NAŘÍZENÍ

PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2018/1579

ze dne 18. října 2018,

kterým se ukládá konečné antidumpingové clo a s konečnou platností vybírá prozatímní clo uložené na dovoz určitých pneumatik, nových nebo protektorovaných, z kaučuku, používaných pro autobusy nebo nákladní automobily, s indexem zatížení převyšujícím 121, pocházejících z Čínské lidové republiky a kterým se zrušuje prováděcí nařízení (EU) 2018/163

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/1036 ze dne 8. června 2016 o ochraně před dumpingovým dovozem ze zemí, které nejsou členy Evropské unie ([1]), a zejména na čl. 9 odst. 4 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

1. POSTUP

1.1. Prozatímní opatření

(1) Dne 4. května 2018 Evropská komise (dále jen „Komise“) přijala nařízení Komise (EU) 2018/683 ([2]) (dále jen „prozatímní nařízení“), kterým se ukládá prozatímní antidumpingové clo na dovoz určitých pneumatik, nových nebo protektorovaných, z kaučuku, používaných pro autobusy nebo nákladní automobily, s indexem zatížení převyšujícím 121 (dále jen „dotčený výrobek“) a pocházejících z Čínské lidové republiky (dále jen „ČLR“) do Evropské unie (dále jen „Unie“).

(2) Komise dne 11. srpna 2017 zahájila šetření zveřejněním oznámení o zahájení řízení v *Úředním věstníku Evropské unie* (dále jen „oznámení o zahájení řízení“) na základě podnětu, který podala dne 30. června 2017 koalice proti nekalému dovozu pneumatik (dále jen „žadatel“) jménem výrobců představujících více než 25 % celkové výroby nových a protektorovaných pneumatik pro autobusy nebo nákladní automobily v Unii.

(3) Prováděcím nařízením Komise (EU) 2018/163 ([3]) zavedla Komise celní evidenci dovozu dotčeného výrobku pocházejícího z ČLR. Celní evidence dovozu skončila, když dne 8. května 2018 vstoupila v platnost prozatímní opatření.

1.2. Období šetření a posuzované období

(4) Jak je uvedeno v 10. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, šetření dumpingu a újmy se týkalo období od 1. července 2016 do 30. června 2017 (dále jen „období šetření“) a zkoumání trendů významných pro posouzení újmy zahrnovalo období od 1. ledna 2014 do konce období šetření (dále jen „posuzované období“).

1.3. Následný postup

(5) Po uložení prozatímního antidumpingového cla žadatel, čínská obchodní komora dovozců a vývozců kovů, nerostů a chemikálií (China Chamber of Commerce of Metals, Minerals & Chemicals Importers and Exporters) (dále jen „CCCMC“), čínské sdružení gumárenského průmyslu (China Rubber Industry Association) (dále jen „CRIA“), pět čínských vyvážejících výrobců, pět dovozců, kteří nejsou ve spojení, sdružení dovozců v Unii s názvem l'Association Française des Importateurs de Pneumatiques (dále jen „AFIP“) a jeden dodavatel v Unii (dále jen „společnost Kraiburg“) předložili písemné připomínky k prozatímním zjištěním.

([1]) Úř. věst. L 176, 30.6.2016, s. 21.

([2]) Nařízení Komise (EU) 2018/683 ze dne 4. května 2018, kterým se ukládá prozatímní antidumpingové clo na dovoz určitých pneumatik, nových nebo protektorovaných, z kaučuku, používaných pro autobusy nebo nákladní automobily, s indexem zatížení převyšujícím 121 a pocházejících z Čínské lidové republiky a kterým se mění prováděcí nařízení (EU) 2018/163, Úř. věst. L 116, 7.5.2018, s. 8.

([3]) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2018/163 ze dne 1. února 2018, kterým se zavádí celní evidence dovozu nových a protektorovaných pneumatik pro autobusy nebo nákladní automobily pocházejících z Čínské lidové republiky, Úř. věst. L 30, 2.2.2018, s. 12.

(6) Jedna zúčastněná strana, společnost Hämmerling The Tyre Company GmbH (dále jen „Hämmerling“), předložila dodatečné připomínky k prozatímním zjištěním dne 2. července 2018, tedy se značnou časovou prodlevou po uplynutí lhůty pro předkládání připomínek k prozatímním zjištěním. Komise se k těmto připomínkám, jakož i k dalším připomínkám, které obdržela k obecnému dokumentu s konečnými informacemi, vyjádřila v konečné fázi.

(7) Zúčastněným stranám, které o to požádaly, byla poskytnuta možnost slyšení. Slyšení proběhla s obchodní komorou CCCMC a sdružením CRIA, se všemi vyvážejícími výrobci zařazenými do vzorku: tj. skupinou Aeolus ([4]), společností Pirelli Tyre Co., Ltd (dále jen „Pirelli“) a jejím dovozcem ve spojení společností Prometeon Tyre Group S.r.l. (dále jen „Prometeon“), skupinou Giti ([5]), skupinou Hankook ([6]) a skupinou Xingyuan ([7]), se dvěma dovozci, kteří nejsou ve spojení, s výrobci v Unii a se sdruženími a dodavateli běhounů a dodavateli opravárenských materiálů v Unii, kteří podporují antidumpingová opatření.

(8) Komise vzala v potaz připomínky předložené zúčastněnými stranami, rozebrala je a prozatímní zjištění v případě potřeby příslušným způsobem upravila.

(9) Komise pokračovala ve vyhledávání a ověřování všech informací, které považovala za nezbytné pro vyvození konečných zjištění. Za účelem ověření odpovědí na dotazníky, které nebyly ověřeny v prozatímní fázi postupu, byly provedeny inspekce na místě v prostorách těchto stran:

a) dovozci v Unii, kteří nejsou ve spojení:

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

— Hämmerling The Tyre Company GmbH, Německo;

b) dovozci v Unii, kteří jsou ve spojení:

— 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) Po poskytnutí konečných informací byla provedena inspekce na místě v prostorách společnosti Roline N.V., což je výrobce z Unie v Nizozemsku.

(11) Komise všechny zúčastněné strany informovala o podstatných skutečnostech a důvodech, na jejichž základě hodlá uložit konečné antidumpingové clo na dovoz určitých pneumatik pro autobusy a nákladní automobily (dále jen „poskytnutí konečných informací“) a provést konečný výběr částek zajištěných prostřednictvím prozatímního cla.

(12) Všem zúčastněným stranám byla poskytnuta lhůta, během které mohly předložit své připomínky týkající se poskytnutí konečných informací. Žadatel, čínští vyvážející výrobci (skupina Aeolus, skupina Giti, skupina Hankook, společnost Pirelli a její dovozce ve spojení Prometeon), průmyslová sdružení (CRIA, CCCMC, Associazione Italiana Ricostruttori Pneumatici, Assoiaçao Nacional de Industriais de Recauchtagem de Pneus, Bipaver, Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk, Sdružení výrobců protektorů České republiky, sdružení výrobců protektorů), dovozci (Hämmerling a Kirkby Tyres Ltd), výrobce protektorovaných pneumatik (Rula-BRW) a dodavatelé surovin pro výrobu protektorovaných pneumatik (Vipal, Kraiburg, RemaTipTop) předložili své připomínky.

(13) Po poskytnutí konečných informací proběhla slyšení s průmyslovými sdruženími CRIA a CCCMC, skupinami Aeolus, Giti, Prometeon, žadatelem a sdružením Bipaver.

([4]) Skupinu Aeolus tvoří společnosti Aeolus Tyre Co., Ltd, Qingdao Yellow Sea Rubber Co., Ltd. a Aeolus Tyre (Taiyuan) Co., Ltd. Posledně uvedená společnost se dříve jmenovala Chonche Auto Double Happiness Tyre Corp. Ltd., a to do 13. srpna 2018, kdy změnila název.

([5]) Skupinu Giti tvoří společnosti Giti Tire (China) Investment Co., (Shanghai), Giti Tire (Anhui) Co., Ltd, (Hefei), Giti Tire (Hualin) Co., Ltd (Hualin), Giti Tire (Fujian) Co., Ltd a Giti Tire (Yinchuan) Co., Ltd a vývozce ve spojení v Singapuru.

([6]) Skupinu Hankook tvoří společnosti Shanghai Hankook Tire Sales Co., Ltd (Shanghai), Chongqing Hankook Tire Co., (Chongqing) Ltd, Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd (Jiangsu), a vývozce ve spojení v Soulu v Jižní Koreji.

([7]) Skupinu Xingyuan tvoří společnosti Xingyuan Tire Group Ltd, Co. a Guangrao Xinhongyuan Tyre Co., Ltd (Dongying).

(14) Úředník pro slyšení uspořádal slyšení na žádost skupiny Hankook dne 16. srpna 2018 a na žádost skupiny Hämmerling dne 29. srpna 2018.

(15) Komise dne 10. září 2018 předložila všem zúčastněným stranám dodatečné konečné informace, které byly omezeny na zvláštní problematiku týkající se výše cílového zisku pro úroveň 3.

(16) Všem zúčastněným stranám byla poskytnuta třídenní lhůta, během níž mohly k dokumentu obsahujícímu dodatečné konečné informace předložit své připomínky. Žadatel, čínští vyvážející výrobci (skupina Aeolus, skupina Giti, společnost Pirelli a její dovozce ve spojení Prometeon, Xingyuan), průmyslová sdružení (CRIA, CCCMC, Associazione Italiana Ricostruttori Pneumatici, Bipaver, Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk, Sdružení výrobců protektorů České republiky, ITMA Europe, sdružení výrobců protektorů), dovozci (Hämmerling, Heuver a Kirkby Tyres Ltd), výrobce protektorovaných pneumatik (Rula-BRW), sdružení uživatelů (Litevské sdružení národních silničních dopravců LINAVA) a dodavatel surovin pro výrobu protektorovaných pneumatik (Kraiburg) předložili písemné připomínky.

(17) Po poskytnutí dodatečných konečných informací se dne 14. září 2018 konalo slyšení se společností Prometeon.

(18) Připomínky předložené zúčastněnými stranami byly případně zváženy a vzaty v úvahu.

1.4. **Oprava**

(19) Po zveřejnění prozatímního nařízení společnost Pirelli upozornila, že Pirelli Tyre Co., Ltd. není dceřinou společností skupiny Aeolus, jak bylo nesprávně uvedeno ve 119. bodě odůvodnění prozatímního nařízení. Vysvětlila, že Pirelli Tyre Co., Ltd. je společnost nezávislá na společnosti Aeolus Tyre Co., Ltd a na skupině Aeolus.

(20) Komise uznala svoji chybu a dne 10. července 2018 vydala příslušnou opravu ([8]).

(21) Pokud jde o odkaz na skupinu Aeolus, Komise uvedla, že její šetření se týká společností nebo skupin společností, které jsou ve spojení. Vztah mezi vyvážejícími výrobci je analyzován v souladu s článkem 127 prováděcího nařízení Komise (EU) 2015/2447 ([9]). V souvislosti s tímto šetřením se proto Pirelli Tyre Co., Ltd a Aeolus Tyre Co., Ltd považují za společnosti ve spojení, protože obě měly během období šetření společného akcionáře – konkrétně společnost China National Tire & Rubber Co, Ltd. (dále jen „CNRC"). Zkrácená forma „skupina Aeolus" byla použita proto, aby bylo možno v celém prozatímním nařízení snadněji odkazovat na dotyčné společnosti ve spojení. Zkrácená forma „skupina Aeolus" byla zvolena proto, že společnost Aeolus Tyre Co., Ltd je největším výrobcem v rámci dotyčných společností ve spojení. Navzdory použití krátké formy za účelem odkazování na skupinu Aeolus v prozatímním nařízení bylo dumpingové rozpětí vypočteno pro každého vyvážejícího výrobce ve spojení zvlášť a poté bylo pro všechny společnosti ve spojení stanoveno jedno vážené průměrné dumpingové rozpětí.

(22) Po poskytnutí konečných informací společnost Pirelli tvrdila, že by neměla být považována za společnost ve spojení se společností CNRC a skupinou Aeolus. Společnost Pirelli nesouhlasila s použitím článku 127 nařízení (EU) 2015/2447 pro účel výpočtu vážené průměrného dumpingového rozpětí stanoveného pro společnosti ve spojení. Společnost Pirelli navrhla ke stanovení vztahu mezi společnostmi použít článek 4 nařízení (EU) 2016/1036 (dále jen „základní nařízení").

(23) Komise připomněla, že článek 4 základního nařízení se týká vymezení výrobního odvětví Unie a vztahu výrobců v Unii k vyvážejícím výrobcům. V této souvislosti se výrobce v Unii nepovažuje za součást výrobního odvětví Unie, pokud je kontrolován vyvážejícím výrobcem ([10]). Avšak čl. 2 odst. 1 základního nařízení výslovně odkazuje na článek 127 nařízení (EU) 2015/2447 za účelem určení, zda jsou dvě strany v obchodním spojení pro účel stanovení dumpingového rozpětí. Šetření otázky, zda jsou dvě strany v obchodním spojení, zajišťuje, že jsou účinně prosazována antidumpingová opatření. Zejména se předchází riziku, že vývoz směřuje přes společnosti ve spojení s nižším antidumpingovým clem. Navíc v oznámení o zahájení řízení ([11]) se na začátku řízení jasně odkazovalo na článek 127 nařízení (EU) 2015/2447.

([8]) Úř. věst. L 174, 10.7.2018, s. 23.

([9]) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2015/2447 ze dne 24. listopadu 2015, kterým se stanoví prováděcí pravidla k některým ustanovením nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 952/2013, kterým se stanoví celní kodex Unie, Úř. věst. L 343, 29.12.2015, s. 558.

([10]) Viz čl. 4 odst. 2 písm. a) základního nařízení.

([11]) Viz oddíl 5.2.3 oznámení o zahájení šetření dovozců, kteří nejsou ve spojení, a zejména poznámka pod čarou č. 1 na stranách 15 a 17.

(24) Podle čl. 127 písm. d) nařízení (EU) 2015/2447 se dvě osoby považují za osoby ve spojení, pokud: třetí strana přímo nebo nepřímo drží, kontroluje nebo vlastní nejméně 5 % vydaných akcií nebo podílů s hlasovacími právy obou osob. CNRC je největším akcionářem společnosti Pirelli. Během období šetření CNRC vlastnila 65 % akcií společnosti Pirelli. V září 2018 stále vlastnila 46 % akcií společnosti Pirelli. V souvislosti s tímto šetřením se proto společnost Pirelli a skupina Aeolus považují za společnosti ve spojení prostřednictvím společné mateřské společnosti (CNRC). Tvrzení společnosti Pirelli, že by neměla být považována za společnost ve spojení se společností CNRC nebo skupinou Aeolus, bylo tudíž zamítnuto.

(25) Po poskytnutí konečných informací společnost Pirelli dále tvrdila, že by měla být považována pouze za spolupracující stranu, a nikoliv za vyvážejícího výrobce, protože v listopadu 2017 výrobu dotčeného výrobku ukončila.

(26) Komise shledala, že společnost Pirelli byla během období šetření vyvážejícím výrobcem. Fakt, že společnost Pirelli následně výrobu ukončila, tuto skutečnost nemění. Uvedené tvrzení bylo tudíž zamítnuto.

1.5. **Poskytnutí prozatímních informací**

(27) Několik zúčastněných stran tvrdilo, že prozatímní informace poskytnuté Komisí byly nedostatečné, čímž bylo dotčeno jejich právo na obhajobu, a požádalo Komisi o další objasnění a informace a stejné obavy zopakovalo i po poskytnutí konečných informací.

(28) Komise byla toho názoru, že veřejně přístupný spis a prozatímní nařízení již obsahují dostatek informací umožňujících všem zúčastněným stranám plně uplatnit své právo na obhajobu. Před poskytnutím konečných informací byla nicméně do veřejně přístupného spisu zařazena poznámka ke spisu ([12]) poskytující objasnění ohledně prozatímního nařízení a dvěma vyvážejícím výrobcům byla poskytnuta některá další objasnění týkající se údajů, na nichž se zakládají výpočty jednotlivých dumpingových rozpětí.

(29) Komise poukázala na to, že CRIA a CCCMC uvedly, že Komise jim a čínským vývozcům neposkytla podrobné informace ohledně výpočtů cenového podbízení a prodeje pod cenou, a tím je zbavila jakékoli možnosti zkontrolovat případné chyby, jichž se Komise dopustila, nebo se vyjádřit k některým aspektům uvedených výpočtů.

(30) CRIA, CCCMC a čínští vývozci obdrželi veškeré informace s ohledem na svá procesní práva. Čínští vývozci zařazení do vzorku obdrželi seznam kontrolních čísel výrobků (dále jen „PCN“) prodaných položek, jednotkové prodejní ceny a rozsah ([13]) celkového objemu prodeje, o který se jednalo. Jak je uvedeno ve 45. až 49. bodě odůvodnění, Komise nesmí sdělit žádné informace, které jsou na základě prokázání oprávněných důvodů považovány za důvěrné, bez zvláštního povolení poskytovatele těchto informací.

(31) Skupina Aeolus tvrdila, že zjištění újmy pro účely článku VI GATT 1994 by mělo vycházet ze skutečných důkazů a zahrnovat objektivní přezkoumání jak a) objemu dumpingového dovozu a účinku dumpingového dovozu na ceny obdobných výrobků na domácím trhu, tak i b) následného dopadu tohoto dovozu na domácí výrobce takových výrobků. Komise by podle jejího názoru neměla svá rozhodnutí zakládat na nejasných prvcích nebo na důvěrných údajích poskytnutých dotyčnými stranami, nýbrž na všech informacích a objektivních skutečnostech, jež jsou k dispozici. Požadavek „objektivního přezkoumání“ znamená, že domácí výrobní odvětví a účinky dumpingového dovozu je nutno prošetřovat nestranně, bez upřednostňování zájmů kterékoli zúčastněné strany nebo skupiny zúčastněných stran šetření. ([14]) Podle tvrzení skupiny Aeolus zůstává většina údajů v tomto řízení důvěrná, což zúčastněným stranám brání v uplatňování jejich práva na obhajobu. Zahájení šetření však bylo jednoznačně motivováno snahou chránit zájmy konkrétního segmentu výrobního odvětví Unie (jmenovitě odvětví protektorování), aniž by byla zohledněna skutečnost, že většina velkých evropských výrobců pneumatik také dováží dotčený výrobek z ČLR a dále jej prodává na trhu Unie.

(32) V reakci na tyto připomínky Komise uvedla, že článek 19 základního nařízení výslovně stanoví, že zúčastněné strany mohou informace poskytnout důvěrně, jsou-li k tomu udány oprávněné důvody. Kromě toho byl do veřejného spisu začleněn smysluplný souhrn důvěrných informací, které si mohou zúčastněné strany prověřit.

([12]) Poznámka ke spisu (číslo systému evidence údajů: t18.007994).
([13]) S ohledem na důvěrnou povahu totožnosti některých výrobců v Unii bylo poskytnuto rozpětí.
([14]) Zpráva odvolacího orgánu WTO v dokumentu č. WT/DS184/AB/R, Spojené státy – Antidumpingová opatření vztahující se na některé ocelové výrobky válcované za tepla, které pocházejí z Japonska, bod 109.

Skutečnost, že totožnost některých spolupracujících výrobců v Unii nebyla zveřejněna, nebránila Komisi v tom, aby objektivně přezkoumala příslušné skutečnosti, ani nebránila zúčastněným stranám v uplatnění jejich práva na obhajobu. Kromě toho byla práva na obhajobu zúčastněných stran zaručena, jak je vysvětleno ve 37. bodě odůvodnění, prostřednictvím zapojení úředníka pro slyšení.

1.6. **Výběr vzorku**

(33) Sdružení CRIA and obchodní komora CCCMC tvrdily, že čínští výrobci z řad malých a středních podniků (MSP) byli diskriminováni ve srovnání s výrobci z řad MSP v Unii, protože MSP v Unii měly právo vyplnit méně podrobný (a tedy méně spolehlivý) dotazník. Uvedené strany tvrdily, že čínští výrobci z řad MSP mohli být odrazeni od účasti v šetření z důvodu významného zatížení vyplývajícího z povinnosti vyplnit plnou verzi dotazníku.

(34) Navíc CRIA a CCCMC tvrdily, že jelikož Komise (údajně nesprávně) vycházela při svém určení újmy především z údajů o malém objemu prodeje uskutečněném malými a středními podniky, nedostatečné zastoupení čínských výrobců z řad MSP bylo dále zhoršeno tím, že výrobci z řad MSP v Unii mohli poskytnout méně úplnou, a tedy méně spolehlivou odpověď. Podobné tvrzení bylo zopakováno po poskytnutí konečných informací. Kromě toho CRIA a CCCMC požadovaly, aby Komise zveřejnila konkrétní údaje o výběru vzorku výrobců v Unii, zejména za účelem ověření reprezentativnosti vzorku výrobního odvětví Unie jak u nových, tak u protektorovaných pneumatik. Uvedené tvrzení bylo po poskytnutí konečných informací zopakováno.

(35) Tvrzení, že určení újmy vycházelo převážně z údajů výrobců z řad MSP v Unii, je nesprávné, neboť Komise vytvořila reprezentativní vzorek, aby přesně analyzovala situaci ohledně újmy způsobené výrobcům v Unii. Komise vypočítala váženou hodnotu prodeje v Unii, aby bylo zajištěno řádné zastoupení prodeje uskutečněného malými a středními podniky na trhu Unie. Navíc je běžnou praxí Komise zasílat zjednodušený dotazník výrobcům z řad MSP v Unii, avšak tato skutečnost nemá žádný dopad na správnost poskytnutých údajů nebo důkladnost šetření. Dotyčné tvrzení bylo proto zamítnuto.

(36) Jak je uvedeno v 15. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, dva vyvážející výrobci tvrdili, že z důvodu důvěrné povahy údajů nemohou ověřit, zda žadatel skutečně představuje více než 25 % celkové výroby v Unii. Rovněž tvrdily, že nemohou ověřit, zda je vzorek výrobního odvětví Unie dostatečně reprezentativní.

(37) Útvary Komise požádaly o zapojení úředníka pro slyšení, aby bylo ve světle uvedených tvrzení zaručeno právo zúčastněných stran na obhajobu. Prostřednictvím poznámky ze dne 12. července 2018 úředník pro slyšení přidal do veřejně přístupného spisu poznámku obsahující tato dvě zjištění:

„*1. Na základě údajů v důvěrném spisu lze konstatovat, že při výpočtu stávajících požadavků útvary Komise použily obdržené údaje správně. Žadatel, včetně dvou výrobců v Unii, kteří požádali o anonymitu, představuje více než 25 % celkové výroby výrobku, který je předmětem šetření, v Unii.*

2. Údaje v důvěrném spisu umožňují dospět k závěru, že výběr vzorku provedený útvary Komise odpovědnými za šetření je v jejich příslušné poznámce ke spisu ze dne 18. října 2017 o problematice výběru vzorku, který je obsažen ve spise určeném pro kontrolu zúčastněnými stranami, popsán přesně.“ ([15])

(38) Komise proto dospěla k názoru, že právo dotyčných zúčastněných stran na obhajobu bylo dodrženo.

(39) A konečně někteří vyvážející výrobci tvrdili, že neznalost možných vazeb mezi anonymními žadateli a čínskými vyvážejícími výrobci brání uplatnění jejich práva na obhajobu. Nebylo však doloženo, jak by jim znalost takového potenciálního spojení pomohla hájit své stanovisko. I kdyby hypoteticky existovalo spojení mezi jedním nebo několika anonymními výrobci v Unii a jedním nebo několika čínskými vyvážejícími výrobci, analýza dumpingu a újmy by nebyla podstatně ovlivněna.

(40) Skupina Giti tvrdila, že Komise měla při výběru vzorku výrobců v Unii zohlednit podíl každé úrovně výrobků na celkových tržbách v Unii. Takový přístup by byl mnohem objektivnější ve srovnání se současným přístupem, při kterém je podle názoru skupiny Giti nadhodnocena váha údajů o úrovni 3, která utrpěla největší újmu.

([15]) Poznámka ke spisu na základě žádosti o ověření informací v důvěrném spisu (číslo systému evidence údajů: t18.008053).

(41) Jak je vysvětleno ve 24. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, Komise při výběru vzorku výrobců v Unii skutečně vzala jednotlivé úrovně v úvahu. Navíc 157. a 158. bod odůvodnění prozatímního nařízení a další objasnění uvedená v poznámce ke spisu zmíněné v 28. bodě odůvodnění tohoto nařízení obsahovaly důkladné vysvětlení metodiky, která byla použita tak, aby se v mikroekonomických ukazatelích odrážely odpovídajícím způsobem všechny úrovně (viz rovněž část 4.5.1.2 níže).

1.7. **Přístup k informacím**

(42) Sdružení CRIA a obchodní komora CCCMC požadovaly, aby jejich právní zástupci měli úplný přístup k výpočtům dumpingového rozpětí, vlivů na ceny a rozpětí újmy provedeným Komisí, a to včetně přístupu k důvěrným informacím od ostatních zúčastněných stran, na nichž jsou tyto výpočty založeny (pod podmínkou dodržení příslušných závazků ohledně nevyzrazení důvěrných údajů). CRIA a CCCMC zdůraznily, že požadavky článku 19 základního nařízení by měly být vyvážené s právy na obhajobu, která jsou zaručena článkem 41 Listiny základních práv Evropské unie.

(43) CRIA a CCCMC tvrdily, že právníci, kterým by byl přístup poskytnut, jsou zapsáni u evropské advokátní komory a podléhají přísným pravidlům této komory, a pokud by sdělili důvěrné informace svým klientům, mělo by to za následek přísná disciplinární opatření včetně vyškrtnutí z komory a potenciálního trestního stíhání. CRIA a CCCMC proto tvrdily, že přístup k důvěrnému spisu by nebyl v rozporu s povinností Komise chránit důvěrné informace a zároveň by umožnil účinné uplatnění práv na obhajobu. Navíc se tyto strany domnívaly, že zapojení úředníka pro slyšení, který získal přístup k důvěrným informacím a sdělil své závěry zúčastněným stranám, nelze považovat za náhradu přezkumu uvedených výpočtů.

(44) Na slyšení u úředníka pro slyšení dne 16. srpna 2018 skupina Hankook tvrdila, že Komise porušila její právo na obhajobu tím, že jí znemožnila přístup k údajům, které skupina Hankook považovala za neodůvodněně důvěrné. Skupina Hankook vznesla obecnou žádost o změnu politiky, pokud jde o nakládání s důvěrnými údaji, a vyzvala útvary Komise, aby změnily současnou praxi zveřejňování výpočtů a v budoucnu umožnily právním zástupcům zúčastněných stran přístup k výpočtům v plném rozsahu. Podle názoru skupiny Hankook by se ochrana důvěrných údajů měla uplatnit jen v takovém rozsahu, v němž je tato ochrana nezbytná k zabránění možnému poškození dotčených společností. K takovému poškození by nedošlo, kdyby se právní zástupci řídili dohodou o důvěrnosti uzavřenou s útvary Komise. Pokud jde o současné šetření, skupina Hankook rovněž požádala, aby její právní zástupci měli přístup ke všem výpočtům dumpingového rozpětí a rozpětí újmy, včetně údajů o běžné hodnotě v plném rozsahu.

