за комисионите, платени по отношение на разглежданите продажби. В случая Комисията установи, че комисионите са били предвидени в договор между страните и де факто са били плащани от производителите износители на свързаните страни. Плащанията са отчетени, признати от производителя износител и потвърдени в хода на разследването. Констатирано беше, че те влияят върху сравнението на цените. Поради това Комисията трябваше да направи корекции за комисионите, без оглед на това дали дружествата представляват един икономически субект или не. Комисията припомни също така, че понятието за един икономически субект в контекста на корекциите по член 2, параграф 10 от основния регламент е разгледано в практиката на Съда ([33]) относно „хипотетичните комисиони“, в т.ч. надценката, получавана от търговеца, както е посочено в член 2, параграф 10, буква и), втора алинея, а не в контекста на ситуации, в които ясно са определени и де факто са платени реални комисиони. Поради това твърдението беше отхвърлено.

(120) След разгласяването на окончателните заключения Hankook Group отново повтори твърдението си, че възнагражденията, платени на корейската централа за използването на технологията и марката на Hankook, не следва да се приспадат от експортната цена. Комисията разгледа отново твърдението, установи, че то е основателно и преизчисли съответно дъмпинговия марж.

3.4. **Дъмпингов марж**

(121) Както е посочено в точки 3.1—3.3, Комисията взе под внимание някои коментари от заинтересовани страни, получени след оповестяването на временните заключения, и преизчисли дъмпинговите маржове на всички включени в извадката производители износители. Това доведе до намаляване на временно установените дъмпингови маржове. Тази промяна се отрази също така върху дъмпинговия марж на всички други оказали и неоказали съдействие дружества, тъй като маржът се базира на маржовете на включените в извадката дружества.

(122) Окончателните дъмпингови маржове, изразени като процент от цената CIF на границата на Съюза, без платено мито, са, както следва:

Таблица 1

Окончателни дъмпингови маржове (в проценти)

Дружество	Окончателен дъмпингов марж
Xingyuan Group	106,7 %
Giti Group	56,8 %
Aeolus Group и Pirelli	85 %
Hankook Group	60,1 %
Други оказали съдействие дружества	71,5 %
Всички други дружества	106,7 %

([33]) Решение на Съда от 16 февруари 2012 г. по съединени дела C-191/09 P и C-200/09 P, Съвет/Interpipe, решение на Съда от 26 октомври 2016 г. по дело C-468/15 P, PT Perindustrian dan Perdagangan Musim Semi Mas (PT Musim Mas)/Съвет.

4. **ВРЕДА**

4.1. **Определяне на промишлеността на Съюза**

(123) Както е описано съображения 127—129 от регламента за временните мерки, сходният продукт е бил произвеждан от повече от 380 производители в Съюза, произвеждащи и нови, и регенерирани гуми. Те, като съвкупност, бяха определени като промишлеността на Съюза.

(124) След разгласяването на окончателните заключения CRIA и CCCMC заявиха, че производителите на регенерирани гуми, работещи не на ишлеме, не могат да се считат за част от промишлеността на Съюза. Двете страни считат, че регенерирането е следсервизен пазар, който не може да бъде защитен с антидъмпингови мерки, тъй като производителите на регенерирани гуми използват съществуващи гуми, които са частично износени, и ги преработват, така че да могат да се използват отново. Освен това производителите на регенерирани гуми, работещи на ишлеме, не са собственици на каркасите. Клиентите продължават да бъдат собственици на каркасите, докато те преминават сервизно обслужване и на износената гума се поставя нов протектор, преди тя да се върне на собственика.

(125) Комисията отбеляза, че регенериращото производство дава втори живот (или няколко последващи живота, тъй като един каркас може да се регенерира няколко пъти) на каркаса, произлизащ от износена гума. Износените гуми не могат да се използват по обществените пътища и не могат да се въвеждат обратно в експлоатация. Ако не се регенерират, износените гуми биха били депонирани като отпадък, въпреки че част от износената гума може да се подложи на пиролиза с цел производство на гориво от гуми. Както е посочено в съображение 49 от временния регламент, регенерирането е процес на рециклиране, чрез който износени гуми се обновяват посредством замяна на протектора на стар каркас. Поради това регенерирането не е просто сервизно обслужване, а производствен процес. Независимо как е решен въпросът със собствеността, производителите на регенерирани гуми са производители от Съюза, чийто производствен процес започва от каркас, и които произвеждат гуми.

(126) Освен това жизненият цикъл на гумите завършва по един от следните два начина: депонират се като отпадък или запазеният каркас се използва за регенерирани гуми. Ако гумата ще се изхвърля, от собственика ѝ може да се изисква да заплати такса за депонирането на износената гума. Във втория случай износената гума става източник на приходи. Производителите на регенерирани гуми купуват износени гуми от автомобилни сервизи или регенерират гуми на ишлеме. Всички проверени производители на регенерирани гуми използват два източника на суровини (каркаси на склад или каркаси на ишлеме) за производството на гуми. Покупната цена на една износена гума е била средно 10 % от общите разходи за производство на една рециклирана гума. Комисията счете, че разликите в производствените разходи или в добавената стойност между двата начина за регенериране на каркаси не са значителни и ги определи като два различни бизнес модела на регенериране. Поради това Комисията стигна до заключението, че производителите на регенерирани гуми са част от промишлеността на Съюза.

(127) Като следствие от това данните, предоставени от производителите на регенерирани гуми и проверени от Комисията (включително реалните разходи и продажните цени), бяха използвани за определянето на показателите на вредата и при изчисляването на маржа на вредата.

4.2. **Анализ на вредата по сегменти**

(128) Както е обяснено в съображение 162 от регламента за временните мерки, икономическото положение на промишлеността на Съюза е анализирано на окрупнена база, а при определени микроикономически показатели — на ниво категории с оглед на пазарното сегментиране в Съюза. След разгласяването на окончателните заключения някои заинтересовани страни отново изказаха твърдението, че при анализа на вредата по сегменти би трябвало да се вземат предвид всички показатели за вредата и за причинно-следствената връзка. Те се позоваха на доклада на Апелативния орган по случая САЩ — Горещовалцовани стоманени продукти от Япония ([34]). Освен това тези страни настояват, че Комисията би трябвало също така да направи разграничение между нови и регенерирани гуми, оригинално оборудване и резервни гуми, тъй като пазарът на оригинално оборудване е защитен от конкуренцията на Китай, като в тази връзка се позоваха отново на доклада на Апелативния орган по случая САЩ — Горещовалцовани стоманени продукти от Япония ([35]). CRIA и CCCMC отново повториха същите опасения след разгласяването на окончателните заключения.

(129) Според посочената по-горе практика разследващите органи, които предприемат проучване на част от местната промишленост, *„трябва, принципно, по сходен начин да проучат всички останали части, които съставляват тази промишленост, както и промишлеността в нейната цялост“* ([36]). Докладът на Апелативния орган обаче не налага на разследващите органи задължение да вземат предвид всички показатели за вредата по сегменти.

([34]) Доклад на Апелативния орган WT/DS184/AB/R, *САЩ — Горещовалцовани стоманени продукти от Япония*, параграфи 195—196.
([35]) Доклад на Апелативния орган WT/DS184/AB/R, *САЩ — Горещовалцовани стоманени продукти от Япония*, параграф 207.
([36]) Доклад на Апелативния орган WT/DS184/AB/R, *САЩ — Горещовалцовани стоманени продукти от Япония*, параграф 204.

(130) При това фактите в посочения случай са различни. Според посоченото в Доклада на Апелативния орган в САЩ — Горещовалцовани стоманени продукти от Япония значителна част от местното производство в САЩ — продукция за собствено потребление — е защитена от структурата на вътрешния пазар от пряка конкуренция от страна на вносни продукти. В конкретната ситуация Апелативният орган възразява срещу „сравнителното изследване“ на всяка част от вътрешния пазар, при което се „съпоставят“ търговският пазар и пазарът за собствено потребление. Според Апелативния орган това „е засилило“ способността на разследващите органи да определят адекватно състоянието на местната промишленост като цяло. В настоящия случай обаче липсва защита на сегментите категория 1 и категория 2 от пазара на Съюза. Продажбите на китайския внос са концентрирани преди всичко на пазара на резервни части; това е положение, което не е наложено от структурата на пазара на Съюза. Освен това разглежданият продукт е бил продаван също и на производители на оригинално оборудване. По тази причина твърдението, че пазарът в Съюза на оригинално оборудване е защитен от конкуренцията на Китай и затова би трябвало да се анализира отделно, беше отхвърлено.

(131) Освен това, както е отбелязано в съображение 160 от регламента за временните мерки, съдебната практика също потвърждава, че когато се разследва дали е налице вреда за промишлеността на Съюза като цяло, този анализ може да се съсредоточи върху сегмента, който е най-засегнат от дъмпингов внос. В настоящия случай около 65 % от китайския внос на гуми се отнася за категория 3. Следователно един точен анализ на вредата не може да пренебрегне въздействието на дъмпинговия внос, особено в пазарна ситуация, в която продажбите на гуми от категория 3 постоянно нарастват, а всички категории, съставляващи пазара на гуми в Съюза, са взаимно свързани.

(132) Поради тези причини Комисията взе решение да се проведе подходящо изследване на промишлеността като цяло.

4.3. **Потребление на Съюза**

(133) Както е посочено в съображение 9, Комисията направи контролни посещения в помещенията на двама несвързани вносители. Констатирано беше, че вносът на разглеждания продукт е деклариран през разглеждания период също под кодове по КН 4011 90 00 и 4011 99 00. Този внос е на гуми от категория 3. Не беше обаче възможно да се установи дали е имало системен проблем с декларирането на разглеждания продукт или проблемът е бил ограничен само до конкретния вносител.

(134) В допълнение, според базата данни Comext на Евростат, общият обем, отчетен от оказалите съдействие китайски производители износители в периода на разследването, надвишава общия внос с произход от Китайската народна република. Обаче тъй като липсват данни, отчетени от тези производители износители за предходните години, Комисията реши да приложи консервативен подход и да не ревизира обемите на вноса от КНР.

(135) След оповестяването на временните заключения беше констатирано, че продажбите на доставчици на протектори, нечленуващи в ETRMA Europool, са били пропуснати при определянето на потреблението на Съюза. По тази причина Комисията ревизира данните за потреблението на Съюза за разглеждания период.

(136) По време на разглеждания период потреблението на Съюза ([37]) се е променяло, както следва:

Таблица 2

Потребление на Съюза (в единици)

	2014 г.	2015 г.	2016 г.	Разследван период
Общо потребление на Съюза	20 499 603	20 962 782	21 600 223	21 748 781
Индекс 2014 г. = 100	*100*	*102,3*	*105,4*	*106,1*

Източник: ETRMA (Сдружение на европейските производители на гуми и гумени изделия) и доставчици на протектори, нечленуващи в ETRMA Europool.

(137) Съответно, потреблението на Съюза се е увеличило през разглеждания период. За целия разглеждан период потреблението се е увеличило с 6,1 %, от около 20,5 милиона гуми на около 21,7 милиона гуми през разследвания период.

([37]) Бележка към досието относно методологията, използвана за оценка на потреблението на Съюза (номер в архива: t18.004870).

4.4. **Взаимовръзка между нови и регенерирани гуми**

(138) Няколко заинтересовани страни оспориха временните заключения относно взаимовръзката между нови и регенерирани гуми и между категориите и изказаха същите опасения и след разгласяването на окончателните заключения. Комисията събра цялата информация по този въпрос в бележка към досието относно взаимовръзката ([38]).

(139) По отношение на съображение 140 от регламента за временните мерки CRIA и CCCMC твърдят, че съществуването на бранша на регенерирането не придава стойност на гумите от категории 1 и 2.

(140) За значението на бранша на регенерирането има широко известна и обществено достъпна информация. Както се посочва в съображение 58 от регламента за временните мерки, производителите на нови гуми произвеждат също и регенерирани гуми. Някои китайски производители износители имат собствени марки за регенерирани гуми, например Hankook Alphatread и Giti Genesis. Както е обяснено в бележката към досието относно взаимовръзката, Комисията констатира, че основните производители на гуми, включително китайски производители износители, извършват и дейност по регенериране. За своята дейност по регенериране Hankook Group разчитат на регенериращи предприятия в Съюза като например Vacu-Lug в Обединеното кралство или B.R.P. Pneumatici в Италия. Giti Genesis, известна преди като GT Ree Tread, разчита на Vacu-Lug в Обединеното кралство.

(141) Освен това през 2009 г. във връзка с договор, подписан с Marangoni (доставчик от Съюза на решения за регенериране) Pirelli Италия заявиха, че този проект, който е част от стратегията за укрепване и разширяване на предоставяните от Pirelli Truck услуги, има за цел добавянето на стойност по-конкретно към новите продукти в сериите 88 и 01, пуснати на европейския пазар през 2009 г., които освен другите си качества, се отличават с това, че са много подходящи за регенериране ([39]). Други производители също предлагат на пазара гуми, които рекламират като подлежащи на регенериране, като например вносителят на марката Athos, според когото каналите на гумите Athos подлежат на възстановяване, а самите гуми са подходящи за студено и горещо регенериране, както и марката Aeolus ([40]) (и двата вида се предлагат като гуми от категория 3). Това показва, че възможността за регенериране е важен фактор за стойността както в Европейския съюз, така и в засегнатата държава. Разследването на Комисията показа, че производителите от „по-горна категория“ в много голяма степен разчитат на съществуването и наличността на бранша на регенерирането не само за създаването на пазарно възприятие за висока стойност, но също и за своите стратегии по отношение на потребителите и непрекъснатостта на дейността. Както показва в допълнение бележката към досието относно взаимовръзката, произвеждащата промишленост в Съюза и в засегнатата държава считат възможността за регенериране за нещо повече от обикновен маркетингов актив и за реален двигател за стойността в по-горните категории. Съобразно с това стойността и продажната цена на гумите от горните категории са неразривно свързани с един добре функциониращ бранш на регенерирането „надолу по веригата“. Поради тези причини в съображение 140 от регламента за временните мерки Комисията посочи, че „голяма част от стойността, приписвана на гумите от категории 1 и 2, произхожда всъщност от съществуването на бранша на регенерирането в категория 3“.

(142) На тази основа Комисията потвърди първоначалните си заключения относно взаимовръзката между нови и регенерирани гуми и между категориите.

(143) По отношение на съображение 141 от регламента за временните мерки CRIA и CCCMC считат, че Комисията не е разкрила източника, информиращ я за високата взаимозаменяемост на регенерирани гуми, която на свой ред затвърждава цената като определящ фактор за решението на клиента да купи регенерирани гуми или нови гуми от категория 3.

(144) Комисията прие това твърдение. Съобразно с това в бележката си към досието относно взаимовръзката тя посочи примери за гуми от различни категории, които имат общи канали за продажби.

4.5. **Внос от засегнатата държава**

4.5.1. *Обем и пазарен дял на вноса от засегнатата държава*

(145) Aeolus Group и Pirelli твърдят, че за своя анализ Комисията е трябвало да вземе предвид увеличението на потреблението в Съюза и да направи анализ за трите категории поотделно. Тези страни твърдят, че що се отнася до категория 1 и категория 2, китайският внос е намалял съответно с 2,7 % и 2 %, докато вносът от категория 3 се увеличил с 3,9 % спрямо 2015 и 2016 г. В заключение те твърдят, че предполагаемото увеличение на вноса (в абсолютно или относително изражение) през периода на разследването не е било съществено и не е нанесло вреда на промишлеността на Съюза.

([38]) Бележка към досието относно взаимовръзката (номер в архива: t18.007993).
([39]) https://www.pirelli.com/tyre/ww/en/news/2009/12/04/pirelli-tyre-collaboration-with-marangoni-for-truck-tyre-retreading/ [последно преглеждане на 7 септември 2018 г.].
([40]) https://www.aeolus-tyres.com/aeolus-eco-twin-a-second-life-for-tyres/ [последно преглеждане на 17 юли 2018 г.].

(146) Както е обяснено в съображения 128 и 132, икономическото положение на промишлеността на Съюза е анализирано на окрупнена база, като тук се включва и анализ на вноса. Допълнителният анализ на равнището на категориите е извършван, с оглед на пазарната сегментация в Съюза, само при определени ключови микроикономически показатели. Обемът на вноса на разглеждания продукт от КНР се е увеличил. Въз основа на статистическите данни за вноса от базата данни Comext на Евростат (които, както е обяснено в съображения 133 и 134, може да сочат по-ниски стойности) това нарастване на обема на вноса от КНР е значително, както в относително, така и в абсолютно изражение.

4.5.2. *Цени на вноса от засегнатата държава*

(147) Aeolus Group и Pirelli твърдят, че анализът на Комисията не прави връзка със сегментацията на пазара и посочва само цифри от Евростат, без да се споменават цифри за вноса, предоставени от включените в извадката производители износители.