(45) Článek 19 základního nařízení stanoví, že žádné informace, které jsou důvěrné povahy nebo které strany poskytují důvěrně, přičemž jsou k tomu udány oprávněné důvody, nesmí Komise zveřejnit bez výslovného svolení poskytovatele těchto informací. Uvedený článek nepředpokládá, že některé jiné straně, včetně právníků zapsaných u evropské advokátní komory, bude poskytnut přístup k takovým informacím. Je rovněž nutno poznamenat, že dne 9. ledna 2018 CRIA a CCCMC předložily plné moci podepsané spolupracujícími vyvážejícími výrobci a vyvážejícími výrobci zařazenými do vzorku. Komise shledala, že některé plné moci, jež činští vyvážející výrobci zařazení do vzorku udělili CRIA a CCCMC, nezahrnují přístup k důvěrným informacím, ale vztahují se pouze na účast na slyšeních a předkládání připomínek a podání.

(46) Kromě toho se v judikatuře Soudního dvora uvádí, že ochrana práv na obhajobu musí být v případě potřeby v souladu s dodržováním zásady důvěrnosti, která je výslovně stanovena v článku 19 základního nařízení. V tomto konkrétním případě byly udány oprávněné důvody, protože několik zúčastněných stran požadovalo, aby jejich jména zůstala utajena, neboť se obávaly, že by se mohly stát cílem odvety ze strany zákazníků nebo konkurentů. Komise uvedená tvrzení posoudila a došla k závěru, že jsou oprávněná. Proto konstatovala, že zveřejnění takových důvěrných informací by mělo pro tyto strany významný nepříznivý účinek.

(47) V zájmu zajištění výše zmíněného souladu je možno přijmout nedůvěrná shrnutí důvěrných informací (například ve formě rozmezí a/nebo indexovaných prvků informací) v případě, že takové nedůvěrné informace nepovedou k vyzrazení obchodního tajemství. Úplné zveřejnění důvěrných informací však nebylo považováno za slučitelné s povinností chránit tyto informace. Ve stejném duchu, jelikož normotvůrce Unie nestanovil tuto výjimku v základním nařízení, dospěla Komise k závěru, že ani skutečnost, že právníci zapsaní u evropské advokátní komory jsou vázáni přísnými pravidly této komory a potenciálně jim mohou být uloženy sankce v případě porušení těchto pravidel, neumožňuje útvarům Komise poskytnout přístup k důvěrným informacím v rozporu

s platnými právními předpisy. Komise tudíž konstatovala, že přístup k důvěrným informacím nemohl být právníkům zapsaným u evropské advokátní komory poskytnut. V každém případě dalším prvkem na ochranu práv zúčastněných stran na obhajobu je možnost obrátit se na úředníka pro slyšení v obchodním řízení podle článku 15 rozhodnutí předsedy Evropské komise ze dne 29. února 2012 o funkci a mandátu úředníka pro slyšení v určitých obchodních řízeních ([16]). Jelikož zúčastněné strany nepožádaly o stanovisko úředníka pro slyšení k tomuto bodu, je tudíž nutno uvedené tvrzení zamítnout.

(48) Komise se navíc domnívala, že veřejně přístupný spis, který byl k dispozici zúčastněným stranám včetně CRIA a CCCMC a skupiny Hankook, obsahoval všechny relevantní informace týkající se daného případu, které byly v rámci šetření použity. V případě, že informace byly považovány za důvěrné, obsahoval veřejně přístupný spis jejich smysluplné shrnutí. Všechny zúčastněné strany včetně CRIA a CCCMC měly k veřejně přístupnému spisu přístup a mohly si jej prostudovat.

(49) Vzhledem k uvedeným skutečnostem měla Komise za to, že informace poskytnuté v dokumentech obsahujících prozatímní a konečné informace a ve veřejně přístupném spisu jsou dostatečné k uplatnění práv na obhajobu všech zúčastněných stran. Uvedené tvrzení bylo proto zamítnuto. Nicméně po slyšení u úředníka pro slyšení Komise zveřejnila některé další údaje týkající se výpočtu dumpingu a újmy, jak je uvedeno níže v 77. a 178. bodě odůvodnění.

(50) Společnost Hämmerling požádala o slyšení u úředníka pro slyšení, aby vznesla právní obavy týkající se současného šetření a některých horizontálních záležitostí týkajících se ochrany údajů v případě důvěrných a nedůvěrných informací zahrnutých v databázi TRON TDI a stávající praxe poskytování přístupu k nedůvěrným souborům zúčastněným stranám mimo území Unie prostřednictvím uvedené databáze.

(51) Komise shledala, že nové obecné nařízení o ochraně osobních údajů ([17]) není v tomto případě použitelné. Navíc společnost Hämmerling potvrdila, že otázka ochrany osobních údajů přímo nesouvisela s možným zvláštním omezením jejího práva na obhajobu podle právních předpisů o ochraně obchodu. Komise proto dospěla k závěru, že individuální postavení společnosti Hämmerling v řízení a její právo na obhajobu nebyly novým obecným nařízením o ochraně údajů dotčeny.

2. DOTČENÝ VÝROBEK A OBDOBNÝ VÝROBEK

2.1. Tvrzení ohledně segmentace trhu Unie s pneumatikami

(52) Několik zúčastněných stran zopakovalo své tvrzení, že nové a protektorované pneumatiky nemohly být jediným dotčeným výrobkem ani nemohly tvořit jediný segment. Kromě toho několik zúčastněných stran tvrdilo, že trh Unie by měl být rozdělen nejméně do čtyř úrovní: tří úrovní pro nové pneumatiky a čtvrté, nové kategorie, která by měla být zavedena pro protektorované pneumatiky. Nebo by měla být zavedena nová úroveň pro levné dovážené pneumatiky. Sdružení CRIA a obchodní komora CCCMC rovněž tvrdily, že by měla být provedena další segmentace umožňující rozlišovat mezi pneumatikami představujícími původní zařízení vozidel a náhradními pneumatikami.

(53) Jak je uvedeno v 72. až 74. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, nové (protektorovatelné i neprotektorovatelné) pneumatiky i protektorované pneumatiky nemají vzájemně odlišné technické, základní fyzikální ani chemické vlastnosti. Po poskytnutí prozatímních informací nepředložily zúčastněné strany žádné další důkazy svědčící o opaku. Proto Komise zamítla tvrzení CRIA a CCCMC, že nové a protektorované pneumatiky nemohou být stejným dotčeným výrobkem. Pokud jde o žádost o zavedení čtvrté úrovně pro protektorované pneumatiky, Komise zdůraznila, že nové a protektorované pneumatiky mají stejné základní vlastnosti a jsou do značné míry zastupitelné. Kromě toho, jak je vysvětleno v 55. až 57. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, protektorované pneumatiky většinou patří do úrovně 3. Není tudíž zapotřebí vytvářet pro ně čtvrtou úroveň. Komise proto dotyčné tvrzení rovněž zamítla.

(54) Skupina Aeolus tvrdila, že Komise by měla z rozsahu šetření vyloučit nové pneumatiky. Odkázala na zprávu odvolacího orgánu WTO v dokumentu *Evropská společenství – Opatření vztahující se na azbest a výrobky obsahující azbest* ([18]), podle kterého určení, zda jsou dva výrobky obdobné, je v zásadě určením toho, zda si tyto výrobky vzájemně konkurují. Skupina Aeolus tvrdila, že Komise by měla tento přístup zohlednit při určování toho, zda lze či nelze dva výrobky považovat za obdobné.

([16]) Úř. věst. L 107, 19.4.2012, s. 5.

([17]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679 ze dne 27. dubna 2016 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES, Úř. věst. L 119, 4.5.2016, s. 1.

([18]) Zpráva odvolacího orgánu WTO v dokumentu č. WT/DS/135/AB/R *Evropská společenství – Opatření vztahující se na azbest a výrobky obsahující azbest*.

(55) Komise měla za to, že mezi novými a protektorovanými pneumatikami existuje konkurenční vztah. Jak je uvedeno níže v části 4.6 v analýze vzájemného propojení mezi jednotlivými úrovněmi, dovážené (nové) pneumatiky úrovně 3 soutěží s pneumatikami, které jsou protektorovány v Unii a v současnosti přebírají podíl na trhu protektorovaných pneumatik úrovně 3. To má zase opačný kaskádový efekt i na pneumatiky úrovně 2 a úrovně 1, a ovlivnilo to tudíž konkurenční postavení výrobců pneumatik úrovní 1 a 2 v Unii. Dotyčné tvrzení bylo proto zamítnuto.

(56) Skupina Hankook tvrdila, že její značka Hankook by měla být zařazena do úrovně 2, jelikož všechna tři kritéria používaná Komisí vedou ke stejnému výsledku: i) prestiž značky, ii) protektorovatelnost a iii) prodej pneumatik přímo výrobcům autobusů a nákladních vozidel, tj. prodej původního zařízení.

(57) Pokud jde o první kritérium – prestiž značky, skupina Hankook tvrdila, že nejen sdružení ETRMA (ve svých zprávách z let 2017 a 2018), ale také zpráva Global Tire Intelligence z června 2016 a zpráva komise USA pro mezinárodní obchod z března 2016 zařadily značku Hankook do úrovně 2 ([19]). Komise akceptovala, že uznání značky Hankook ve čtyřech uvedených zprávách naznačuje, že se jedná o značku úrovně 2. Na svém webu prezentuje skupina Hankook svoji značku jako „prémiovou". Kromě toho, jak již bylo uvedeno v 63. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, interní dokument společnosti předaný Komisi během inspekce na místě naznačil, že tato značka přešla do úrovně 1. Komise tudíž shledala, že vnímání skupiny Hankook na trhu a způsob, jakým se vnímá ona sama, se zcela neshodují.

(58) Skupina Hankook rovněž předložila důvěrné interní průzkumy provedené v roce 2017 pro tým globální marketingové strategie skupiny Hankook ve Spojeném království, Německu, Španělsku a Itálii ohledně pneumatik pro osobní automobily. Podle této společnosti dotyčné dokumenty ukazují, že jiné značky úrovně 1 se u zákazníků v těchto zemích těší vyššímu povědomí o značce. Komise došla k názoru, že z těchto údajů lze vyvodit dva hlavní závěry. Za prvé, že sama skupina Hankook uznala, že řazení značek do úrovní je u všech značek dynamickou koncepcí. Například ve Spojeném království byl jeden z jejích konkurentů považován za značku úrovně 2, zatímco tentýž konkurent patří v Německu, Španělsku a Itálii mezi „špičkové aktéry" neboli do „úrovně 1". Za druhé se zdá, že podle vnímání zákazníků ohledně pneumatik pro osobní automobily se skupina Hankook nachází „někde mezi" dvěma úrovněmi: tzv. „podpořené povědomí ([20])" bylo v případě značky Hankook všeobecně nižší než u značek úrovně 1, zatímco „spontánní povědomí ([21])" bylo – s výjimkou Spojeného království – stejné nebo dokonce mírně vyšší než u ostatních konkurenčních značek, které Komise zařadila do úrovně 1.

(59) Komise se poté zaměřila na druhé kritérium. Připomněla, že pneumatiky úrovně 1 jsou navrženy jako pneumatiky „s více životy", což dále zvyšuje výrazně vyšší kilometrovou životnost původního výrobku (při běžném používání lze pneumatiku protektorovat až třikrát), jak je uvedeno v 55. bodě odůvodnění prozatímního nařízení. Skupina Hankook v tomto ohledu uvedla, že smluvně zaručuje, že pneumatiky Hankook lze protektorovat nejvýše jednou a že podíl její vlastní značky protektorovaných pneumatik Alphatread na trhu je zanedbatelný a klesá. Kromě toho je cena jejích plášťů nižší než cena plášťů vedoucích subjektů na trhu.

(60) Na jedné straně vzala Komise na vědomí pozici značky Alphatread na trhu, ale došla k názoru, že tato skutečnost může být spíše otázkou rozhodnutí dané společnosti, zda sama hodlá provozovat vertikálně integrované podnikání v oboru protektorování pneumatik, či nikoli. Komise rovněž uznala, že právní záruka na pneumatiky Hankook pokrývá pouze jedno protektorování. Na druhé straně protektorovatelnost nezávisí pouze na protektorování pod značkou Alphatread nebo na právní záruce poskytované skupinou Hankook, která je svou povahou konzervativní. Pro klasifikování je spíše důležitější to, jak často jsou pneumatiky na trhu skutečně protektorovány, a tudíž v tomto ohledu soutěží s jinými pneumatikami úrovně 1.

(61) Komise se tedy dotázala protektorovacích firem v Unii, zda pneumatiky Hankook lze protektorovat pouze jednou, dvakrát, nebo více než dvakrát. Evropské sdružení výrobců protektorů (dále jen „BIPAVER") informovalo Komisi, že všech sedm dotázaných protektorovacích firem (tři z Německa, jedna z Portugalska, jedna ze Španělska, jedna z Itálie a jedna ze Spojeného království) odpovědělo, že pneumatiky Hankook lze protektorovat dvakrát. Navíc v případě pneumatik určitého rozměru lze podle údajů protektorovacích firem z Portugalska, Španělska a Spojeného království, které na dotaz sdružení BIPAVER odpověděly, protektorovat pneumatiky

([19]) Připomínky skupiny Hankook k poskytnutí prozatímních informací (číslo systému evidence údajů: t18.006816).

([20]) Dotazem na znalost značky s nápovědou se v marketingovém průzkumu zjišťuje, zda lidé poznají určitou značku v přehledu známých značek (tzv. podpořené povědomí o značce). Číslo systému evidence údajů: t18.007850.

([21]) Spontánní povědomí o značce indikuje, že značka je natolik pozoruhodná, že si ji spotřebitelé vybaví jako první. Za účelem měření spontánního povědomí o značce se pokládá otevřená otázka, ve které není dotyčná značka konkrétně uvedena. Číslo systému evidence údajů: t18.007850.

Hankook i více než dvakrát. Jiná protektorovací firma z Itálie poskytla odpověď samostatně a uvedla, že nízkoprofilové pneumatiky od skupiny Hankook se protektorují pouze jednou, avšak pneumatiky s vyššími profily se protektorují dvakrát. Jedna francouzská protektorovací firma, která rovněž poskytla odpověď samostatně, uvedla, že pneumatiky Hankook se protektorují dvakrát nebo více než dvakrát. Další španělská protektorovací firma Komisi informovala, že pláště Hankook mají stejnou kvalitu jako prémiové pneumatiky, jako jsou Michelin, Continental, Goodyear a Bridgestone. Na základě těchto poznatků Komise určila, že pneumatiky Hankook se převážně protektorují v Unii dvakrát, přičemž kvalita jejich plášťů umožňuje u určitých rozměrů ještě další protektorování.

(62) V souvislosti se třetím kritériem skupina Hankook tvrdila, že její prodej původního zařízení v Unii představoval v roce 2017 pouze 1,6 % z celkového prodeje původního zařízení. Tak malý podíl na trhu nestačí k tomu, aby tyto pneumatiky byly zařazeny do úrovně 1. Komise s tímto hodnocením nesouhlasila. Poukázala na to, že trend prodeje původního zařízení skupiny Hankook se zvyšuje. Zatímco v roce 2014 neměla skupina Hankook žádné smlouvy na prodej původního zařízení, její podnikání v tomto směru každoročně až do roku 2017 rostlo. Navíc, ačkoli hodnota 1,6 % se v absolutním vyjádření zdá být malá, zahrnuje významnější podíl [7–12] % u jednoho z předních evropských výrobců nákladních automobilů. Komise dospěla k názoru, že samotná skutečnost, že tento významný výrobce nákladních vozů má důvěru ve špičkovou kvalitu značky Hankook, je podstatná. Na slyšení dne 20. června 2018 skupina Hankook dále tvrdila, že pneumatiky pro prodej původního zařízení byly dodávány spíše z Jižní Koreje než z ČLR. Proto nemohly být pneumatiky vyvážené z Číny považovány za prodej původního zařízení. Komise toto tvrzení neověřila. Nicméně i v případě, že je fakticky správné, nevysvětluje, proč by skupina Hankook nemohla uplatnit své know-how také v čínských výrobních závodech a v blízké budoucnosti používat pro prodeje původního zařízení pneumatiky vyráběné v ČLR. Komise tudíž konstatovala, že skupina Hankook je schopna realizovat prodej původního zařízení známým evropským výrobcům nákladních automobilů s tím, že má potenciál rozsah tohoto svého podnikání v blízké budoucnosti rozšířit.

(63) Na základě společného zohlednění všech tří kritérií Komise potvrdila své zjištění, k němuž dospěla v prozatímní fázi, že značka Hankook přešla z úrovně 2 do úrovně 1. Ačkoli podle převládajícího mínění na trhu stále patří do úrovně 2, dva prvky vlastního posouzení skupiny Hankook zjištěné během šetření a analýza průzkumů značek naznačují, že pneumatiky Hankook patří spíše do úrovně 1. Vnímání skupiny Hankook je tudíž „někde mezi“ těmito dvěma úrovněmi. Odpovědi protektorovacích firem však ukazují, že pneumatiky Hankook se v současnosti protektorují v Unii nejméně dvakrát a kvalita jejích pneumatik umožnila této skupině rozvíjet prodeje původního zařízení rovněž s dobře známými evropskými výrobci nákladních vozidel. Pro účely tohoto šetření proto Komise zařadila skupinu Hankook mezi výrobce úrovně 1.

(64) Skupina Hankook také tvrdila, že její značka Aurora by měla být zařazena do úrovně 3. Jelikož však rozdíl mezi značkami Aurora a Hankook není tak enormní a jelikož Komise potvrdila správnost svého zařazení značky Hankook do úrovně 1, ponechala beze změny také své zařazení značky Aurora do úrovně 2.

(65) Skupina Giti tvrdila, že její značka Primewell by měla být zařazena do úrovně 3. Komise uvedené tvrzení přijala, jelikož značka Primewell splnila kritéria úrovně 3: je to značka nižší kvality, pneumatiky této značky mají velmi omezenou protektorovatelnost a neexistují prodeje původního zařízení této značky.

2.2. **Žádosti o vyloučení výrobku**

(66) Několik zúčastněných stran uvedlo, že by neměly být zamítnuty případy týkající se hospodářské soutěže uvedené v 68. až 83. bodě odůvodnění prozatímního nařízení a šetření provedená třetími zeměmi a stejné obavy zopakovalo i po poskytnutí konečných informací. Místo zamítnutí těchto rozhodnutí z procesních důvodů měla Komise analyzovat podstatu příslušných zjištění. Tyto strany zopakovaly, že je nutno vzít v úvahu šetření provedená Spojenými státy americkými, Indií, Euroasijskou hospodářskou komisí a Egyptem a že řízení ve věcech hospodářské soutěže zahájené v květnu 1996 je pro současné řízení relevantní ([22]). Navíc sdružení CRIA a obchodní komora CCCMC tvrdily, že Komise nemůže jednoduše odmítnout své vlastní závěry uvedené ve věci týkající se spojení podniků ([23]), že levné nové náhradní pneumatiky nenahrazují protektorované pneumatiky. Tyto strany byly toho názoru, že uvedené závěry jsou velmi důležité pro způsob, jakým Komise provádí segmentaci dotčeného výrobku, a obecněji pro analýzu újmy.

([22]) Evropská komise, věc COMP/E-2/36.041/PO Michelin.
([23]) Evropská komise, věc COMP/M.4564 – BRIDGESTONE/BANDAG, body 20–22.

(67) Pokud jde o tato tvrzení, Komise znovu zdůraznila, že šetření ve věcech hospodářské soutěže a antidumpingová šetření se navzájem podstatně liší, pokud jde o způsob vymezení dotčeného výrobku. Podle antidumpingové dohody WTO mají navíc členové při vymezování dotčeného výrobku a obdobného výrobku právo uplatnit ve značné míře vlastní uvážení. Proto ani případy týkající se hospodářské soutěže, ani jiné antidumpingové případy ve třetích zemích nelze přímo aplikovat na toto šetření. Dotyčná tvrzení byla tudíž zamítnuta.

(68) Několik zúčastněných stran tvrdilo, že mezi novými a protektorovanými pneumatikami existují rozdíly, pokud jde o základní fyzikální, chemické a technické vlastnosti, použití a prodejní kanály a podobné tvrzení zopakovalo i po poskytnutí konečných informací. Tyto strany tvrdily, že suroviny pro výrobu nových pneumatik se značně liší od surovin potřebných k výrobě protektorovaných pneumatik. Protektorovatelné pneumatiky nebo pneumatiky „s více životy" by proto měly být z definice dotčeného výrobku vyloučeny.

(69) Jak je uvedeno v 72. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, nové a protektorované pneumatiky mají stejné technické vlastnosti, součásti a konstrukci nové pneumatiky. Nová pneumatika poskytuje plášť, který využívá odvětví protektorování. Běhoun je podobný jako u nové pneumatiky. Komise proto uvedené tvrzení zamítla.

(70) Sdružení CRIA a obchodní komora CCCMC navíc tvrdily, že protektorované pneumatiky a nové pneumatiky nemají stejné použití, protože úroveň bezpečnosti je u protektorovaných pneumatik výrazně horší než u nových pneumatik a stejné obavy zopakovaly i po poskytnutí konečných informací. Jako důkaz předložily citaci ze zákona USA. ([24]) Kromě toho tvrdily, že v jiných oblastech orgány Unie rovněž považují protektorované pneumatiky za odlišné od nových pneumatik. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1222/2009 ([25]) se skutečně výslovně nevztahuje na protektorované pneumatiky. Ty by tudíž nepodléhaly stejným právním předpisům, což je v rozporu s tvrzením uvedeným v 75. bodě odůvodnění prozatímního nařízení.

(71) Komise dotyčné tvrzení zamítla. V 73. bodě odůvodnění prozatímního nařízení se Komise zabývala tím, jak jsou pneumatiky vnímány z hlediska bezpečnosti, a konstatovala, že mezi dvěma novými pneumatikami různých úrovní se vyskytují přesně tytéž rozdíly ve vnímání jejich technických, kvalitativních a bezpečnostních parametrů. Kromě toho rozhodnutí Rady ze dne 13. března 2006, kterým se mění rozhodnutí 2001/507/ES a 2001/509/ES s cílem zavést jako povinné předpisy Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK OSN) č. 109 a č. 108 o obnovených pneumatikách ([26]), stanoví, že předpisy č. 108 a 109 EHK OSN se mají uplatňovat jako povinná podmínka pro uvádění protektorovaných pneumatik na trh Unie, aby se zajistilo, že protektorované pneumatiky splňují podobné požadavky na bezpečnost a kontrolu jakosti jako nové pneumatiky. ([27])

(72) Po poskytnutí konečných informací sdružení CRIA a obchodní komora CCMC tvrdily, že proces výroby nových pneumatik se podstatně liší od procesu výroby protektorovaných pneumatik. Komise souhlasí s uvedenými stranami, že výrobní proces je odlišný, avšak použití nových i protektorovaných pneumatik je stejné – jsou namontovány na kola autobusů nebo nákladních vozů pro zajištění měkkého kontaktu s vozovkou. Z tohoto důvodu bylo uvedené tvrzení zamítnuto.

2.3. **Obdobný výrobek**

(73) Sdružení CRIA, obchodní komora CCCMC a všichni čínští vyvážející výrobci zařazení do vzorku požádali Komisi, aby zveřejnila více informací o typech pneumatik použitých pro účely srovnání. Tvrdili, že je velmi pravděpodobné, že se některé rozdíly neodrážejí v kontrolních číslech výrobku (PCN) nebo typech výrobků, a že je nutno provést úpravy. Čínští výrobci, CRIA a CCMC tvrdili, že nemohou tyto rozdíly zjistit, protože nemají informace o výrobcích prodávaných výrobci v Unii zařazenými do vzorku. Podobné tvrzení bylo stranami zopakováno po poskytnutí konečných informací.

(74) Komise konstatovala, že veřejně přístupný spis již obsahuje dostatek informací ohledně PCN nebo typů výrobků. Definice typu výrobku je poměrně složitá a zahrnuje sedm charakteristik (šířka průřezu, průřezový poměr, typ konstrukce, průměr ráfku/kola, poloha pneumatiky, zimní pneumatiky (ano nebo ne), bezdušové pneumatiky (ano nebo ne)). Komise tudíž konstatovala, že charakteristiky pro určení PCN jsou dostatečně podrobné, aby zohlednily všechny charakteristiky výrobků nacházejících se na trhu Unie. Žádná jiná strana skutečně netvrdila,

([24]) Podle zákona USA „nesmí být žádný autobus provozován s pneumatikami na předním kole, které mají znovu vyřezaný dezén či znovu navařený běhoun nebo jsou protektorované"; 49 CFR 393.75 – Tires.(d).
([25]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1222/2009 ze dne 25. listopadu 2009 o označování pneumatik s ohledem na palivovou účinnost a jiné důležité parametry (Úř. věst. L 342, 22.12.2009, s. 46).
([26]) Úř. věst. L 181, 4.7.2006, s. 1.
([27]) http://www.etrma.org/tyres/retreading/eu-regulatory-framework [poslední přístup dne 12. července 2018].

že by kontrolní čísla výrobku neodrážela veškeré rozdíly mezi jednotlivými typy výrobků a že by se tentýž typ výrobku vyráběný v Unii lišil od téhož typu výrobku vyráběného v ČLR. Žádná zúčastněná strana rovněž neposkytla žádné informace o tom, které další vlastnosti by byly nezbytné k zajištění ještě dokonalejšího nebo většího srovnání mezi dováženými a domácími typy dotčeného výrobku. Komise proto trvala na svém závěru, že charakteristiky čísel PCN jsou dostatečně podrobné, aby zachytily veškeré důležité rozdíly mezi různými typy výrobků, což umožňuje spravedlivé srovnání výrobků (a cen). Komise proto dotyčné tvrzení zamítla.

(75) Sdružení CRIA a obchodní komora CCCMC tvrdily, že není jasné, zda se pojmy „typ výrobku" a „PCN" navzájem liší, a požádala Komisi, aby tuto otázku objasnila. Pro účely tohoto řízení Komise potvrdila, že tyto dva pojmy jsou vzájemně zaměnitelné.

3. **DUMPING**

(76) Sdružení CRIA a obchodní komora CCCMC, skupina Aeolus a společnost Pirelli, skupina Hankook a skupina Giti vznesly námitku proti tomu, že jako důvěrné byly ponechány nejen údaje o totožnosti výrobce ve srovnatelné zemi, ale i podrobné výpočty běžné hodnoty. Tvrdily, že kvůli tomu nemohou uplatňovat svá práva na řádné řízení a podávat smysluplné připomínky k výpočtu běžné hodnoty. Skupina Giti a skupina Hankook toto tvrzení po poskytnutí konečných informací zopakovaly.