(148) Както е обяснено в съображения 128 и 132, икономическото положение на промишлеността в Съюза е анализирано на окрупнена база, а при определени ключови микроикономически показатели също така на ниво категории с оглед на пазарното сегментиране на Съюза. В изчисленията на подбиването на цените обаче цените от включените в извадката производители износители се сравняват именно с цените на производители от Съюза, вземайки предвид конкретната категория, към която принадлежат те.

(149) В допълнение Aeolus Group и Pirelli твърдят, че цените на вноса се влияят значително от колебанията във валутния курс. Комисията не вижда връзката с валутния курс, тъй като всички цени, използвани за целите на сравнението при изчисляване на маржа на вредата, са посочени в евро. Следователно колебанията между щатския долар и еврото не са оказали влияние при определянето нито на подбиването на цените, нито на равнището на мерките. Поради това твърдението беше отхвърлено.

(150) Някои заинтересовани страни (Pirelli, Giti Group) твърдят, че според Евростат цените на китайския внос (главно на гуми от категория 3) са спаднали през последните три години (с 15,6 EUR за брой), което се дължи само на намаляващите цени на суровините. Те посочиха, че цените на суровините (естествен каучук и петрол) са спаднали значително, което е оказало трайно въздействие върху цените на вноса през периода на разследването.

(151) Средната цена на вноса в Съюза от засегнатата държава и цените на основните суровини са се променяли, както следва:

Таблица 3

Развитие на цените на вноса и на цените на основните суровини

	2014 г.	2015 г.	2016 г.	Разследван период
Цени на вноса от КНР (EUR/бройка)	144,4	144,3	127,7	128,8
Индекс 2014 г. = 100	*100*	*100*	*88*	*89*
Естествен каучук:				
SGX RSS3 щатски долари/тон	1 957	1 560	1 641	2 050
Индекс 2014 г. = 100	*100*	*80*	*84*	*105*
SGX TSR20 щатски долари/тон	1 710	1 370	1 378	1 660
Индекс 2014 г. = 100	*100*	*80*	*81*	*97*
Бутадиен, щатски центове/фунт	59,0	34,0	37,2	62,5
Индекс 2014 г. = 100	*100*	*58*	*63*	*106*
Брент показател, щатски долари/барел	99,7	53,4	43,6	49,6
Индекс 2014 г. = 100	*100*	*54*	*44*	*50*

Източник: База данни Comext на Евростат и жалбата.

(152) През разглеждания период цените на китайския внос не са отразявали промените в цените на суровините. Докато цените на китайския внос са останали стабилни между 2014 и 2015 г., цените на основните суровини са спаднали значително — с 20 % при естествения каучук и с около 45 % при бутадиена и брент показателите. Между 2015 и 2016 г. цените на китайския внос са спаднали с 12 %, а цените на суровините са останали до голяма степен стабилни. И накрая, за 2016 г. и периода на разследването, когато цените на повечето суровини са нараснали значително от второто тримесечие на 2016 г. до първото тримесечие на 2017 г., цените на китайския внос са останали стабилни. Заключението на Комисията е, че цените на китайския внос не са имали връзка с развитието на цените на суровините. Поради това твърдението беше отхвърлено.

4.5.3. *Подбиване на цените*

(153) Няколко заинтересовани страни изказаха твърдения, че изчисленията на подбиването на цените би трябвало да се извършат аналогично на методиката, използвана за изчисляването на дъмпинговия марж въз основа на сравняване на среднопретеглените продажни цени на включените в извадката производители от Съюза по вид на продукта и сегмент за несвързани клиенти със среднопретеглените цени за всички сравними сделки за износ. Освен това CRIA и CCCMC заявиха, че Комисията би трябвало да коригира китайските цени в посока нагоре или цените на Съюза за регенерирани гуми в посока надолу, за да се гарантира, че сравняваните цени отразяват сходен пробег, и цените за следпродажбени и гаранционни услуги, предоставяни от производители от Съюза, продаващи регенерирани гуми, по-конкретно за категория 3, тъй като китайските производители не предоставят такива услуги. Страните излязоха със сходни твърдения и след разгласяването на окончателните заключения.

(154) Както е обяснено в съображения 149 и 150 от регламента за временните мерки, методиката за сравняване за подбиването на цените взема предвид средната продажна цена по видове на продукта (КНП) и по сегменти. Подбиването на цените е изчислено въз основа на съпоставими сделки с препратка към вида на продукта или поотделно за всеки вид. Тъй като се счита, че гумите в рамките на всяка категория имат сходен пробег, не е необходимо цялостно коригиране. Същото важи за гаранционните услуги, с изключение на категория 3, при която, за разлика от китайските производители, Съюзът действително може да предоставя следпродажбени и гаранционни услуги. Затова Комисията коригира цените на включените в извадката производители от Съюза за следпродажбени и гаранционни услуги за категория 3, където е необходимо. Маржовете на подбиване и занижаване на цените са определени без корекционен коефициент. Поради това твърдението беше отхвърлено.

(155) Относно твърдението за аналогията между изчисленията на дъмпинга и вредата Комисията отбеляза, че при изчисляването на дъмпинга действително се изисква да бъдат взети предвид „всички сравними сделки за износ“, когато се изчисляват дъмпинговите маржове за сходния продукт като цяло ([41]). За разлика от това „*не се изисква разследващият орган […] да установи съществуване на подбиване на цените за всеки от разследваните видове на продукта или по отношение на цялата гама стоки, съставляващи сходния продукт на вътрешния пазар. Независимо от това разследващият орган е длъжен да изследва обективно въздействието на дъмпинговия внос върху цените на вътрешния пазар*“ ([42]) В дадения случай Комисията беше удовлетворена от много високото равнище на съответствие между видовете на продукта на производителите от Съюза и на производителите износители, продавани на пазара на Съюза (общо съответствието е между 80 % и 90 %). Поради това твърдението беше отхвърлено.

(156) CRIA и CCCMC заявиха, че Комисията би трябвало да оповести допълнителна информация за физическите характеристики на видовете гуми, използвани за целите на сравнението, тъй като е твърде вероятно да съществуват разлики, които не са отразени в КНП, за които има основание да бъдат коригирани, но китайските износители и CRIA и CCCMC просто не са в състояние да определят тези разлики, тъй като не разполагат с информация за продуктите, продавани от включените в извадката производители от Съюза. Според страните докладът на Апелативния орган на СТО в *ЕО — Крепежни елементи* ([43]) подкрепя този подход. Страните излязоха със сходни твърдения и след разгласяването на окончателните заключения.

(157) Комисията не прие този довод. Тя изтъкна, че посоченият по-горе доклад на Апелативния орган се отнася за това, че не е предоставена необходимата информация относно характеристиките на даден продукт, използван при определянето на нормалната стойност. В резултат на това производителите не са имали възможност да решат дали е необходимо да изискват корекции за нивото на търговия, за да се гарантира обективно сравнение съгласно член 2, параграф 10 от основния регламент в контекста на изчисляване на дъмпинга. В доклада на експертната

([41]) Доклад на Апелативния орган за съответствието по случай WT/DS397/AB/RW, *ЕО — Крепежни елементи*, параграф 5.265.
([42]) Доклад на Апелативния орган по случай WT/DS454/AB/R и WT/DS460/AB/R, *Китай — HP-SSST (Япония)/Китай – HP-SSST (ЕС)*, параграф 5.180.
([43]) Доклад на Апелативния орган за съответствието по случай WT/DS397/AB/RW, *ЕО — Крепежни елементи*, параграф 5.189.

група по същия случай обаче се посочва, че *„макар да е ясно, че общите изисквания за обективно изследване и достоверни доказателства, указани в [член 3, параграф 2 от основния регламент] ограничават свободата на действие на разследващия орган при извършване на анализ на подбиването на цените, това не означава, че са приложими изискванията на [член 2, параграф 10] от основния регламент по отношение на корекции за разлики, засягащи сравнимостта на цените*.“ ([44]) Затова позоваване на тази практика не може да се направи в настоящия случай, в който CRIA и CCCMC изказват предположения за липсата на оповестяване на информация относно „*други имащи отношение характеристики*“ и разлики, които не са отразени в КНП за целите на изчисляването на подбиването на цените и вредата. Освен това Комисията изчисли подбиването на цените в съответствие с обичайната си практика за гарантиране обективно сравнение, съгласно която КНП отразяват в достатъчна степен физическите и всички други разлики между видовете на продукта, продавани от производителите от Съюза и от производителите износители. Освен това, ако производителите износители считат, че техните продукти имат специфични характеристики, които в общия случай са различни от характеристиките на продуктите от Съюза и които — по тяхно мнение — на са отразени от КНП, те е следвало навреме да поставят този въпрос. Поради това твърдението беше отхвърлено.

(158) Някои заинтересовани страни заявиха, че Комисията не е определила подбиването на цените за целия разглеждан период. Подробни изчисления на подбиването на цените са направени само за разследвания период. Макар че средните цени на китайския внос в предходни периоди могат да бъдат сравнени с продажните цени на промишлеността на Съюза, такова сравнение е по същество безсмислено, тъй като: 1) липсват отделни данни за цените на китайския внос по категории; и 2) тези средни цени не отчитат възможността продуктовият асортимент да се променил през този период.

(159) В доклада на Апелативния орган на СТО по *Китай — HP-SSST (ЕС)* ([45]) се посочва, че разследващият орган трябва да направи оценка на значимостта на подбиването на цените от дъмпинговия внос спрямо дела на вътрешното производство, за което не е констатирано подбиване на цените. Страните считат, че Комисията не е направила такава оценка. Страните излязоха със сходни твърдения и след разгласяването на окончателните заключения.

(160) Както е посочено в съображение 149 от регламента за временните мерки, в съответствие със съдебната практика Комисията направи обичайните изчисления въз основа на потвърдените данни за разследвания период по КНП и по категории. Всички съответни изчисления са предоставени на заинтересованите страни, зачитайки техните процесуални права. Общото равнище на подбиване на цените по време на разследвания период е било около 21 % и Комисията го определя като значително. Поради това твърдението беше отхвърлено.

(161) CRIA и CCCMC обаче счетоха, че е вероятно Комисията да е констатирала подбиване на цените само за малка подгрупа продажби на включените в извадката производители от Съюза. Според тях Комисията трябва да направи оценка на ценовия натиск, ако има такъв, който китайският внос би могъл да оказва върху останалите продажби от промишлеността на Съюза, за които не е констатирала подбиване на цените.

(162) Това твърдение беше отхвърлено, тъй като обемът продажби на включените в извадката производители от Съюза, съответстващ на вноса от китайските производители износители, е значителен (между 80 % и 90 %). Освен това беше установено, че среднопретегленият марж на подбиване в трите категории е значителен — между 18 % и 24 %.

(163) Aeolus Group и Heuver поискаха CIF цените на Aeolus да бъдат преразгледани, за да отразят разходите на Heuver след вноса. Pirelli заявиха, че Комисията трябва да вземе предвид техните съпътстващи разходи, когато сравнява гумите на Pirelli с други гуми, произвеждани и продавани от промишлеността на Съюза и на търговци на дребно (независими).

(164) Комисията установи, че Heuver не е било свързано с Aeolus Group. Следователно извършването на преизчисляване не би било основателно. По отношение на Pirelli среднопретеглената цена CIF беше определена в съответствие с член 2, параграф 9 от основния регламент, както е описано в съображение 118 от регламента за временните мерки. Поради това твърдението беше отхвърлено.

(165) Няколко страни изказаха твърдението, че Комисията не може да разчита на формирани експортни цени при анализа на подбиването на цените и определянето на равнището на вредата и че използваната методология противоречи на член 3, параграф 2, буква а) и на член 3, параграф 3 от основния регламент. Освен това Hankook Group заявиха, че трябва да бъдат третирани като един икономически субект и при изчисляването на дъмпинговия марж, и при изчисляването на маржа на вредата.

([44]) Доклад на експертната група по случай WT/DS397/R *ЕО — Крепежни елементи (Китай)*, параграф 7.328; вж. *също* Доклад на експертната група в WT/DS219/R, *ЕО — Тръбна арматура*, параграф 7.292.

([45]) Доклад на Апелативния орган по случай WT/DS460/AB/R, *Китай — HP-SSST (ЕС)*, параграф 5.180.

(166) На първо място член 3, параграф 2 от основния регламент се отнася до въздействието на дъмпинговия внос, което може да причини вреда на производителите от Съюза, а не до препродажната цена на дадено дружество (свързан вносител) в Съюза за друг клиент.

(167) На второ място, що се отнася до подбиването на цените, в основния регламент не е предвидена конкретна методология във връзка с това понятие. Поради това институциите разполагат с широка свобода на преценка при оценяването на този показател за вреда. Тази свобода е ограничена от необходимостта заключенията да почиват на положителни доказателства и да се извърши обективно изследване, както се и изисква от член 3, параграф 2 от основния регламент.

(168) Когато става въпрос за елементите, вземани предвид при изчисляване на подбиването на цените (по-специално експортната цена), Комисията трябва да определи първата точка, в която има (или може да има) конкуренция с производителите от Съюза на пазара на Съюза. Тази точка на практика е покупната цена на първия несвързан вносител, тъй като това дружество принципно разполага с избора да се снабдява от промишлеността на Съюза или от чуждестранни доставчици. За разлика от този случай разглеждането на препродажните цени на несвързани вносители не отразява точката, в която настъпва реална конкуренция. Тази точка е само точката, в която установената структура за продажби на износителя се опитва да намери клиенти, но тя стои след точката, в която е взето решението за осъществяване на внос. След като вече е създал системата си от свързани дружества в Съюза, износителят е решил, че източникът на стоки за него ще бъде от чужбина. Затова точката, в която се извършва сравнението, следва да бъде веднага след като стоките преминат границата на Съюза, а не на по-късен етап от веригата на дистрибуция, например когато се продават на крайния ползвател на стоката.

(169) Този подход гарантира и последователност в случаите, когато производител износител продава стоките директно на несвързан клиент (бил той вносителят или краен потребител), тъй като при този сценарий по определение няма да се използват препродажни цени. Различен подход би довел до дискриминация между производителите износители на база канала за продажби, който използват.

(170) В този случай вносната цена не може да бъде взета като номинална стойност, тъй като производителят износител и вносителят са свързани. Затова с цел да се определи надеждна цена на вноса — между несвързани лица при справедливи пазарни условия — тази цена трябва да бъде конструирана, като за отправна точка се използва препродажната цена на свързания вносител. За това конструиране на цената се прилагат правилата относно формирането на експортната цена, съдържащи се в член 2, параграф 9 от основния регламент, така както същите правила се прилагат за определянето на експортната цена с оглед на дъмпинга. Прилагането на член 2, параграф 9 от основния регламент допуска получаване на цена, която е напълно сравнима с цената CIF (граница на Съюза), която се използва при разглеждане на продажбите за несвързани клиенти.

(171) Поради това, за да се даде възможност за обективно сравнение, е необходимо от препродажната цена за несвързани клиенти, начислявана от свързания вносител, да бъдат приспаднати ПОАР и печалбата, за да се стигне до надеждна цена CIF.

(172) Някои заинтересовани страни поискаха Комисията да оповести естеството на определени разходи след вноса и приложения процент, като посочи източника. Освен това Xingyuan Group заявиха, че тези постоянни разходи би трябвало да се разпределят като фиксирана сума за една гума, а не като процент, което несправедливо ще санкционира износителите, чиито цени са в долния край на скалата.

(173) Комисията отбеляза, че е увеличила CIF стойността с 3,2 % за разходи след вноса (от които транспортните разходи представляват 60 %, разходите за обработка 32 %, а митническите разходи 8 %). Процентите са изчислени въз основа на проверени разходи на бройка след вноса и впоследствие са изразени в процент от цената CIF на проверените несвързани вносители.

(174) След разгласяването на окончателните заключения CCCMC и CRIA заявиха, че разликите между нови гуми и регенерирани гуми следва да бъдат взети предвид с оглед на справедливото сравнение в разследването във връзка с определянето на маржа на подбиването на цените и продажбата на занижени цени.

(175) Както е посочено в съображение 84 от регламента за временните мерки, новите гуми и регенерираните гуми имат едни и същи основни физически характеристики и една и съща основна употреба. Поради това твърдението беше отхвърлено.

(176) След разгласяването на окончателните заключения Hankook Group констатира наличието на несъответствие между маржа на печалба, посочен за категория 1, и целевия марж на печалба, използван за определянето на маржа на продажба на занижени цени.

(177) Комисията преразгледа маржовете на продажби на занижени цени и откри техническа грешка при определянето на маржа на продажби на занижени цени за категории 1 и 2. Поради това Комисията коригира изчислението на маржа на продажба на занижени цени.

(178) След изслушването на Hankook, посочено в съображение 14, Комисията оповести допълнителна информация относно елементите на ПОАР, приспаднати от цената за първия независим клиент, за да се стигне до равнище франко завод. Комисията потвърди, че приспаднатите разходи са: транспорт, разходи за застраховки, обработка, товарене и сродни, опаковане, кредити, отстъпки и комисиони. Комисията не е приспадала от цените на производителите в Съюза непреки разходи за продажба, НИРД, финансиране, маркетинг, печалба.

4.6. **Икономическо състояние на промишлеността на Съюза**

4.6.1. *Общи бележки*

4.6.1.1. Методиката на претегляне

(179) Няколко страни поискаха по-подробна информация относно методологията, използвана по време на етапа на временните мерки за претегляне на различните категории дружества (големи или МСП) и на категориите, както е описано в съображения 157 и 158 от регламента за временните мерки.

(180) Процесът на претегляне е въз основа на продажбите, тъй като това е най-уместният параметър, когато се разглежда продажната цена в Съюза за определяне на производствените разходи или рентабилността на продажбите в Съюза към несвързани клиенти.

(181) Един от критериите за подбора на извадката от производители от Съюза беше представителността на производителите от Съюза с оглед на тяхната големина, по-точно МСП и по-големи дружества (съображение 24 от регламента за временните мерки). В извадката бяха включени пет МСП. Едно МСП взе решение да спре да съдейства на разследването. Четири отговориха на формуляра за включване в извадката. Както е посочено в съображение 10, Комисията провери въпросника на МСП, при които не са извършвани контролни посещения, преди налагането на временните мерки.

(182) В допълнение Комисията взе под внимание коментари от заинтересованите страни, които считат, че сегментацията на пазара в три категории трябва да бъде отразена в извадката от производители от Съюза (съображение 20 от регламента за временните мерки). Допълнителна информация беше предоставена от оказалите съдействие производители, както е обяснено в съображение 21 от регламента за временните мерки. От производителите от Съюза беше поискано да предоставят информация относно стойността и обема на продажбите, що се отнася до производството, както и за продажбите за Съюза по категории, а в случаите на регенерирани гуми — източника на каркасите (каркаси на ишлеме/наличности). Формулярът за включване в извадката и въпросникът за производители от Съюза не даваха информация относно произхода/марката на каркасите, използвани от регенериращите предприятия.

(183) Комисията включи в извадката единадесет производители от Съюза. Това е необичайно висок брой производители от Съюза, които да бъдат разследвани. Въпреки това усилие обаче за резултатите на МСП, както и за тези по категории, се изискваше претегляне, за да бъде направен надлежен анализ на полученото обобщение на микроикономическите показатели за вредата.

(184) Разпределянето по категории на продажбите на оказалите съдействие производители от Съюза и на включените в извадката производители от Съюза беше сходно: в диапазона от 60 % до 70 % — в категория 1, в диапазона от 15 % до 25 % — в категория 2 и в диапазона от 10 % до 20 % — в категория 3. Продажбите на МСП представляваха 7 % до 10 % от общите продажби за Съюза, отчетени от оказалите съдействие производители от Съюза. Освен това включените в извадката производители от Съюза произвеждат нови и регенерирани гуми в категория 2 и в категория 3. Около половината от продажбите за извадката в категория 3 са на регенерирани гуми.

(185) Първата стъпка беше да се определи как са разпределени тези продажби между големите предприятия и МСП. Оценката за продажбите на МСП се основаваше на информацията, предоставена от ETRMA (за студено регенериране) и от доставчици на протектори, нечленуващи в ETRMA Europool. За целите на това разследване беше прието, че продажбите на продукти след студена обработка се извършват от МСП, а на продукти след гореща обработка — от големи производители. Това е консервативен подход за определяне на продажбите на МСП, тъй като Комисията потвърди, че един производител — МСП, прилага и двата метода. Изчисленият размер на продажбите на големи предприятия представлява разликата между общите продажби за Съюза на производителите от Съюза и определените продажби от МСП. На етапа на временните мерки Комисията констатира, че през 2016 г. продажбите на МСП са представлявали около 15 % от общите продажби за Съюза на промишлеността на Съюза (както беше посочено по-горе, това е консервативна преценка, тъй като някои МСП използват и горещо регенериране). В резултат беше определено съотношение около 85 % за големите предприятия и около 15 % за МСП.

(186) Втората стъпка беше да се сравни съотношението 85 %/15 % със съотношението на извадката (в която тежестта на големите предприятия беше над 95 %). При това съгласно данните продажбите на включените в извадката МСП са представлявали около 4 % от общите прогнозни продажби за Съюза на производители от Съюза, които са МСП. За да осигури правилно отразяване на относителната важност на двете категории производители от Съюза в микроикономическите показатели, при обобщаването Комисията претегли показателите на отделните дружества въз основа на посоченото по-горе съотношение 85 %/15 %. Методологията доведе до увеличаване на теглото на категория 3, използвано при определянето на микроикономическите показатели.

(187) На етапа на временните мерки определянето на двата вида тежести: тежестта на категорията дружества и тежестта на отделните категории продукти, беше приложено равномерно за разглеждания период, въз основа на данни за 2016 г. Комисията счете този подход за основателен предвид наличните данни.

(188) След разгласяването на окончателните заключения CRIA и CCCMC заявиха, че Комисията следва да не използва фиксирано съотношение (т.е. съотношение, изчислено за 2016 г.) в течение на разглеждания период, а съотношение за всеки период на разглеждания период. Освен това те изказаха твърдението, че някои големи производители на протектори произвеждат регенерирани гуми посредством студена обработка и че двама производители на регенерирани гуми са част от по-голяма група, което ги прави големи производители. Поради това страните считат, че използваната методология не може да се счита за консервативна и че обемът на продажбите на МСП е бил надценен. Bipaver изказа твърдението, че горещата обработка не се използва само от един производител на регенерирани гуми, а от няколко производителя в Съюза ([46]).

(189) На първо място Комисията разгледа твърденията на страните и доказателствата, предоставени от тях. Тя установи, че някои големи доставчици на протектори действително имат свързани дъщерни дружества, произвеждащи регенерирани гуми посредством студена обработка. Освен това двамата производители, които първоначално бяха счетени за МСП и които страните посочват, са част от по-големи групи, поради което не могат да бъдат считани за МСП. Комисията коригира поради това съотношенията, използвани при претеглянето. Големите доставчици и МСП са предоставили данни за продажбите си в течение на разглеждания период. Общият отчетен обем е между 227 000 и 254 000 регенерирани гуми, което представлява около 5,5 % от прогнозните продажби на регенерирани гуми през разглеждания период.

(190) На второ място, що се отнася до продажбите на МСП на гуми, получени след гореща обработка, Комисията установи, че повече от едно МСП произвежда регенерирани гуми с помощта на гореща обработка. Тя поиска от няколко производители да посочат обема на производството си чрез гореща обработка за разглеждания период. Общият отчетен обем е между 132 000 и 150 000 регенерирани гуми, което представлява около 3,2 % от прогнозните продажби на регенерирани гуми през разглеждания период.

(191) И на трето място, Комисията преизчисли оценката си на продажбите на МСП за разглеждания период, като добави продажбите на МСП по линия на горещата обработка и извади продажбите на големите дружества по линия на студената обработка.

(192) И на последно място Комисията изчисли дела на продажбите на МСП в общите продажби на Съюза за всеки период от разглеждания период:

Таблица 4

Дял на продажбите на МСП в общите продажби на Съюза (в проценти)

	2014 г.	2015 г.	2016 г.	Разследван период
Дял на продажбите на МСП в общите продажби на Съюза	16,9	15,3	13,7	13,2
Съотношение, използвано на етапа на временните мерки за продажбите на МСП в общите продажби на Съюза	14,6	14,6	14,6	14,6

(193) Както е показано в таблица 4, тежестта на МСП в общите продажби на Съюза по време на разглеждания период се е увеличила с 2,3 процентни пункта през 2014 г., с 0,7 процентни пункта през 2015 г. и е спаднала с 0,9 процентни пункта през 2016 г. и с 1,4 процентни пункта през разследвания период. Комисията заключи, че определянето на съотношение на годишна база има много слабо въздействие върху общия резултат от анализа. Въз основа на горното заключенията въз основа на тенденциите от регламента за временните мерки остават валидни.

(194) Що се отнася до втората корекция по категории, на етапа на временните мерки Комисията разчиташе на информацията, предоставена в жалбата (приложение 15), в която се дава оценка на тежестта на всяка категория по отношение на потреблението в Съюза за 2016 г. Както е посочено обаче в съображение 188, CRIA и CCCMC заявиха, че Комисията следва да използва съотношение за всеки период от разглеждания период.

([46]) Kraiburg, доставчик на протектори, е предоставил на Bipaver списък на своите клиенти, закупуващи материали за гореща обработка. В списъка се съдържат 38 дружества.

(195) Разследването не разкри данни, които да са по-подходящи и да могат, от друга страна, да се използват при изчисляването на тежестта на категориите през разглеждания период; заинтересованите страни също не бяха в състояние да предоставят такива данни. Поради това Комисията реши да не прилага втората корекция по категории на етапа на окончателните мерки. Този подход увеличи тежестта на категории 1 и 2 при определянето на микроикономическите показатели.

(196) Както е показано в таблица 5, при преразгледаните тежести заключенията въз основа на тенденциите от регламента за временните мерки остават валидни за всички микроикономически показатели, анализирани на окрупнена база:

Таблица 5

Рентабилност на продажбите в Съюза за несвързани клиенти (процент от оборота от продажбите)

	2014 г.	2015 г.	2016 г.	Разследван период
Марж на печалбата като в таблица 13 от регламента за временните мерки (процент от оборота от продажбите)	15,6	16,7	15,2	13,7
Индекс 2014 г. = 100	*100*	*106,9*	*97,7*	*88,1*
Марж на печалба с преразгледаните тежести (процент от оборота от продажбите)	15,4	16,9	15,3	13,7
Индекс 2014 г. = 100	*100*	*109,5*	*99,5*	*88,6*

(197) Както е показано в таблица 6, при преразгледаните тежести заключенията въз основа на тенденциите от регламента за временните мерки остават валидни за категория 3:

Таблица 6

Рентабилност на продажбите в Съюза за несвързани клиенти за категория 3 (процент от оборота от продажбите)

	2014 г.	2015 г.	2016 г.	Разследван период
Марж на печалбата като в таблица 16 от регламента за временните мерки (процент от оборота от продажбите)	6,1	0,6	2,7	– 0,4
Индекс 2014 г. = 100	*100*	*10*	*45*	*– 7*
Марж на печалба с преразгледаните тежести (процент от оборота от продажбите)	5,9	0,5	2,7	– 0,7
Индекс 2014 г. = 100	*100*	*9*	*45*	*– 12*

4.6.1.2. Незаконосъобразност на процеса на претегляне

(198) CRIA и CCCMC заявиха, че процесът на претегляне е незаконосъобразен, тъй като основният регламент не допуска изменения в представителната извадка от производителите от Съюза, която се счита за представителна за цялата промишленост на Съюза. Освен това те твърдят, че методиката на Комисията не отговаря на изискването установяването на вредата да се основава на положителни доказателства от извършено обективно изследване, тъй като много ограничен брой дружества в крайна сметка са определили целия резултат от оценката на вредата, в ущърб на много по-голям набор от данни, чието значение се омаловажава. Страните излязоха със сходни твърдения и след разгласяването на окончателните заключения. Освен това след разгласяването на окончателните заключения CRIA и CCCMC заявиха, че Комисията не може да разчита на информацията, предоставена от четирите включени в извадката МСП, която следва да бъде база за претеглянето на показателите за вредата.

(199) В съображения 179—195 Комисията припомни използваната методика.

(200) Освен това Комисията изтъкна отново, че в резултат от претеглянето подбраната извадка е станала статистически по-представителна за промишлеността на Съюза като цяло, в съответствие с приложимата съдебна практика на СТО и ЕС ([47]). В допълнение това даде възможност на Комисията по-добре да отчете представянето на невключените в извадката производители от Съюза (МСП и големи производители), което не би било отразено в достатъчна степен в показателите за вредата, ако Комисията беше базирала констатациите си върху извадката, без в дадения случай да прилага претегляне. При разпокъсаността на промишлеността на Съюза Комисията не можеше просто да пренебрегне значението на производителите МСП на пазара на Съюза. Както е посочено в съображение 186, данните относно продажбите, предоставени от включените в извадката МСП, са представлявали около 4 % от общите прогнозни продажби за Съюза на производители от Съюза, които са МСП. За да отрази сравнителното значение на двете категории дружества, Комисията основа констатациите си на проверените данни на включените в извадката дружества и приложи претегляне. Информацията, която беше използвана, беше на разположение в публично достъпното досие, надлежно проверена, където е необходимо. Съобразно с това Комисията счита, че е извършила обективно изследване за съществуването на вреда въз основа на положителни доказателства. Поради това тези твърдения бяха отхвърлени.

4.6.2. *Макроикономически показатели*

(201) CRIA и CCCMC заявиха, че имат съмнения относно надеждността на част от информацията, използвана при определяне на макроикономическите показатели.

(202) Както е посочено в съображение 28, преди разгласяване на окончателните заключения в публично достъпното досие беше включен документ с разяснения по регламента за временните мерки.

(203) За установяването на макроикономическите показатели Комисията разчиташе на различни източници, включително на данни, предоставени от Европейската асоциация на производителите на гуми и каучук (ETRMA). ETRMA публикува анализ на пазара, който е публично достъпен на нейния уебсайт. Публично достъпната версия на жалбата включваше документ, чийто източник е ETRMA (приложение 16 — брошура на ETRMA за 2016 г. ([48])). Комисията отбеляза, че някои от производителите износители, както и някои производители от Съюза са членове на ETRMA и също представяха становища, подкрепени от данни от ETRMA (като например Hankook Group и Pirelli).

4.6.2.1. Производство, производствен капацитет и използване на капацитета

(204) Както личи от съдържанието на съображение 135, производството на Съюза, посочено в регламента за временните мерки, не включва продажбите на доставчиците на протектори, които не членуват в ETRMA Europool. Освен това беше открита техническа грешка при определянето на производствения капацитет.

(205) Изчисленото общо производство, производствен капацитет и използване на капацитета в Съюза бяха съответно ревизирани; през разглеждания период те са се променяли, както следва.

Таблица 7

Производство, производствен капацитет и използване на капацитета

	2014 г.	2015 г.	2016 г.	Разследван период
Обем на производството (в бройки)	20 973 089	20 360 055	20 619 725	21 111 923
Индекс 2014 г. = 100	*100*	*97,1*	*98,3*	*100,7*
Производствен капацитет (в бройки)	29 038 117	28 225 985	27 115 950	26 525 214
Индекс 2014 г. = 100	*100*	*97,2*	*93,4*	*91,3*
Използване на капацитета (%)	72,2	72,1	76,0	79,6
Индекс 2014 г. = 100	*100*	*100*	*105*	*110*

Източник: ETRMA, доставчици на протектори, нечленуващи в ETRMA Europool, база данни Comext на Евростат и информация, предоставена от жалбоподателя.

([47]) WT/DS184/AB/R, 23.8.2001, *САЩ — Антидъмпингови процедури относно определени горещовалцовани стоманени продукти от Япония*, параграф 204, и Общ съд, решение от 28 октомври 2004 г., дело T-35/01 *Shanghai Teraoka Electronic Co. Ltd /Съвет*, параграфи 129 и 258.

([48]) На уебсайта на ETRMA са публикувани брошурите за 2016 г. и за 2017 г.
Виж http://www.etrma.org/uploads/Modules/Documentsmanager/20180329—statistics-booklet-2017—alternative-rubber-section-final-web.pdf.

(206) Както е показано в таблица 7, производството е останало относително стабилно — 21,1 милиона единици през разследвания период, докато степента на използване на капацитета се е увеличила с 7,4 процентни пункта (от 72,2 % на 79,6 %) през разглеждания период, при намаление на производствения капацитет.

4.6.2.2. Обем на продажбите и пазарен дял

(207) Както личи от съдържанието на съображение 135, общият обем на продажбите на пазара на Съюза, посочен в регламента за временните мерки, не включва продажбите на доставчици на протектори, които не членуват в ETRMA Europool.

(208) Обемът на продажбите и пазарният дял на промишлеността на Съюза бяха съответно ревизирани; през разглеждания период те са се променяли, както следва.

Таблица 8

Обем на продажбите и пазарен дял

	2014 г.	2015 г.	2016 г.	Разследван период
Общ обем на продажбите на пазара на Съюза (в бройки)	14 835 082	14 738 677	14 533 199	14 584 885
Индекс 2014 г. = 100	*100*	*99,4*	*98,0*	*98,3*
Пазарен дял (%)	72,4	70,3	67,3	67,1
Индекс 2014 г. = 100	*100*	*97,2*	*93,0*	*92,7*

Източник: ETRMA, доставчици на протектори, нечленуващи в ETRMA Europool, и базата данни Comext на Евростат.

(209) При бележещ ръст пазар продажбите в Съюза леко са спаднали през разглеждания период. В резултат техният пазарен дял е намалял с 5,3 процентни пункта (от 72,4 % на 67,1 %), докато обемът на вноса от КНР е нараснал с над 1,1 милиона гуми, което представлява увеличение от 4,2 процентни пункта от пазарния дял (от 17,1 % на 21,3 % пазарен дял).