(77) Komise připomněla, že výrobce ve srovnatelné zemi požádal, aby nebyla zveřejněna jeho totožnost, a náležitě tuto svoji žádost zdůvodnil. Komise přezkoumala opodstatněnost žádosti o zachování anonymity a konstatovala, že existují důkazy o značné možnosti odvety, a uznala, že název společnosti by neměl být zveřejněn. Kromě toho poskytl výrobce ve srovnatelné zemi důkazy, že na základě údajů o jeho prodejích a nákladech, a zejména údajů o jeho prodejích rozčleněných podle úrovně, by jeho konkurenti mohli odhadnout jeho totožnost, takže by mu v případě pokračující spolupráce mohla hrozit odveta. Komise proto s výrobcem souhlasila, že podrobné výpočty běžné hodnoty je nutno buď ponechat v tajnosti, nebo je uvést ve formě rozmezí. Po slyšení u úředníka pro slyšení uvedeném ve 14. bodě odůvodnění Komise zveřejnila doplňující informace týkající se výrobních nákladů a prodejních, správních a režijních nákladů výrobce ve srovnatelné zemi.

3.1. **Běžná hodnota**

3.1.1. *Zacházení jako v tržním hospodářství*

(78) Po poskytnutí prozatímních informací skupina Giti, CRIA a CCCMC tvrdily, že přístup Komise spočívající v tom, že i nadále uplatňuje čl. 2 odst. 7 základního nařízení (před změnou přijatou dne 19. prosince 2017 ([28])), představoval porušení závazků Unie přijatých v rámci protokolu o přistoupení Číny k WTO, a byl proto nezákonný. V této souvislosti skupina Giti nesouhlasila s tvrzením Komise, že důkazní břemeno spočívá na skupině Giti, a nakonec uvedla, že neexistuje nic, co by z právního hlediska bránilo Komisi stanovit běžnou hodnotu na základě vlastních údajů skupiny Giti o jejích nákladech a (domácím) prodeji.

(79) Jak je uvedeno v 88. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, Komise se v rámci svého šetření řídila rozhodným právem platným v době šetření, a to včetně čl. 2 odst. 7 písm. b) a c) základního nařízení. Tvrzení, že důkazní břemeno nespočívá na skupině Giti, není v tomto ohledu slučitelné s použitelným čl. 2 odst. 7 písm. c) základního nařízení, který stanoví, že *„žádost podle písmene b) musí být podána písemně a musí být doložena dostačujícími důkazy o tom, že výrobce působí v podmínkách tržního hospodářství …."* Navíc, pokud jde o stanovení běžné hodnoty, čl. 2 odst. 7 písm. a) základního nařízení stanoví, že běžnou hodnotu lze stanovit *„na základě ceny nebo početně zjištěné hodnoty ve třetí zemi s tržním hospodářstvím nebo ceny, za niž se prodává výrobek z takové třetí země do jiných zemí včetně Unie …"*.

(80) Po poskytnutí prozatímních informací skupina Giti rovněž tvrdila, že zamítnutím její žádosti o zacházení jako v tržním hospodářství Komise porušila její práva na obhajobu, a to dvěma způsoby:

a) skupina Giti nedostala dost času na to, aby mohla předložit smysluplné připomínky ke sdělení ohledně přiznání zacházení jako v tržním hospodářství, neboť lhůta pro předložení připomínek ke sdělení ohledně přiznání zacházení jako v tržním hospodářství byla nedostatečná a nepřiměřená, a

([28]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2017/2321 ze dne 12. prosince 2017, kterým se mění nařízení (EU) 2016/1036 o ochraně před dumpingovým dovozem ze zemí, které nejsou členy Evropské unie, a nařízení (EU) 2016/1037 o ochraně před dovozem subvencovaných výrobků ze zemí, které nejsou členy Evropské unie, Úř. věst. L 338, 19.12.2017, s. 1.

b) Komise zveřejnila svou zprávu o ověření skutečností, na jejichž základě lze přiznat zacházení jako v tržním hospodářství teprve dne 3. května 2018 neboli přibližně jeden měsíc poté, co bylo přijato konečné rozhodnutí ohledně přiznání zacházení jako v tržním hospodářství (dne 9. dubna 2018).

(81) Komise s těmito tvrzeními nesouhlasila, a to z následujících důvodů:

a) Komise sdílela své posouzení ohledně přiznání zacházení jako v tržním hospodářství dne 15. března 2018 s lhůtou pro podání připomínek do konce pracovní doby dne 27. března 2018. Taková lhůta 12 dnů je přiměřená a umožňovala skupině Giti řádně obhájit svůj zájem.

b) Sdělení ohledně přiznání zacházení jako v tržním hospodářství ze dne 15. března 2018 obsahovalo nejen podstatné skutečnosti, ale také výsledky šetření na místě. Útvary Komise v něm transparentním způsobem popsaly všechny důležité prvky, což skupině Giti umožňovalo, aby hájila své zájmy, pokud jde o posouzení skutečností, na jejichž základě lze přiznat zacházení jako v tržním hospodářství. Navíc se inspekce na místě u skupiny Giti uskutečnily v průběhu tří týdnů, během nichž byl přítomen nejméně jeden právní poradce skupiny Giti. Během inspekcí na místě útvary Komise průběžně informovaly zástupce společnosti, a to jak ústně, tak prostřednictvím elektronické pošty, o údajích, které byly úspěšně ověřeny a které ještě bylo nutno ověřit nebo poskytnout. Na konci každé inspekce na místě byl právnímu poradci skupiny Giti předán identický seznam všech dokladů shromážděných během procesu ověřování. Proto i bez zprávy o misi, která pouze shrnuje faktická zjištění, jež byla zveřejněna již ve sdělení ohledně přiznání zacházení jako v tržním hospodářství, měla skupina Giti dostatek příležitostí vyjádřit se k základním aspektům posouzení skutečností, na jejichž základě lze přiznat zacházení jako v tržním hospodářství.

(82) Lze tedy konstatovat, že po poskytnutí prozatímních informací připomínky ohledně přiznání zacházení jako v tržním hospodářství nezpochybnily skutková zjištění a nebyly s to změnit závěry Komise ohledně přiznání zacházení jako v tržním hospodářství. O tom, zda skupina Giti splnila kritéria zacházení jako v tržním hospodářství, rozhodla Komise v souladu s čl. 2 odst. 7 písm. c) základního nařízení ve lhůtě sedmi měsíců, avšak nejpozději do osmi měsíců po zahájení šetření, načež byla výrobnímu odvětví Unie poskytnuta příležitost k předložení připomínek. V důsledku toho se Komise domnívala, že práva skupiny Giti na obhajobu byla plně dodržena, pokud jde o závěry Komise ohledně přiznání zacházení jako v tržním hospodářství.

3.1.2. *Srovnatelná země*

(83) V prozatímním nařízení Komise v souladu s čl. 2 odst. 7 základního nařízení vybrala jako srovnatelnou zemi Brazílii.

(84) Po poskytnutí prozatímních informací skupina Giti tvrdila, že Brazílie není vhodnou srovnatelnou zemí, protože: 1) v Brazílii jsou méně příznivé podmínky pro přístup k surovinám, jelikož Čína je větším producentem přírodního kaučuku a je blíže k hlavním zdrojům produkce v jihovýchodní Asii; 2) Brazílie uplatňuje proti několika zemím anti-dumpingová cla; 3) Brazílie má vysoká běžná cla ve výši 16 % na dovoz některých pneumatik pro autobusy a nákladní automobily.

(85) Komise připomněla, že Brazílie je konkurenční trh, na kterém působí pět velkých výrobců pneumatik pro autobusy a nákladní automobily. Jde o velký trh, pokud jde o spotřebu, a má významné objemy dovozu i vývozu navzdory platným antidumpingovým i běžným clům. Komise rovněž připomněla, že neměla žádnou jinou použitelnou alternativu. Jediný thajský výrobce, který byl ochoten spolupracovat, vyráběl pouze pneumatiky určené pro použití s dušemi, takže byl pro tento účel nevhodný, jelikož více než 95 % vývozu do Unie tvoří pneumatiky bezdušového typu. A konečně Jihoafrická republika byla mnohem menší co do výroby i spotřeby a měla ještě vyšší běžná antidumpingová cla, takže byla méně vhodná než Brazílie. Komise proto potvrdila, že Brazílie je z navrhovaných alternativ nejvhodnější srovnatelnou zemí.

(86) Komise také podrobně zkoumala cenu přírodního kaučuku ve výrobních nákladech výrobce ve srovnatelné zemi. Cena přírodního kaučuku na kilogram pneumatik pro autobusy a nákladní automobily vyrobené výrobcem ve srovnatelné zemi činila [4,1–4,5] RMB, což bylo v souladu s cenami, které uváděli čínští vyvážející výrobci v svých odpovědích na dotazník. Celkově jsou výrobní náklady výrobce ve srovnatelné zemi na jeden kilogram produkce vyšší než u čínských vyvážejících výrobců. Hlavní rozdíl v úrovni výrobních nákladů v Brazílii však vyplývá z vyšších nákladů na pracovní sílu, přímých odpisových nákladů a dalších přímých a nepřímých výrobních nákladů. Požadavek, aby byl zohledněn rozdíl v cenách surovin ve srovnatelné zemi a v ČLR, byl proto zamítnut.

(87) Po poskytnutí prozatímních informací skupina Giti, skupina Hankook, skupina Aeolus a společnost Pirelli tvrdily, že běžná hodnota musela být vypočtena pro více než 75 % jejich objemu prodeje do Unie, a uvedla, že to vyvolává vážné pochybnosti o srovnatelnosti typů výrobků prodávaných na domácím trhu ve srovnatelné zemi. Po poskytnutí konečných informací skupina Giti uvedené tvrzení zopakovala.

(88) Dotčený výrobek zahrnuje širokou škálu typů výrobků s mnoha různými velikostmi a dalšími vlastnostmi. Skutečnost, že některé velikosti a typy pneumatik se v Brazílii nevyráběly, neznamená, že brazilské typy výrobků nebyly srovnatelné. Typy výrobku vyráběné brazilským výrobcem skutečně patří do stejné skupiny výrobků a do určité míry odpovídaly výrobkům vyváženým do Unie čínskými vyvážejícími výrobci zařazenými do vzorku. Komise proto dotyčný argument zamítla.

(89) Jelikož ohledně vhodnosti srovnatelné země nebyly podány žádné další připomínky, prozatímní rozhodnutí Komise použít Brazílii jako srovnatelnou zemi uvedené ve 112. bodě odůvodnění prozatímního nařízení se potvrzuje.

3.1.3. *Běžná hodnota*

(90) Podrobnosti výpočtu běžné hodnoty jsou uvedeny ve 113. až 115. bodě odůvodnění prozatímního nařízení.

(91) Všichni vyvážející výrobci zařazení do vzorku tvrdili, že metoda výpočtu běžné hodnoty, kterou Komise použila v prozatímní fázi, vedla k mimořádně vysokým dumpingovým rozpětím a výsledkům, které se nezdály odpovídat skutečnosti, tzn., že běžná hodnota nebyla u pneumatik úrovně 2 a úrovně 3 nižší, ačkoli ve skutečnosti jsou pneumatiky úrovní 2 a 3 vždy levnější. Vyvážející výrobci naléhali na Komisi, aby provedla úpravy běžné hodnoty, které by odrážely snižující se výrobní náklady u pneumatik úrovní 2 a 3. Skupina Giti rovněž požádala o úpravu, která by odrážela snižující se náklady na výrobu pneumatik s větší šířkou průřezu.

(92) Komise akceptovala tvrzení, že metoda, kterou prozatímně použila k výpočtu běžné hodnoty pro neshodná čísla PCN, možná dostatečně nezohlednila segmentaci do jednotlivých úrovní. Komise analyzovala typy výrobků, které výrobce ve srovnatelné zemi vyráběl ve všech třech úrovních, a zjistila, že výrobní náklady na pneumatiku úrovně 2 činily v průměru [83–87] % výrobních nákladů na pneumatiku úrovně 1 a výrobní náklady na pneumatiku úrovně 3 činily v průměru [77–82] % výrobních nákladů na pneumatiku úrovně 1. Komise se proto rozhodla následujícím způsobem upřesnit metodu výpočtu běžné hodnoty tak, aby zohlednila tyto rozdíly ve výrobních nákladech na kus. Za prvé vypočítala průměrnou hodnotu výrobních nákladů na kilogram pro všechny pneumatiky úrovně 1 vyráběné výrobcem ve srovnatelné zemi, která činila [19–21] RMB na kilogram. Za druhé snížila výši výrobních nákladů na kilogram u pneumatik úrovně 2 použitou k výpočtu běžné hodnoty o průměrný rozdíl výrobních nákladů na kus mezi úrovní 1 a úrovní 2, tedy o [83–87] %, takže výrobní náklady na kilogram u úrovně 2 poté činily [16–18] RMB na kilogram. Výrobní náklady na kilogram u úrovně 3 byly sníženy o průměrný rozdíl výrobních nákladů na kus mezi úrovní 1 a úrovní 3, tedy o [77–82] %, takže výsledek činil [15–17] RMB na kus. Typy výrobků, které výrobce ve srovnatelné zemi vyráběl ve všech třech úrovních, představovaly [70–80] % objemu výroby srovnatelné země, a byly proto považovány za dostatečně reprezentativní, aby mohly být použity jako základ pro dotyčnou úpravu.

(93) Běžnou hodnotu každého typu výrobků vyvážených čínskými výrobci, který nebylo možno přiřadit, vypočítala Komise vynásobením jeho hmotnosti příslušnou hodnotou nákladů na kilogram pro každou úroveň. Komise pak přičetla přiměřenou částku prodejních, správních a režijních nákladů a přiměřenou částku zisku u každého typu výrobků.

(94) Na základě výše uvedených úprav Komise vypočítala běžnou hodnotu pro typy výrobků (čísla PCN), jež nebylo možno přiřadit, přičemž zohlednila rozdíly zjištěné ve výrobních nákladech mezi dotyčnými třemi úrovněmi.

(95) Na základě tvrzení, že prodejní, správní a režijní náklady výrobce ve srovnatelné zemi jsou nepřiměřeně vysoké, Komise podrobně přezkoumala tyto náklady dotyčného výrobce a zjistila, že náklady na vnitrostátní dopravu byly v předběžné fázi započteny dvakrát. Komise proto tyto náklady z výpočtů běžné hodnoty vyloučila, což vedlo ke snížení prodejních, správních a režijních nákladů použitých k výpočtu normální hodnoty z [35–45 %] výrobních nákladů výrobce ve srovnatelné zemi na [20–30 %] jeho výrobních nákladů. Tato oprava nemá žádný vliv na úrovně prozatímního cla, jelikož se v jejím důsledku prozatímní dumpingové rozpětí nesnížilo pod úroveň rozpětí újmy. Opravené prodejní, správní a režijní náklady jsou v souladu s průměrnými prodejními, správními a režijními náklady celého výrobního odvětví Unie u všech výrobců zařazených do vzorku ve všech třech úrovních. Komise proto měla za to, že tato opravená hodnota prodejních, správních a režijních nákladů je přiměřená.

(96) Po poskytnutí konečných informací skupina Giti tvrdila, že Komise neprovedla úpravy týkající se skutečnosti, že výrobci úrovně 1 mají obvykle mnohem vyšší náklady na marketing (při stanovování prodejních, správních a režijních nákladů) a že ziskovost výrobců úrovně 1 je mnohem vyšší než výrobců úrovně 2 a úrovně 3 (při stanovování zisku). Proto uvedla, že při početním stanovování běžné hodnoty by Komise měla použít pro pneumatiky úrovně 2 nižší ziskové rozpětí než pro pneumatiky úrovně 1 a ještě nižší ziskové rozpětí pro pneumatiky úrovně 3.

(97) Komise připomněla, že po prozatímní fázi revidovala svoji metodiku, aby při početním stanovování běžné hodnoty zohlednila rozdíly mezi úrovněmi (viz 92. bod odůvodnění). Údaje od výrobce ve srovnatelné zemi neopodstatňovaly žádnou další úpravu. Uvedené tvrzení bylo proto zamítnuto.

(98) Pokud jde o žádost o úpravu běžné hodnoty o klesající výrobní náklady u větších pneumatik, Komise uvedla, že skupina Giti neposkytla žádnou podrobnou analýzu, která by vyčíslila, do jaké míry je výroba větších pneumatik méně nákladná, a zodpověděla otázku, zda existuje jasný vzorec vyjadřující snižování výrobních nákladů. Skupina Giti navíc nepředložila žádnou možnou metodiku provedení takové úpravy. Po poskytnutí konečných informací skupina Giti tvrdila, že neobdržela dostatečné údaje, aby mohla předložit případnou metodiku pro úpravu na základě velikosti pneumatik. Komise se domnívala, že skupina Giti by mohla použít své vlastní údaje, aby prokázala, že mezi výrobními náklady pro větší a menší velikost pneumatik existují značné rozdíly, a na tomto základě navrhla metodiku pro úpravu. Žádné takové podání však nebylo předloženo. Uvedená tvrzení byla proto zamítnuta.

(99) Skupina Giti také poukázala na to, že během období šetření se úrokové sazby zveřejňované brazilskou centrální bankou pohybovaly v rozpětí mezi 14,25 % a 11,25 %, zatímco v tomtéž období úroková sazba zveřejněná Čínskou lidovou bankou činila 4,35 %. Skupina Giti tvrdila, že pokud by velká část prodejních, správních a režijních nákladů souvisela s finančními náklady, měly by být tyto náklady upraveny směrem dolů, aby odrážely vyšší úrokové sazby u úvěrů v Brazílii ve srovnání s ČLR.

(100) Komise připomněla, že musela použít náklady ve srovnatelné zemi z důvodu významných narušení hospodářské soutěže souvisejících s vysokou mírou zásahů státu v ČLR. Jelikož přístup čínských společností k bankovním úvěrům je jedním z těchto narušení hospodářské soutěže, Komise měla za to, že je vhodné použít úrokovou sazbu srovnatelné země. Uvedené tvrzení bylo proto zamítnuto.

(101) Po poskytnutí konečných informací skupina Giti zopakovala své tvrzení, že Komise by měla provést úpravu zohledňující rozdíl ve finančních nákladech v ČLR a Brazílii, zejména mezi úrokovou mírou Čínské lidové banky a úrokovou mírou Centrální banky Brazílie. Skupina Giti rovněž požádala o úpravu výrobních nákladů výrobců ve srovnatelné zemi směrem dolů s cílem kompenzovat jejich vyšší režijní náklady a úpravu prodejních, správních a režijních nákladů směrem dolů s cílem kompenzovat ostatní náklady a vyšší daně.

(102) Komise připomněla, že podle čl. 2 odst. 7 písm. a) a b) základního nařízení se v případě ČLR běžná hodnota stanovuje na základě ceny nebo početně zjištěné běžné hodnoty v třetí zemi s tržním hospodářstvím. Jak je uvedeno ve 100. bodě odůvodnění, v ČLR existují závažná narušování soutěže, která mají dopad na čínské náklady v oblasti financování. Proto skutečnost, že v ČLR a srovnatelné zemi mohou existovat rozdíly ve financování, požadovanou úpravu neopravňuje. Pokud jde o další tvrzení, že výrobní náklady výrobce ve srovnatelné zemi by měly být upraveny směrem dolů, aby se kompenzovaly vyšší režijní náklady a daně v Brazílii, Komise připomněla, že zamítla žádost skupiny Giti o zacházení jako v tržním hospodářství. Jedním z důvodů tohoto odmítnutí bylo to, že účetní záznamy náležitě nezohledňovaly všechny prodejní, správní a režijní náklady. Komise proto nemohla vycházet z konkrétních údajů skupiny Giti týkajících se nákladů a tyto údaje nepoužila ani neověřila. Z toho vyplývá, že nemohla provést srovnání s údajně vyššími režijními a daňovými náklady v Brazílii. Jelikož přijetí požadované úpravy by mělo dopad na opětovné použití těchto nespolehlivých čínských údajů, Komise toto tvrzení rovněž zamítla.

3.2. **Vývozní cena**

(103) Podrobnosti výpočtu vývozní ceny jsou uvedeny ve 116. až 119. bodě odůvodnění prozatímního nařízení.

(104) Skupina Hankook tvrdila, že by měla být považována za jediný hospodářský subjekt, a proto nejsou žádné úpravy podle čl. 2 odst. 9 základního nařízení nutné ani jinak oprávněné. Uvedla, že eliminace výdajů a zisků v oblasti prodejních, správních a režijních nákladů společností v Unii, které jsou ve spojení, podle čl. 2 odst. 9

základního nařízení měla za následek odečtení veškerých nákladů a výdajů vynaložených vývozním oddělením a části zisku od vývozní ceny. Po poskytnutí konečných informací skupina Hankook zopakovala své tvrzení, že je jediným hospodářským subjektem a podle jejího názoru by Komise neměla upravovat prodejní, správní a režijní výdaje ani zisk obchodníků ve spojení v Unii. Namísto toho by Komise měla použít skutečnou cenu pro prvního nezávislého zákazníka v Unii, neboť podle jejího názoru je tato cena spolehlivá.

(105) Pokud jde o výpočet vývozní ceny podle čl. 2 odst. 9 základního nařízení, z ustálené judikatury vyplývá, že existence jediného hospodářského subjektu nebrání Komisi vypočítat vývozní cenu podle čl. 2 odst. 9 ([29]). Podle čl. 2 odst. 9 prvního a druhého pododstavce základního nařízení je Komise oprávněna vypočítat vývozní cenu v případě, že se jeví, že vývozní cena je z důvodu spojení mezi vývozcem a dovozcem nespolehlivá. V takových případech se provedou úpravy všech nákladů, včetně cel a daní, vzniklých mezi dovozem a dalším prodejem, aby se stanovila spolehlivá vývozní cena na hranici Unie. Podle čl. 2 odst. 9 třetího pododstavce základního nařízení položky, u nichž se provedou úpravy, zahrnují veškeré částky obvykle hrazené dovozcem, avšak placené kteroukoli stranou, přičemž mezi ně náleží přiměřené rozpětí pro prodejní, správní a režijní náklady a zisk. V tomto případě Komise zjistila, že toto spojení existuje, jelikož vyvážející výrobce a dovozce patří do stejné skupiny společností, tj. ke skupině Hankook. Z tohoto důvodu je Komise oprávněna provést úpravy prodejních, správních a režijních nákladů, které vznikly dovozcům ve spojení se skupinou Hankook, a jejich zisků. Komise rovněž měla za to, že ověřené zisky dosažené spolupracujícími dovozci, kteří nejsou ve spojení, představují vhodný způsob pro početní stanovení vývozní ceny. Toto tvrzení bylo proto zamítnuto.

(106) Skupina Hankook uvedla, že pokud by Komise zamítla její námitku vůči úpravě vývozní ceny skupiny Hankook podle čl. 2 odst. 9 základního nařízení, měla upravit běžnou hodnotu výrobce ve srovnatelné zemi odečtením prodejních nákladů a přiměřeného zisku v souladu s čl. 2 odst. 10 písm. d) základního nařízení. Domnívá se, že začlenění prodejních nákladů a ziskového rozpětí výrobce ve srovnatelné zemi vytváří asymetrii ovlivňující srovnatelnost cen, a proto je nutná úprava. Po poskytnutí dodatečných informací skupina Hankook vyčíslila úpravy, které bylo podle ní nutné provést u prodejních, správních a režijních nákladů a zisku výrobce ve srovnatelné zemi za účelem odstranění asymetrie, jež má vliv na srovnatelnost cen.

(107) Komise vysvětlila, že účelem úprav učiněných podle čl. 2 odst. 9 základního nařízení je stanovit spolehlivou vývozní cenu, která není ovlivněna spojením mezi vývozcem a dovozcem v Unii, jak se připomíná ve 105. bodě odůvodnění. Současně Soudní dvůr rozhodl, že stanovování běžné hodnoty a stanovování vývozní ceny se řídí samostatnými pravidly, a proto prodejní, správní a režijní náklady nemusí být v obou případech nezbytně posuzovány totožně ([30]). Komise potvrdila své stanovisko, že konečná prodejní cena výrobce ve srovnatelné zemi byla proto snížena na stejnou úroveň ceny ze závodu tím, že byla upravena o řádně ověřené položky uvedené u dotyčné transakce v tabulce transakcí. Proto bylo uvedené tvrzení zamítnuto.

3.3. **Srovnání**

(108) Ve 120. a 121. bodě odůvodnění prozatímního nařízení je vysvětleno, jak bylo provedeno srovnání mezi běžnou hodnotou a vývozní cenou.

(109) Ve svých připomínkách k prozatímním a konečným zjištěním skupina Giti, skupina Hankook a CCCMC a CRIA zpochybnily metodiku úpravy týkající se DPH z několika důvodů, jak je podrobně uvedeno ve 110. až 117. bodě odůvodnění.

(110) Uvedené strany byly toho názoru, že po zamítnutí čínských cen a nákladů ke stanovení běžné hodnoty Komise následně znovu uplatnila čínské sazby DPH ve výpočtu běžné hodnoty. Navíc uvedené strany tvrdily, že tato metodika zvýšila dumpingová rozpětí, a to zejména proto, že místo vývozní ceny je předmětem úpravy běžná hodnota.

([29]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 4. května 2017 ve věci C-239/15 P *RFA International v. Komise*, ECLI:EU:C:2017:337, body 24–26 a rozsudek Tribunálu ze dne 17. března 2015 ve věci T-466/12 *RFA International v. Komise*, ECLI:EU:T:2015:151, body 51–56.

([30]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 10. března 1992 ve věci C-178/87 *Minolta v. Rada*, EU:C:1992:112, bod 12.

(111) Komise uvedená tvrzení zamítla. Účelem úprav provedených podle čl. 2 odst. 10 základního nařízení je zajistit, aby dumpingové rozpětí bylo stanoveno na základě spravedlivého srovnání mezi běžnou hodnotou a vývozní cenou. Uvedený požadavek platí bez ohledu na základ pro stanovování běžné hodnoty, a to i tehdy, kdy je běžná hodnota stanovena ve srovnatelné zemi v situacích, kdy společnostem nebylo přiznáno zacházení jako v tržním hospodářství. Pokud jde o úpravu DPH podle čl. 2 odst. 10 písm. b), Komise zajistila, že běžná hodnota a vývozní cena byly porovnány na stejné úrovni zdanění, jak je dále vysvětleno ve 115. a 116. bodě odůvodnění v souladu s ustálenou judikaturou ([31]).

(112) Skupina Giti tvrdila, že podle jejího názoru je situace v judikatuře citované Komisí, tj. v rozsudku ve věci Dashiqiao ([32]), jiná než situace skupiny Giti, protože dotčené společnosti bylo uvedeným rozsudkem přiznáno zacházení jako v tržním hospodářství a úprava podle čl. 2 odst. 10 písm. b) základního nařízení nebyla provedena.

(113) Komise uznala, že okolnosti šetření zkoumané v rozsudku ve věci Dashiqiao byly odlišné. V uvedeném případě se na prodeje na vývoz během období šetření vztahovala povinnost odvádět DPH v plné sazbě 17 %, a tudíž nebyla nutná úprava běžné hodnoty za účelem zajištění spravedlivého srovnání s běžnou hodnotou zohledňující stejnou sazbu DPH. Naopak ve stávajícím šetření se na prodeje na vývoz vztahovala snížená sazba DPH, a proto byla nutná úprava běžné hodnoty, včetně DPH, směrem dolů na stejnou úroveň zdanění, která odpovídá úrovni zdanění prodejů na vývoz. Jak je uvedeno ve 111. bodě odůvodnění, není podstatné, zda čínskému vyvážejícímu výrobci bylo přiznáno zacházení jako v tržním hospodářství či nikoliv. Podstatné je, zda vývozní cena a běžná hodnota jsou srovnávány při stejné úrovni zdanění, aby bylo zajištěno spravedlivé porovnání cen.