(210) Според Aeolus Group и Pirelli обемът на продажбите на пазара на Съюза е останал стабилен през последните три години, а общият пазарен дял на промишлеността на Съюза е спаднал с 5 процентни пункта между 2014 г. и 2017 г., което е един незначителен спад.

(211) Освен това те твърдят, че обемът на продажбите в Съюза, посочен в жалбите за периода 2013 г. и 2016 г., е показвал силен спад за категория 3 (– 30 %), спад за продажбите в категория 2 (– 7 %) и слаб спад за продажбите от категория 1 (– 1 %). При това положение е било ясно, че единствената вреда може да се констатира в сегмента на категория 3 и при анализа на вредата трябва да се вземе предвид сегментацията на пазара.

(212) Комисията отбеляза, че посочените в предходното съображение цифри се отнасят само за продажбите на жалбоподателите, а не за промишлеността на Съюза като цяло. Освен това се отнасят за друг период от време. По тази причина не е възможно да се транспонира развитието на обема на продажбите на жалбоподателите към промишлеността на Съюза. Както е обяснено в съображения 128 и 132, Комисията счита, че наличието на съществена вреда трябва да се определя във връзка с разглеждания продукт и промишлеността на Съюза като цяло, а не само за определени части от нея. По тази причина Комисията не е изследвала тенденциите изолирано, а именно по категории, тъй като е следвала подход на агрегиране.

4.6.2.3. Растеж

(213) Потреблението на Съюза се е увеличило с 6,1 % през разглеждания период. Обемите на продажбите на промишлеността на Съюза са намалели с 1,7 % въпреки нарастващото потребление, което е довело до загуба на пазарен дял за промишлеността на Съюза. Пазарният дял на вноса от засегнатата държава се е увеличил през разглеждания период (с повече от 4 процентни пункта).

(214) Giti Group изказаха твърдение, че потреблението на Съюза е трябвало да се анализира по стойност, а не по обем. На тази основа потреблението на Съюза е намаляло с 5 % по стойност и е започнало бавно да нараства между 2016 г. и разследвания период.

(215) Комисията отхвърли това твърдение. Потреблението на Съюза дава „моментна снимка“ на броя гуми, налични на пазара на Съюза в даден момент. Обикновено то се изчислява в обем, точно за да се избегне възможността поведението на участниците на пазара по отношение на ценообразуването да повлияе на тенденциите през разглеждания период.

4.6.2.4. Заетост и производителност

(216) През разглеждания период заетостта и производителността са се променяли, както следва:

Таблица 9

Заетост и производителност

	2014 г.	2015 г.	2016 г.	Разследван период
Брой на наетите лица	38 445	36 478	34 959	34 188
Индекс 2014 г. = 100	*100*	*95*	*91*	*89*
Производителност (единица/нает лице)	546	558	590	618
Индекс 2014 г. = 100	*100*	*102*	*108*	*113*

Източник: проверени отговори на въпросника, дадени от включените в извадката производители от Съюза, и становища от доставчиците на протектори и ETRMA.

(217) Aeolus Group и Pirelli заявиха, че заетостта, за която Комисията е констатирала 11 % спад, се отнася изключително за бранша на регенерирането. За разлика от това промените в производителността може да се обяснят с факта, че промишлеността на Съюза напоследък премина през период на преструктуриране и рационализиране.

(218) Твърдението на заинтересованите страни относно спада на заетостта е фактически невярно, тъй като около половината на този спад се отбелязва при големи производители. Поради това твърдението беше отхвърлено.

(219) Heuver поиска да бъдат оповестени названията на осемдесет и петте дружества, извършващи регенерация, които са посочени в съображение 171 от регламента за временните мерки.

(220) Въз основа на списъка на клиенти, предоставен от доставчиците на протектори в това разследване, в регламента за временните мерки Комисията заключи, че минимум осемдесет и пет производители са спрели производството си. Тя третира поверително самоличността на клиентите и обема на продажбите за всеки клиент, тъй като това е търговска информация с чувствителен характер. Освен това от заинтересованите страни не се изисква да предоставят обобщение за този вид документ. Независимо от това по изключение доставчиците на протектори са предоставили обобщени данни за своите отчети; тези данни могат да се видят в публично достъпното досие.

(221) След разгласяването на окончателните заключения CRIA и CCCMC заявиха, че допускането на Комисията, че всички продажби по линия на студената обработка са реализирани от МСП, е неправилно, тъй като много големи дружества използват метод на регенериране със студена обработка. Страните заключиха, че поради това получената оценка на заетостта и производителността е ненадеждна.

(222) Както беше посочено в съображение 189, Комисията установи, че производството на големите дружества, използващи студена обработка, е ограничено и не може само по себе си да обори оценката на Комисията относно заетостта и производителността. Освен това производителността показва връзка най-вече с вида производство (регенериране или нови гуми). Поради това твърдението беше отхвърлено.

(223) Освен това CRIA и CCCMC заявиха, че списъкът на клиентите, предоставен от един доставчик на протектори, показва, че един клиент е посочен за неактивен, докато финансовите му отчети, представени на органите, показват, че през 2017 г. дружеството все още е имало дейност. В своята бележка към досието ([49]) Комисията обясни, че списъкът е съставен, като е обединена информацията относно продажбите, предоставена от осем доставчици на протектори. За целите на разследването производителите на регенерирани гуми са били считани за спрели производство, когато същите повече не са закупували протектори. Поради това не е възможно да се направи сигурно заключение, дали един производител на регенерирани гуми има дейност или не само въз основа на списъка от един доставчик и/или въз основа на подадени финансови отчети. Освен това, макар да е вярно, че дружеството, посочено от CCCMC, не е прекратило дейността си, то потвърди пред Комисията, че цехът му за регенериране на гуми вече не работи. Поради това Комисията продължи да използва списъка в първоначалния му вид.

([49]) Бележка към досието (номер в архива t18.007994).

4.6.2.5. Размер на дъмпинговия марж

(224) Всички дъмпингови маржове бяха преразгледани, както е посочено в съображение 122, и всички те остават значителни. Въздействието на размера на действителните дъмпингови маржове върху промишлеността на Съюза е значително, като се имат предвид обемът и цените на вноса от засегнатата държава.

4.6.3. *Микроикономически показатели*

(225) Giti Group поискаха Комисията да оповести и промяната в микроикономическите фактори без приетото от нея претегляне, за да може да анализират дали тези неманипулирани данни биха дали в резултат различна картина на вредата. След разгласяването на окончателните заключения CRIA, CCCMC и Giti Group отново излязоха с това твърдение.

(226) Комисията отхвърли това твърдение, тъй като разкриването на показателите за вредата без претегляне не би отразило реалното положение на промишлеността на Съюза, понеже не е възможно да се направи извадка на толкова МСП, колкото би било необходимо, така че да се отрази реалната им тежест сред производителите от Съюза.

4.6.3.1. Цени и фактори, влияещи върху цените

(227) CRIA и CCCMC поискаха Комисията да изясни дали трансферните цени между свързани дружества са били взети предвид при определяне на показателите за вреда.

(228) Когато свързани дружества участват в продажбите, от включените в извадката производители беше поискано да дадат данни за продажбите към първите независими клиенти. Що се отнася до покупките на суровини чрез свързани дружества, политиката по отношение на трансферните цени беше изследвана от Комисията, но не доведе до корекции.

4.6.3.2. Материални запаси

(229) Aeolus Group и Pirelli заявиха, че Комисията следва да разгледа възможността да анализира не само промишлеността като цяло, а също разграничението между нови и регенерирани гуми или между различни категории гуми. Те твърдят, че съгласно жалбата няма увеличение на наличностите на склад от гуми от категории 1 и 2. Напротив, между 2013 г. и 2016 г. наличностите на гуми от категории 1 и 2 са намалели съответно с 15 % и 21 %. За разлика от това в жалбата се посочва 17-процентно увеличение на наличностите на склад за гумите от категория 3. Според тях отчетеното увеличение на наличностите се отнася само за бранша на регенерирането. При това колебанията в наличностите могат да се обяснят с различни фактори. Например увеличаването на наличностите може да бъде предизвикано от нараснали продажби по предварителни поръчки. Конкретно Prometeon Tyre Group S.r.l. са отбелязали нарастване на наличностите поради няколко фактора, като всички те са свързани с икономическата криза в Европа. Производството на гуми е тясно свързано с транспорта, а той зависи главно от търговията като цяло. Една криза в търговията води до по-малко използване на транспорт, а това логично означава по-малко продажби на гуми.

(230) Комисията отбеляза първо, че увеличението на наличностите на склад при включените в извадката производители от Съюза е настъпило в периода между 2016 г. и разследвания период Следователно то не е пряко свързано с финансовата криза от 2011 г. Освен това цитираните от заинтересованите страни цифри се отнасят само за жалбата и не отразяват положението на включените в извадката производители от Съюза. Затова извеждането на заключения въз основа на тях не може да се смята за представително за промишлеността на Съюза за целите на разследването. На това основание искането беше отхвърлено.

4.6.3.3. Рентабилност, паричен поток, инвестиции, възвращаемост на инвестициите и способност за привличане на капитал

(231) Относно инвестициите Aeolus Group и Pirelli твърдят, че разследването противоречи на цифрите, предоставени от жалбоподателя. Giti Group твърдят, че рентабилността на промишлеността на Съюза като цяло е представена в занижен вид, понеже Комисията е преправила данните от включените в извадката производители от Съюза, за да увеличи значението на данните за категория 3. Те твърдят също, че единственият сегмент от промишлеността с влошаващи се (и ниски) маржове на печалбата е сегментът на категория 3. В този сегмент обаче са само 20 % от общите продажби/ общото потребление в Съюза. Aeolus Group и Pirelli считат, че промишлеността на Съюза като цяло е високо рентабилна, категорично положителна в сегмента на категория 1 и положителна в този на категория 2.

(232) Относно методиката за изчисляване на рентабилността в съображения 179—195 Комисията обясни приложената методика за претегляне на микроикономическите индикатори, така че да отразяват икономическата реалност на производителите от Съюза. Тя отбеляза също, че между 2014 г. и края на разследвания период рентабилността на всички категории се е влошила, и че абсолютните цифри относно рентабилността следва да се тълкуват заедно с нейните констатации относно взаимовръзката между категориите.

4.7. **Взаимовръзка между нови и регенерирани гуми и между категориите**

(233) Заинтересованите страни приеха като цяло принципа на сегментиране на пазара на три категории. Както е описано в съображения 54—59 от регламента за временните мерки, на пазара на Съюза марките се причисляват към една от трите категории. Всички категории обикновено се продават чрез общи канали за продажби.

(234) Няколко заинтересовани страни оспориха временните заключения относно взаимовръзката между отделните категории и след разгласяването на окончателните заключения повториха същите опасения. Комисията събра информацията по този въпрос в бележка към досието относно взаимовръзката между нови и регенерирани гуми и между категориите ([50]).

(235) CRIA и CCCMC твърдят, че идеята, че цените в категория 3 биха въздействали върху ценообразуването в категории 1 и 2 (съображения 203 и 207 от регламента за временните мерки) е безпочвена, и че Комисията не е посочила причини за такова предполагаемо влияние. Дори и ако се приеме, че посочените по-горе изводи са правилни, никой от тях не би могъл да доведе до заключението, че цените в категория 3 влияят върху цените в категории 1 и 2. Тези страни твърдят също и че цените на гумите се определят от цените на суровините, и че е невярно, че има конкуренция между различните сегменти. Страните възразяват срещу това, че Комисията просто посочва, че има „въздействие на цените в по-ниските категории върху ценообразуването в по-високата категория“ (съображение 203 от регламента за временните мерки), повтаряйки твърдението на жалбоподателя, без да посочва данни в подкрепа на това твърдение. Giti Group заявиха, че регистрираните факти не подкрепят (и всъщност противоречат) на теорията на Комисията за обратен каскаден ефект. В тази връзка Giti Group припомнят също, че самият жалбоподател е заявил следното: „Участниците, ценообразуването, конкуренцията и стратегиите в различните сегменти се различават значително, като фактор от решаващо значение за един сегмент може да няма никакво значение за друг сегмент. Макар че пряка конкуренция може да съществува между крайните елементи на сегментите, конкуренцията между отделните сегменти обикновено е резултат от стратегически избор между качество и цена.“ ([51])

(236) Както е посочено в съображение 234, Комисията изготви бележка към досието, съдържаща основанията за заключението, че между категориите съществува взаимовръзка. Това заключение се основава на няколко елемента. Първият е, че конкуренцията между категориите се осъществява в момента на вземане на решение за покупка. Купувачът има възможност да избере:

— гума от категория 1, с по-голяма издръжливост, изработена по най-новите технологии и с най-добри експлоатационни качества, на по-висока първоначална цена, или

— гума от категория 2, често изработена от производители, работещи във високия пазарен сегмент, с по-добра издръжливост отколкото марките от категория 3 и с по-ниска цена от марките във високия пазарен сегмент, на първоначална цена по-висока от цената на гуми от категория 3, или

— гума от категория 3, с най-ниски първоначални разходи, но с най-малка издръжливост и най-ниски експлоатационни качества.

(237) Преведено в цени, това решение води до анализ от две части: първоначалното плащане и цялостните разходи за една гума. Относно първоначалното плащане гумите от категория 1 са тези, които са свързани с по-голяма инвестиция. Същевременно на база разходи за един километър те имат най-ниска цена. Променливите са точно противоположни за гумите от категория 3, където първоначалното плащане е най-малко, но разходите на километър за една гума са най-големи ([52]).

(238) Друг елемент, който играе критична роля, са общите канали за продажби, където гумите за продажба от различните категории обикновено са изложени заедно, улеснявайки динамиката на взаимовръзката между категориите ([53]).

(239) Комисията отбеляза също, че твърдението относно разходите за суровини не е подкрепено с доказателства.

(240) В документа за разгласяването на окончателните заключения Комисията посочва развитието на продажбите в Съюза от различните категории, като разчита в това отношение на таблица, предоставена от заинтересованите страни (Prometeon/Pirelli). Таблицата беше озаглавена „Приблизително развитие на продажбите в Съюза на производители от Съюза, членуващи в ETRMA“. След разгласяването на окончателните заключения CRIA и CCCMC заявиха, че има разлика между тези числа и числата, посочени в таблица 4 от документа за разгласяването

([50]) Бележка към досието относно взаимовръзката (номер в архива: t18.007993).
([51]) Жалба, параграф 107.
([52]) Таблици 8—10 от регламента за временните мерки за средната за Съюза продажна цена за категория и бележката към досието относно взаимовръзката, страница 7—10 (номер в архива: t18.007993).
([53]) Бележка към досието относно взаимовръзката, страници 11 и 12 (номер в архива: t18.007993).

на окончателните заключения. Комисията разгледа твърдението и поиска разяснения от ETRMA. ETRMA обясниха, че на данните в таблица 6 от документа за разгласяването на окончателните заключения е поставено неправилно заглавие. Данните, съдържащи се в таблица 6 от документа за разгласяването на окончателните заключения, всъщност се отнасят до развитието на пазара на нови гуми като резервни части в Съюза (таблица 10 по-долу). Съгласно тези данни съществува явен и бързо нарастващ интерес на производителите от Съюза към пазарния сегмент с по-ниска цена, категория 3.

Таблица 10

Приблизително развитие на пазара на нови гуми като резервни части в Съюза

В милиони	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	Прогноза за 2018 г.
Категория 1 + категория 2	8,7	9,0	9,1	9,0	9,2
Индекс 2014 г. = 100	*100*	*103*	*105*	*103*	*106*
Категория 3	3,6	4,0	5,0	5,4	5,5
Индекс 2014 г. = 100	*100*	*111*	*139*	*150*	*153*
Дял на производителите от ETRMA в сегмента на категория 3 (%)	12,5	12,4	13,1	14,1	18,9

Източник: Prometeon Tyre Group и Pirelli ([54]).

(241) Въз основа на горната таблица се очаква продажбите на нови гуми от категория 3 през 2018 г. да нараснат с над 53 % в сравнение с равнищата си от 2014 г., докато обемите на продажбите на гуми от категории 1 и 2 остават близки до предходните и се очаква да нараснат само с 6 % в сравнение с равнищата си от 2014 г. Това развитие трябва да се разглежда на фона на драстично нарастване на конкуренцията в категория 3 от страна на производители износители в засегнатата държава в периода 2014—2018 г., както и на финансово нежизнеспособни равнища на печалбата в категория 3 за производителите на разглеждания продукт от Съюза.

(242) Комисията констатира, че това изместване в пазара на Съюза на резервни части се е отразило на производителите от Съюза, които в противен случай биха имали много по-високи нива на печалба в категории 1 и 2. Това може да бъде разбрано единствено в контекста на причините, изложени в съображение 141 и следващите, а именно като мярка за защита на основния двигател на стойността за по-високите категории, разграничавайки продажбите на Съюза в категории 1 и 2 от вноса в категории 1 и 2 от засегнатата държава. Увеличението на продажбите с ниска печалба в категория 3, а оттам и засилването на конкуренцията в сегмента на продажбите в категория 3, показва, че през периода на разследване и преди него производителите на разглеждания продукт от Съюза са усещали натиск от обратния каскаден ефект върху продажбите в категории 1 и 2, и че този натиск ще нараства дори и в периода след разследването.

(243) CRIA и CCCMC отбелязаха, че Комисията е заявила, че възможностите да се регенерира една износена висококачествена гума са станали по-ограничени (съображение 202 от регламента за временните мерки). За това обаче не са представени цифри. Фактът, че е възможно да е имало затваряне на извършващи рециклиране заводи и сервизи, не означава непременно, че съществуват по-малко възможности за регенериране на износени висококачествени гуми, тъй като според самата Комисия след икономическата криза търсенето на такива висококачествени гуми е намаляло (съображение 200 от регламента за временните мерки). CRIA и CCCMC поискаха Комисията да оповести цифрите за продажбите на гуми от категория 1 и действителния капацитет за регенериране, за да даде възможност да се прецени до каква степен наличието на инсталации за регенериране наистина е намаляло, предвид спадащите продажби на гуми от категория 1. Giti Group отбелязаха, че Комисията не е представила данни относно пазарния дял по категории; такива данни биха били нужна информация, за да се провери дали теорията на Комисията за обратен каскаден ефект се подкрепя от фактите. Тази теория се основава на допускането, че евтиният внос от категория 3 е оказал ценови натиск върху производителите от Съюза в категория 2 (и категория 1) и е отнел от техния пазарен дял. Ако обаче данните за пазарния дял по категории показват, че производителите от категория 1 и/или категория 2 от Съюза всъщност са успели да запазят (или дори да увеличат) своя пазарен дял, това неизбежно би поставило под въпрос тази теория. За Giti Group не е ясно дали Комисията е избрала да не оповестява данни относно пазарния дял или такава информация просто не е събирана. Във всички случаи Giti Group настояват Комисията да оповести (а ако е необходимо — да събере) тези данни, за да се провери верността на теорията на Комисията за обратен каскаден ефект.

([54]) Презентация от изслушването на Prometeon Tyre Group и Pirelli, 9 април 2018 г. (номер в архива: t18.007993).

(244) Относно макропоказателите, за които Giti Group поискаха да бъдат анализирани по категории, в съображения 128 и 132 Комисията обясни, че е уместно да се анализира икономическата ситуация в промишлеността на Съюза като цяло. Капацитет, производство и внос са констатирани във всички категории. категория 3, в която се осъществява по-голямата част от китайския внос, е дърпала надолу бранша като цяло, както е показано в регламента за временните мерки. Китайските демпингови цени значително са подбивали цените на промишлеността на Съюза във всички категории през разследвания период. По време на разглеждания период са се влошили цялостните резултати на промишлеността на Съюза. Някои заводи, произвеждащи в различни категории, са били принудени да преустановят дейността си ([55]), а много дружества, извършващи регенерация, да спрат работа. Комисията установи, че най-малко 85 МСП са спрели производство, а с това капацитетът за регенериране е намалял, както е обяснено в съображение 202 от регламента за временните мерки.

(245) Според CRIA и CCCMC твърдението на Комисията, че „производителите на нови гуми от Съюза нямат друг избор освен да засилят и своето присъствие с категория 3“ (съображение 202 от регламента за временните мерки) трудно може да бъде разбрано, тъй като самата Комисия е обяснила, че всички интегрирани субекти, осъществяващи регенериране (следователно и производители на нови гуми, които извършват и регенериране), ще бъдат част от категория 2 (съображение 58 от регламента за временните мерки).

(246) Комисията отбеляза, че в бележката с картата на новите и регенерираните гуми по марки има марки на производители на нови гуми от Съюза, класифицирани в категория 3.

(247) Тя заяви, че „информацията, с която Комисията разполага, показа“, че тенденцията в ценообразуването се е променила, и се предполага, че понастоящем цените от категория 3 засягат в обратна посока цените от категория 1 (съображение 206 от регламента за временните мерки). CRIA и CCCMC поискаха тази информация да бъде предоставена на разположение на заинтересованите страни.

(248) Комисията счита, че взаимовръзката между категориите включва също и основанията за определянето на цените в категориите. Всъщност производителите на нови гуми от Съюза, които прилагат стратегия с множество марки, са единодушни, че промяна на цената в една категория неизбежно предизвиква коригиране на цената на цялата гама, а един от включените в извадката производители от Съюза даде подкрепени с данни разяснения, които Комисията също взе предвид при формиране на заключението за ценовия натиск между категориите ([56]).

(249) Някои заинтересовани страни изказаха твърдението, че развитието на рентабилността на категория 1, категория 2 и категория 3 не съответства на взаимовръзката между категориите. Те посочиха, че рентабилността на производителите от Съюза в категория 1 през разследвания период (17,5 %) е била по-висока от определената от Комисията целева печалба (т.е. печалбата, която може да се очаква при липса на демпингов внос) (15,6 %) (както е описано в съображение 196, рентабилността беше преразгледана след разгласяването на окончателните заключения и определена на 15,4 %). Аналогично, рентабилността на производителите от Съюза в категория 2 през разследвания период (15,3 %) е била по същество същата като целевата печалба. Освен това ако рентабилността на производителите от Съюза в категория 1 и категория 2 е била (косвено) засегната от евтиния внос в категория 3, очакването би било да се наблюдава подобно развитие на рентабилността както това при производителите от Съюза в категория 3. Това обаче не е така. Въпреки че рентабилността на категория 3 е спаднала от 6,1 % на 0,6 % през 2015 г. (както е посочено в съображение 197, рентабилността беше преразгледана след разгласяването на окончателните заключения от 5,9 % на 0,5 %), между 2014 и 2015 г. рентабилността на производителите от категория 1 всъщност се е увеличила — от 17,9 % на 21,8 %. Обратно, докато между 2015 г. и 2016 г. рентабилността в категории 1 и 2 е спаднала, в същия период рентабилността на производителите от категория 3 се е увеличила четирикратно, от 0,5 % на 2,7 %. Накратко, тези страни твърдят, че липсва връзка между промените в рентабилността в категория 3 и тази в категории 1 и 2. Единственият период, когато е съществувала връзка между развитието на рентабилността, е бил между 2016 г. и разследвания период. Както обаче се твърди, лекият спад на рентабилността през разследвания период може да се обясни с внезапно нарастване на разходите за суровини, което още не се е проявило като по-високи продажни цени. Що се отнася до развитието на продажните цени, дори и ако е вярно, че предоставените в регламента за временните мерки данни показват 9 % спад на продажните цени (за категория 1) и 12 % (за категория 2) през разглеждания период, тази тенденция на спад не може да се отдаде на китайския внос в категория 3 поради следните причини. Първо, както Комисията е потвърдила в други раздели от регламента за временните мерки, но изглежда не е взела под внимание при разработването на своята теория за обратен каскаден ефект, през разследвания период производствените разходи са намалели (поради спад на цените на суровините). За категория 1 производствените разходи са намалели с 9 % — точно колкото е наблюдаваният спад на продажните цени. Производствените разходи за категория 2 са намалели също с 9 %.

([55]) През 2017 г. Goodyear Group затвори своя завод в Обединеното кралство (около 330 работни места); Michelin Group затвори няколко завода в Съюза: два завода във Франция (през 2014 г. 700 служители, а през 2017 г. 330 служители), в Германия (2016 г. 200 служители), в Унгария (2015 г. 500 служители) и в Италия; Continental Group затвори един завод в Германия.

([56]) Бележка към досието относно взаимовръзката, страници 12—14 (номер в архива: t18.007993).

С други думи, тези заинтересовани страни твърдят, че констатираният от Комисията спад на цените изцяло (за категория 1) и до 75 % (за категория 2) се обяснява от намаляването на производствените разходи. Те твърдят, че това е видно и от факта, че когато между 2016 г. и разследвания период производствените разходи са нараснали, продажните цени също са нараснали. Второ, на пазара на Съюза се констатира преориентиране към по-малки гуми. Единичната цена на по-малките гуми е по-ниска от тази на по-големите и това обяснява донякъде спада на продажните цени през разглеждания период. Същите заинтересовани страни твърдят, че Комисията не е взела под внимание тази промяна.

(250) Комисията счита, че липсата на връзка между развитието на рентабилността в различните категории може да се обясни с начина на вземане на решенията за покупка. Поради естеството на продукта и кръга от възможности, с които потребителят разполага в зависимост от ситуацията, се получава забавяне във времето. Всъщност кръгът от възможности, с които потребителят разполага, зависи от това дали той има гума, и ако има — дали тя подлежи на по-нататъшно регенериране или не, каква е относителната цена на наличните опции, и т.н. Така например, ако потребителят трябва да закупи гума, вероятно той ще вземе решение въз основа на цялата налична гама от възможности. Ако той обаче вече притежава гума, която подлежи на регенериране, цената за нейното регенериране вероятно ще се конкурира с разходите за закупуване на нова гума от категория 3, като се приспадане приходът от продажбата на каркаса.

(251) Освен това събраната от Комисията информация относно различните размери, търгувани на пазара на Съюза през разглеждания период, не подкрепя аргумента, че цените и разходите са били по-ниски заради относително по-голямото наличие на гуми с по-малки размери на пазара ([57]). Данните показват, че продуктовият асортимент на пазара е бил стабилен и остава концентриран в основните размери. Нещо повече, такова намаляване на средните размери на продукта не се констатира в данните на Евростат за китайския внос, които показват обратното: че между 2014 г. и разследвания период теглото на внесените от Китай гуми е нараснало с 3 %. Напротив, Комисията забеляза цялостно структурно адаптиране, извършено от промишлеността на Съюза, за да се намалят разходите в резултат от верижния ефект върху различните засегнати категории.

(252) Някои заинтересовани страни заявиха, че има значителен внос (с 11,9 % пазарен дял, нараснал с над 1 % в сравнение с 2014 г.) от други държави и този внос е на все по-ниски цени (през разглеждания период средната цена на вноса е спаднала със 17 %). Цените на този внос показват, че той е насочен към пазарния сегмент на категория 1 и/или категория 2. Вносът от Турция, Тайланд, Япония, Южна Корея, както и от други държави (с изключение на Русия) непрекъснато подбива цените на производителите от Съюза в категория 1 в диапазон 10 %—25 %. На етапа на временните мерки и след разгласяването на окончателните заключения Giti Group изказаха твърдението, че спадът на цените в категории 1 и 2 може да се дължи на внос на гуми от категория 1 и от категория 2 от други държави, а не на ценови натиск от страна на китайски гуми от категория 3. Такава ситуация би подкопала необратимо теорията на Комисията. Същата заинтересована страна отбеляза, че така или иначе при липса на изследване на обема (и цените) на вноса на гуми от категория 1 и категория 2 от други държави, е невъзможно да се определи дали теорията на Комисията е действително вярна.

(253) Във връзка с това твърдение Комисията счита, че направеният от Giti Group анализ е погрешен, тъй като при него се приема, че всички вносни гуми се продават директно на първите независими клиенти в Съюза. Тази теория не отчита това, че средните цени може да са повлияни от факта, че част от този внос се продава на заинтересовани свързани страни. Освен това статистическите данни за вноса не посочват средна цена за категория, така че Комисията не е имала възможност да изследва цените на вноса по категории, както искат Giti Group. По тази причина предложеният анализ не може да бъде направен въз основа на информацията, която Комисията е била в състояние да събере до момента в хода на разследването или която е получена от заинтересовани страни, и съответно се отхвърля.

(254) Поради това Комисията отхвърли твърденията на заинтересованите страни и потвърди първоначалните си констатации.

4.8. **Заключение относно вредата**

(255) С оглед на изложените по-горе съображения Комисията потвърди първоначалните си заключения в съображения 208 и 209 от регламента за временните мерки. Промишлеността на Съюза като цяло е била подложена на интензивен натиск. Налице е спад в производствения капацитет, инвестициите и заетостта през разглеждания период и значителна загуба на пазарен дял въпреки намаляващите продажни цени. Китайският внос съществено е подбивал цените на промишлеността на Съюза. Рентабилността на промишлеността на Съюза като цяло също е спаднала, като спада дори с по-бърз темп към края на разглеждания период. Освен това запасите от всички видове гуми са нараснали, особено през разследвания период, което е повлияло негативно върху финансовото положение на промишлеността на Съюза. Много извършващи регенерация МСП са спрели производство и не са могли да се възползват от икономическото възстановяване. Комисията смята за важни също и

([57]) Бележка към досието относно взаимовръзката, страници 12 и 13 (номер в архива: t18.007993).

становищата на AIRP, Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk (италианската и съответно германската асоциация на дружества, извършващи регенериране на гуми), на Banden Plan Europa B.V. (извършващо регенериране дружество от Съюза) и на Vipal Europe (доставчик на протектори) и отбелязва, че налагането на временни мерки вече е дало положителен тласък в този сектор. По-конкретно извършващи регенериране дружества в няколко държави — членки на Съюза, са отчели увеличение на поръчките си от месец май 2018 г. до момента и вярват, че тази оптимистична тенденция ще продължи, ако временните мерки бъдат потвърдени.

(256) След разгласяването на окончателните заключения Giti Group заявиха, че подобреното представяне на производителите на регенерирани гуми е евентуално свързано в голяма степен с увеличаването на разходите за суровини, а не с налагането на временните мерки. На Комисията не са представени доказателства, които да свързват промените в разходите за суровини с увеличаването на търговските поръчки, отчетено от производителите на регенерирани гуми. Поради това твърдението беше отхвърлено.

(257) По отношение на рентабилността на промишлеността на Съюза Комисията прие получените от Aeolus Group критични коментари, че през разследвания период категория 3 отчита загуба (-0,7 %), докато рентабилността на категории 1 и 2 се изразява с двуцифрени числа. Комисията обаче не споделя заключението, че този показател, показващ разлика в рентабилността в отделните категории, може да обезсили констатацията за съществена вреда за промишлеността на Съюза като цяло.

(258) Всички съответни показатели сочат, че промишлеността на Съюза е претърпяла съществена вреда в категория 3. Освен отрицателния марж на печалбата отбелязано е значително намаляване на заетостта, по-специално в дейността по регенериране. Равнището на подбиване на цените с 31 % е значително в категория 3, където най-много се усеща и въздействието на обема на китайската конкуренция. Както е показано в таблица 9, продажбите на нови гуми от производители от Съюза забележимо и постоянно (година след година) се изместват към категория 3. През 2016 г. продажбите в Съюза, показани в таблица 9, са възлизали на 5 милиона гуми от категория 3. Това развитие продължава през 2017 г. Прогнозата за 2018 г. показва още по-силно изместване на продажбите към категория 3, показвайки ясно ценовия натиск, под който се намират производителите от Съюза в категории 1 и 2.

(259) Във връзка с това, както е посочено в съображения 210 и 211 от регламента за временните мерки и допълнително е потвърдено с факти в точка 4.6 от настоящия регламент, Комисията остана на позицията си, че съществува силна взаимовръзка между категориите, съпроводена с обратен каскаден ефект. Противно на коментарите на много заинтересовани страни, съществува само един пазар на гуми от гледна точка на производителите от Съюза, които го разделят на три категории главно поради причини, свързани с маркетинговата стратегия и различията в качеството. Това означава, че производителите от Съюза вземат предвид развитието във всичките три категории. Следователно ценовият и обемен натиск в категория 3 оказва пряко влияние и върху останалите две категории, както се посочва в съображение 234 и следващите. Още повече, че потребителите на гуми избират измежду гуми от всичките три категории: съпоставят готовността си да заплатят по-висока цена с очаквания срок на експлоатация на гумите и със съпътстващите разходи. Съответно поведението на производителите и потребителите потвърждава, че съществува силна взаимовръзка между категориите. Следователно наблюдаваното изместване към категория 3 упражнява постоянен натиск и върху другите две категории. В тази връзка Комисията отбеляза също, че дъмпинговият внос засяга главно категория 3. Поради взаимовръзката между категориите и нарастващото значение на категория 3, Комисията счита, че негативните тенденции, които вече се наблюдават в промишлеността на Съюза като цяло, в близко бъдеще могат единствено да продължат.

(260) Освен това въпреки изричната покана за коментари, изразена в съображения 213 и 214 от регламента за временните мерки, никой от китайските производители износители не обори твърдението на представители на промишлеността на Съюза, че има риск от още по-тежка вреда. Затова Комисията прие, че неизползваните капацитети в КНР представляват около 40 % от настоящия китайски износ.

(261) След разгласяването на окончателните заключения CRIA и CCCMC изказаха твърдението, че не е било необходимо да дадат коментари по твърденията относно равнището на неизползвания капацитет в КНР, тъй като той няма отношение към случая.