(114) Skupina Giti rovněž tvrdila, že důkazní břemeno týkající se potřeby úpravy spočívá na Komisi. Skupina Hankook zdůraznila, že v souladu s čínskými právními předpisy nebylo u prodeje na vývoz vybíráno žádné DPH, a proto úprava nebyla opodstatněná. Skupina Hankook tvrdila, že i kdyby úprava týkající se povinnosti odvádět DPH byla nutná, musela by úprava být provedena u vývozní ceny, a nikoliv u běžné hodnoty. Skupina Giti rovněž tvrdila, že úprava týkající se povinnosti odvádět DPH by měla být provedena spíše za účelem vyrovnání případného rozdílu v DPH uhrazené nakonec skupinou po vyrovnání DPH nebo jiných daní placených z nákupů surovin a ostatních vstupů vůči povinnosti odvádět DPH z prodejů na vývoz a případně domácích prodejů. Jinými slovy, skupina Giti tvrdila, že úprava DPH by měla odrážet rozdíl v nákladech mezi vyváženými materiály a materiály prodávanými na domácím trhu.

(115) Argumenty vznesené skupinou Giti a skupinou Hankook vycházejí z nesprávného pochopení odůvodnění, na němž je založena provedená úprava týkající se povinnosti odvádět DPH. Zaprvé, pokud jde o podstatu úpravy, ani jedna ze stran nezpochybňuje skutečnost, že prodejem dotčených výrobků na vývoz vzniká u vyvážejícího výrobce povinnosti odvádět DPH. Strany ostatně uvedly, že úprava by měla být provedena buď u vývozní ceny, nebo by měla být provedena úprava za účelem vyrovnání rozdílu v nákladech mezi domácím prodejem a prodejem na vývoz (tj. náklady vzniklé z nemožnosti získat zpět veškerou DPH zaplacenou při nákupu surovin nebo jiných vstupů z důvodu povinnosti odvádět DPH vzniklé prodejem dotčeného výrobku na vývoz). I když Komise s uvedenými tvrzeními z důvodů uvedenými ve 116. a 117. bodě odůvodnění nesouhlasila, konstatuje, že uvedená tvrzení potvrzují, že prodeje na vývoz vedou k povinnosti odvádět DPH (na rozdíl od toho, co také tvrdila skupina Hankook), která odpovídá takzvané „nevratné sazbě“ z vývozů, což je paušální sazba uplatňovaná na vývozní cenu FOB dotčeného výrobku. Zadruhé, pokud jde o samotnou úpravu, Komise zopakovala, že účelem úpravy je zajistit, aby běžná hodnota a vývozní cena byly porovnávány na stejné úrovni sazby DPH.

(116) Na uvedeném základě Komise nejdříve určila běžnou hodnotu na základě DPH ve výši 17 %, která odpovídá běžné sazbě DPH pro domácí prodeje v ČLR. Následně Komise upravila uvedenou běžnou hodnotu směrem dolů, aby odpovídala nižší sazbě DPH, která je stanovena pro prodeje dotčeného výrobku na vývoz (tj. takzvaná nevratná sazba). Tím se zajistila potřebná symetrie mezi běžnou hodnotou a vývozní cenou pro úroveň nepřímého zdanění. V reakci na tvrzení skupiny Hankook, že úprava by měla být provedena u vývozní ceny, Komise uvedla, že čl. 2 odst. 10 písm. b) základního nařízení jasně stanoví, že jakýkoli rozdíl v úrovni nepřímého zdanění je záležitostí, kterou je nutné řešit v běžné hodnotě, a nikoliv ve vývozní ceně.

([31]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 19. září 2013 ve věci C-15/2 *P Dashiqiao Sanqiang Refractory Materials v. Rada*, EU:C:2013:572, body 34–35.

([32]) Tamtéž.

(117) V souvislosti s tvrzením, že úprava by měla být provedena za účelem vyrovnání jakýchkoli rozdílů v nákladech na suroviny nebo vstupy mezi prodejem na vývoz a domácím prodejem, které vyplývají z povinnosti odvádět z těchto nákladových položek zbytkovou DPH, Komise připomněla, že účelem úpravy provedené v této souvislosti není řešit údajný rozdíl v nákladech na suroviny nebo jiné vstupy. Úprava spíše zajišťuje, že ceny používané při srovnání mají stejnou úroveň zdanění. V neposlední řadě, pokud jde o tvrzení skupiny Giti týkající se důkazního břemene, Komise připomněla, že skutečnost, že prodejem dotčeného výrobku na vývoz vzniká povinnost odvádět DPH, byla ve skutečnosti zjištěna v šetření a ve skutečnosti nebyla zpochybněna žádnou ze skupin, které spíše nabízejí jiný přístup k řešené této skutečnosti (úpravu vývozní ceny nebo úpravu o rozdíly v nákladech). Tato tvrzení byla proto zamítnuta.

(118) Po poskytnutí konečných informací skupina Hankook zopakovala, že je jediným hospodářským subjektem, a proto by Komise neměla provádět úpravy o provize podle čl. 2 odst. 10 písm. i) základního nařízení.

(119) Komise potvrdila své stanovisko, že podle čl. 2 odst. 10 písm. i) základního nařízení je oprávněna provést úpravy o provize zaplacené v souvislosti s dotčenými prodeji. V tomto případě Komise zjistila, že provize byly stanoveny ve smlouvě mezi stranami a byly vyvážejícími výrobci fakticky uhrazeny stranám ve spojení. Platby byly vykázány, potvrzeny vyvážejícím výrobcem a ověřeny během šetření. Bylo zjištěno, že mají vliv na srovnání cen. Komise proto musela provést úpravy o provize bez ohledu na to, zda společnosti tvořily jediný hospodářský subjekt či nikoliv. Komise rovněž připomněla, že koncepce jediného hospodářského subjektu v souvislosti s úpravami podle čl. 2 odst. 10 základního nařízení byla vytvořena v judikatuře Soudního dvora ([33]) týkající se „hypotetických provizí", včetně přirážky, kterou obdrží obchodník, jak je uvedeno v čl. 2 odst. 10 písm. i) druhém pododstavci, a ne pro situace, kdy skutečné provize jsou jasně definovány a *de facto* vyplaceny. Uvedené tvrzení bylo proto zamítnuto.

(120) Po poskytnutí konečných informací skupina Hankook zopakovala své tvrzení, že licenční poplatky placené korejskému ústředí za používání technologie a značky skupiny Hankook by neměly být odečteny od vývozní ceny. Komise tvrzení znovu přezkoumala, zjistila, že bylo opodstatněné, a dumpingové rozpětí odpovídajícím způsobem přepočítala.

3.4. **Dumpingové rozpětí**

(121) Jak je uvedeno v částech 3.1 až 3.3, Komise vzala v úvahu řadu připomínek zúčastněných stran, jež obdržela po poskytnutí prozatímních informací, a přepočítala dumpingová rozpětí všech vyvážejících výrobců zařazených do vzorku. Výsledkem bylo snížení prozatímně stanovených dumpingových rozpětí. Tato změna měla rovněž vliv na dumpingová rozpětí všech dalších spolupracujících i nespolupracujících společností, neboť tato rozpětí vycházejí z rozpětí společností zařazených do vzorku.

(122) Konečná dumpingová rozpětí vyjádřená jako procentní podíl z ceny CIF s dodáním na hranice Unie před proclením jsou následující:

Tabulka 1

Konečná dumpingová rozpětí

Společnost	Konečné dumpingové rozpětí
Skupina Xingyuan	106,7 %
Skupina Giti	56,8 %
Skupina Aeolus a Pirelli	85 %
Skupina Hankook	60,1 %
Ostatní spolupracující společnosti	71,5 %
Všechny ostatní společnosti	106,7 %

([33]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 16. února 2012 ve spojených věcech C-191/09 P a C-200/09 P, *Rada v. Interpipe*, rozsudek Soudního dvora ze dne 26. října 2016 ve věci C-468/15 P, *PT Perindustrian dan Perdagangan Musim Semi Mas (PT Musim Mas) v. Rada*.

4. ÚJMA

4.1. Definice výrobního odvětví Unie

(123) Jak je popsáno v prozatímním nařízení ve 127. až 129. bodě odůvodnění, podobný výrobek vyrábělo v Unii více než 380 výrobců, kteří vyráběli jak nové, tak protektorované pneumatiky. Společně byli vymezeni jako průmyslové odvětví Unie.

(124) Po poskytnutí konečných informací CRIA a CCCMC tvrdily, že protektorovací firmy, ať už pracují na základě dohody o poplatcích, či nikoliv, nemohou být součástí výrobního odvětví Unie. Domnívaly se, že protektorování je trhem s náhradními díly, který nelze chránit antidumpingovými opatřeními, protože protektorovací firmy vezmou stávající pneumatiku, která je částečně opotřebená, a repasují ji tak, aby se mohla dále používat. Kromě toho protektorovací firmy působící na základě dohod o poplatcích nemohou vlastnit plášť. Zákazníci si během prací probíhajících na plášti ponechávají plášť ve svém vlastnictví, přičemž na opotřebenou pneumatiku se nasadí nový běhoun a poté je vrácena vlastníkovi.

(125) Komise uvedla, že odvětví protektorování propůjčuje pláštům pocházejícím z opotřebené pneumatiky druhý život (nebo více životů, neboť jeden plášť lze protektorovat několikrát). Opotřebená pneumatika již není bezpečná pro použití na veřejných komunikacích a nemůže být vrácena do oběhu. Bez protektorování končí opotřebené pneumatiky ve šrotu; část opotřebené pneumatiky může být však pyrolyzována za účelem výroby paliva z pneumatik. Jak je uvedeno ve 49. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, protektorování je proces recyklace, při němž je opotřebená pneumatika renovována prostřednictvím výměny běhounu na starém plášti. Z tohoto důvodu není protektorování pouze službou, ale výrobním procesem. Bez ohledu na vlastnické poměry jsou protektorovací firmy výrobci v Unii, jejichž výrobní proces začíná u pláště a kteří vyrábějí pneumatiky.

(126) Kromě toho životní cyklus opotřebených pneumatik končí jednou ze dvou možností: buď se vyhodí jako odpad, nebo se použijí jako dobrý plášť k protektorování. Pokud se považují za odpad, může mít majitel povinnost zaplatit poplatek za vyvezení opotřebené pneumatiky na skládku. Ve druhém případě se opotřebená pneumatika stává zdrojem příjmů. Protektorovací firmy mohou opotřebenou pneumatiku koupit od autodílny nebo mohou opotřebenou pneumatiku protektorovat na základě dohody o poplatcích. Všechny ověřené protektorovací firmy používají na výrobu pneumatik dva zdroje dodávek (a to buď pláště na skladě, nebo dohodu o poplatcích). Nákupní cena opotřebené pneumatiky činila v průměru přibližně 10 % celkových nákladů na výrobu protektorované pneumatiky. Komise se domnívala, že rozdíl ve výrobních nákladech nebo v přidané hodnotě mezi dvěma způsoby protektorování plášťů není významný, a považovala je za dva různé obchodní modely protektorování. Z tohoto důvodu Komise dospěla k závěru, že protektorovací firmy jsou součástí výrobního odvětví Unie.

(127) V důsledku toho byly pro stanovení ukazatelů újmy a výpočet rozpětí újmy použity údaje oznámené protektorovacími firmami a ověřené Komisí (včetně skutečných nákladů a prodejních cen).

4.2. Analýza újmy v členění podle segmentů

(128) Jak je vysvětleno ve 162. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, hospodářská situace výrobního odvětví Unie byla analyzována na agregovaném základě a u některých mikroekonomických ukazatelů pro jednotlivé úrovně vzhledem k segmentaci trhu Unie. Některé zúčastněné strany zopakovaly po poskytnutí konečných informací stejné obavy, že analýza újmy v členění podle segmentů by měla zohledňovat všechny ukazatele újmy a ukazatele příčinné souvislosti. Odkazovaly na zprávu odvolacího orgánu WTO v dokumentu Spojené státy – Antidumpingová opatření vztahující se na některé ocelové výrobky válcované za tepla, které pocházejí z Japonska ([34]). Tyto strany navíc tvrdily, že by Komise měla rozlišovat mezi novými a protektorovanými pneumatikami, původním zařízením a náhradními pneumatikami, jelikož trh s původním zařízením je chráněn před čínskou konkurencí, a to opět s odkazem na zprávu odvolacího orgánu WTO v dokumentu Spojené státy – Antidumpingová opatření vztahující se na některé ocelové výrobky válcované za tepla, které pocházejí z Japonska ([35]). CRIA a CCCMC stejné obavy zopakovaly po poskytnutí konečných informací.

(129) Výše uvedená judikatura naznačuje, že vyšetřovací orgány, které přezkoumávají jednu část domácího výrobního odvětví, „by měly v zásadě podobným způsobem přezkoumat všechny ostatní části, které toto odvětví tvoří, a stejně tak přezkoumat dané výrobní odvětví jako celek“ ([36]). Zpráva odvolacího orgánu WTO však neukládá vyšetřujícím orgánům povinnost uvádět všechny ukazatele újmy v členění podle jednotlivých segmentů.

([34]) Zpráva odvolacího orgánu WTO v dokumentu č. WT/DS184/AB/R, Spojené státy – Antidumpingová opatření vztahující se na některé ocelové výrobky válcované za tepla, které pocházejí z Japonska, body 195–196.

([35]) Zpráva odvolacího orgánu WTO v dokumentu č. WT/DS184/AB/R, Spojené státy – Antidumpingová opatření vztahující se na některé ocelové výrobky válcované za tepla, které pocházejí z Japonska, bod 207.

([36]) Zpráva odvolacího orgánu WTO v dokumentu č. WT/DS184/AB/R, Spojené státy – Antidumpingová opatření vztahující se na některé ocelové výrobky válcované za tepla, které pocházejí z Japonska, bod 204.

(130) Kromě toho skutečnosti v uvedeném případu byly odlišné. Ve zprávě odvolacího orgánu WTO v dokumentu Spojené státy – Antidumpingová opatření vztahující se na některé ocelové výrobky válcované za tepla, které pocházejí z Japonska, se uvádí, že významná část domácí výroby ve Spojených státech – výroba pro vlastní spotřebu – byla chráněna strukturou domácího trhu před přímou konkurencí ze strany dotyčného dovozu. V dané konkrétní situaci odvolací orgán zpochybnil „srovnávací zkoumání" každé části domácího trhu, které obchodní trh a vázaný trh „staví vedle sebe". Podle názoru odvolacího orgánu se tím „posílila" schopnost vyšetřovacích orgánů dojít ke správným závěrům ohledně stavu domácího výrobního odvětví jako celku. V tomto případu však žádná ochrana segmentů úrovní 1 a 2 na trhu Unie neexistuje. Výrobky dovážené z Číny se prodávají především na trhu s náhradními pneumatikami. Je to faktická situace, která není způsobena strukturou trhu Unie. Kromě toho byl dotčený výrobek rovněž prodáván výrobcům původního zařízení. Tvrzení, že trh s původním zařízením v Unii byl chráněn před čínskou konkurencí, a měl by tudíž být analyzován samostatně, bylo proto zamítnuto.

(131) Navíc, jak je uvedeno ve 160. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, judikatura rovněž potvrzuje, že při zkoumání, zda existuje újma pro výrobní odvětví Unie jako celek, se tato analýza může zaměřit na segment nejvíce postižený dumpingovým dovozem. V tomto případu se přibližně 65 % čínského dovozu pneumatik týká úrovně 3. Správná analýza újmy proto nemůže ignorovat dopad dumpingového dovozu, zejména při dané situaci na trhu, kdy se odbyt pneumatik úrovně 3 neustále zvyšuje a všechny úrovně tvořící trh s pneumatikami v Unii jsou vzájemně provázány.

(132) Z těchto důvodů se Komise rozhodla provést řádné posouzení dotyčného výrobního odvětví jako celku.

4.3. **Spotřeba v Unii**

(133) Jak je uvedeno v 9. bodě odůvodnění, Komise provedla inspekce na místě v prostorách dvou dovozců, kteří nejsou ve spojení. Bylo zjištěno, že dovoz dotčeného výrobku se během posuzovaného období uskutečňoval také pod kódy KN 4011 90 00 a 4011 99 00. Tento dovoz se týkal pneumatik úrovně 3. Nebylo však možné zjistit, zda se jednalo o systémový problém s celním prohlášením dotčeného výrobku, nebo zda se problém týkal jen konkrétního dovozce.

(134) Navíc celkový objem vykázaný spolupracujícími čínskými vyvážejícími výrobci v období šetření překročil hodnotu celkového objemu dovozu z Čínské lidové republiky uvedenou v databázi Eurostatu Comext. Jelikož však tito vyvážející výrobci neposkytli žádné údaje ohledně předchozích let, Komise se rozhodla postupovat konzervativním způsobem a objemy dovozu z ČLR neupravovat.

(135) Po poskytnutí prozatímních informací bylo zjištěno, že objem prodeje dodavatelů běhounů, kteří nejsou členy sdružení ETRMA Europool, byl při stanovení spotřeby v Unii vynechán. Komise proto spotřebu v Unii za posuzované období opravila.

(136) Spotřeba ([37]) v Unii se během posuzovaného období vyvíjela takto:

Tabulka 2

Spotřeba v Unii (v kusech)

	2014	2015	2016	Období šetření
Celková spotřeba v Unii	20 499 603	20 962 782	21 600 223	21 748 781
Index 2014 = 100	*100*	*102,3*	*105,4*	*106,1*

Zdroj: ETRMA a dodavatelé běhounů, kteří nejsou členy sdružení ETRMA Europool.

(137) Spotřeba v Unii se tudíž v posuzovaném období zvýšila. Během posuzovaného období spotřeba celkově vzrostla o 6,1 % z přibližně 20,5 milionu pneumatik na přibližně 21,7 milionu pneumatik v období šetření.

([37]) Poznámka ke spisu týkající se metodiky, která byla použita pro odhad spotřeby v Unii (číslo systému evidence údajů: t18.004870).

4.4. **Vzájemné propojení mezi novými a protektorovanými pneumatikami**

(138) Řada zúčastněných stran zpochybnila prozatímní zjištění ohledně vzájemného propojení mezi novými a protektorovanými pneumatikami a mezi jednotlivými úrovněmi a po poskytnutí konečných informací zopakovala stejné obavy. Komise uvedla veškeré informace k této záležitosti v poznámce ke spisu týkající se vzájemného propojení ([38]).

(139) Pokud jde o 140. bod odůvodnění prozatímního nařízení, CRIA a CCCMC popřely, že by hodnota připisovaná pneumatikám úrovní 1 a 2 byla důsledkem existence odvětví protektorování.

(140) Informace ohledně významu odvětví protektorování jsou značně rozšířené a veřejně dostupné. Jak je uvedeno v 58. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, výrobci nových pneumatik vyrábějí také protektorované pneumatiky. Někteří čínští vyvážející výrobci mají své vlastní značky protektorovaných pneumatik, jako jsou Hankook Alphatread nebo Giti Genesis. Jak je vysvětleno v poznámce ke spisu týkající se vzájemného propojení, Komise zjistila, že hlavní výrobci pneumatik včetně čínských vyvážejících výrobců se zabývají také protektorováním. Skupina Hankook ke své činnosti v oblasti protektorování využívá protektorovací firmy v Unii, například společnost Vacu-Lug ve Spojeném království nebo společnost B.R.P. Pneumatici v Itálii. Značka Giti Genesis, dříve známá pod názvem GT Ree Tread, využívá společnost Vacu-Lug ve Spojeném království.

(141) Kromě toho společnost Pirelli Italy v roce 2009 v souvislosti se smlouvou, kterou uzavřela se společností Marangoni (poskytovatelem řešení pro odvětví protektorování v Unii), prohlásila, že tento projekt, který je součástí strategie posilování a rozšiřování nabídky služeb společnosti Pirelli Truck, má zvýšit hodnotu zejména u nových výrobků řady 88 a řady 01, které byly na evropský trh uvedeny v roce 2009 a které se mimo jiné vyznačují vysokou vhodností pro protektorování ([39]). Jiní výrobci ve svých marketingových materiálech rovněž uvádějí, že jejich pneumatiky jsou protektorovatelné. Jde například o dovozce pneumatik značky Athos, který uvádí, že u pneumatik Athos lze obnovit dezén jeho opakovaným vyřezáním a že jsou tyto pneumatiky vhodné pro protektorování za studena i za tepla, nebo o značku Aeolus ([40]) (v obou případech jsou dotyčné pneumatiky uváděny jako pneumatiky úrovně 3). To ukazuje, že protektorovatelnost je významným hodnotovým faktorem jak v Evropské unii, tak v dotčené zemi. Šetření Komise skutečně ukázalo, že výrobci „horní úrovně" se silně spoléhají na existenci a dostupnost odvětví protektorování, a to nejen ve snaze dosáhnout toho, aby jejich pneumatiky byly na trhu vnímány jako výrobky vysoké hodnoty, ale také ve svých strategiích týkajících se spotřebitelů a kontinuity podnikání. Jak navíc ukazuje poznámka ke spisu týkající se vzájemného propojení, výrobní odvětví v Unii a v dotčené zemi považuje protektorovatelnost za více než pouhou marketingovou přednost, ale za skutečnou hnací sílu zvyšující hodnotu pneumatik horních úrovní. Hodnota a prodejní cena pneumatik horních úrovní jsou proto neoddělitelně spojeny se zdravým navazujícím odvětvím protektorování. Právě z těchto důvodů Komise ve 140. bodě odůvodnění prozatímního nařízení uvedla, že „hodnota připisovaná pneumatikám úrovně 1 a 2 má vlastně z velké části svůj původ v existenci odvětví protektorování na úrovni 3".

(142) Na tomto základě Komise potvrdila svá původní zjištění ohledně vzájemného propojení mezi novými a protektorovanými pneumatikami a mezi jednotlivými úrovněmi.

(143) Pokud jde o 141. bod odůvodnění prozatímního nařízení, CRIA a CCCMC uvedly, že Komise nezveřejnila, z jakého zdroje vycházela ve svém konstatování ohledně vysoké zaměnitelnosti protektorovaných pneumatik s novými pneumatikami, na jehož základě dále dospěla k závěru, že určujícím faktorem při rozhodování zákazníka, zda koupit protektorované pneumatiky, nebo nové pneumatiky úrovně 3, je cena.

(144) Komise toto tvrzení přijala. V poznámce ke spisu týkající se vzájemného propojení proto uvedla příklady pneumatik různých úrovní se stejnými prodejními kanály.

4.5. **Dovoz z dotčené země**

4.5.1. *Objem dovozu z dotčené země a jeho podíl na trhu*

(145) Skupina Aeolus a společnost Pirelli tvrdily, že Komise měla při své analýze vzít v úvahu zvyšující se spotřebu v Unii a měla provést samostatnou analýzu pro každou ze tří úrovní. Tyto strany tvrdily, že od roku 2015 do roku 2016 se čínský dovoz snížil o 2,7 %, pokud jde o úroveň 1, a o 2 %, pokud jde o úroveň 2, zatímco dovoz pneumatik úrovně 3 se zvýšil o 3,9 %. Závěrem tvrdily, že případný údajný nárůst dovozu (v absolutním nebo relativním vyjádření) během období šetření nebyl podstatný a nepoškodil výrobní odvětví Unie.

([38]) Poznámka ke spisu týkající se vzájemného propojení (číslo systému evidence údajů: t18.007993).
([39]) https://www.pirelli.com/tyre/ww/en/news/2009/12/04/pirelli-tyre-collaboration-with-marangoni-for-truck-tyre-retreading/ [poslední přístup dne 7. září 2018].
([40]) https://www.aeolus-tyres.com/aeolus-eco-twin-a-second-life-for-tyres/ [poslední přístup dne 17. července 2018].

(146) Jak je vysvětleno ve 128 a 132. bodě odůvodnění, hospodářská situace výrobního odvětví Unie byla analyzována na agregovaném základě a součástí byla analýza dovozů. Pouze u některých klíčových mikroekonomických ukazatelů byla vzhledem k segmentaci trhu Unie provedena dostatečná analýza pro jednotlivé úrovně. Objem dovozu dotčeného výrobku z ČLR vzrostl. Ze statistiky dovozu z databáze Eurostatu Comext (která, jak je vysvětleno ve 133. a 134. bodě odůvodnění, může být podhodnocena) vyplývá, že takový nárůst objemu dovozu z ČLR byl značný, a to jak v absolutním, tak v relativním vyjádření.

4.5.2. *Ceny dovozu z dotčené země*

(147) Skupina Aeolus a společnost Pirelli tvrdily, že analýza Komise neobsahuje žádný odkaz na segmentaci trhu a uvádí pouze údaje Eurostatu bez jakéhokoli odkazu na údaje o vývozu shromážděné od vyvážejících výrobců zařazených do vzorku.

(148) Jak je vysvětleno ve 128. a 132. bodě odůvodnění, hospodářská situace výrobního odvětví Unie byla analyzována na agregovaném základě a u některých klíčových mikroekonomických ukazatelů také – vzhledem k segmentaci trhu Unie – pro jednotlivé úrovně. Při výpočtu cenového podbízení však ceny od vyvážejících výrobců zařazených do vzorku byly skutečně porovnány s cenami výrobců v Unii s ohledem na konkrétní úroveň výrobku, k níž patří.

(149) Skupina Aeolus a společnost Pirelli také tvrdily, že dovozní ceny byly významně ovlivněny výkyvy směnných kurzů měn. Komise nezohlednila důležitost směnného kurzu, jelikož všechny ceny použité pro účely srovnání ve výpočtu rozpětí újmy se uvádějí v eurech. Výkyvy mezi USD a EUR proto při určení míry podbízení nebo úrovně opatření nehrály žádnou roli. Uvedené tvrzení bylo proto zamítnuto.

(150) Některé zúčastněné strany (společnost Pirelli, skupina Giti) tvrdily, že podle údajů Eurostatu ceny dovozu z Číny (zejména v souvislosti s pneumatikami úrovně 3) klesly během posledních tří let jen v důsledku klesajících cen surovin (o 15,6 EUR na kus). Tyto strany uvedly, že ceny surovin (přírodního kaučuku a ropy) výrazně klesly, což mělo systematický dopad na dovozní ceny během období šetření.