(262) Комисията не може да се съгласи с това твърдение. Рискът от по-нататъшно увеличаване на вредата проличава и от това, че тринадесетият петгодишен план за развитие на химическата и нефтохимическата промишленост в Китай цели да се постигнат технологични иновации, структурни корекции и екологосъобразно развитие. Този план се отнася и за промишлеността за производство на гуми, а в успоредно провежданото антисубсидийно разследване Комисията вече откри значителен брой субсидии. Те подкрепят констатацията, че при постоянен достъп до евтино финансиране китайските производители износители разполагат със структурно предимство за изкачване по веригата на стойността. Ако гуми с по-високо качество от КНР все повече се конкурират с гумите от Съюза на дъмпингови цени, това би намалило маржовете на промишлеността за производство на гуми на Съюза и следователно — нейния капацитет да инвестира и създава иновации. Това, на свой ред, вероятно би принудило промишлеността на Съюза да разчита на гуми с по-ниско качество, изискващи ограничени инвестиции в НИРД, което допълнително ще засегне възможността те да бъдат регенерирани и по този начин ще причини вреда във всичките три категории.

(263) Поради причиняващото вреда положение в категория 3 и изпитваният понастоящем обратен каскаден ефект върху категории 2 и 1 Комисията поддържа своето заключение, че промишлеността като цяло е понесла съществена вреда по смисъла на член 3, параграф 5 от основния регламент.

5. **ПРИЧИННО-СЛЕДСТВЕНА ВРЪЗКА**

5.1. **Въздействие на дъмпинговия внос**

(264) Някои заинтересовани страни заявиха, че Комисията не е показала по какъв начин равнищата на обема и цените на вноса на китайски гуми са засегнали съществено промишлеността на Съюза — както като отделни дружества, така и като цяло. Макар че през разглеждания период вносът в Съюза от китайски износители е нараснал с 1 124 101 единици, потреблението в Съюза също е нараснало, с 1 249 178 единици. Следователно увеличението на китайския внос на конкурентни цени не би могло само по себе си да навреди на продажбите, реализирани на пазара от промишлеността на Съюза. Също така фактът, че се е наложило някои производители от Съюза да излязат от даден пазарен сегмент, и че определянето на цените на пазара на Съюза се е променило не означава непременно, че китайският внос е отговорен за причиняване на съществена вреда на промишлеността на Съюза. Фактът, че предлаганите от китайските износители цени са по-ниски от тези на промишлеността на Съюза, и че производителите от Съюза не са успели да използват нарастването на потреблението и се е наложило да намалят цените си, за да са по-конкурентоспособни, не е достатъчен, за да докаже, че китайският внос е отговорен за претърпените от промишлеността на Съюза вреди.

(265) Комисията отново заяви, че през разследвания период китайските дъмпингови цени са подбивали значително цените на промишлеността на Съюза във всички категории. Средното им равнище е било значително по-ниско през целия разглеждан период. Освен това фактът, че цените на вноса са били стабилни между 2014 и 2015 г., спаднали са през 2016 г. и са останали на същото ниско равнище през разследвания период (вж. съображение 147 от регламента за временните мерки) не може да бъде обяснен с развитието на цените на суровините. В началото на разглеждания период те са спаднали, но през разследвания период са се повишили. Въпреки това китайските производители износители не преразгледаха цените си и не ги повишиха. Това показа, че те желаят да увеличат допълнително пазарния си дял в ущърб на промишлеността на Съюза.

(266) Един производител износител твърди, че липсва причинно-следствена връзка между китайския внос и вредата, причинена на Съюза, тъй като китайският внос присъства предимно на пазара на категория 3, докато мнозинството производители от Съюза продават продуктите си в категории 1 и 2. Това твърдение е фактологически невярно. Продуктите от категории 1 и 2 представляват около 35 % от общия китайски внос. Освен това, както бе обяснено в раздел 4.7 по-горе относно взаимовръзката между нови и регенерирани гуми и между различните категории, между различните категории има симбиотична връзка. Ценовият и обемен натиск от страна на евтини, дъмпингови китайски гуми в категория 3 засяга също и цените в другите категории. Поради това твърдението беше отхвърлено.

(267) Същият производител износител твърди, че анализът на вредата, и следователно анализът на причинно-следствената връзка, би трябвало да се извършат, като се вземе под внимание факта, че цените на гумите от категория 3 са по-ниски, понеже имат значително по-кратък живот отколкото гумите от категории 1 и 2. Оценката на пазарния дял следва да се направи чрез сравняване на пазарния дял по стойност, а не по количество. Ако това бъде взето предвид, намаляването на пазарния дял на промишлеността на Съюза и увеличаването на пазарния дял на китайските производители износители се наблюдават като далеч по-слабо изразени.

(268) Комисията потвърди, че срокът на експлоатация на гумите е важен аспект от анализа, който показва взаимовръзката между категориите. Тя обаче не приема, че този аспект може да обезсили констатацията за причинно-следствена връзка. Дори и ако се приеме, че пазарният дял на китайските гуми в Съюза е по-нисък по стойност поради „по-кратък живот“ отколкото този „за брой“, това не променя факта, че точно защото за потребителите става все по-привлекателно да купуват китайски гуми на ниска цена и с нисък пробег, промишлеността на Съюза е под натиск и е претърпяла съществена вреда.

(269) Една заинтересована страна изказа твърдение, че спадът в цените на китайския внос се дължи на промяна в продуктовия асортимент, предизвикана от растящото търсене на гуми с по-малки размери. Липсват доказателства в подкрепа на това твърдение. При всички случаи дори и ако размерът е оказвал влияние върху развитието на средните цени, китайският внос е подбивал цените на промишлеността на Съюза и по отношение на едни и същи размери, тъй като сравнението винаги се извършва за вид на продукта. Поради това Комисията отхвърли това твърдение.

5.2. **Внос от трети държави**

(270) Няколко заинтересовани страни твърдят, че Комисията би трябвало да осигури допълнителен анализ на влиянието на руския внос, чиито цени са били на същото равнище като тези на китайския внос.

(271) Комисията счита, че между внесените обеми има съществена разлика. Докато китайският внос е нараснал от 3,5 милиона гуми през 2014 г. на 4,6 милиона гуми през разследвания период (т.е. с 1 100 000 единици), за същия период руският внос е нараснал от 0,2 милиона гуми на 0,3 милиона гуми (т.е. само със 100 000 единици). С оглед на ограничените количества с произход от Русия (те представляват едва 6 % от общия обем на вноса от КНР и имат само 1,29 % пазарен дял на пазара на Съюза) и с подобна цена този внос не може да отслаби причинно-следствената връзка между китайския внос и претърпяната от промишлеността на Съюза вреда.

(272) Други заинтересовани страни твърдят, че вносът от други държави, като например Япония, Южна Корея и Турция, е бил в значителни количества и при по-ниски цени от тези на промишлеността на Съюза. Според техните твърдения поради своята цена и количество този внос нарушава причинно-следствената връзка между китайския внос и вредата, претърпяна от промишлеността на Съюза.

(273) Комисията отбеляза, че цените на вноса от Япония, Южна Корея и Турция са доста по-високи от тези на китайския внос. При това в повечето случаи това са трансферни цени към свързани вносители. Затова цените на този внос не могат да служат като база за сравнение с цените на промишлеността на Съюза. И накрая, гумите от Япония, Южна Корея и Турция се продават на цена, съответстваща на категорията им на пазара на Съюза. Следователно този внос не би трябвало да нанесе вреда на промишлеността на Съюза. Що се отнася до количествата, техните пазарни дялове са останали стабилни (обемът на Южна Корея е намалял с 50 000 единици, обемът на Япония е останал непроменен, а този на Турция е нараснал със 170 000 единици) и представляват около половината от обема на вноса с произход КНР. Поради това твърдението беше отхвърлено.

5.3. **Равнище на износа на промишлеността на Съюза**

(274) Някои заинтересовани страни изказаха твърдение, че промишлеността на Съюза е претърпяла загуби понеже дружествата са изнасяли на загуба през целия разглеждан период, което е повлияло върху възвращаемостта на техните инвестиции и способността им да инвестират. Както е посочено в съображение 226 от регламента за временните мерки, върху средните експортни цени влияят трансферните стойности към свързани дружества. Освен това производствените разходи, посочени в съображение 176 от регламента за временните мерки, са изчислени за продажбите на включените в извадката производители от Съюза към несвързани клиенти. Това не дава възможност да се направят смислени заключения въз основа на сравнение между тези два набора от данни. Още повече, че микроиндикаторите показват, че износът на включените в извадката производители от Съюза е бил печеливш. Поради това твърдението беше отхвърлено.

(275) Комисията отново посочи, че през разглеждания период обемите са останали неизменни. Освен това тези цени са трансферни цени между свързани страни и затова не може да се направи заключение от факта, че те показват низходяща тенденция през разглеждания период. Поради това тези твърдения бяха отхвърлени. Следователно Комисията потвърждава, че няма доказателства, че дейността по износ на промишлеността на Съюза би могла да отслаби причинно-следствената връзка между дъмпинговия внос и установената вреда.

5.4. **Изменение на разходите**

(276) Giti Group заявиха, че новите гуми са поевтинели с намаляването на разходите, но дружествата, извършващи регенерация, не са могли да извлекат полза от това намаляване, тъй като делът на разходите за суровини в техните производствени разходи е значително по-нисък отколкото при новите гуми. Това обяснява претърпените загуби от бранша на регенерирането в категория 3, които се дължат главно на развитието на цените на суровините, тъй като спадат трайно от 2012 г. насам и започнаха да се възстановяват едва през 2017 г.

(277) Както е посочено в съображение 152, цените на китайския внос не са следвали развитието на цените на суровините, докато производствените разходи на промишлеността на Съюза са отразили това развитие ([58]). Загубите се дължат на факта, че през разглеждания период китайският внос е подбивал значително цените на промишлеността на Съюза. Поради това твърдението беше отхвърлено.

5.5. **Други известни фактори**

(278) Aeolus Group и Pirelli твърдят, че Комисията не е взела предвид факта, че двата основни производители са направили големи инвестиции в своя дейност по регенериране. Същите твърдят, че това може да обясни защо на други производители от Съюза се е наложило да излязат от категория 3 на пазара. Според тези страни икономическата криза е принудила двама основни производители (Goodyear и Continental) да инвестират в своя дейност по регенериране и те са открили собствени заводи за регенериране. Според наличната информация производственият капацитет на всеки от тези заводи е равен на годишното производство на десет по-малки дружества,

([58]) Съображения 176—182 от регламента за временните мерки.

извършващи регенерация. Aeolus Group смятат, че тези инвестиции са довели до самопричинена вреда. Твърди се, че тези инвестиции са създали свръхкапацитет и изкуствено са повишили разходите за единица продукция, като в резултат са довели до намаляване на печалбата. Според твърденията ефектът на тези инвестиции върху промишлеността на Съюза като цяло е достатъчен да отслаби евентуална причинно-следствена връзка между дъмпинговия китайски внос и вредата, претърпяна от промишлеността на Съюза, без значение дали се разглежда отделно или в съчетание с други известни фактори.

(279) Съгласно информацията, предоставена от ETRMA и от някои големи производители и описана в съображения 189—191, производството на големите производители (които използват основно гореща обработка) всъщност е намаляло през разглеждания период (производството е спаднало от 2,4 милиона през 2014 г. на 2,2 милиона през разследвания период). Следователно тези цифри не подкрепят твърдението, че инвестициите на двата основни производители са довели до свръхкапацитет. Поради това твърдението за самопричинена вреда беше отхвърлено.

(280) Някои заинтересовани страни заявиха, че нарастващото търсене на гуми с по-малки размери вероятно е повлияло върху продуктовия асортимент през различните години по такъв начин, че към края на разследвания период са се продавали повече гуми с малък размер. Поради наложените ограничения в централните градски части по отношение на теглото и размерите на превозните средства и разрастването на електронната търговия (при която е нужно товарите да бъдат разбивани на малки количества, което на свой ред изисква повече лекотоварни автомобили и леки търговски микробуси) нарасна търсенето на гуми с по-малки размери. Това наблюдение се отнася не само за продажбите от производители от Съюза. Китайският внос също е отговорил на нарасналото търсене на по-малки гуми и следователно това (донякъде) обяснява спада на продажните цени на този внос.

(281) Относно твърдението за промяната на продуктовия асортимент, събраната от Комисията информация за размерите, търгувани на пазара на Съюза през разглеждания период, не подкрепя аргумента, че цените и разходите са по-ниски заради относително по-голямото наличие на гуми с по-малки размери на пазара ([59]). Данните за разследвания период показват по-скоро, че продуктовият асортимент на пазара е стабилен и остава концентриран в основните размери. Нещо повече, такова намаляване на средните размери на продукта не се констатира в данните от Евростат за китайския внос, които напротив, показват, че между 2014 г. и разследвания период теглото на внесените от Китай гуми е нараснало с 3 % ([60]). Обратно, Комисията констатира, че промишлеността е извършила цялостно структурно адаптиране, за да се намалят разходите в резултат от верижния ефект върху различните засегнати категории. Поради това твърдението беше отхвърлено.

5.6. **Заключение относно причинно-следствената връзка**

(282) Нито руският внос (поради неговия малък обем), нито вносът от Япония, Южна Корея и Турция (поради неговите трансферни цени, които са дори по-високи от китайските) не са главната причина за вредата за промишлеността на Съюза. Равнището на експортните продажби на Съюза и изменението на разходите не са основната причина за ситуацията на вреда за Съюза. Тази ситуация не може да бъде обяснена и чрез други факти, например инвестирането в дейност по регенериране от страна на двама основни производители и изменението на продуктовия асортимент.

(283) Поради това Комисията потвърди своите констатации от съображения 229 и 232 от регламента за временните мерки, че съществената вреда, нанесена на промишлеността на Съюза, е причинена от дъмпинговия внос от КНР, и че другите фактори, взети предвид поотделно и заедно, не са нарушили причинно-следствената връзка между дъмпинговия внос и понесената от промишлеността на Съюза вреда.

6. **ИНТЕРЕС НА СЪЮЗА**

6.1. **Интерес на промишлеността на Съюза**

(284) Комисията потвърди своите временни заключения в съображения 234 и 235 от регламента за временните мерки, че налагането на мерки ще е в интерес на производителите от Съюза.

(285) Aeolus Group и Pirelli, Giti Group и Kirkby считат, че намалено предлагане и по-висока цена на каркасите биха имали негативен ефект за бранша на регенерирането в Съюза. Според тях антидъмпинговите мерки по отношение на гумите от категории 1 и 2 биха повлияли отрицателно върху извършващите регенерация независими субекти от Съюза, които използват каркасите от тези категории в своите производствени линии. Giti Group излязоха със сходни твърдения и след разгласяването на окончателните заключения.

([59]) Анализ на продаваните на пазара размери, базиран на данни от ETRMA Europool. Данни от трети страни, обобщени в публично достъпната версия на коментарите на обединението по регламента за временните мерки.

([60]) Изчисление на тегло за единица въз основа на данни от Евростат, което е изцяло предоставено в документа „Var. Imports Weight“ от публично достъпната версия на приложение 2 към документа, с който коалицията отхвърля твърденията на вносителите и износителите (номер в архива: t18.007295).

(286) Комисията не приема тази оценка. Въпреки факта, че големи производители от Съюза са включили в стопанската си дейност и дейност за регенериране, много от техните каркаси продължават да се регенерират от независими дружества в Съюза. Освен това независими дружества от Съюза, извършващи регенерация, посочиха на Комисията, че понастоящем има свръхпредлагане на каркаси. По тяхна преценка много потребители смятат за по-евтино да купуват китайски гуми от ниска категория, отколкото да регенерират съществуващите. Това означава, че се налага да се изхвърлят много каркаси, които може да се регенерират. И най-важното, докато независими асоциации и извършващи регенериране дружества подкрепиха мерките, нито едно дружество от Съюза, извършващо регенериране, не излезе със становище против тези мерки. Това показва, че мерките са в интерес на бранша на регенерирането в Съюза.

(287) След разгласяването на окончателните заключения CRIA и CCCMC заявиха, че един производител на регенерирани гуми от Съюза е посочил, че мерките не са в негов интерес. Това твърдение обаче не беше подкрепено с доказателства и беше отхвърлено.

6.2. **Интерес на потребителите и вносителите от Съюза**

(288) Aeolus Group и Pirelli, Giti Group и Heuver твърдят, че ако тези мерки бъдат приети, вносът от Китай ще намалее, което ще доведе до общ спад в предлагането. Това на свой ред ще доведе до спекулативно повишаване на цените във вреда на крайните потребители. Мерките за защита на промишлеността на Съюза ще означават също така крайните потребители да имат по-малък избор от продукти.

(289) Комисията счита, че като цяло в Съюза съществува достатъчен капацитет за снабдяване на вътрешния пазар, което е видно от таблица 4. Освен това има много производители в трети държави (Турция, Южна Корея, Япония, Русия, Тайланд и много други), които вече реализират продажби на пазара на Съюза. Общият обем на техните продажби през разглеждания период е относително постоянен, с пазарен дял около 10 %. Комисията припомни, че китайските цени са доста по-ниски от цените на всички останали основни държави вносители. По данни на Евростат средната цена на вноса от Китайската народна република е била 128,8 EUR/бройка (както е посочено в таблица 3 от регламента за временните мерки), докато цените на вноса от всички останали държави са били средно 189 EUR/бройка през разследвания период (както е посочено в таблица 18 от регламента за временните мерки). Следователно е логично да се очаква, че след като бъдат възстановени еднаквите условия на конкуренция на пазара на Съюза, вносът от всички държави ще осигури необходимото предлагане.

(290) Комисията припомни също така, че пазарът на Съюза е конкурентен пазар, на който ожесточено се конкурират много производители с дейност във всички категории. Затова вносът при справедливи нива на цените ще продължи да упражнява допълнителен конкурентен натиск върху цените на промишлеността на Съюза.

(291) Няколко вносители заявиха, че може да напуснат изцяло пазара, ако мерките бъдат наложени. Комисията припомни, че налагането на антидъмпингови мерки има за цел да се възстановят еднаквите условия на конкуренция, така че производителите от Съюза и производителите от трети държави да се конкурират при еднакви условия. Съобразно с това митата са определени само до такива равнища, които въпреки всичко ще дадат възможност на китайския внос да продължи да се конкурира с производителите от Съюза, но при справедливи цени. Освен това, тъй като чрез мерките ще се намали голямата разлика между дъмпинговите китайски цени и цените на вноса от всички останали държави, вносителите ще имат по-големи бизнес възможности да продават гуми за автобуси и камиони от други държави.

(292) След разгласяването на окончателните заключения Асоциацията за производство на регенерирани гуми заяви, че доставките са подсигурени. Според асоциацията няма дефицит на продукта, тъй като търговските данни показват, че производителите прехвърлят доставките си от Китайската народна република към други държави, като Южна Корея. Тази страна заяви, че след обявяването на временните мита местното търсене е нараснало с между 5 и 10 %.

(293) Заключението на Комисията е, че мерките не биха били в интерес на вносители, които разчитат главно на вноса на много евтини китайски гуми. Обаче е малко вероятно вносители с по-широк асортимент да бъдат сериозно засегнати от възстановяването на лоялната конкуренция.

6.3. **Интерес на доставчиците**

(294) Тъй като липсват коментари по този въпрос, Комисията потвърди заключението си в съображение 242 от регламента за временните мерки, че мерките са в интерес на бранша на регенерирането.

6.4. **Други интереси**

(295) Тъй като не бяха направени коментари в обратния смисъл в срока, определен за представяне на коментари по документа за разгласяване на окончателните заключения ([61]), Комисията потвърди заключенията си в съображения 243—249 от регламента за временните мерки, че мерките са в интерес на политиката на Съюза за намаляване на отпадъците и устойчиво управление на суровините. Освен това, като се има предвид, че най-вече МСП извършват дейност по регенериране, налагането на мерки би било също и в съответствие с важната цел на Комисията да подпомага малките и средните предприятия.

6.5. **Заключение относно интереса на Съюза**

(296) Следователно Комисията потвърди заключението си, изразено в съображения 234—249 от регламента за временните мерки. Липсват убедителни причини съгласно член 21 от основния регламент, че налагането на мерки не би било в интерес на Съюза.

7. **РАЗГЛЕЖДАНЕ НА НАЛАГАНЕТО НА МЕРКИ С ОБРАТНО ДЕЙСТВИЕ**

(297) Както е посочено в съображение 4, вносът на разглеждания продукт е подлежал на регистрация от 3 февруари 2018 г. до датата на влизане в сила на временните мерки, 8 май 2018 г., с оглед евентуалното събиране на мита върху регистрирания внос със задна дата.

(298) По време на окончателния етап от разследването беше направена оценка на събраните данни във връзка с регистрацията. Комисията направи анализ дали са изпълнени критериите съгласно член 10, параграф 4 от основния регламент за събирането на окончателни мита със задна дата.

(299) Данните, налични по време на режима на регистрация, са показали, че е било отбелязано значително нарастване на вноса на равнище кодове по КН. По-новите данни обаче показват, че липсва по-нататъшно значително нарастване на вноса в сравнение с равнището на вноса през разследвания период. Следователно това условие съгласно член 10, параграф 4, буква г) от основния регламент не е изпълнено.

(300) Затова Комисията заключи, че в този случай събирането на окончателните мита със задна дата не е оправдано.

8. **ОКОНЧАТЕЛНИ АНТИДЪМПИНГОВИ МЕРКИ**

8.1. **Равнище на отстраняване на вредата (марж на вредата)**

(301) След разгласяването на временните заключения няколко заинтересовани страни заявиха, че съществува общо съгласие относно сегментацията на пазара на Съюза в три категории, и че в регламента за временните мерки са дадени обстойни анализи и подробни данни за всеки сегмент. Използваният на етапа на временните мерки подход за една и съща целева печалба за всички категории обаче има ефект на прекомерна защита на производителите от Съюза, които не са успели да постигнат определената целева печалба за бранша като цяло, от дъмпинговия внос на гуми от категория 3. Затова Комисията би трябвало да използва рентабилността на всяка категория, за да изчисли невредоносната цена и маржа на вредата, за да се приложи правилото за по-малкото мито по подходящ начин.

(302) Комисията прие това твърдение. Тя счита, че в конкретния случай е по-уместно да се определи целева печалба за всяка от категориите, понеже формата на мерките е фиксирано мито за гума, което на свой ред се базира на марж на вредата, произтичащ от контролен номер на продукта за категория. Затова Комисията коригира целевата печалба на 17,9 % за категория 1, 17,9 % за категория 2 и 6,1 % за категория 3.

(303) След разгласяването на окончателните заключения Giti Group заявиха, че 2014 г., която се използва като база за целевата печалба, е била необичайна година, тъй като рентабилността при категории 1 и 2 е била една и съща, докато през следващите две години тя е била различна.

(304) Комисията припомни, че тя има задължението да определи целева печалба, като идентифицира година, която в най-голяма степен наподобява обичайните условия на конкуренция, ненарушена от дъмпингов внос. Спрямо този стандарт 2014 г. е годината с най-нисък обем и пазарен дял на дъмпинговия внос спрямо 2015 и 2016 г., поради което последните следва да бъдат изключени. Аналогично, Комисията не би могла да избере година преди 2014 г., тъй като за тези години няма проверена информация. Поради това твърдението беше отхвърлено.

([61]) Литовската национална асоциация на автомобилните превозвачи изпрати коментари много след като срокът за представяне на коментари по документа за разгласяване на окончателните заключения беше изтекъл, като изказа твърдението, че китайският внос представлява 37 % от общия пазар на вносни гуми в Литва и поради това литовските превозвачи ще бъдат изправени пред несъразмерни неблагоприятни последици в сравнение с други дружества от Съюза, тъй като е налице пълна зависимост на литовския пазар на гуми от вноса. Комисията е на мнение, че коментарите не са представени навреме и не са подкрепени с доказателства. Поради това твърдението не бе взето под внимание.

(305) Някои заинтересовани страни (жалбоподателя, Tyre Specialists от Финландия, Асоциацията на италианските производители на регенерирани гуми, Bipaver, VIPAL, Португалската асоциация на регенериращата промишленост, Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk) счетоха, че целевата печалба от 6,1 % за категория 3, използвана при разгласяването на окончателните заключения, е твърде ниска, за да се отговори на вредата, понесена от производителите на регенерирани гуми, и че е необходимо да се използва целева печалба от около 10 % преди увеличението на вноса.

(306) Комисията припомни, че пазарът на гуми от категория 3 се идентифицира по характерното присъствие на регенерирани и нови гуми, които активно се конкурират помежду си за пазарен дял. Както беше неокончателно установено в съображение 209 от регламента за временните мерки, равнищата на загуби в промишлеността за производство на регенерирани гуми, които не могат да бъдат трайно понесени, излагат на риск оцеляването на цялата дейност по регенериране в Съюза. Както допълнително и неокончателно беше посочено в съображение 230 от регламента за временните мерки, тези загуби се отразяват и на рентабилността, която дружествата с дейност в категории 1 и 2 могат да постигнат. Тези констатации следва да се разглеждат в светлината на ясния интерес на Съюза от съществуването на силна промишленост за регенериране на гуми, както е посочено в съображения 243—249 от регламента за временните мерки и в съображение 232 от документа за разгласяване на окончателните заключения.

(307) В съответствие с това Комисията реши да направи оценка на твърдението, че печалбата от 6,1 %, постигната през 2014 г. в категория 3, както е отбелязано в документа за разгласяване на окончателните заключения, няма адекватно да гарантира оцеляването на дейността по регенериране в Съюза.

(308) С оглед на това Комисията реши да разгледа равнищата на печалба, постигнати от дружества, които са имали дейност в тази категория през 2014 г., въз основа на данните, получени в проверените отговори на въпросника. За включени в извадката големи дружества с дейност в категория 3 на регенерирането стойността за 2014 г. е – 6,04 %. За включените в извадката МСП същата стойност е 2,71 %. Тези цифри показват, че промишлеността за регенериране на гуми, която представлява значителна част от промишлеността на Съюза като цяло, през 2014 г. вече е била засегната от китайския внос.

(309) В съответствие с това Комисията си постави за цел да определи каква целева печалба следва да постигат производителите от Съюза при категория 3 при нормални условия на конкуренция, като се вземат предвид в достатъчна степен производителите на регенерирани гуми. За тази оценка Комисията се обърна и към информацията, налична в досието. В жалбата целевата печалба за производителите на разглеждания продукт от категория 3 беше определена на 9,2 %, което според жалбоподателите би гарантирало адекватна дейност на всички производители от категория 3 (включително на регенериращите разглеждания продукт). Тази стойност отговаряше и на коментарите, направени от регенериращите разглеждания продукт в отговор на документа за разгласяване на окончателните заключения, които твърдяха, че Комисията трябва да се спре на равнище на рентабилност от около 9 % за производителите от категория 3. Тяхното твърдение се базираше главно на стойностите от 2014 г., показващи положение на нанесена вреда на промишлеността за регенериране на гуми в Съюза. Аналогично, Комисията разгледа данните, подадени от включените в извадката производители на регенерирани гуми за годините 2006 и 2007, които според производителите на регенерирани гуми в Съюза представляват последните години, през които е имало нормални условия на конкуренция. За тези години рентабилността на производителите на регенерирани гуми в Съюза е била 9,4 %.

(310) Комисията сравни тези данни с агрегираните данни за рентабилността на категория 3 през 2014 г. за включените в извадката производители от Съюза. Без да бъде отразена тежестта на представянето на МСП в цялата промишленост на Съюза, рентабилността за категория 3 за тази година е била 9,2 %. Тази непретеглена стойност е по-подходяща от предишната претеглена стойност 6,1 %. През 2014 г. МСП в категория 3 вече са били много силно засегнати от китайския внос, така че претеглените стойности за тази година не отразяват напълно нормални условия на конкуренция в промишлеността за производство на регенерирани гуми.

(311) В резултат на това Комисията счете, че е по-подходящо да изчисли целевата печалба през 2014 г. по начин, който тушира вредоносното въздействие на китайския внос, което вече се е наблюдавало през тази година и при промишлеността на Съюза за производство на регенерирани гуми. В светлината на горната информация Комисията реши да определи целевата печалба за производителите на разглеждания продукт от категория 3 на 9,2 %. Тука е взета предвид минималната невредоносна цена, която производителите от категория 3 трябва да постигнат при нормални условия на конкуренция, като са надлежно зачетени потребностите на промишлеността за производство на регенерирани гуми.

(312) Както е посочено в съображение 16, Комисията разгласи тази допълнителна констатация и прикани заинтересованите страни да представят коментарите си.

(313) Heuver изказа твърдението, че Комисията не може да прави разлика между регенерирани гуми и нови гуми, тъй като те последователно са били считани за едни и същи продукти с оглед на тяхната взаимозаменяемост. Освен това целият анализ на вредата и причинно-следствената връзка е извършен, без между тях да се прави каквото и да било разграничение.

(314) Същата страна заяви, че Комисията не е предоставила валидно основание да се отклони от разглеждания период на настоящото разследване и че промишлеността на Съюза като цяло през 2014 г. вече е била засегната от китайския внос. Освен това посочената страна изказа твърдението, че фактът, че не е била достигната тази целева печалба, в момент, когато вносът от КНР не е причинявал вреда на промишлеността на Съюза (2008—2014 г.), ясно показва, че са налице други причини за вредата.

(315) Hämmerling заяви също така, че срокът от три дни за представяне на коментари по съществени промени в документа и окончателните заключения на Комисията е твърде кратък и е равносилен на нарушаване на правото му на защита.

(316) Xingyuan Group изказаха твърдението, че целевата печалба от 9,2 % е неподходяща, тъй като не е проверена. Годините 2006 и 2007 са твърде отдалечени от настоящия момент и няма доказателства, че промишлеността на Съюза е понесла вреда през 2014 г. Освен това тази страна заяви, че целта на целевата печалба е не да гарантира оцеляването на индустрията, а да премахне ефектът от вредоносния дъмпинг. Тя заяви, че използването на непретеглена рентабилност е неуместно.

(317) Aeolus Group заявиха, че Комисията не е направила анализ на причинно-следствената връзка между китайския внос и представянето на промишлеността за регенериране на гуми в Съюза. Освен това страната заяви, че маржа на печалбата трябва да бъде ограничен до маржа на печалба, на който промишлеността на Съюза в разумна степен би могла да разчита при нормални условия на конкуренция. Страната заяви, че Комисията не трябва да прави разграничение между нови гуми и регенерирани гуми, когато оценява подходящата целева печалба за категория 3. И на последно място, страната заяви, че Комисията не се е мотивирала защо е определила целевата печалба за категория 3 на 9,2 %.

(318) CCCMC и CRIA изказаха твърдението, че определянето на целевата печалба на 9,2 % за категория 3 не отразява нормални условия на конкуренция и че годините 2006 и 2007 не са подходящи еталони за установяване на вреда. Тъй като Комисията е обърнала прекалено много внимание на производителите на регенерирани гуми от категория 3, тя е опорочила своя анализ на вредата за промишлеността на Съюза като цяло.

(319) Prometeon изказаха твърдението, че изчисленията на преразгледания марж на вредата потвърждават заключението, че вредата, за която се твърди, че съществува, е твърде малка. Общите загуби, които могат да се причислят на категория 3, биха били около 54 млн. евро, което представлява 91 % от общата вреда, понесена от промишлеността на Съюза, докато гумите от категории 1 и 2 не са засегнати. Страната повтори също така твърдението си, че следва да се използва друга форма на мярката.

(320) Комисията отхвърли тези твърдения поради следните причини.

(321) На първо място, целевата печалба за категория 3 от 9,2 % се основава на реалната рентабилност на включените в извадката производители от Съюза от категория 3 през 2014 г., преди да се прави претегляне на дружествата по категории. Подходът да не се прави претегляне не е неправилен с оглед на целта да се намали отражението на представянето на МСП, които вече са били засегнати от значителното равнище на китайския внос.

(322) На второ място, препратката на Комисията към годините 2006—2007 не променя тази оценка. Напротив, тя потвърждава констатациите въз основа на непретеглените стойности за 2014 г. като разумен еталон. Нито една от заинтересованите страни не твърди, че условията на конкуренция през 2006—2007 г. са били нарушени. Включените в извадката производители на регенерирани гуми са доказали с финансови отчети твърдението, че тяхната нормална рентабилност е била средно между 9 и 10 % през 2006—2007 г.

(323) На трето място, целевата печалба за категория 3, установена на база непретеглени стойности за 2014 г., също така съответства на равнището на целева печалба, предложено в жалбата. Следователно още на етапа на започване на процедурата промишлеността на Съюза е счела тази стойност (а именно 9,2 %) за подходяща целева печалба — т.е. много преди Комисията да започне процеса на претегляне.

(324) Поради това Комисията отхвърли тези твърдения и потвърди избора си на целева печалба от 9,2 % за гумите от категория 3.

(325) И на последно място, съгласно член 20, параграф 5 от основния регламент на страните следва да се дадат 10 дни за коментари по разгласяването на окончателните заключения. В настоящия случай Комисията е предоставила за целта пълни две седмици. Когато е необходимо допълнително разгласяване на окончателните заключения, може да бъде определен по-кратък срок. Противно на твърдението на Hämmerling допълнителното разгласяване на окончателни заключения не е било нито от голяма сложност, нито от съществено значение. Напротив, то е касаело само конкретен аспект, а именно целевата печалба, който е разяснен в документ с дължина две страници. В този случай предоставянето на три дни за изпращане на коментари е било достатъчно, за да могат всички страни да упражнят правото си на защита.

8.2. **Окончателни антидъмпингови мерки**

(326) Върху вноса на разглеждания продукт с произход от КНР следва да бъдат наложени окончателни антидъмпингови мерки в съответствие с предвиденото в член 7, параграф 2 от основния регламент правило за по-ниското мито. Комисията направи сравнение между маржовете на вредата и дъмпинговите маржове. Размерът на митата следва да бъде определен на равнището на по-ниския от двата маржа.