(151) Průměrné dovozní ceny z dotčené země do Unie a ceny hlavních surovin se vyvíjely takto:

Tabulka 3

Vývoj dovozních cen a cen hlavních surovin

	2014	2015	2016	Období šetření
Cena dovozu z ČLR (EUR/položka)	144,4	144,3	127,7	128,8
Index 2014 = 100	*100*	*100*	*88*	*89*
Přírodní kaučuk:				
SGX RSS3 (USD za tunu)	1 957	1 560	1 641	2 050
Index 2014 = 100	*100*	*80*	*84*	*105*
SGX TSR20 (USD za tunu)	1 710	1 370	1 378	1 660
Index 2014 = 100	*100*	*80*	*81*	*97*
Butadien (US centů za libru)	59,0	34,0	37,2	62,5
Index 2014 = 100	*100*	*58*	*63*	*106*
Ukazatele vývoje ceny ropy typu Brent (USD za barel)	99,7	53,4	43,6	49,6
Index 2014 = 100	*100*	*54*	*44*	*50*

Zdroj: Databáze Eurostatu Comext a podnět

(152) Během posuzovaného období čínské dovozní ceny neodrážely vývoj cen surovin. Zatímco čínské dovozní ceny zůstaly mezi lety 2014 a 2015 stabilní, cena hlavních surovin se výrazně snížila, a to o 20 % u přírodního kaučuku a přibližně o 45 % v případě butadienu a ukazatelů vývoje cen ropy typu Brent. Zatímco čínské dovozní ceny mezi lety 2015 a 2016 klesly o 12 %, ceny surovin zůstaly poměrně stabilní. A konečně během roku 2016 a období šetření, kdy většina cen surovin od druhého čtvrtletí roku 2016 až do prvního čtvrtletí roku 2017 významně rostla, zůstaly čínské dovozní ceny stabilní. Komise konstatovala, že čínské dovozní ceny neodrážely vývoj cen surovin. Uvedené tvrzení bylo proto zamítnuto.

4.5.3. *Cenové podbízení*

(153) Několik zúčastněných stran tvrdilo, že výpočet cenového podbízení by měl být stanoven analogicky s metodikou použitou k výpočtu dumpingového rozpětí na základě porovnání váženého průměru prodejních cen u jednotlivých typů výrobků a segmentů výrobců v Unii zařazených do vzorku, účtovaných odběratelům, kteří nejsou ve spojení, s váženým průměrem cen všech srovnatelných vývozních transakcí. Navíc sdružení CRIA a obchodní komora CCCMC tvrdily, že Komise by měla upravit čínské ceny směrem nahoru nebo ceny protektorovaných pneumatik v Unii směrem dolů, aby porovnávané ceny odrážely obdobnou kilometrovou životnost, a také by měla provést úpravu zohledňující poprodejní a záruční služby poskytované výrobci v Unii, kteří prodávají protektorované pneumatiky, a to zejména v úrovni 3, protože čínští výrobci tyto služby neposkytují. Po poskytnutí konečných informací strany zopakovaly podobná tvrzení.

(154) Jak je vysvětleno ve 149. a 150. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, metodika srovnání cenového podbízení zohlednila průměrnou prodejní cenu u každého typu výrobku (PCN) a každého segmentu. Cenové podbízení bylo vypočteno na základě porovnatelných transakcí podle typu výrobků nebo pro každý typ výrobku samostatně. V rámci každé úrovně se pneumatiky považují za podobné z hlediska kilometrové životnosti, takže žádná celková úprava není nutná. Totéž platí pro záruční služby s výjimkou úrovně 3, přičemž výrobci v Unii mohou na rozdíl od čínských výrobců skutečně poskytovat poprodejní a záruční služby. Komise tudíž u pneumatik úrovně 3 v případě potřeby upravila ceny výrobců v Unii zařazených do vzorku o poprodejní služby a záruční služby. Cenové podbízení a rozpětí prodeje pod cenou byly stanoveny bez jakéhokoli vážení. Uvedené tvrzení bylo proto zamítnuto.

(155) Pokud jde o tvrzení ohledně analogie mezi výpočty dumpingu a újmy, Komise uvedla, že při výpočtu dumpingových rozpětí pro obdobný výrobek jako celek je skutečně nutno zohlednit „všechny srovnatelné vývozní transakce“ ([41]). Naopak *„vyšetřující orgán nemusí […] prokázat existenci cenového podbízení u každého z typů výrobků, které jsou předmětem šetření, nebo s ohledem na celou škálu výrobků tvořících domácí obdobný výrobek. Z toho vyplývá, že vyšetřující orgán není povinen objektivně přezkoumat vliv dumpingového dovozu na domácí ceny*“. ([42]) V tomto případu považovala Komise za dostačující velmi vysokou míru shody mezi typy výrobků prodávaných na trhu Unie výrobci v Unii a vyvážejícími výrobci (celková shoda se pohybuje v rozmezí 80 % až 90 %). Uvedené tvrzení bylo proto zamítnuto.

(156) Sdružení CRIA a obchodní komora CCCMC tvrdily, že Komise by měla zveřejnit další informace o fyzikálních vlastnostech typů pneumatik použitých pro účely srovnání, protože je velmi pravděpodobné, že existují rozdíly, které se neodrážejí v PCN, avšak zaslouží úpravu, ale že čínští vývozci a CRIA a CCCMC prostě nejsou schopni tyto rozdíly identifikovat, protože nemají informace o výrobcích prodávaných výrobci v Unii zařazenými do vzorku. Dotyčné strany tvrdily, že Zpráva odvolacího orgánu WTO v dokumentu ES – Spojovací materiál ([43]) tento přístup podporuje. Po poskytnutí konečných informací strany zopakovaly podobná tvrzení.

(157) Komise tento argument nepřijala. Zdůraznila, že výše uvedená zpráva odvolacího orgánu WTO se týká neposkytnutí nezbytných informací o vlastnostech daného výrobku, který byl použit k určení běžné hodnoty. To vedlo k situaci, kdy se výrobci nebyli schopni rozhodnout, zda je či není nutno požadovat úpravy týkající se obchodní úrovně, aby bylo v souvislosti s výpočty dumpingu zajištěno spravedlivé srovnání podle čl. 2 odst. 10 základního nařízení. Zpráva poradního sboru ve stejné věci však uvedla, že *„ačkoli je zřejmé, že všeobecně*

([41]) Zpráva odvolacího orgánu WTO o souladu uvedená v dokumentu č. WT/DS397/AB/RW, *ES – Spojovací materiál*, bod 5.265.
([42]) Zpráva odvolacího orgánu WTO v dokumentu č. WT/DS454/AB/R a WT/DS460/AB/R, *Čína – HP-SSST (Japonsko)/Čína – HP-SSST (EU)*, bod 5.180.
([43]) Zpráva odvolacího orgánu WTO o souladu uvedená v dokumentu č. WT/DS397/AB/RW, *ES – Spojovací materiál*, bod 5.189.

požadované objektivní přezkoumání a skutečné důkazy podle čl. 3 odst. 2 základního nařízení omezují možnost vyšetřujícího orgánu uplatnit při analýze cenového podbízení vlastní uvážení, neznamená to, že požadavky čl. 2 odst. 10 základního nařízení lze použít, pokud jde o řádné zohlednění rozdílů ovlivňujících srovnatelnost cen.“ ([44]) Proto se nelze na dotyčnou judikaturu odvolávat v tomto případu, kde CRIA a CCCMC spekulují o nezveřejnění informací o „*případných dalších relevantních vlastnostech*“ a rozdílech, které se neodrážejí v PCN pro účely výpočtů cenového podbízení a újmy. Komise nadto provedla výpočet cenového podbízení v souladu se svou obvyklou praxí, aby bylo zajištěno spravedlivé srovnání, přičemž kontrolní čísla výrobků dostatečně odrážejí fyzické a všechny ostatní rozdíly mezi jednotlivými typy výrobků prodávanými výrobci v Unii a vyvážejícími výrobci. Navíc, pokud by se vyvážející výrobci domnívali, že jejich výrobky mají zvláštní vlastnosti, které se obvykle liší od vlastností výrobků Unie a které podle jejich názoru nejsou zachyceny v PCN, měli na to upozornit včas. Uvedené tvrzení bylo proto zamítnuto.

(158) Některé zúčastněné strany tvrdily, že Komise neurčila cenové podbízení za celé posuzované období. Podrobný výpočet cenového podbízení byl proveden pouze za období šetření. Ačkoli průměrné čínské dovozní ceny v předchozích obdobích lze porovnávat s prodejními cenami výrobního odvětví Unie, takové srovnání je v zásadě bezvýznamné, jelikož 1) nejsou dostupné žádné samostatné údaje ohledně čínských dovozních cen v členění podle jednotlivých úrovní výrobku a 2) tyto průměrné ceny nezohledňují možnost, že se sortiment výrobků během dotyčného období mohl změnit.

(159) Ve zprávě poradního sboru WTO v dokumentu Čína – HP-SSST (EU) ([45]) se uvádí, že vyšetřující orgán musí posoudit významnost cenového podbízení dumpingového dovozu ve vztahu k podílu domácí výroby, u něhož nebylo cenové podbízení zjištěno. Dotyčné strany se domnívaly, že Komise takové posouzení neprovedla. Po poskytnutí konečných informací strany zopakovaly podobná tvrzení.

(160) Jak je uvedeno ve 149. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, Komise v souladu s příslušnou judikaturou provedla obvyklé výpočty na základě ověřených údajů za období šetření v členění podle čísel PCN a úrovní výrobků. Všechny příslušné výpočty byly zúčastněným stranám sděleny s ohledem na jejich procesní práva. Celková úroveň cenového podbízení během období šetření dosahovala přibližně 21 %, což Komise považuje za významné. Uvedené tvrzení bylo proto zamítnuto.

(161) Sdružení CRIA a obchodní komora CCCMC však byly toho názoru, že Komise pravděpodobně zjistila podbízení pouze u malé podmnožiny prodejů uskutečněných výrobci v Unii zařazenými do vzorku. Podle jejich názoru musí Komise posoudit případný cenový tlak, kterým by mohl čínský dovoz působit na prodeje zbývající části výrobního odvětví Unie, u kterých nebylo podbízení zjištěno.

(162) Uvedené tvrzení bylo zamítnuto, protože objem prodeje výrobců v Unii zařazených do vzorku, který odpovídal dovozu čínských vyvážejících výrobců, je významný (mezi 80 % a 90 %). Navíc bylo zjištěno, že vážené průměrné rozpětí cenového podbízení je u všech třech úrovní významné, od 18 % do 24 %.

(163) Skupina Aeolus a společnost Heuver tvrdily, že ceny CIF skupiny Aeolus by měly být opraveny tak, aby odrážely náklady společnosti Heuver po dovozu. Společnost Pirelli tvrdila, že Komise musí při porovnávání pneumatik Pirelli s ostatními pneumatikami vyráběnými a prodávanými výrobním odvětvím Unie a s pneumatikami prodávanými (nezávislými) maloobchodníky vzít v úvahu její dodatečné náklady.

(164) Komise zjistila, že společnost Heuver nebyla ve spojení se skupinou Aeolus. Proto nebyla žádná úprava nutná. Pokud jde o společnost Pirelli, vážená průměrná cena CIF byla stanovena podle čl. 2 odst. 9 základního nařízení, jak je popsáno ve 118. bodě odůvodnění prozatímního nařízení. Proto bylo uvedené tvrzení zamítnuto.

(165) Několik stran tvrdilo, že Komise se při analýze cenového podbízení a stanovení úrovně újmy nemůže spoléhat na početně zjištěné vývozní ceny a že metodika je používána v rozporu s čl. 3 odst. 2 písm. a) a čl. 3 odst. 3 základního nařízení. Navíc skupina Hankook tvrdila, že by pro výpočty dumpingového rozpětí a rozpětí újmy měla být považována za jediný hospodářský subjekt.

([44]) Zpráva poradního sboru WTO v dokumentu č. WT/DS397/R, *ES – Spojovací materiál (Čína)*, bod 7.328; *viz také* zpráva poradního sboru WTO v dokumentu č. WT/DS219/R, *ES – Potrubní tvarovky*, bod 7.292.

([45]) Zpráva poradního sboru WTO v dokumentu č. WT/DS460/AB/R, *Čína – HP-SSST* (EU), bod 5.180.

(166) Zaprvé, čl. 3 odst. 2 základního nařízení odkazuje na vliv dumpingového dovozu, který může způsobit výrobcům Unie újmu, a nikoli na cenu společnosti (dovozce ve spojení) při opětovném prodeji v rámci Unie jinému zákazníkovi.

(167) Zadruhé, pokud jde o cenové podbízení, základní nařízení nestanoví žádnou zvláštní metodiku uvedené koncepce. Instituce mají tedy při posuzování tohoto faktoru újmy široký prostor pro uvážení. Uvedená pravomoc je omezena potřebou založit závěry na skutečných důkazech a provést objektivní posouzení, jak požaduje čl. 3 odst. 2 základního nařízení.

(168) Pokud jde o prvky zohledňované při výpočtu cenového podbízení (zejména vývozní cena), Komise musela určit první bod, v němž probíhá (nebo by mohla probíhat) hospodářská soutěž s výrobci v Unii na trhu Unie. Tímto bodem je ve skutečnosti nákupní cena prvního dovozce, který není ve spojení, protože uvedená společnost má v zásadě na výběr, zda bude odebírat z průmyslového odvětví Unie, nebo od zahraničních zákazníků. Naopak cena dovozců, již nejsou ve spojení, při opětovném prodeji neodráží místo, v němž probíhá skutečná hospodářská soutěž. Jedná se pouze o místo, kde se zavedená prodejní struktura vývozce snaží nalézt zákazníky, ale nachází se již za místem, kde bylo přijato rozhodnutí o dovozu. Jakmile vývozce vytvořil v Unii svůj systém společností ve spojení, již se rozhodl, že zdroj jeho zboží bude pocházet ze zahraničí. Výchozím bodem srovnání by tedy měl být okamžik následující poté, co zboží překročí hranice Unie, a nikoli další fáze v distribučním řetězci, např. při prodeji zboží koncovému uživateli.

(169) Tento přístup rovněž zajistí soudržnost v případech, kdy vyvážející výrobce prodává zboží přímo odběrateli, který není ve spojení (dovozci nebo konečnému uživateli), protože podle tohoto scénáře by se ceny při dalším prodeji ze své podstaty nepoužily. Rozdílný přístup by vedl k diskriminaci mezi vyvážejícími výrobci jen na základě prodejního kanálu, který používají.

(170) V tomto případě nelze dovozní cenu brát v její nominální hodnotě, protože vyvážející výrobce a dovozce jsou ve spojení. Za účelem stanovení spolehlivé dovozní ceny na základě obvyklých tržních podmínek musí být tedy tato cena stanovena s použitím ceny dovozce ve spojení při opětovném prodeji jakožto výchozího bodu. Pro provedení tohoto přepočtu se použijí pravidla pro početní zjištění vývozní ceny uvedená v čl. 2 odst. 9 základního nařízení, stejně jako se použijí pro stanovení vývozní ceny pro dumpingové účely. Použití čl. 2 odst. 9 základního nařízení umožňuje dospět k ceně, která je plně srovnatelná s cenou CIF (hranice Unie), jež se používá při zkoumání prodejů zákazníkům, kteří nejsou ve spojení.

(171) Aby bylo možné provést spravedlivé srovnání, je proto opodstatněné odečíst prodejní, správní a režijní náklady a zisk od ceny při dalším prodeji, již dovozce ve spojení účtuje zákazníkům, kteří nejsou ve spojení, za účelem určení spolehlivé ceny CIF.

(172) Některé strany Komisi požádaly, aby zveřejnila povahu některých nákladů po dovozu a uplatněný procentuální podíl (s uvedením zdroje). Skupina Xingyuan navíc tvrdila, že tyto pevné náklady by měly být přiřazeny jako pevná částka na pneumatiku namísto procentního podílu, který nespravedlivě postihuje vývozce s nízkými cenami.

(173) Komise uvedla, že hodnotu ceny CIF zvýšila o 3,2 %, aby tak zohlednila náklady po dovozu (z nichž náklady na dopravu činily 60 %, manipulační náklady 32 % a celní výdaje 8 %). Uvedené procentní podíly byly vypočteny na základě ověřených nákladů po dovozu na kus a následně byly vyjádřeny jako procentní podíl z ceny CIF ověřených dovozců, kteří nejsou ve spojení.

(174) Po poskytnutí konečných informací CCCMC a CRIA tvrdily, že pro spravedlivé srovnání při šetření za účelem zjištění cenového podbízení a prodeje pod cenou by měly být zohledněny rozdíly mezi novými pneumatikami a protektorovanými pneumatikami.

(175) Jak je uvedeno v 84. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, nové pneumatiky a protektorované pneumatiky mají stejné základní fyzické vlastnosti, jakož i stejná základní použití. Uvedené tvrzení bylo proto zamítnuto.

(176) Po poskytnutí konečných informací skupina Hankook zjistila nesrovnalost mezi ziskovým rozpětím oznámeným pro úroveň 1 a cílovým ziskovým rozpětím použitým pro stanovení rozpětí cenového podbízení.

(177) Komise přezkoumala rozpětí cenového podbízení a zjistila administrativní chybu při stanovení rozpětí cenového podbízení pro úroveň 1 a úroveň 2. Komise proto výpočet rozpětí pro cenové podbízení opravila.

(178) Po vyslyšení skupiny Hankook uvedeném v 14. bodě odůvodnění Komise zveřejnila další informace týkající se položek prodejních, správních a režijních nákladů odečtených od ceny pro prvního nezávislého odběratele za účelem dosažení úrovně ceny ze závodu. Komise potvrdila, že odečetla tyto náklady: náklady na dopravu, pojištění, manipulaci, nakládku a vedlejší náklady, náklady na balení, úvěry, slevy a provize. Komise od cen výrobců v Unii neodečetla nepřímé prodejní náklady, náklady na výzkum a vývoj, náklady na financování a marketing ani zisk.

4.6. **Hospodářská situace výrobního odvětví Unie**

4.6.1. *Všeobecné poznámky*

4.6.1.1. Metodika vážení

(179) Několik stran požádalo o podrobnější informace ohledně metodiky vážení podle různých kategorií společností (velké versus malé a střední podniky) a podle úrovní použité v prozatímní fázi šetření, jak je popsáno v 157. a 158. bodě odůvodnění prozatímního nařízení.

(180) Vážení bylo provedeno na základě prodeje, jelikož se jedná o důležitý parametr při zohlednění prodejní ceny v Unii za účelem stanovení výrobních nákladů nebo ziskovosti prodeje odběratelům v Unii, kteří nejsou ve spojení.

(181) Jedním z kritérií pro výběr vzorku výrobců v Unii byla reprezentativnost výrobců v Unii z hlediska velikosti, a to pokud jde o poměr mezi malými a středními podniky na jedné straně a většími společnostmi na straně druhé (viz 24. bod odůvodnění prozatímního nařízení). Do vzorku bylo zařazeno pět malých a středních podniků. Jeden výrobce z řad MSP se rozhodl svou spoluúčast na šetření ukončit. Zbývající čtyři poskytli odpovědi na dotazník k výběru vzorku. Jak je uvedeno v 10. bodě odůvodnění, Komise ověřila dotazník MSP, pro který nebyla před uložením prozatímních opatření provedena inspekce na místě.

(182) Komise navíc vzala v úvahu připomínky zúčastněných stran, které uváděly, že se segmentace trhu do tří úrovní musí odrážet ve vzorku výrobců v Unii (viz 20. bod odůvodnění prozatímního nařízení). Jak je vysvětleno ve 21. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, spolupracující výrobci v Unii poskytli dodatečné informace. Výrobci v Unii byli požádáni, aby poskytli informace ohledně hodnoty a objemu prodeje, které se týkají výroby a prodeje v Unii a jsou rozčleněny podle úrovní výrobků a v případě protektorovaných pneumatik také podle zdroje plášťů (pláště vyráběné na základě dohody o poplatcích, nebo pláště ze skladových zásob). Dotazník k výběru vzorku ani dotazník pro výrobce v Unii neposkytl informace ohledně původu/značky plášťů, které používají protektorovací firmy.

(183) Komise do vzorku zařadila jedenáct výrobců v Unii. Jde o neobvykle velký počet výrobců v Unii, kteří mají být účastníky šetření. Navzdory této snaze však výkonnost malých a středních podniků a výrobců na jednotlivých úrovních vyžadovala vážení, aby bylo možno provést řádnou analýzu výsledné agregace mikroekonomických ukazatelů újmy.

(184) Rozdělení prodejů spolupracujících výrobců v Unii a výrobců v Unii zařazených do vzorku bylo podobné: úroveň 1 v rozmezí 60 % až 70 %, úroveň 2 v rozmezí 15 % až 25 % a úroveň 3 v rozmezí 10 % až 20 %. Malé a střední podniky představovaly 7 % až 10 % z celkového prodeje v Unii vykázaného spolupracujícími výrobci v Unii. Kromě toho výrobci v Unii zařazení do vzorku vyrábějí nové a protektorované pneumatiky úrovní 2 a 3. Přibližně polovina prodejů zařazených do vzorku v úrovni 3 připadá na protektorované pneumatiky.

(185) Prvním krokem bylo odhadnout poměr mezi prodejem velkých společností a prodejem malých a středních podniků. Odhad prodeje MSP vycházel z informací poskytnutých sdružením ETRMA (v případě protektorování za studena) a dodavateli běhounů, kteří nejsou členy sdružení ETRMA Europool. Pro účely tohoto šetření se vycházelo z toho, že za studena protektorované pneumatiky prodávají malé a střední podniky, zatímco za tepla protektorované pneumatiky prodávají velcí výrobci. Jedná se o konzervativní přístup k odhadu prodeje MSP, jelikož Komise si ověřila údaje u jednoho výrobce z řad MSP, který využívá obě techniky protektorování. Odhad prodeje velkých společností je rozdílem mezi celkovým prodejem výrobců v Unii uskutečněným v Unii a odhadovaným objemem prodeje MSP. V prozatímní fázi Komise zjistila, že prodej MSP představuje přibližně 15 % z celkového prodeje výrobního odvětví Unie uskutečněného v Unii v roce 2016 (jak je uvedeno výše, jednalo se o konzervativní odhad, neboť některé MSP využívají i protektorování za tepla). V důsledku toho byl tento poměr stanoven tak, že přibližně 85 % připadá na velké společnosti a přibližně 15 % na malé a střední podniky.

(186) Druhým krokem bylo porovnat poměr 85 % ku 15 % s poměrem vzorku (ve kterém váha velkých společností činila více než 95 %). Navíc prodej MSP zařazených do vzorku představoval přibližně 4 % z odhadovaného celkového prodeje výrobců v Unii z řad MSP. Aby bylo zajištěno řádné promítnutí relativního významu obou kategorií výrobců v Unii do mikroekonomických ukazatelů, Komise při agregaci na základě výše uvedeného poměru 85 % ku 15 % vážila ukazatele jednotlivých společností. Metodika vedla k nárůstu váhy prodejů úrovně 3 použité ke stanovení mikroekonomických ukazatelů.

(187) V prozatímní fázi byly na celé období oba druhy vážení na základě roku 2016 aplikovány stejně, tedy jak vážení kategorií společností, tak vážení jednotlivých úrovní výrobků. Vzhledem k dostupným důkazům považovala Komise tento přístup za přiměřený.

(188) Po poskytnutí konečných informací CRIA a CCCMC tvrdily, že Komise by během posuzovaného období neměla používat pevně stanovený poměr (konkrétně poměr vypočítaný pro rok 2016), ale spíše poměr pro každé období posuzovaného období. Navíc tvrdily, že někteří velcí výrobci protektorů vyráběli protektorované pneumatiky za použití studeného procesu a že dva výrobci protektorovaných pneumatik byli součástí větší skupiny, na základě čehož byli zařazeni mezi velké společnosti. Strany proto tvrdily, že použitou metodiku nelze považovat za konzervativní a že objem prodejů MSP byl nadhodnocen. Sdružení Bipaver tvrdilo, že není pravda, že protektorování za tepla používá pouze jedna protektorovací firma, ale že ho používá několik protektorovacích firem v Unii ([46]).

(189) Zaprvé, Komise přezkoumala tvrzení a důkazy předložené stranami. Zjistila, že někteří velcí dodavatelé protektorů mají skutečně dceřiné společnosti ve spojení, které vyrábějí protektorované pneumatiky za použití studeného procesu. Navíc oba výrobci uvedení stranami, kteří byli původně považováni za MSP, byli součástí větších skupin, a nemohou být tedy považováni za MSP. Komise tedy upravila poměry použité při vážení. Velcí dodavatelé a MSP poskytli údaje o svých prodejích během posuzovaného období. Celkový uvedený objem se pohybuje mezi 227 000 a 254 000 protektorovaných pneumatik, což představuje přibližně 5,5 % odhadovaných prodejů protektorovaných pneumatik během posuzovaného období.

(190) Zadruhé, pokud jde o prodeje protektorovaných pneumatik vyráběných MSP za tepla, Komise zjistila, že protektorované pneumatiky vyrábí za tepla více než jeden MSP. Požádala několik výrobců, aby jí poskytli informace o objemu své výroby za tepla pro posuzované období. Celkový uvedený objem se pohybuje mezi 132 000 a 150 000 protektorovanými pneumatikami, což představuje přibližně 3,2 % odhadovaných prodejů protektorovaných pneumatik během posuzovaného období.

(191) Zatřetí, Komise přepočítala odhad prodejů MSP během posuzovaného období tím, že přičetla prodej protektorovaných pneumatik MSP vyráběných za tepla a odečetla prodej protektorovaných pneumatik velkých společností vyráběných za studena.

(192) Komise vypočítala podíl prodejů MSP na celkových prodejích v Unii pro každé období posuzovaného období:

Tabulka 4

Podíl prodejů MSP na celkových prodejích v Unii (v %)

	2014	2015	2016	Období šetření
Podíl prodejů MSP na celkových prodejích v Unii	16,9	15,3	13,7	13,2
Poměr používaný v prozatímní fázi pro prodeje MSP na celkových prodejích v Unii	14,6	14,6	14,6	14,6

(193) Jak je uvedeno v tabulce 4, váha MSP na celkovém prodeji v Unii během posuzovaného období vzrostla v roce 2014 o 2,3 procentního bodu, v roce 2015 o 0,7 procentního bodu a v roce 2016 klesla o 0,9 procentního bodu a během období šetření o 1,4 procentního bodu. Komise dospěla k závěru, že určení poměru za příslušný rok má na celkový výsledek analýzy okrajový dopad. Na základě výše uvedeného zůstávají závěry vycházející z trendů prozatímního nařízení platné.

(194) Pokud jde o druhou úpravu podle úrovní, Komise v prozatímní fázi vycházela z informací poskytnutých žadatelem (příloha 15), které uvádějí odhad vah každé úrovně pro spotřebu v Unii na rok 2016. Jak je však uvedeno v 188. bodě odůvodnění, CRIA a CCCMC tvrdily, že Komise by měla použít poměr pro každé období posuzovaného období.

([46]) Kraiburg, dodavatel surovin pro protektorované pneumatiky, poskytl sdružení Bipaver seznam svých odběratelů nakupujících suroviny pro protektorování za tepla. Na tomto seznamu je uvedeno 38 společností.

(195) Šetření neprokázalo žádné údaje, které by byly vhodnější a mohly být použity pro výpočet vážení úrovní v celém posuzovaném období. Ani zúčastněné strany nebyly schopny takové údaje předložit. Proto se Komise rozhodla, že v konečné fázi šetření druhou úpravu podle úrovní nepoužije. Tento přístup zvýšil váhu úrovně 1 a úrovně 2 použitou ke stanovení mikroekonomických ukazatelů.