(327) Поради това ставките на окончателното антидъмпингово мито, изразени като цена CIF на границата на Съюза, без платено мито, са, както следва:

Таблица 11

Ставки на окончателното антидъмпингово мито (%)

Дружество	Дъмпингов марж (%)	Марж на вредата (%)	Окончателно антидъмпингово мито (%)
Xingyuan Group	106,7	55,07	55,07
Giti Group	56,8	29,56	29,56
Aeolus Group и Pirelli	85	37,29	37,29
Hankook Group	60,1	23,41	23,41
Други оказали съдействие дружества	71,5	32,39	32,39
Всички други дружества	106,7	55,07	55,07

(328) Посочените в настоящия регламент индивидуални ставки на антидъмпинговите мита за дружествата са установени въз основа на констатациите от настоящото разследване. Поради това те отразяват установеното по време на разследването положение по отношение на тези дружества. Тези индивидуални антидъмпингови митнически ставки (за разлика от митото, приложимо за цялата държава, което се прилага за „всички други дружества“) се прилагат изключително за вноса на разглеждания продукт с произход от засегнатата държава и произведен от споменатите юридически лица. Вносът на разглеждания продукт, произведен от всяко друго дружество, което не е изрично посочено в постановителната част на настоящия регламент, включително от субекти, свързани с изрично посочените, следва да се облага със ставката на митото, приложима за „всички други дружества“. Индивидуалните ставки на антидъмпинговите мита не следва да се прилагат за този внос.

(329) Дадено дружество може да поиска прилагането на тези индивидуални ставки на антидъмпинговото мито, ако впоследствие промени наименованието си като правен субект. Искането трябва да бъде адресирано до Комисията. То трябва да съдържа цялата съответна информация, която позволява да се докаже, че промяната не засяга правото на дружеството да се ползва от приложимата за него ставка на митото. Ако промяната на наименованието на дружеството не засяга правото му да се ползва от приложимата за него ставка на митото, в *Официален вестник на Европейския съюз* ще се публикува известие, с което се съобщава за промяната на наименованието.

(330) За да се сведат до минимум рисковете от заобикаляне, породени от голямата разлика в митническите ставки, са необходими специални мерки, за да се гарантира прилагането на индивидуалните антидъмпингови мита. Дружествата с индивидуални антидъмпингови мита трябва да представят на митническите органи на държавите членки валидна търговска фактура. Тя трябва да отговаря на изискванията, определени в член 1, параграф 3 от настоящия регламент. Вносът, който не е придружен от такава фактура, следва да се облага с антидъмпинговото мито, приложимо за „всички други дружества“.

(331) За да се осигури правилното прилагане на антидъмпинговите мита, антидъмпинговото мито за всички други дружества следва да се прилага не само за производителите износители, които не са оказали съдействие при настоящото разследване, но и за производителите, които не са осъществявали износ за Съюза по време на разследвания период.

(332) Като се има предвид неотдавнашната съдебна практика на Съда на Европейския съюз ([62]), е целесъобразно да се предвиди размер на лихва за забава, която да се заплаща в случай на възстановяване на окончателни мита, тъй като съответните действащи разпоредби относно митата не предвиждат такъв лихвен процент, а прилагането на националните правила би довело до ненужно нарушаване на конкуренцията между икономическите оператори в зависимост от това коя държава членка е избрана за митническо оформяне.

([62]) Решение на Съда (трети състав) от 18 януари 2017 г. *Wortmann /Hauptzollamt Bielefeld*, C-365/15, EU:C:2017:19, параграфи 35—39.

(333) Както е посочено в съображение 263 от регламента за временните мерки, налице е риск операторите да използват вноса на колела, оборудвани с китайски гуми, с цел заобикаляне на мерките. Поради Комисията счита, че е целесъобразно да следи вносът на автомобилни колела, колела за ремаркета и колела за полуремаркета, оборудвани с пневматични гуми, нови или регенерирани, от каучук, от видовете, използвани за автобуси или камиони, с индекс на натоварване, по-голям от 121.

(334) Hämmerling изказа твърдението, че основният регламент не дава на Комисията правно основание да класира стоки за митнически цели и че поради това член 1, параграф 5 от регламента за временните мерки е незаконосъобразен. Както е посочено в съображение 263 от регламента за временните мерки, съгласно Обяснителните бележки към Хармонизираната система (ОБХС) за позиции 8708 и 8716 автомобилните колела, колелата за ремаркета и колелата за полуремаркета, оборудвани с гуми, следва да бъдат класирани в позиции 8708 и 8716. Това съображение обяснява намерението на Комисията да следи вноса на пневматични гуми, нови или регенерирани, от каучук, от видовете, използвани за автобуси или камиони, с индекс на натоварване, по-голям от 121, които са монтирани на колело и са правилно класирани съгласно митническото законодателство в глава 87 от Комбинираната номенклатура ([63]). За да се изясни, че Комисията не възнамерява да класира стоки за митнически цели на основание основния регламент, а възнамерява да следи внос, съответната формулировка на въпросния член от настоящия регламент, а именно член 1, параграф 4, беше оформена по необходимия начин.

8.3. **Форма на мерките**

(335) Aeolus Group заявиха, че антидъмпинговата мярка би трябвало да е под формата на мито *ad valorem*. Според тях фиксирано мито би нарушило член 7, параграф 2 и член 9, параграф 4 от основния регламент, които изискват наложеното временно и окончателно антидъмпингово мито да не надвишава маржа, достатъчен за отстраняване на вредата за промишлеността на Съюза. Съобразно с това най-подходящото решение би било Комисията да прилага различни мита *ad valorem*, базирани на сегментацията на пазара, а именно категории 1, 2 и 3. Aeolus Group твърдят, че това би било в съответствие със съображенията на Комисията относно важността на избягването на непропорционални мерки за висококачествени гуми и необходимостта да се отстрани вредата за промишлеността на Съюза за гуми с различни физически характеристики, създавайки по този начин един много по-добре функциониращ пазар.

(336) Както беше посочено в съображение 302, Комисията преразгледа маржа на вредата и определи целева печалба за всяка категория. Затова тя счита, че полученото в резултат фиксирано мито отстранява вредата за промишлеността на Съюза по подходящ начин, като се прилага пропорционално към различните категории.

(337) CRIA и CCCMC изказаха твърдението, че фиксираните мита са неуместни, особено за категория 3, и предложиха Комисията да разгледа налагането на мита *ad valorem* или, като алтернатива, на фиксирани мита за висококачествените продукти и на мита *ad valorem* за продуктите с ниско качество. Освен това някои страни изтъкнаха, че Комисията следва да вземе предвид размера на гумите, тъй като разликата в размера се отразява на цената на гумата. CRIA и CCCMC изтъкнаха също така, че митото *ad valorem* е по-уместно.

(338) Giti Group и Prometeon изказаха твърдението, че митото следва да бъде под формата на променливо мито, при което гумите над определена минимална вносна цена (МВЦ) или МВЦ на една гума не се облагат с мита. Освен това Giti Group заявиха, че по отношение на неоказалите съдействие производители следва да продължи да се прилага остатъчното мито *ad valorem*, за да се изключат категории 1 и 2 от обхвата на окончателните мерки.

(339) Както беше посочено в съображение 302, Комисията преразгледа маржа на вредата и определи целева печалба за всяка категория. Затова тя счита, че полученото в резултат фиксирано мито отстранява вредата за промишлеността на Съюза по подходящ начин, като се прилага пропорционално към различните категории.

(340) Що се отнася до твърденията, че една МВЦ за всички категории или една МВЦ за всяка категория би била по-подходяща с оглед премахването на вредата, причинена от дъмпинговия внос, Комисията разгледа следните обстоятелства:

— Приемливо определение на различията в качеството, произтичащи единствено от физическите характеристики, няма; разликите по категории се дължат също така на марката, възприятията на потребителя и на възможността за регенериране. Поради това не е възможно да се определи линия на разграничение, която митническите органи да прилагат.

— Дистрибуцията на внесените гуми най-вече чрез свързани дъщерни дружества и чрез несвързани вносители, с които обаче са налице много тесни и дългогодишни бизнес отношения, е много сложна. Следенето на тази огромна мрежа на дейност е практически невъзможно.

([63]) Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/1925 на Комисията от 12 октомври 2017 г. за изменение на приложение I към Регламент (ЕИО) № 2658/87 на Съвета относно тарифната и статистическа номенклатура и Общата митническа тарифа (ОВ L 282, 31.10.2017 г., стр. 1).

— Вносителите обикновено внасят и други гуми, които не са обект на разследване (например за леки автомобили). Това създава висок риск от незаконни комисиони и компенсационни споразумения.

(341) Що се отнася до твърденията, че формата на мерките следва да бъде мито *ad valorem*, Комисията поддържа позицията си, че митото *ad valorem* ще бъде стимул за продължаване на вноса най-ниския ценови сегмент на продуктовия микс, както е обосновано в съображения 270 и 271 от регламента за временните мерки. Що се отнася до размерите, Комисията констатира, че малките гуми са представлявали около 15 % от обема на износа на включените в извадката китайски производители и че вносителите обикновено внасят всички размери. Поради това Комисията заключи, че това съображение не отменя ползите от налагането на фиксирано мито.

(342) Поради това Комисията запази фиксираните мита като форма на окончателните мерки.

(343) Xingyuan Group заявиха, че цената на вноса, използвана като база за изчисляване на фиксираното мито, неправилно включва разходите след вноса. Комисията прие твърдението и коригира изчисленията по съответен начин.

8.4. **Окончателно събиране на временните мита**

(344) С оглед на установените демпингови маржове и предвид равнището на вредата, причинена на промишлеността на Съюза, сумите, събрани като обезпечение чрез временното антидъмпингово мито, наложено с регламента за временните мерки, следва да бъдат окончателно събрани. Обезпечените суми, които превишават ставката на окончателното антидъмпингово мито, определена в съответствие с член 1, параграф 2 от настоящия регламент, следва да бъдат освободени.

(345) Комисията беше уведомена, че дружеството Chonche Auto Double Happiness Tyre Corp., Ltd. (допълнителен код по ТАРИК C333) е променило наименованието си на Aeolus Tyre (Taiyuan) Co., Ltd., считано от 13 август 2018 г. Поради това всички мерки, които временно са се прилагали към Chonche Auto Double Happiness Tyre Corp., Ltd., следва да се прилагат към Aeolus Tyre (Taiyuan) Co., Ltd.

(346) Комитетът, създаден съгласно член 15, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2016/1036, не представи становище,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

1. Налага се окончателно антидъмпингово мито върху вноса на определени пневматични гуми, нови или регенерирани, от каучук, от видовете, използвани за автобуси или камиони, с индекс на натоварване по-голям от 121, понастоящем класирани в кодове по КН 4011 20 90 и ex 4012 12 00 (код по ТАРИК 4012 12 00 10) и с произход от Китайската народна република.

2. Окончателните антидъмпингови мита, приложими в евро за бройка от продукта, описан в параграф 1 и произвеждан от изброените по-долу дружества, са, както следва:

Дружество	Окончателно антидъмпингово мито (в EUR/бройка)	Допълнителен код по ТАРИК
Xingyuan Tire Group Co. Ltd.; Guangrao Xinhongyuan Tyre Co., Ltd.	61,76	C331
Giti Tire (Anhui) Company Ltd.; Giti Tire (Fujian) Company Ltd.; Giti Tire (Hualin) Company Ltd.; Giti Tire (Yinchuan) Company, Ltd.	47,96	C332
Aeolus Tyre Co., Ltd.; Aeolus Tyre (Taiyuan) Co., Ltd.; Qingdao Yellow Sea Rubber Co., Ltd.; Pirelli Tyre Co., Ltd.	49,44	C333
Chongqing Hankook Tire Co., Ltd.; Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd.	42,73	C334
Други оказали съдействие дружества, изброени в приложението	49,31	
Всички други дружества	61,76	C999

3. Индивидуалните митнически ставки, определени за дружествата, посочени в параграф 2 или в приложението, се прилагат при представяне пред митническите органи на държавите членки на валидна търговска фактура, върху която фигурира декларация с дата и подпис на служител на издалия фактурата субект, който посочва името и длъжността си, като текстът на декларацията се съставя по следния образец: „Аз, долуподписаният, удостоверявам, че (бройка) от (разглеждания продукт), продаден за износ за Европейския съюз и обхванат от настоящата фактура, е произведен от (наименование и адрес на дружеството) (допълнителен код по ТАРИК) в Китайската народна република. Декларирам, че информацията, предоставена в настоящата фактура, е пълна и вярна.“ Ако не е представена такава фактура, се прилага митото, приложимо за всички други дружества.

4. Комисията наблюдава вноса на автомобилни колела, колела за ремаркета и колела за полуремаркета, оборудвани с пневматични гуми, нови или регенерирани, от каучук, от видовете, използвани за автобуси или камиони, с индекс на натоварване, по-голям от 121, с кодове по ТАРИК 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 и 8716 90 90 80.

5. Ако не е предвидено друго, се прилагат съответните действащи разпоредби в областта на митническото облагане. Лихвата за забава, която трябва да бъде заплатена в случай на възстановяване, което е основание за изплащане на лихви за забава, е лихвеният процент, прилаган от Европейската централна банка по отношение на нейните основни операции по рефинансиране и публикуван в серия C на *Официален вестник на Европейския съюз,* влязъл в сила на първия календарен ден от месеца, през който се пада крайният срок, увеличен с три и половина процентни пункта.

6. В случаите, когато стоките са били повредени преди допускането им за свободно обращение и следователно действително платената или платима цена е пропорционално разпределена за определяне на митническата стойност съгласно член 131 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/2447 на Комисията, размерът на антидъмпинговото мито, посочено в параграф 2, се намалява с процент, който отговаря на дела на действително платената или платима цена.

Член 2

Когато нов производител износител от Китайската народна република представи на Комисията достатъчно доказателства за това, че:

— не е осъществявал износ на описания в член 1, параграф 1 продукт за Съюза през периода от 1 юли 2016 г. до 30 юни 2017 г.,

— не е свързан с никой износител или производител от Китайската народна република, който подлежи на наложените с настоящия регламент антидъмпингови мерки,

— действително е изнасял разглеждания продукт за Съюза или е поел неотменимо договорно задължение да изнесе значително количество за Съюза след края на първоначално разследвания период,

Комисията може да измени член 1, параграф 2, като добави новия производител износител към оказалите съдействие дружества, които не са включени в извадката, и поради което към тях се прилага среднопретегленото мито, ненадвишаващо 49,31 EUR за брой.

Член 3

Сумите, обезпечени чрез временните антидъмпингови мита в съответствие с Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/683 на Комисията, се събират окончателно. Обезпечените суми, които превишават окончателната сума в евро за брой на антидъмпинговите мита, посочена в член 1, параграф 2 от настоящия регламент, се освобождават.

Член 4

Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/163 на Комисията се отменя.

Член 5

Настоящият регламент влиза в сила в деня след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на 18 октомври 2018 година.

За Комисията

Председател

Jean-Claude JUNCKER

ПРИЛОЖЕНИЕ

Невключени в извадката оказали съдействие китайски производители износители:

Наименование на дружеството	Допълнителен код по ТАРИК
Bayi Rubber Co., Ltd.	C335
Bridgestone (Huizhou) Tire Co., Ltd.	C336
Briway Tire Co., Ltd.	C337
Chaoyang Long March Tyre Co., Ltd.	C338
Goodyear Dalian Tire Company Limited	C339
Guizhou Tyre Co., Ltd.	C340
Jiangsu General Science Technology Co., Ltd.	C341
Megalith Industrial Group Co., Ltd.	C342
Michelin Shenyang Tire Co., Ltd.	C343
Nanjing Kumho Tire Co., Ltd.	C344
Ningxia Shenzhou Tire Co., Ltd.	C345
Prinx Chengshan (Shandong) Tire Co., Ltd.	C346
Qingdao Doublestar Tire Industrial Co., Ltd.	C347
Qingdao Fudong Tyre Co., Ltd.	C348
Qingdao Hairunsen Tyre Co., Ltd.	C349
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 Hawk International Rubber Industry Co., Ltd.	C356
Shandong Hengfeng Rubber & Plastic Co., Ltd.	C357
Shandong Hengyu Science & Technology Co., Ltd.	C358
Shandong Homerun Tires Co., Ltd.	C359
Shandong Huasheng Rubber Co., Ltd.	C360
Shandong Hugerubber Co., Ltd.	C361
Shandong Jinyu Tire Co., Ltd.	C362
Shandong Linglong Tyre Co., Ltd.	C363
Shandong Mirage Tyres Co., Ltd.	C364

Наименование на дружеството	Допълнителен код по ТАРИК
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
Sichuan Kalevei Technology Co., Ltd.	C373
Toyo Tire (Zhucheng) Co., Ltd.	C374
Triangle Tyre Co., Ltd.	C375
Weifang Goldshield Tire Co., Ltd.	C376
Weifang Shunfuchang Rubber And Plastic Products Co., Ltd.	C377
Xuzhou Armour Rubber Company Ltd.	C378
Zhongce Rubber Group Co., Ltd.	C379