(196) Jak je uvedeno v tabulce 5, závěry založené na trendech prozatímního nařízení zůstávají celkově platné i po revizi vah pro všechny mikroekonomické ukazatele analyzované na agregovaném základě:

Tabulka 5

Ziskovost prodeje v Unii odběratelům, kteří nejsou ve spojení (% obratu z prodeje)

	2014	2015	2016	Období šetření
Ziskové rozpětí jako v tabulce 13 prozatímního nařízení (% obratu z prodeje)	15,6	16,7	15,2	13,7
Index 2014 = 100	*100*	*106,9*	*97,7*	*88,1*
Ziskové rozpětí s revidovanými vahami (% obratu z prodeje)	15,4	16,9	15,3	13,7
Index 2014 = 100	*100*	*109,5*	*99,5*	*88,6*

(197) Jak je uvedeno v tabulce 6, závěry založené na trendech prozatímního nařízení zůstávají platné pro úroveň 3 i po revizi vah:

Tabulka 6

Ziskovost prodejů v Unii odběratelům, kteří nejsou ve spojení (% obratu z prodeje)

	2014	2015	2016	Období šetření
Ziskové rozpětí jako v tabulce 16 prozatímního nařízení (% obratu z prodeje)	6,1	0,6	2,7	– 0,4
Index 2014 = 100	*100*	*10*	*45*	*– 7*
Ziskové rozpětí s revidovanými vahami (% obratu z prodeje)	5,9	0,5	2,7	– 0,7
Index 2014 = 100	*100*	*9*	*45*	*– 12*

4.6.1.2. Nezákonnost procesu vážení

(198) Sdružení CRIA a obchodní komora CCCMC tvrdily, že proces vážení je nezákonný, jelikož základní nařízení neumožňuje úpravy výběru vzorku výrobců v Unii, který by měl být reprezentativním obrazem celého výrobního odvětví Unie. Navíc argumentovaly, že metodika Komise není v souladu s požadavkem, že stanovení újmy se má provádět na základě skutečných důkazů, aby bylo šetření objektivní, jelikož velmi omezený počet společností nakonec určuje celý výsledek posouzení újmy na úkor mnohem větší množiny údajů, jejichž význam byl snížen. Po poskytnutí konečných informací strany zopakovaly podobná tvrzení. Navíc po poskytnutí konečných informací CRIA a CCCMC tvrdily, že Komise se nemůže spoléhat na informace poskytnuté čtyřmi MSP zahrnutými do vzorku, které by byly základem pro vážení ukazatelů újmy.

(199) Použitou metodiku Komise znovu uvedla ve 179. až 195. bodě odůvodnění.

(200) Komise dále zopakovala, že v důsledku vážení byl vybraný vzorek statisticky reprezentativnějším obrazem výrobního odvětví Unie jako celku, což je v souladu s platnou judikaturou WTO a EU ([47]). Navíc to Komisi umožnilo lépe zohlednit výkonnost výrobců v Unii, kteří nebyli zařazeni do vzorku (MSP a velcí výrobci), která by se jinak dostatečně neodrazila v ukazatelích újmy, pokud by Komise ve svých zjištěních ohledně vzorku nepoužila v tomto případu vážení. Vzhledem k roztříštěnosti výrobního odvětví Unie nemohla Komise prostě ignorovat význam výrobců MSP na trhu Unie. Jak je uvedeno ve 186. bodě odůvodnění, údaje o prodejích poskytnuté MSP zařazenými do vzorku představovaly přibližně 4 % odhadovaných celkových prodejů Unie výrobců MSP v Unii. S cílem zohlednit relativní význam obou kategorií společností Komise při svých závěrech vycházela z ověřených údajů společností zařazených do vzorku a uplatnila vážení. Informace, z nichž se vycházela, byly k dispozici ve veřejně přístupném spisu a v případě potřeby byly řádně ověřeny. Komise tudíž měla za to, že provedla objektivní přezkum existence újmy na základě skutečných důkazů. Proto byla uvedená tvrzení zamítnuta.

4.6.2. *Makroekonomické ukazatele*

(201) Sdružení CRIA a obchodní komora CCCMC tvrdily, že mají pochybnosti o spolehlivosti některých použitých informací, které se týkají makroekonomických ukazatelů.

(202) Jak je uvedeno v 28. bodě odůvodnění, před poskytnutím konečných informací byl do veřejně přístupného spisu zařazen dokument poskytující objasnění ohledně prozatímního nařízení.

(203) Pokud jde o stanovení makroekonomických ukazatelů, Komise použila různé zdroje včetně údajů poskytnutých Evropským sdružením výrobců pneumatik a kaučuku (dále jen „ETRMA“). Sdružení ETRMA publikuje analýzu trhu, která je veřejně dostupná na jeho webových stránkách. Veřejně přístupná verze podnětu obsahovala dokument pocházející od sdružení ETRMA (příloha 16 – brožura ETRMA za rok 2016 ([48])). Komise uvedla, že někteří vyvážející výrobci i někteří výrobci v Unii jsou členy sdružení ETRMA a také předkládali podání na základě údajů od sdružení ETRMA (například skupina Hankook a společnost Pirelli).

4.6.2.1. Výroba, výrobní kapacita a využití kapacity

(204) Jak je uvedeno ve 135. bodě odůvodnění, výroba v Unii uvedená v prozatímním nařízení nezahrnovala prodeje dodavatelů běhounů, kteří nejsou členy sdružení ETRMA Europool. Navíc při stanovení výrobní kapacity byla zjištěna administrativní chyba.

(205) Odhadovaná celková výroba, výrobní kapacita a využití kapacity v Unii byly příslušným způsobem opraveny a v průběhu posuzovaného období se tedy vyvíjely takto:

Tabulka 7

Výroba, výrobní kapacita a využití kapacity

	2014	2015	2016	Období šetření
Objem výroby (v kusech)	20 973 089	20 360 055	20 619 725	21 111 923
Index 2014 = 100	*100*	*97,1*	*98,3*	*100,7*
Výrobní kapacita (v kusech)	29 038 117	28 225 985	27 115 950	26 525 214
Index 2014 = 100	*100*	*97,2*	*93,4*	*91,3*
Využití kapacity	72,2 %	72,1 %	76,0 %	79,6 %
Index 2014 = 100	*100*	*100*	*105*	*110*

Zdroj: ETRMA, dodavatelé běhounů, kteří nejsou členy sdružení ETRMA Europool, databáze Eurostatu Comext a informace předložené žadatelem.

([47]) WT/DS184/AB/R, 23.8.2001, Spojené státy – Antidumpingová opatření vztahující se na některé ocelové výrobky válcované za tepla, které pocházejí z Japonska, bod 204, a rozsudek Tribunálu ze dne 28. října 2004, věc T-35/01 Shanghai Teraoka Electronic Co.Ltd v. Rada, body 129 a 258.

([48]) Na webových stránkách sdružení ETRMA je k dispozici brožura za roky 2016 a 2017. Viz http://www.etrma.org/uploads/Modules/Documentsmanager/20180329—statistics-booklet-2017—alternative-rubber-section-final-web.pdf.

(206) Jak ukazuje tabulka 7, výroba zůstala relativně stabilní a za celé období šetření činila 21,1 milionu pneumatik, zatímco míra využití kapacity se vzhledem ke snížení výrobní kapacity za posuzované období zvýšila o 7,4 procentního bodu (ze 72,2 % na 79,6 %).

4.6.2.2. Objem prodeje a podíl na trhu

(207) Jak je uvedeno ve 135. bodě odůvodnění, celkový objem prodeje na trhu v Unii uvedený v prozatímním nařízení nezahrnoval prodeje dodavatelů běhounů, kteří nejsou členy sdružení ETRMA Europool.

(208) Objem prodeje výrobního odvětví Unie a jeho podíl na trhu byly příslušným způsobem opraveny a v průběhu posuzovaného období se tedy vyvíjely takto:

Tabulka 8

Objem prodeje a podíl na trhu

	2014	2015	2016	Období šetření
Celkový objem prodeje na trhu Unie (v kusech)	14 835 082	14 738 677	14 533 199	14 584 885
Index 2014 = 100	*100*	*99,4*	*98,0*	*98,3*
Podíl na trhu	72,4 %	70,3 %	67,3 %	67,1 %
Index 2014 = 100	*100*	*97,2*	*93,0*	*92,7*

Zdroj: ETRMA, dodavatelé běhounů, kteří nejsou členy sdružení ETRMA Europool a databáze Eurostatu Comext.

(209) Na rostoucím trhu se prodej v Unii během posuzovaného období mírně snížil. To vedlo ke snížení podílu na trhu o 5,3 procentního bodu (ze 72,4 % na 67,1 %), zatímco objem dovozu z ČLR vzrostl o více než 1,1 milionu pneumatik, což odpovídá zvýšení podílu na trhu o 4,2 procentního bodu (ze 17,1 % na 21,3 %).

(210) Skupina Aeolus a společnost Pirelli tvrdily, že objem prodeje na trhu Unie zůstal během předchozích tří let stabilní a podíl výrobního odvětví Unie na trhu se od roku 2014 do roku 2017 snížil o 5 procentních bodů, což je zanedbatelný pokles.

(211) Kromě toho tyto strany také tvrdily, že objem prodeje v Unii vykázaný žadateli za období let 2013 až 2016 vykázal výrazný pokles u úrovně 3 (– 30 %), pokles v prodeji u úrovně 2 (– 7 %) a mírný pokles v prodeji u úrovně 1 (– 1 %). Bylo tedy zřejmé, že jedinou újmu by bylo možné pozorovat v segmentu úrovně 3 a že analýza újmy musí zohlednit segmentaci trhu.

(212) Komise poukázala na to, že údaje uvedené v předchozím bodě odůvodnění se týkají pouze prodeje žadatelů, a nikoli výrobního odvětví Unie jako celku. Rovněž se týkají odlišného období. Proto nelze vývoj objemu prodeje žadatelů promítnout do výrobního odvětví Unie. Jak je vysvětleno v 128. a 132. bodě odůvodnění, Komise byla toho názoru, že existenci podstatné újmy je nutno stanovit s ohledem na dotčený výrobek a výrobní odvětví Unie jako celek, a nikoli jen na některé jeho části. Komise proto nezkoumala trendy izolovaně, tedy podle jednotlivých úrovní, jelikož uplatnila agregovaný přístup.

4.6.2.3. Růst

(213) Spotřeba v Unii v posuzovaném období vzrostla o 6,1 %. Objem prodeje výrobního odvětví Unie se navzdory rostoucí spotřebě snížil o 1,7 %, takže výrobní odvětví Unie ztratilo část svého podílu na trhu. Podíl dovozu z dotčené země na trhu během posuzovaného období vzrostl (o více než 4 procentní body).

(214) Skupina Giti tvrdila, že spotřebu v Unii je nutno místo na základě objemu analyzovat na základě hodnoty. Z tohoto pohledu hodnota spotřeby v Unii klesla o 5 % a začala se pomalu zvyšovat teprve mezi rokem 2016 a obdobím šetření.

(215) Uvedené tvrzení Komise zamítla. Spotřeba v Unii poskytla okamžitý obrázek o počtu pneumatik dostupných v daném okamžiku na trhu Unie. Spotřeba v Unii se obvykle vypočítává na základě objemu, aby se zabránilo tomu, že by cenové chování aktérů trhu ovlivnilo trendy v posuzovaném období.

4.6.2.4. Zaměstnanost a produktivita

(216) Zaměstnanost a produktivita se v posuzovaném období vyvíjely takto:

Tabulka 9

Zaměstnanost a produktivita

	2014	2015	2016	Období šetření
Počet zaměstnanců	38 445	36 478	34 959	34 188
Index 2014 = 100	*100*	*95*	*91*	*89*
Produktivita (v kusech na zaměstnance)	546	558	590	618
Index 2014 = 100	*100*	*102*	*108*	*113*

Zdroj: Ověřené odpovědi na dotazník od výrobců v Unii zařazených do vzorku a podání od dodavatelů běhounů a sdružení ETRMA.

(217) Skupina Aeolus a společnost Pirelli uvedly, že zaměstnanost, u které Komise zjistila pokles o 11 %, se týká výhradně odvětví protektorování. Vývoj produktivity lze vysvětlit spíše skutečností, že výrobní odvětví Unie nedávno prošlo obdobím restrukturalizace a racionalizace.

(218) Vyjádření zúčastněných stran ohledně poklesu zaměstnanosti je fakticky nesprávné, protože přibližně polovina údajů pochází od velkých výrobců. Uvedené tvrzení bylo proto zamítnuto.

(219) Společnost Heuver požádala o názvy 85 protektorovacích firem zmíněných ve 171. bodě odůvodnění prozatímního nařízení.

(220) Komise v prozatímním nařízení konstatovala, že podle seznamu odběratelů, který protektorovací firmy poskytly v rámci tohoto šetření, ukončilo výrobu nejméně 85 výrobců. Komise přiznala důvěrné zacházení s údaji o totožnosti odběratelů a objemu prodeje v členění podle jednotlivých zákazníků, jelikož se jedná o citlivé obchodní informace. Po zúčastněných stranách se navíc nepožaduje, aby poskytly shrnutí u tohoto typu dokumentu. Nicméně dodavatelé běhounů poskytli shrnutí svých podání, které je k dispozici ve veřejně přístupném spisu.

(221) Po poskytnutí konečných informací CRIA a CCCMC tvrdily, že předpoklad Komise, že veškeré za studena protektorované pneumatiky prodávají malé a střední podniky, je nesprávný, protože mnoho velkých společností používá metodu protektorování za studena. Strany dospěly k závěru, že výsledný odhad zaměstnanosti a produktivity byl proto nespolehlivý.

(222) Jak je uvedeno ve 189. bodě odůvodnění, Komise zjistila, že výroba protektorovaných pneumatik velkých společností využívající studený proces je spíše omezená a jako taková nemůže zpochybnit odhad Komise týkající se zaměstnanosti a produktivity. Kromě toho výroba souvisí především s typem produkce (konkrétně výroby protektorovaných či nových pneumatik). Uvedené tvrzení bylo proto zamítnuto.

(223) Navíc CRIA a CCCMC tvrdily, že ze seznamu odběratelů poskytnutým jedním dodavatelem běhounů vyplývá, že jeden odběratel byl uveden jako neaktivní, zatímco z jeho účetní závěrky předložené místním orgánům vyplývá, že společnost byla v roce 2017 stále aktivní. Komise ve své poznámce ke spisu ([49]) vysvětlila, že seznam byl vytvořen shromážděním informací o prodejích poskytnutých osmi dodavateli běhounů. Pro účely šetření se mělo za to, že protektorovací firma zastavila výrobu, když již nenakupovala běhouny. Proto není možné dospět ke spolehlivému závěru, zda je protektorovací firma aktivní či neaktivní pouze na základě seznamu jediného dodavatele a/nebo na základě podaných účetních závěrek. Je sice pravda, že společnost uvedená CCCMC svoji činnost neukončila, avšak potvrdila Komisi, že dílnu na výrobu protektorů již neprovozuje. Komise proto tento seznam dále používala jako ověřený.

([49]) Poznámka ke spisu (číslo systému evidence údajů: t18.007994).

4.6.2.5. Výše dumpingového rozpětí

(224) Všechna dumpingová rozpětí byla opravena, jak je uvedeno v 122. bodě odůvodnění a všechna zůstávají významná. Vzhledem k objemu a cenám dovozu z dotčené země byl dopad výše skutečných dumpingových rozpětí na výrobní odvětví Unie značný.

4.6.3. *Mikroekonomické ukazatele*

(225) Skupina Giti Komisi požádala, aby také zveřejnila vývoj mikroekonomických faktorů bez vážení uplatněného Komisí, aby mohla analyzovat, zda by takové neupravené údaje vedly k odlišnému obrazu o újmě. Po poskytnutí konečných informací CRIA, CCCMC a skupina Giti tvrzení zopakovaly.

(226) Komise uvedené tvrzení zamítla, neboť zveřejnění ukazatelů újmy bez uplatnění vážení by neodráželo skutečnou situaci výrobního odvětví Unie vzhledem k tomu, že nelze do vzorku zařadit takový počet MSP, jak by bylo nutné pro zohlednění jejich skutečné váhy mezi výrobci v Unii.

4.6.3.1. Ceny a faktory ovlivňující ceny

(227) Sdružení CRIA a obchodní komora CCCMC požadovaly, aby Komise objasnila, zda byly při stanovení ukazatelů újmy zohledněny převodní ceny účtované mezi společnostmi ve spojení.

(228) Pokud byly do prodeje zapojeny společnosti ve spojení, byli výrobci zařazení do vzorku požádáni, aby poskytli údaje o prodeji prvním nezávislým odběratelům. Pokud jde o nákup surovin prostřednictvím společností ve spojení, Komise přezkoumala politiku převodních cen, přičemž výsledkem nebyly žádné úpravy.

4.6.3.2. Zásoby

(229) Skupina Aeolus a společnost Pirelli tvrdily, že Komise by měla zvážit možnost analyzovat nejen celkové výrobní odvětví, ale také rozlišení mezi novými a protektorovanými pneumatikami nebo mezi různými kategoriemi úrovní. Argumentovaly, že podle podnětu nedošlo u pneumatik úrovně 1 ani 2 k žádnému zvýšení zásob. Naopak zásoby pneumatik úrovní 1 a 2 se mezi lety 2013 a 2016 snížily o 15 %, respektive o 21 %. V podnětu byl naproti tomu uveden 17 % nárůst zásob u pneumatik úrovně 3. Podle názoru těchto stran se vykázané zvýšení zásob týká pouze odvětví protektorování. Navíc kolísání zásob lze vysvětlit různými faktory. Například zvýšení zásob může být vyvoláno zvýšením prodeje na základě předpokládaných objednávek. Konkrétně společnost Prometeon Tyre Group S.r.l. zaznamenala zvýšení zásob v důsledku několika faktorů, které všechny souvisejí s evropskou hospodářskou krizí. Výroba pneumatik je úzce spojena s přepravou a ta závisí hlavně na obchodu obecně. Obchodní krize vede k nízké přepravě a to logicky znamená méně prodaných pneumatik.

(230) Komise nejprve upozornila na to, že ke zvýšení zásob výrobců v Unii zařazených do vzorku došlo mezi rokem 2016 a obdobím šetření. Proto na něj finanční krize v roce 2011 neměla přímý vliv. Kromě toho údaje uváděné zúčastněnými stranami se týkaly pouze žadatele a neodrážely situaci výrobců v Unii zařazených do vzorku. Jakékoli závěry vyvozené na základě těchto údajů proto nelze považovat za reprezentativní obrázek výrobního odvětví Unie pro účely šetření. Uvedené tvrzení bylo proto zamítnuto.

4.6.3.3. Ziskovost, peněžní tok, investice, návratnost investic a schopnost získat kapitál

(231) Pokud jde o investice, skupina Aeolus a společnost Pirelli tvrdily, že závěry šetření byly v rozporu s údaji poskytnutými žadatelem. Skupina Giti tvrdila, že ziskovost výrobního odvětví Unie jako celku byla podhodnocena, protože Komise si pohrála s údaji výrobců v Unii zařazených do vzorku tak, aby zvýšila význam údajů týkajících se úrovně 3. Skupina Giti rovněž tvrdila, že jediným segmentem výrobního odvětví se zhoršujícím se (a nízkým) ziskovým rozpětím byl segment úrovně 3. Na tento segment trhu však připadalo pouze 20 % celkového prodeje a spotřeby v Unii. Skupina Aeolus a společnost Pirelli měly za to, že výrobní odvětví Unie je obecně velmi ziskové, jednoznačně pozitivní v segmentu úrovně 1 a pozitivní v segmentu úrovně 2.

(232) Pokud jde o připomínky k metodice pro výpočet ziskovosti, Komise ve 179. až 195. bodě odůvodnění vysvětlila metodiku použitou při vážení mikroekonomických ukazatelů tak, aby odrážela ekonomickou realitu výrobců v Unii. Rovněž upozornila, že ziskovost všech úrovní se od roku 2014 do konce období šetření zhoršila a že na absolutní údaje o ziskovosti je nutno se dívat v souvislosti s jejími zjištěními o vzájemném propojení mezi jednotlivými úrovněmi.

4.7. **Vzájemné propojení mezi novými a protektorovanými pneumatikami a mezi jednotlivými úrovněmi**

(233) Zúčastněné strany obecně přijaly princip segmentace trhu do tří úrovní. Jak je popsáno v 54. až 59. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, na trhu Unie se jednotlivé značky nacházely v jedné ze tří úrovní. Odbyt výrobků všech tří úrovní obecně probíhal prostřednictvím běžných prodejních kanálů.

(234) Řada zúčastněných stran zpochybnila prozatímní zjištění ohledně vzájemného propojení mezi jednotlivými úrovněmi a stejné obavy zopakovala i po poskytnutí konečných informací. Komise shrnula informace k této otázce v poznámce ke spisu týkající se vzájemného propojení mezi novými a protektorovanými pneumatikami a mezi jednotlivými úrovněmi. ([50])

(235) Sdružení CRIA a obchodní komora CCCMC tvrdily, že myšlenka, že ceny v úrovni 3 by ovlivňovaly určování cen v úrovních 1 a 2 (viz 203. a 207. bod odůvodnění prozatímního nařízení), je neopodstatněná a že Komise tento údajný dopad nijak nezdůvodnila. I za předpokladu, že by výše uvedená zjištění byla správná, žádné z nich by nemohlo vést k závěru, že ceny v úrovni 3 by měly dopad na ceny v úrovních 1 a 2. Také tvrdily, že ceny pneumatik se odvíjejí od nákladů na suroviny a že není pravda, že by k hospodářské soutěži docházelo napříč různými segmenty. Tvrdily, že Komise se prostě odvolává na „dopad cen na nižších úrovních na cenotvorbu na úrovni vyšší“ (viz 203. bod odůvodnění prozatímního nařízení), přičemž jen opakuje tvrzení žadatele bez jakýchkoli podpůrných důkazů. Skupina Giti uvedla, že teorie Komise ohledně opačného kaskádového efektu nebyla podpořena zjištěnými fakty uvedenými v podkladech (a ve skutečnosti byla s nimi v rozporu). V této souvislosti skupina Giti rovněž připomněla, že v samotném podnětu se uvádělo, že: „Aktéři, tvorba cen, hospodářská soutěž a strategie se v jednotlivých segmentech výrazně liší a faktor, který je rozhodující v jednom segmentu, může být ve druhém irelevantní. Ačkoli mezi okrajovými částmi segmentů může existovat přímá hospodářská soutěž, mezisegmentová soutěž je většinou výsledkem strategické volby mezi kvalitou a cenou“ ([51]).

(236) Jak je uvedeno ve 234. bodě odůvodnění, Komise vypracovala poznámku ke spisu, která obsahuje podklady pro konstatování, že existuje vzájemné propojení mezi jednotlivými úrovněmi. Toto konstatování vycházelo z řady prvků. Prvním z nich je to, že při rozhodování o nákupu existuje konkurence napříč úrovněmi. Kupující má možnost zvolit:

— pneumatiku úrovně 1 s vyšší trvanlivostí, nejmodernější technologií a nejlepší užitkovostí, ovšem za vyšší počáteční cenu, nebo

— pneumatiku úrovně 2, často vyráběnou prémiovými výrobci pneumatik, s vyšší trvanlivostí než u značek úrovně 3 a levnější než v případě prémiových značek, ovšem za vyšší počáteční cenu než u pneumatik úrovně 3, nebo

— pneumatiku úrovně 3, s nejnižšími počátečními náklady, ale s nejmenší trvanlivostí a nejnižší užitkovostí.

(237) Toto rozhodnutí, promítnuté do cen, má za následek analýzu dvou aspektů: počáteční platby a celkových nákladů na pneumatiku. Pokud jde o počáteční platbu, u pneumatik úrovně 1 je nezbytná vyšší investice. Zároveň jsou však u nich nejnižší náklady na ujetý kilometr na pneumatiku. Tyto proměnné jsou přesně opačné u pneumatik úrovně 3, kde je počáteční platba nejnižší, ale náklady na ujetý kilometr na pneumatiku jsou nejvyšší ([52]).

(238) Dalším prvkem, který hrál rozhodující roli, byly běžné prodejní kanály, které obvykle pneumatiky různých úrovní nabízené k prodeji vystavují společně, což přispívá k dynamice vzájemného propojení mezi úrovněmi ([53]).

(239) Komise rovněž upozornila, že tvrzení ohledně nákladů na suroviny není podloženo důkazy.

(240) V dokumentu obsahujícím konečné informace Komise odkázala na vývoj prodeje pneumatik jednotlivých úrovní v Unii, přičemž v tomto ohledu vycházela z tabulky poskytnuté zúčastněnými stranami (Prometeon/Pirelli). Tato tabulka byla označena „Odhadovaný vývoj prodeje výrobců v Unii, kteří jsou členy sdružení ETRMA, v Unii“. Po poskytnutí konečných informací CRIA a CCCMC tvrdily, že údaje se lišily od údajů v tabulce 4 uvedené

([50]) Poznámka ke spisu týkající se vzájemného propojení (číslo systému evidence údajů: t18.007993).
([51]) Podnět, odstavec 107.
([52]) Tabulky 8 až 10 prozatímního nařízení ilustrují průměrné prodejní ceny v Unii v členění podle jednotlivých úrovní a poznámka ke spisu týkající se vzájemného propojení, strany 7 až 10 (číslo systému evidence údajů: t18.007993).
([53]) Poznámka ke spisu týkající se vzájemného propoojení, strany 11 a 12 (číslo systému evidence údajů: t18.007993).

v dokumentu obsahujícím konečné informace. Komise tvrzení prozkoumala a požádala sdružení ETRMA o vysvětlení. Sdružení ETRMA vysvětlilo, že údaje v tabulce 6 uvedené v dokumentu obsahujícím konečné informace byly označeny nesprávně. Údaje uvedené v tabulce 6 uvedené v dokumentu obsahujícím konečné informace se ve skutečnosti týkaly vývoje trhu s náhradními díly pro nové pneumatiky (tabulka 10 níže). Podle těchto údajů existoval jednoznačný a rychle rostoucí zájem výrobců v Unii o levnější segment trhu úrovně 3.

Tabulka 10

Odhadovaný vývoj trhu s náhradními díly pro nové pneumatiky v Unii

(v milionech)	2014	2015	2016	2017	odhad 2018
Úroveň 1 + úroveň 2	8,7	9,0	9,1	9,0	9,2
Index 2014 = 100	*100*	*103*	*105*	*103*	*106*
Úroveň 3	3,6	4,0	5,0	5,4	5,5
Index 2014 = 100	*100*	*111*	*139*	*150*	*153*
Podíl výrobců sdružení ETRMA na segmentu úrovně 3	12,5 %	12,4 %	13,1 %	14,1 %	18,9 %

Zdroj: Skupina Prometeon Tyre a společnost Pirelli ([54])

(241) Na základě výše uvedené tabulky se předpokládá, že odhadovaný prodej nových pneumatik úrovně 3 v roce 2018 vzroste o více než 53 % ve srovnání s úrovněmi z roku 2014, zatímco objem prodeje pneumatik úrovní 1 a 2 nejspíše zůstane podobný, s předpokládaným zvýšením pouze o 6 % ve srovnání s úrovněmi v roce 2014. Na tento vývoj je nutno pohlížet v souvislosti s radikálním zesílením hospodářské soutěže v úrovni 3 ze strany vyvážejících výrobců v dotčené zemi během let 2014–2018, jakož i s finančně neúnosnými mírami zisku u úrovně 3 v případě výrobců dotčeného výrobku v Unii.

(242) Komise konstatovala, že tento posun na trhu s náhradními díly v Unii měl vliv na výrobce v Unii, kteří by bývali dosáhli mnohem vyšší ziskovosti v úrovních 1 a 2. To lze pochopit pouze ve světle důvodů uvedených ve 141. a následujících bodech odůvodnění, tedy jako opatření, které má chránit hlavní hnací sílu zvyšující hodnotu pneumatik vyšších úrovní a kterým se odlišuje prodej pneumatik úrovní 1 a 2 v Unii od dovozu pneumatik úrovní 1 a 2 z dotčené země. Zvýšení prodejů v málo ziskové úrovni 3, a tím i hospodářské soutěže v prodejním segmentu úrovně 3 ukazuje, že výrobci v Unii pociťovali tlak, kterým působil opačný kaskádový efekt na prodej dotčeného výrobku úrovní 1 a 2, během období šetření i předtím, a že se tento tlak zvýší i v období po skončení šetření.

(243) Sdružení CRIA a obchodní komora CCCMC upozornily, že Komise uvedla, že se snížily možnosti protektorování vysoce kvalitních ojetých pneumatik (viz 202. bod odůvodnění prozatímního nařízení). Nebyla však uvedena žádná čísla. Skutečnost, že mohlo docházet k uzavírání podniků a dílen protektorovacích firem, nutně neznamená, že existuje méně možností protektorování vysoce kvalitních ojetých pneumatik, jelikož podle samotné Komise (viz 200. bod odůvodnění prozatímního nařízení) poptávka po takových vysoce kvalitních pneumatikách po hospodářské krizi klesla. CRIA a CCCMC požádaly Komisi, aby zveřejnila údaje o prodeji pneumatik úrovně 1 a skutečné kapacitě protektorování, aby bylo možno posoudit, do jaké míry opravdu klesla dostupnost protektorovacích služeb s ohledem na klesající prodej pneumatik úrovně 1. Skupina Giti upozornila, že Komise nepředložila údaje o podílu na trhu v členění podle jednotlivých úrovní, jež by byly nezbytné k ověření toho, zda je teorie Komise ohledně opačného kaskádového efektu podepřena fakty. Tato teorie vycházela z předpokladu, že dovozy levných pneumatik úrovně 3 působí cenovým tlakem na výrobce v Unii v úrovni 2 (a úrovni 1) a přebírají jejich podíl na trhu. Pokud by však údaje o podílu na trhu v členění podle jednotlivých úrovní ukazovaly, že se výrobcům pneumatik úrovně 1 a/nebo úrovně 2 v Unii skutečně podařilo udržet (nebo dokonce zvýšit) svůj podíl na trhu, tuto teorii by to rozhodujícím způsobem podkopalo. Skupině Giti není jasné, zda se Komise rozhodla informace o podílu na trhu nezveřejnit, nebo zda tyto informace prostě jen nebyly shromážděny. Skupina Giti v každém případě vyzvala Komisi, aby zveřejnila (a v případě potřeby shromáždila) tyto informace, aby bylo možno ověřit správnost teorie Komise ohledně opačného kaskádového efektu.

([54]) Prezentace skupiny Prometeon Tyre a Pirelli na slyšení dne 9. dubna 2018 (číslo systému evidence údajů: t18.007993).

(244) Pokud jde o makroekonomické ukazatele, u kterých skupina Giti požadovala, aby byly analyzovány v členění podle jednotlivých úrovní, Komise ve 128. a 132. bodě odůvodnění vysvětlila, že je vhodné analyzovat hospodářskou situaci výrobního odvětví Unie jako celku. Kapacita, výroba i dovoz existovaly ve všech úrovních. Jak je uvedeno v prozatímním nařízení, úroveň 3, ve které probíhá většina čínského dovozu, oslabovala odvětví jako celek. Čínské dumpingové ceny během období šetření byly výrazně podbízivé vůči cenám výrobního odvětví Unie ve všech úrovních. Během posuzovaného období se celková výkonnost výrobního odvětví Unie zhoršila. Některé podniky, které vyráběly pneumatiky jiných úrovní, musely svou činnost ukončit ([55]) stejně jako mnohé protektorovací firmy. Komise zjistila, že nejméně 85 malých a středních podniků ukončilo výrobu, čímž se snížila kapacita protektorování, jak je vysvětleno ve 202. bodě odůvodnění prozatímního nařízení.

(245) Sdružení CRIA a obchodní komora CCCMC uvedly, že tvrzení Komise, že „výrobci nových pneumatik v Unii nemají jinou možnost, než rovněž posilovat svou přítomnost na úrovni 3" (viz 202. bod odůvodnění prozatímního nařízení), lze obtížně pochopit, protože sama Komise vysvětlila, že všechny integrované protektorovací firmy (tedy výrobci nových pneumatik, kteří rovněž provádějí protektorování) by byly součástí úrovně 2 (viz 58. bod odůvodnění prozatímního nařízení).

(246) Komise upozornila, že v poznámce týkající se mapování nových a protektorovaných pneumatik podle značek se uvádí, že existují značky výrobců nových pneumatik v Unii zařazené do úrovně 3.

(247) Komise uvedla, že „informace, které má Komise k dispozici, ale ukazují," že cenové trendy se změnily a že nyní údajně ceny úrovně 3 mají naopak vliv na ceny úrovně 1 (viz 206. bod odůvodnění prozatímního nařízení). CRIA a CCCMC požadovaly, aby tyto informace byly zpřístupněny zúčastněným stranám.

(248) Komise měla za to, že vzájemné propojení mezi jednotlivými úrovněmi zahrnovalo i zdůvodnění způsobu tvorby cen napříč úrovněmi. Ve skutečnosti se výrobci nových pneumatik v Unii, kteří uplatňovali strategii využívání více značek, shodli na tom, že změna ceny v jedné úrovni nutně vyvolala úpravu cen v rámci celého portfolia, a jeden z výrobců v Unii zařazených do vzorku poskytl odůvodněné vysvětlení, které Komise rovněž zohlednila při koncipování svého závěru ohledně cenového tlaku napříč úrovněmi ([56]).

(249) Některé zúčastněné strany tvrdily, že vývoj ziskovosti úrovně 1, úrovně 2 a úrovně 3 neodpovídá vzájemnému propojení mezi jednotlivými úrovněmi. Zdůraznily, že ziskovost výrobců úrovně 1 v Unii za období šetření (17,5 %) je vyšší než cílový zisk (tedy zisk, který by bylo možno předpokládat, pokud by nedocházelo k dumpingovému dovozu) stanovený Komisí (15,6 %) (jak je popsáno ve 196. bodě odůvodnění, ziskovost byla po poskytnutí konečných informací revidována na 15,4 %). Podobně ziskovost výrobců úrovně 2 v Unii za období šetření (15,3 %) byla v podstatě stejná jako cílový zisk. Pokud by navíc ziskovost výrobců v Unii v úrovních 1 a 2 (nepřímo) ovlivnil levný dovoz v úrovni 3, dal by se očekávat podobný vývoj ziskovosti jako u výrobců v Unii v úrovni 3. Tak tomu však není. Zatímco ziskovost úrovně 3 v roce 2015 klesla ze 6,1 % na 0,6 % (jak je popsáno ve 197. bodě odůvodnění, ziskovost byla po poskytnutí konečných informací revidována z 5,9 % na 0,5 %), mezi roky 2014 a 2015 se ziskovost výrobců v úrovni 1 skutečně zvýšila ze 17,9 % na 21,8 %. Naopak, zatímco ziskovost úrovní 1 a 2 mezi lety 2015 a 2016 klesla, během stejného období se ziskovost výrobců v úrovni 3 zvýšila čtyřikrát, z 0,5 % na 2,7 %. Stručně řečeno, dotyčné strany tvrdí, že neexistovala žádná korelace mezi vývojem ziskovosti úrovně 3 a ziskovosti úrovní 1 a 2. Jediným obdobím, ve kterém existovala korelace ve vývoji ziskovosti, bylo období mezi rokem 2016 a obdobím šetření. Mírné snížení ziskovosti během období šetření však lze údajně vysvětlit náhlým zvýšením cen surovin, které se ještě nepromítly do vyšších prodejních cen. Pokud jde o vývoj prodejních cen, i kdyby byla pravda, že údaje uvedené v prozatímním nařízení prokázaly pokles prodejních cen ve sledovaném období o 9 % (u úrovně 1) respektive o 12 % (u úrovně 2), nelze tento klesající trend přičítat vlivu čínského dovozu úrovně 3, a to z následujících důvodů. Za prvé, jak Komise uznala v jiných částech prozatímního nařízení – avšak zároveň, jak se zdá, ignorovala při koncipování své teorie opačného kaskádového efektu – výrobní náklady (v důsledku poklesu cen surovin) se během období šetření snížily. V případě úrovně 1 se výrobní náklady snížily o 9 %, což je přesně stejný pokles jako u prodejních cen. Podobně i v úrovni 2 klesly výrobní náklady o 9 %. Jinými slovy, dotyčné zúčastněné strany tvrdily, že snížení cen, které Komise zjistila, je plně (u úrovně 1) a ze 75 % (u úrovně 2)

([55]) V roce 2017 uzavřela společnost Goodyear svůj závod ve Spojeném království (přibližně 330 pracovních míst); skupina Michelin uzavřela několik závodů v Unii: dva závody ve Francii (700 zaměstnanců v roce 2014 a 330 zaměstnanců v roce 2017), v Německu (200 zaměstnanců v roce 2016), v Maďarsku (500 zaměstnanců v roce 2015) a v Itálii; skupina Continental uzavřela jeden závod v Německu.

([56]) Poznámka ke spisu týkající se vzájemného propojení, strany 12 až 14 (číslo systému evidence údajů:: t18.007993).

vysvětleno snížením výrobních nákladů. Tvrdí, že je to zřejmé také ze skutečnosti, že jakmile výrobní náklady mezi rokem 2016 a obdobím šetření vzrostly, zvýšily se i prodejní ceny. Za druhé došlo na trhu Unie k posunu směrem k menším pneumatikám. Jednotková cena menších pneumatik je nižší než u větších pneumatik, což vysvětluje část poklesu prodejních cen během posuzovaného období. Dotyčné zúčastněné strany tvrdí, že Komise tento vývoj nevzala v úvahu.

(250) Komise měla za to, že nedostatečnou korelaci vývoje ziskovosti jednotlivých úrovní lze vysvětlit způsobem, jakým se zákazníci rozhodují o koupi. Existuje časová prodleva vzhledem k povaze výrobku a rozsahu možností, které uživatel v závislosti na situaci má. Rozsah možností, které uživatel má, závisí na tom, zda vlastní nějakou pneumatiku, a pokud ano, zda ji lze ještě znovu protektorovat, či nikoli, jaká je relativní cena dostupných možností atd. Pokud si například uživatel potřebuje pneumatiku koupit, bude se nejspíše rozhodovat na základě celého dostupného sortimentu. Pokud však již uživatel má protektorovatelnou pneumatiku, náklady na její protektorování budou pravděpodobně konkurovat nákladům na nákup nové pneumatiky úrovně 3 po odečtení částky, kterou získá prodejem ojetého pláště.

(251) Informace shromážděné Komisí o různých velikostech uváděných na trh Unie během posuzovaného období navíc nepodporují argument, že ceny a náklady byly nižší v důsledku poměrně silnějšího zastoupení menších pneumatik na trhu ([57]). Údaje skutečně ukázaly, že sortiment výrobků na trhu byl stabilní a zůstává soustředěn na hlavní rozměry. Navíc se takové snížení průměrné velikosti výrobku nepodařilo zjistit v údajích Eurostatu o dovozu z Číny, které naopak ukazují, že hmotnost pneumatik dovezených z Číny mezi rokem 2014 a obdobím šetření vzrostla o 3 %. Komise naopak zohlednila celkové strukturální úpravy provedené výrobním odvětvím Unie s cílem snížit náklady v důsledku zprostředkovaného dopadu na jednotlivé úrovně.

(252) Některé zúčastněné strany tvrdily, že probíhal podstatný dovoz z jiných zemí (představující 11,9 % podíl na trhu, tedy o více než 1 % vyšší než v roce 2014), a to za klesající ceny (během posuzovaného období průměrná dovozní cena klesla o 17 %). Stanovení cen těchto výrobků také ukázalo, že se dotyčný dovoz soustředil na segment trhu úrovně 1 a/nebo úrovně 2. Ceny dovážených pneumatik z Turecka, Thajska, Japonska, Jižní Koreje a dalších zemí (s výjimkou Ruska) byly stále podbízivé vůči cenám výrobců v Unii v úrovni 1, a to o 10 % až 25 %. V prozatímní fázi a po poskytnutí konečných informací skupina Giti tvrdila, že snížení cen pneumatik úrovně 1 a úrovně 2 mohlo být způsobeno dovozem pneumatik těchto dvou úrovní z jiných zemí, a nikoli cenovým tlakem ze strany čínských pneumatik úrovně 3. Opět platí, že taková skutečnost by zásadním způsobem podkopala teorii Komise. V každém případě dotyčná strana upozornila, že při neexistenci přezkumu objemu dovozu (a dovozních cen) pneumatik úrovně 1 a úrovně 2 z jiných zemí nebude možné určit, zda je teorie Komise fakticky správná.

(253) Pokud jde o toto tvrzení, Komise shledala, že analýza předložená skupinou Giti byla chybná, neboť vycházela z předpokladu, že veškeré dovezené pneumatiky byly prodány přímo prvním nezávislým zákazníkům v Unii. Tento předpoklad nezohledňuje skutečnost, že průměrné ceny mohou být ovlivněny tím, že některé z těchto dovážených pneumatik jsou prodávány zúčastněným stranám ve spojení. Navíc statistické údaje o dovozu neobsahovaly průměrnou cenu v členění podle jednotlivých úrovní, takže Komise nebyla schopna prověřit dovozní ceny jednotlivých úrovní, jak to požadovala skupina Giti. S informacemi, které byla Komise během šetření schopna dosud shromáždit, nebo s informacemi obdrženými od zúčastněných stran proto nemůže být navrhovaná analýza provedena, a byla tudíž zamítnuta.

(254) Komise proto dotyčná tvrzení zúčastněných stran zamítla a potvrdila svá počáteční zjištění.

4.8. **Závěr ohledně újmy**

(255) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem Komise potvrdila svá počáteční zjištění uvedená ve 208. a 209. bodě odůvodnění prozatímního nařízení. Výrobní odvětví Unie jako celek bylo vystaveno silnému tlaku. Během posuzovaného období došlo navzdory průběžně klesajícím prodejním cenám ke snížení výrobní kapacity, investic a zaměstnanosti a také k významné ztrátě podílu na trhu. Ceny čínského dovozu byly výrazně podbízivé vůči cenám výrobního odvětví Unie. Ziskovost výrobního odvětví Unie jako celku rovněž klesala, a to dokonce ještě rychleji ke konci posuzovaného období. Zásoby všech typů pneumatik navíc vzrostly, zejména během období

([57]) Poznámka ke spisu týkající se vzájemného propojení, strany 12 a 13 (číslo systému evidence údajů: t18.007993).

šetření, což mělo nepříznivý dopad na finanční situaci výrobního odvětví Unie. Mnoho malých a středních protektorovacích firem ukončilo výrobu a nemohlo těžit z hospodářského oživení. Komise také přikládala důležitost podáním, která předložily AIRP a Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk (tedy italské a německé sdružení protektorovacích firem) nebo společnost Banden Plan Europa BV (protektorovací firma v Unii) nebo společnost Vipal Europe (dodavatel běhounů), přičemž upozornila, že uložení prozatímních opatření již v tomto odvětví vedlo k pozitivním změnám. Konkrétně protektorovací firmy v několika členských státech Unie zaznamenaly od května roku 2018 vyšší objednávky a věří, že tento optimistický výhled bude pokračovat, pokud budou prozatímní opatření potvrzena.

(256) Po poskytnutí konečných informací skupina Giti tvrdila, že lepší výkonnost protektorovacích firem může ve velké míře souviset s rostoucími náklady na suroviny než s uložením prozatímních opatření. Komise nenalezla žádné důkazy o souvislosti vývoje nákladů na suroviny s nárůstem obchodních zakázek oznámených protektorovacími firmami. Uvedené tvrzení bylo proto zamítnuto.

(257) Pokud jde o ziskovost výrobního odvětví Unie, Komise uznala kritické připomínky skupiny Aeolus, že úroveň 3 byla během období šetření ztrátová (– 0,7 %), zatímco ziskovost úrovní 1 a 2 je ve dvoumístných číslech. Komise však nesdílela názor, že tento ukazatel, který vyjadřuje rozdíl v ziskovosti v závislosti na úrovních, by mohl vyvrátit zjištění, že výrobní odvětví Unie jako celek utrpělo závažnou újmu.

(258) Všechny důležité ukazatele svědčí o tom, že výrobní odvětví Unie utrpělo podstatnou újmu v úrovni 3. Vedle negativního ziskového rozpětí došlo k výraznému poklesu zaměstnanosti, zejména v odvětví protektorování. Úroveň podbízení dosahující 31 % je významná v úrovni 3, kde se také nejvíce projevil objemový účinek čínské konkurence. Jak je uvedeno v tabulce 9, u prodejů nových pneumatik uskutečněných výrobci v Unii dochází ke znatelnému a konstantnímu (každoročnímu) posunu směrem k úrovni 3. V roce 2016 se v Unii podle tabulky 9 prodalo 5 milionů pneumatik úrovně 3. Tento vývoj pokračoval i v roce 2017. Prognóza pro rok 2018 ukazuje ještě vyšší nárůst tohoto posunu prodeje směrem k úrovni 3, což jasně dokazuje cenový tlak, který působí na výrobce v Unii v úrovních 1 a 2.

(259) V tomto ohledu, jak je uvedeno ve 210. a 211. bodě odůvodnění prozatímního nařízení a dále odůvodněno v části 4.6 tohoto nařízení, Komise trvala na tom, že existuje silné vzájemné propojení mezi úrovněmi s opačným kaskádovým efektem. Navzdory připomínkám mnoha zúčastněných stran existuje z hlediska výrobců v Unii pouze jeden trh s pneumatikami, který rozdělují do tří úrovní hlavně z důvodů marketingové strategie a rozdílů v kvalitě. To znamená, že výrobci v Unii berou v úvahu vývoj ve všech třech úrovních. Tlak na ceny a objem v úrovni 3 má tudíž přímý dopad i na ostatní dvě úrovně, jak je uvedeno ve 234. bodě odůvodnění a následujících. Spotřebitelé navíc při nákupu volí mezi pneumatikami ze všech tří úrovní: míra jejich ochoty zaplatit vyšší cenu závisí na očekávané životnosti pneumatik a souvisejících nákladech. Chování výrobců a spotřebitelů tedy potvrzuje, že mezi jednotlivými úrovněmi existuje silné vzájemné propojení. Z toho vyplývá, že pozorovaný posun směrem k úrovni 3 působí i nadále tlakem rovněž na ostatní dvě úrovně. V tomto ohledu Komise dále upozornila, že dumpingový dovoz se týká hlavně úrovně 3. Vzhledem ke vzájemnému propojení mezi jednotlivými úrovněmi a rostoucímu významu úrovně 3 měla Komise za to, že nepříznivé trendy, které již byly pozorovány v rámci výrobního odvětví Unie jako celku, budou s největší pravděpodobností v nejbližší době pokračovat.

(260) Kromě toho, navzdory výslovné výzvě k podávání připomínek obsažené ve 213. a 214. bodě odůvodnění prozatímního nařízení žádný z čínských vyvážejících výrobců nevyvrátil tvrzení výrobního odvětví Unie, že hrozí nebezpečí dalšího zhoršení újmy. Komise proto uznala, že nevyužité kapacity v ČLR představují přibližně 40 % současného čínského vývozu.

(261) Po poskytnutí konečných informací CRIA a CCCMC tvrdily, že neměly potřebu vyjádřit se k tvrzením o úrovni nevyužitých kapacit v ČLR, neboť jsou pro tento případ nepodstatné.

(262) Komise nesouhlasí. Riziko dalšího prohlubování újmy je doložené rovněž ve 13. pětiletém plánu rozvoje chemického a petrochemického průmyslu v Číně, který je zaměřen na technologické inovace, strukturální úpravy a rozvoj šetrný k životnímu prostředí. Tento plán se týká odvětví výroby pneumatik a v rámci souběžného antisubvenčního šetření Komise již zjistila značný počet subvencí. Ty přispívají k tomu, že čínští vyvážející výrobci mají strukturální výhodu, která jim umožňuje postupovat v rámci hodnotového řetězce směrem vzhůru díky pokračujícímu přístupu k levným finančním prostředkům. Kdyby kvalitnější pneumatiky z ČLR za dumpingové ceny stále více konkurovaly pneumatikám z Unie, klesla by zisková rozpětí odvětví výroby pneumatik v Unii, a tedy i jeho schopnost investovat a inovovat. To by pravděpodobně donutilo výrobní odvětví Unie, aby se zaměřilo na méně kvalitní pneumatiky, které vyžadují omezené investice do výzkumu a vývoje, což by nepříznivě ovlivnilo jejich protektorovatelnost a způsobilo tak újmu všem třem úrovním.

(263) Kvůli situaci způsobující újmu v úrovni 3 a momentálně pociťovanému opačnému kaskádovému efektu v úrovních 2 a 1 tudíž Komise trvá na svém závěru, že odvětví jako celek utrpělo podstatnou újmu ve smyslu čl. 3 odst. 5 základního nařízení.

5. **PŘÍČINNÁ SOUVISLOST**

5.1. **Účinky dumpingového dovozu**

(264) Některé zúčastněné strany tvrdily, že Komise neprokázala, jak úroveň objemů a cen dovozu čínských pneumatik podstatně ovlivnila výrobní odvětví Unie, ať už jednotlivě, nebo společně. Ačkoli se dovoz uskutečňovaný čínskými vývozci do Unie během posuzovaného období zvýšil o 1 124 101 kusů, spotřeba v Unii se také zvýšila, a to o 1 249 178 kusů. Zvýšení čínského dovozu za konkurenční ceny tudíž samo o sobě nemohlo poškodit prodej výrobního odvětví Unie na trhu. Kromě toho skutečnost, že někteří výrobci v Unii museli opustit některý segment trhu a že se nastavení cen na trhu Unie změnilo, nutně neznamená, že čínský dovoz je zodpovědný za způsobení podstatné újmy výrobnímu odvětví Unie. Skutečnost, že ceny čínských vývozců byly nižší než ceny výrobního odvětví Unie a že výrobci v Unii nedokázali zachytit nárůst spotřeby a museli snížit své ceny, aby byli konkurenceschopnější, není dostatečným důkazem toho, že čínský dovoz je zodpovědný za újmu, kterou utrpělo výrobní odvětví Unie.

(265) Komise zopakovala, že čínské dumpingové ceny během období šetření byly výrazně podbízivé vůči cenám výrobního odvětví Unie ve všech úrovních. Během celého posuzovaného období byly v průměru výrazně nižší. Kromě toho skutečnost, že dovozní ceny zůstaly stabilní mezi roky 2014 a 2015, v roce 2016 klesly a během období šetření zůstaly na téže nízké úrovni (viz 147. bod odůvodnění prozatímního nařízení), nelze vysvětlit vývojem cen surovin. Ty se snížily na počátku posuzovaného období, ale v průběhu období šetření vzrostly. Nicméně čínští vyvážející výrobci své ceny nezvedli. To svědčí o tom, že chtěli získat další podíl na trhu na úkor výrobního odvětví Unie.

(266) Jeden vyvážející výrobce tvrdil, že neexistuje příčinná souvislost mezi čínským dovozem a újmou způsobenou výrobnímu odvětví Unie, jelikož čínský vývoz je převážně přítomen na trhu úrovně 3, zatímco většina výrobců v Unii prodává výrobky úrovní 1 a 2. Toto konstatování je věcně nesprávné. Výrobky patřící do úrovní 1 a 2 představují přibližně 35 % celkového čínského dovozu. Kromě toho, jak je vysvětleno v části 4.7 výše ohledně vzájemného propojení mezi novými a protektorovanými pneumatikami a mezi jednotlivými úrovněmi, existuje mezi jednotlivými úrovněmi symbiotický vztah. Tlak na ceny a objem ze strany levných, dumpingových čínských pneumatik v úrovni 3 nepříznivě ovlivňuje i cenu v ostatních úrovních. Uvedené tvrzení bylo proto zamítnuto.

(267) Tentýž vyvážející výrobce tvrdil, že při analýze újmy, a tudíž i při analýze příčinných vztahů je nutno přihlížet k tomu, že pneumatiky úrovně 3 jsou levnější, protože mají podstatně kratší životnost než pneumatiky úrovní 1 a 2. Podíl na trhu by se měl posuzovat na základě porovnání hodnoty, a nikoli množství. Pokud se toto vezme v úvahu, pokles podílu výrobního odvětví Unie na trhu a nárůst podílu čínského vyvážejícího výrobce na trhu jsou mnohem méně výrazné.

(268) Komise souhlasila, že životnost pneumatik je důležitým aspektem analýzy, který prokazuje vzájemné propojení mezi jednotlivými úrovněmi. Neuznala však, že by tento aspekt popíral zjištění týkající se příčinné souvislosti. I když je podíl čínských pneumatik na trhu v Unii z hlediska hodnoty nepochybně nižší v důsledku „kratší životnosti“ než z hlediska hodnoty „na jednotku“, nic to nemění na skutečnosti, že výrobní odvětví Unie se dostalo pod tlak a utrpělo značnou újmu právě v důsledku rostoucí atraktivity nákupů čínských pneumatik „s nízkou cenou a nízkou kilometrovou životností“ pro spotřebitele.

(269) Jedna zúčastněná strana tvrdila, že pokles cen čínského dovozu je způsoben změnou sortimentu výrobků, kterou vyvolala rostoucí poptávka po menších pneumatikách. Neexistují žádné důkazy, které by podporovaly toto tvrzení. V každém případě, i kdyby měla velikost vliv na vývoj průměrných cen, ceny čínského dovozu byly podbízivé vůči cenám výrobního odvětví Unie i v případě stejných velikostí, jelikož porovnání se vždy provádí podle jednotlivých typů výrobků. Komise proto dotyčné tvrzení zamítla.

5.2. **Dovoz ze třetích zemí**

(270) Několik zúčastněných stran tvrdilo, že Komise by měla poskytnout další analýzu dopadu ruského dovozu, který měl stejné ceny jako dovoz z Číny.

(271) Komise zjistila, že mezi dováženými objemy je zásadní rozdíl. Zatímco čínský dovoz vzrostl z 3,5 milionu pneumatik v roce 2014 na 4,6 milionu pneumatik v období šetření (tedy o 1 100 000 kusů), ruský dovoz za stejnou dobu vzrostl z 0,2 milionu pneumatik na 0,3 milionu pneumatik (tedy jen o 100 000 kusů). Vzhledem k omezenému množství pocházejícímu z Ruska (tvoří pouze 6 % celkového objemu dovozu z ČLR a má jen 1,29 % podíl na trhu Unie) při podobné ceně nemůže tento dovoz oslabit příčinnou souvislost mezi čínským dovozem a újmou, kterou utrpělo výrobní odvětví Unie.

(272) Další zúčastněné strany tvrdily, že dovoz z jiných zemí, jako je Japonsko, Jižní Korea a Turecko, se uskutečňoval ve významných množstvích a za nižší ceny, než byly ceny výrobního odvětví Unie. V důsledku své ceny a množství údajně narušil příčinnou souvislost mezi čínským dovozem a újmou, kterou utrpělo výrobní odvětví Unie.

(273) Komise konstatovala, že ceny dovozu z Japonska, Jižní Koreje a Turecka byly značně vyšší než ceny čínského dovozu. Navíc se jedná převážně o převodní ceny účtované dovozcům ve spojení. Tyto dovozní ceny proto nemohou sloužit jako základ pro srovnání s cenami výrobního odvětví Unie. A konečně japonské, jihokorejské a turecké pneumatiky se prodávaly za cenu odpovídající jejich příslušné úrovni na trhu Unie. Tento dovoz by proto neměl výrobnímu odvětví Unie způsobit újmu. Pokud jde o množství, jejich podíly na trhu zůstaly stabilní (v případě Jižní Koreje klesl objem o 50 000 kusů, u Japonska zůstal stabilní a u Turecka vzrostl o 170 000 kusů) a představovaly přibližně polovinu objemu dovozu z ČLR. Dotyčné tvrzení bylo proto zamítnuto.

5.3. **Vývozní výkonnost výrobního odvětví Unie**

(274) Některé zúčastněné strany tvrdily, že výrobní odvětví Unie utrpělo ztráty, jelikož během celého posuzovaného období vyváželo se ztrátou, což ovlivnilo jeho návratnost investic a schopnost investovat. Jak je uvedeno ve 226. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, průměrné vývozní ceny jsou ovlivněny převodními hodnotami dodávek účtovanými společnostem ve spojení. Kromě toho výrobní náklady uvedené ve 176. bodě odůvodnění prozatímního nařízení byly vypočteny pro prodeje výrobců v Unii zařazených do vzorku účtované odběratelům, kteří nejsou ve spojení. Proto nelze na základě porovnání těchto dvou souborů údajů vyvodit smysluplné závěry. Mikroekonomické ukazatele navíc ukázaly, že vývoz výrobců v Unii zařazených do vzorku byl ziskový. Dotyčné tvrzení bylo proto zamítnuto.

(275) Komise zopakovala, že objemy zůstaly během posuzovaného období stabilní. Mimoto jsou tyto ceny převodními cenami účtovanými mezi subjekty ve spojení, a proto nelze vyvodit žádný závěr ze skutečnosti, že tyto ceny vykazují během posuzovaného období klesající tendenci. Dotyčná tvrzení byla proto zamítnuta. Komise tudíž potvrzuje, že neexistují žádné důkazy, že by vývozní činnost výrobního odvětví Unie mohla oslabit příčinnou souvislost mezi dumpingovým dovozem a zjištěnou újmou.

5.4. **Vývoj nákladů**

(276) Skupina Giti tvrdila, že nové pneumatiky zlevnily, jelikož náklady klesly, ale protektorovací firmy nemohly z tohoto snížení cen těžit, protože podíl surovin na jejich výrobních nákladech je ve srovnání s novými pneumatikami výrazně nižší. To vysvětluje ztrátu, kterou odvětví protektorování utrpělo v úrovni 3 a která je způsobena hlavně vývojem cen surovin, protože ty od roku 2012 neustále klesají a začaly se zotavovat teprve v roce 2017.

(277) Jak je uvedeno ve 152. bodě odůvodnění, čínské dovozní ceny nekopírovaly vývoj cen surovin, zatímco výrobní náklady výrobního odvětví Unie tento vývoj odrážely ([58]). Ztráty byly způsobeny skutečností, že ceny čínského dovozu byly během posuzovaného období značně podbízivé vůči cenám výrobního odvětví Unie. Uvedené tvrzení bylo proto zamítnuto.

5.5. **Další známé faktory**

(278) Skupina Aeolus a společnost Pirelli tvrdily, že Komise nevzala v úvahu, že dva významní výrobci silně investovali do svého podnikání v oblasti protektorování. To by údajně mohlo vysvětlovat, proč ostatní výrobci v Unii museli opustit segment trhu úrovně 3. Podle dotyčných stran přiměla hospodářská krize dva významné výrobce (Goodyear a Continental), aby investovali do svého podnikání v oblasti protektorování a otevřeli si vlastní protektorovací podniky. Podle dostupných informací odpovídá výrobní kapacita každého z těchto podniků roční výrobní kapacitě deseti malých protektorovacích firem. Skupina Aeolus se domnívá, že tyto investice vedly

([58]) Viz 176. až 182. bod odůvodnění prozatímního nařízení.

k újmě, kterou si výrobní odvětví Unie způsobilo samo. Uvádí se, že tyto investice vedly ke vzniku nadměrné kapacity a uměle zvýšily jednotkové náklady, a v důsledku toho způsobily snížení zisku. Vliv těchto investic na celé výrobní odvětví Unie je údajně dostatečně velký k oslabení možné příčinné souvislosti mezi dumpingovým dovozem z Číny a újmou, kterou utrpělo výrobní odvětví Unie, ať už jsou posuzovány jednotlivě, nebo společně s jinými známými faktory.

(279) Podle informací poskytnutých sdružením ETRMA a některými velkými výrobci, jak je popsáno v 189. až 191. bodě odůvodnění, se výroba velkých výrobců (využívajících především protektorování za tepla) během posuzovaného období skutečně snížila (výstup klesl z přibližně 2,4 milionu kusů v roce 2014 na 2,2 milionu kusů v období šetření). Tyto údaje tedy nepodpořily tvrzení, že investice dvou významných výrobců vedly ke vzniku nadměrné kapacity. Uvedené tvrzení ohledně újmy, kterou si výrobní odvětví Unie způsobilo samo, bylo proto zamítnuto.

(280) Některé zúčastněné strany uvedly, že rostoucí poptávka po menších pneumatikách pravděpodobně ovlivnila sortiment výrobků v jednotlivých letech takovým způsobem, že se ke konci období šetření prodávalo poměrně více malých pneumatik. Vzhledem k omezením hmotnosti a velikosti vozidel, která smějí vjíždět do center měst, a k růstu elektronického obchodu (u kterého je nutno náklad rozdělovat do menších zásilek, což zase vyžaduje více lehkých nákladních a užitkových vozů), dochází k posunu směrem ke zvýšení poptávky po menších pneumatikách. Toto zjištění se nevztahovalo jen na prodej výrobců v Unii. Čínský dovoz také reagoval na zvýšenou poptávku po menších pneumatikách, a to tedy (částečně) vysvětluje pokles prodejních cen čínského dovozu.

(281) Pokud jde o tvrzení ohledně vývoje sortimentu výrobků, informace shromážděné Komisí o různých velikostech uváděných na trh Unie během posuzovaného období nepodporují argument, že ceny a náklady jsou nižší v důsledku poměrně silnějšího zastoupení menších pneumatik na trhu ([59]). Údaje za období šetření spíše ukazují, že sortiment výrobků na trhu je stabilní a zůstává soustředěn na hlavní rozměry. Navíc takové snížení průměrné velikosti výrobku nelze zjistit ani v údajích Eurostatu o dovozu z Číny, které naopak ukazují, že hmotnost pneumatik dovezených z Číny mezi rokem 2014 a obdobím šetření vzrostla o 3 % ([60]). Komise naopak upozornila, že výrobní odvětví Unie provedlo celkové strukturální úpravy s cílem snížit náklady vzhledem ke zprostředkovanému dopadu na jednotlivé úrovně. Uvedené tvrzení bylo proto zamítnuto.

5.6. **Závěr ohledně příčinné souvislosti**

(282) Ani ruský dovoz (kvůli jeho malému objemu), ani dovozy z Japonska, Jižní Koreje a Turecka (vzhledem k jejich převodním cenám, které byly dokonce vyšší než čínské ceny) nebyly hlavní příčinou újmy způsobené výrobnímu odvětví Unie. Také vývozní výkonnost výrobního odvětví Unie a vývoj jeho nákladů nebyly základní příčinou situace, která poškodila výrobní odvětví Unie. Tu nelze vysvětlit ani jinými skutečnostmi, jako jsou investice dvou významných výrobců do odvětví protektorování a vývoj sortimentu výrobků.

(283) Komise proto potvrdila své závěry ve 229. a 232. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, že podstatnou újmu, kterou utrpělo výrobní odvětví Unie, způsobil dumpingový dovoz z ČLR a že ostatní činitele, zohledněné jednotlivě či společně, nenarušily příčinnou souvislost mezi dumpingovými dovozy a újmou, kterou utrpělo výrobní odvětví Unie.

6. **ZÁJEM UNIE**

6.1. **Zájem výrobního odvětví Unie**

(284) Komise potvrdila svá prozatímní zjištění uvedená ve 234. a 235. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, že uložení antidumpingových opatření bude v zájmu výrobců v Unii.

(285) Skupina Aeolus a společnost Pirelli, skupina Giti a společnost Kirkby byly toho názoru, že na odvětví protektorování v Unii bude mít nepříznivý dopad snížení dodávek a zvýšení cen plášťů. Podle jejich názoru by antidumpingová opatření týkající se pneumatik úrovní 1 a 2 nepříznivě ovlivnila nezávislé protektorovací firmy v Unii, které při své výrobní činnosti využívají pláště uvedených úrovní. Po poskytnutí konečných informací skupina Giti toto tvrzení zopakovala.

([59]) Analýza rozměrů pneumatik prodávaných na trhu na základě údajů sdružení ETRMA Europool. Údaje třetích stran shrnuté ve veřejně přístupné verzi připomínek koalice proti nekalému dovozu pneumatik k prozatímnímu nařízení.

([60]) Výpočet hmotnosti na kus na základě údajů Eurostatu, který je plně přístupný na listu „Var. Imports Weight" (Hmotnost jednotlivých dovozů) ve veřejně přístupné verzi přílohy 2 protiargumentace sdružení k tvrzením vývozců a dovozců (číslo systému evidence údajů: t18.007295).

(286) Komise s tímto hodnocením nesouhlasila. Ačkoli velcí výrobci v Unii začlenili protektorování do svého podnikání, mnohé z jejich plášťů stále protektorují nezávislé protektorovací firmy v Unii. Navíc nezávislé protektorovací firmy v Unii Komisi oznámily, že v současné době je nabídka plášťů příliš vysoká. Podle jejich názoru mnoho spotřebitelů zjišťuje, že je levnější koupit si čínské pneumatiky nízké úrovně, než si nechat protektorovat své stávající pneumatiky. To znamená, že mnoho plášťů, které by se daly protektorovat, muselo být zlikvidováno. A co je nejdůležitější, zatímco nezávislé protektorovací firmy a sdružení podporovaly antidumpingová opatření, ani jedna protektorovací firma v Unii proti těmto opatřením nevystoupila. To naznačuje, že opatření jsou v zájmu odvětví protektorování v Unii.

(287) Po poskytnutí konečných informací CRIA a CCCMC tvrdily, že jedna protektorovací firma v Unii uvedla, že opatření nebyla v jejím zájmu. Uvedené tvrzení však nebylo podloženo důkazy, a proto nebylo zohledněno.

6.2. **Zájem uživatelů a dovozců v Unii**

(288) Skupina Aeolus a společnost Pirelli, skupina Giti a společnost Heuver tvrdily, že pokud budou přijata antidumpingová opatření, dojde ke snížení dovozu z Číny, což povede k celkovému poklesu nabídky. To by následně vedlo ke spekulativnímu zvýšení cen na úkor konečných uživatelů. Opatření na ochranu výrobního odvětví Unie by rovněž znamenala, že by koneční spotřebitelé měli na výběr menší škálu výrobků.

(289) Komise byla toho názoru, že v Unii existuje dostatečná celková kapacita pro zásobování vnitřního trhu, jak ukazuje tabulka 4. Kromě toho existuje mnoho výrobců se sídlem ve třetích zemích (v Turecku, Jižní Koreji, Japonsku, Rusku, Thajsku a mnoha dalších zemích), které již prodávají na trhu Unie. Jejich souhrnný objem prodeje byl během posuzovaného období poměrně stabilní, přičemž jejich podíl na trhu činil přibližně 10 %. Komise znovu připomněla, že čínské ceny byly výrazně nižší než ceny všech ostatních významných dovážejících zemí. Podle údajů Eurostatu byla průměrná dovozní cena z Čínské lidové republiky 128,8 EUR/kus (jak je uvedeno v tabulce 3 prozatímního nařízení), zatímco dovozní ceny ze všech ostatních zemí činily během období šetření 189 EUR/kus (jak je uvedeno v tabulce 18 prozatímního nařízení). Proto lze důvodně očekávat, že po obnovení rovných podmínek na trhu Unie bude dovoz ze všech zemí zajišťovat potřebnou nabídku.

(290) Komise také připomněla, že trh Unie je konkurenčním trhem, na kterém úporně soutěží mnoho výrobců působících ve všech třech úrovních. Proto dovoz za spravedlivé ceny bude i nadále vyvíjet další konkurenční tlak na ceny výrobního odvětví Unie.

(291) Několik dovozců uvedlo, že možná trh zcela opustí, pokud budou antidumpingová opatření uložena. Komise připomněla, že účelem uložení antidumpingových opatření je obnovit rovné podmínky, aby výrobci v Unii a výrobci ze třetích zemí mohli soutěžit za stejných podmínek. Proto jsou cla stanovena pouze na takové úrovni, která by stále umožnila čínskému dovozu i nadále soutěžit s výrobci v Unii, ale při spravedlivých cenách. Navíc vzhledem k tomu, že tato opatření sníží velký rozdíl mezi dumpingovými čínskými cenami a dovozními cenami ze všech ostatních zemí, budou mít dovozci větší obchodní příležitosti k prodeji pneumatik pro autobusy a nákladní automobily z jiných zemí.

(292) Po poskytnutí konečných informací sdružení výrobců protektorovaných pneumatik tvrdilo, že zásobování je zajištěno. Podle družení se nejedná o nedostatek výrobků, protože z obchodních údajů vyplývá, že výrobci začali nakupovat zdroje z jiných zemí než z Čínské lidové republiky, například z Jižní Koreje. Strana tvrdila, že od oznámení prozatímních cel poptávka na domácím trhu vzrostla o 5 až 10 %.

(293) Komise konstatovala, že antidumpingová opatření by nebyla v zájmu dovozců, kteří se zaměřují převážně na dovoz velmi levných čínských pneumatik. Je však nepravděpodobné, že by obnovení spravedlivé hospodářské soutěže vážně uškodilo dovozcům se širším portfoliem.

6.3. **Zájmy dodavatelů**

(294) Jelikož nebyly k této otázce předloženy žádné připomínky, Komise potvrdila svůj závěr uvedený ve 242. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, že opatření jsou v zájmu dodavatelů běhounů.

6.4. **Jiné zájmy**

(295) Jelikož ve lhůtě pro předložení připomínek k dokumentu obsahujícímu konečné informace nebyly předloženy žádné připomínky svědčící o opaku, Komise potvrdila své závěry uvedené ve 243. až 249. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, že opatření jsou v zájmu politiky Unie, jejímž cílem je snižovat množství odpadu a nakládat se surovinami udržitelným způsobem ([61]). Navíc vzhledem k tomu, že v odvětví protektorování působí hlavně malé a střední podniky, uložení opatření by bylo rovněž v souladu s důležitým cílem Komise, který spočívá v podpoře MSP.

6.5. **Závěr ohledně zájmu Unie**

(296) Komise proto potvrdila své závěry uvedené ve 234. až 249. bodě odůvodnění prozatímního nařízení. Neexistují žádné přesvědčivé důvody podle článku 21 základního nařízení, které by svědčily o tom, že není v zájmu Unie opatření uložit.

7. **ZVÁŽENÍ ULOŽENÍ OPATŘENÍ SE ZPĚTNOU PŮSOBNOSTÍ**

(297) Jak je uvedeno ve 4. bodě odůvodnění výše, dovoz dotčeného výrobku podléhal celní evidenci od 3. února 2018 až do data vstupu prozatímních opatření v platnost, tj. do 8. května 2018, za účelem možného výběru cel z evidovaného dovozu se zpětnou působností.

(298) Během konečné fáze šetření byly vyhodnoceny údaje shromážděné v souvislosti s celní evidencí. Komise analyzovala, zda byla splněna kritéria podle čl. 10 odst. 4 základního nařízení pro výběr konečného cla se zpětnou působností.

(299) Údaje, které byly k dispozici v době celní evidence, ukázaly, že k podstatnému zvýšení dovozu došlo na úrovni kódů KN. Novější údaje však prokazují, že k žádnému dalšímu podstatnému zvýšení dovozu ve srovnání s úrovní dovozu v období šetření nedošlo. Dotyčná podmínka podle čl. 10 odst. 4 písm. d) základního nařízení tedy není splněna.

(300) Komise proto dospěla k závěru, že výběr konečného cla se zpětnou působností není v tomto případě odůvodněný.

8. **KONEČNÁ ANTIDUMPINGOVÁ OPATŘENÍ**

8.1. **Úroveň pro odstranění újmy (rozpětí újmy)**

(301) Po poskytnutí prozatímních informací několik zúčastněných stran potvrdilo, že existuje široká shoda ohledně segmentace trhu Unie do tří úrovní a že v prozatímním nařízení byly uvedeny rozsáhlé analýzy a údaje pro jednotlivé segmenty. Přístup použitý v prozatímní fázi, který spočívá v uplatnění jedné hodnoty cílového zisku na všechny úrovně, však vedl k nadměrné ochraně výrobců v Unii před dumpingovým dovozem pneumatik úrovně 3, který nemohl dosáhnout cílového zisku stanoveného pro celé odvětví. Komise by proto při výpočtu ceny nepůsobící újmu a rozpětí újmy měla využívat ziskovost jednotlivých úrovní, aby bylo správně uplatněno pravidlo nižšího cla.

(302) Komise toto tvrzení přijala. Byla toho názoru, že v tomto konkrétním případě je vhodnější stanovit cílové hodnoty zisku pro jednotlivé úrovně, protože antidumpingové opatření má formu pevného cla z každé pneumatiky, které je založeno na rozpětí újmy odvozeném od kontrolního čísla výrobku v každé úrovni. Proto opravila cílovou hodnotu zisku na 17,9 % pro úroveň 1, na 17,9 % pro úroveň 2 a na 6,1 % pro úroveň 3.

(303) Po poskytnutí konečných informací skupina Giti tvrdila, že rok 2014, který je použit jako základ pro cílový zisk, nebyl běžným rokem, protože ziskovost pro úroveň 1 a úroveň 2 byla stejná, ačkoli v dalších dvou letech se lišila.

(304) Komise připomněla, že je povinna stanovit cílový zisk tak, že určí rok, který nejvíce odpovídá běžným podmínkám hospodářské soutěže, které nejsou narušeny dumpingovými dovozy. Na základě tohoto měřítka rok 2014 představuje rok s nejnižšími objemy a podíly dumpingových dovozů na trhu ve srovnání s roky 2015 a 2016 a tyto roky by proto měly být vyloučeny. Podobně Komise nemohla použít roky před rokem 2014, protože pro tyto roky nebyly k dispozici ověřené informace. Uvedené tvrzení bylo proto zamítnuto.

([61]) Litevské sdružení národních silničních dopravců zaslalo připomínky značnou dobu po uplynutí lhůty pro předložení připomínek k dokumentu obsahujícímu konečné informace a tvrdilo, že čínské dovozy představují 37 % celkového litevského trhu pro dovoz pneumatik, a proto litevští dopravci z důvodu plné závislosti litevského trhu s pneumatikami na dovozech budou čelit nepřiměřeným negativním důsledkům ve srovnání s jinými společnostmi Unie. Komise se domnívá, že připomínky byly zaslány po uplynutí dané lhůty a nebyly podloženy důkazy. Z tohoto důvodu nebylo uvedené tvrzení zohledněno.

(305) Některé zúčastněné strany (žadatel, Tyre Specialists of Finland, sdružení italských výrobců protektorů, sdružení Bipaver, VIPAL, portugalské sdružení odvětví protektorovaných pneumatik, Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk) se domnívaly, že cílový zisk ve výši 6,1 % pro úroveň 3 použitý při poskytnutí konečných informací byl příliš nízký na to, aby bylo možné odstranit újmu, kterou protektorovací firmy utrpěly, a že míra zisku v přibližné výši 10 %, které bylo dosaženo před nárůstem dovozů, byla opodstatněná.

(306) Komise připomněla, že trh s pneumatikami úrovně 3 je zvláštní tím, že se na něm obchoduje jak s protektorovanými, tak s novými pneumatikami, které spolu vzájemně soutěží o podíl na trhu. Jak bylo předběžně stanoveno v 209. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, neudržitelné úrovně ztrát v odvětví protektorování ohrožují veškeré činnosti v oblasti protektorování v Unii. Jak bylo dále předběžně stanoveno v 230. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, tyto ztráty mají rovněž vliv na ziskovost, které mohou společnosti působící v úrovních 1 a 2 dosáhnout. Tato zjištění je třeba chápat v souvislosti s jednoznačným zájmem Unie na existenci silného odvětví protektorování, jak je uvedeno v 243. až 249. bodě odůvodnění prozatímního nařízení a 232. bodě odůvodnění dokumentu obsahujícím konečné informace.

(307) Komise se proto rozhodla posoudit tvrzení, že ziskovost ve výši 6,1 % dosažená v roce 2014 pro úroveň 3, jak je uvedeno v dokumentu obsahujícím konečné informace, by odpovídajícím způsobem nezajistila přežití činnosti v oblasti protektorování v Unii.

(308) Z tohoto důvodu se rozhodla prověřit úrovně ziskovosti dosažené společnostmi působícími v uvedené úrovni pro rok 2014, a to na základě údajů získaných z ověřených odpovědí na dotazník. V případě velkých společností zařazených do vzorku, které působí v odvětví protektorování v úrovni 3, ziskovost v roce 2014 dosahovala – 6,04 %. V případě MSP zařazených do vzorku činila 2,71 %. Z těchto údajů vyplývá, že odvětví protektorování, které představuje významnou část výrobního odvětví Unie jako celku, již bylo čínskými dovozy ovlivněno v roce 2014.

(309) Komise se proto snažila zjistit, jakého cílového zisku by výrobci v Unii v úrovni 3 měli dosáhnout za běžných podmínek hospodářské soutěže, přičemž náležitou pozornost věnovala protektorovacím firmám. Při tomto posouzení rovněž použila informace ze spisu. V podnětu byl cílový zisk pro výrobce dotčeného výrobku v úrovni 3 stanoven na 9,2 %, což by podle žadatelů zajistilo pro všechny výrobce působící v úrovni 3 (včetně protektorovacích firem dotčeného produktu) dostatečné fungování. Tento údaj byl rovněž v souladu s připomínkami protektorovacích firem dotčeného produktu, které uvedly v reakci na dokument obsahující konečné informace, v nichž tvrdily, že Komise by u výrobců úrovně 3 měla zvážit úrovně ziskovosti v přibližné výši 9 %. Jejich tvrzení se opíralo především o to, že údaje z roku 2014 již poukazovaly na to, že v odvětví protektorování v Unii došlo k újmě. Podobně Komise zvážila údaje poskytnuté protektorovacími firmami z Unie zařazenými do vzorku za roky 2006 a 2007, které podle protektorovacích firem Unie představovaly poslední roky, v nichž existovaly běžné podmínky hospodářské soutěže. V těchto letech byla ziskovost protektorovacích firem v Unii 9,4 %.

(310) Komise tyto číselné údaje porovnala se souhrnnými údaji ziskovosti z roku 2014 týkajícími se úrovně 3 pro výrobce v Unii zařazené do vzorku. Bez zohlednění váhy výkonnosti MSP v celém průmyslovém odvětví Unie dosahovala ziskovost v úrovni 3 v uvedeném roce 9,2 %. Tento nevážený číselný údaj byl vhodnější než dřívější vážený údaj na úrovni 6,1 %. MSP v úrovni 3 byly již v roce 2014 silně ovlivněny čínskými dovozy, takže vážené číselné údaje pro uvedený rok neodrážejí v plné míře běžné podmínky hospodářské soutěže v průmyslovém odvětví protektorování.

(311) V důsledku toho se Komise domnívala, že je vhodnější vypočítat cílový zisk v roce 2014 způsobem, který zmírňuje poškozující dopad čínských dovozů, který byl již v uvedeném roce zaznamenán rovněž pro průmyslové odvětví protektorování v Unii. V souvislosti s výše uvedenými informacemi se Komise rozhodla stanovit cílový zisk pro výrobce dotčeného produktu na úrovni 3 na 9,2 %. To odpovídá minimální ceně nepůsobící újmu, které výrobci v Unii na úrovni 3 potřebují za běžných podmínek hospodářské soutěže dosáhnout, a to při řádném zohlednění potřeb průmyslového odvětví protektorování.

(312) Jak je uvedeno v 16. bodě odůvodnění, Komise tato doplňující zjištění zveřejnila a vyzvala zúčastněné strany, aby předložily své připomínky.

(313) Společnost Heuver tvrdila, že Komise nemůže rozlišovat mezi protektorovanými pneumatikami a novými pneumatikami, neboť byly s ohledem na jejich zaměnitelnost stále považovány za tytéž výrobky. Navíc analýza celkové újmy a příčinných souvislostí byla provedena bez jakéhokoli takového rozlišení.

(314) Uvedená strana tvrdila, že Komise neposkytla platný základ pro odklonění se od dotčeného období tohoto šetření a že průmyslové odvětví Unie jako celek již bylo čínskými vývozy ovlivněno v roce 2014. Navíc uvedená strana tvrdila, že skutečnost, nedosáhlo této úrovně zisku v době, kdy dovozy z ČLR nepůsobily průmyslovému odvětví Unie újmu (2008–2014), jasně znamená, že existují jiné příčiny újmy.

(315) Společnost Hämmerling rovněž tvrdila, že třídenní lhůta pro podání připomínek k podstatným změnám učiněným v dokumentu a konečným závěrům přijatých Komisí byla příliš krátká a představovala porušení jejích práv na obhajobu.

(316) Skupina Xingyuan tvrdila, že cílový zisk ve výši 9,2 % byl nepřiměřený, protože byl neověřený. Roky 2006 a 2007 se od současné situace velmi odlišovaly a neexistovaly důkazy, že průmyslové odvětví Unie v roce 2014 utrpělo újmu. Navíc uvedená strana tvrdila, že cílem cílového zisku nebylo zajistit přežití průmyslového odvětví, ale odstranit účinek dumpingu působícího újmu. Tvrdila, že použití nevážené ziskovosti nebylo vhodné.

(317) Skupina Aeolus tvrdila, že Komise neprovedla analýzu příčinné souvislosti mezi čínskými dovozy a výkonností průmyslového odvětví protektorování v Unii. Dále uvedená strana tvrdila, že ziskové rozpětí musí být omezeno na ziskové rozpětí, se kterým by výrobní odvětví Unie mohlo počítat za normálních podmínek hospodářské soutěže. Rovněž tvrdila, že Komise při posuzování vhodného cílového zisku pro úroveň 3 nesmí rozlišovat mezi novými pneumatikami a protektorovanými pneumatikami. Tvrdila, že Komise nevysvětlila, proč stanovila cílový zisk pro úroveň 3 na úrovni 9,2 %.

(318) CCCMC a CRIA tvrdily, že stanovení cílového zisku na úrovni 9,2 % pro úroveň 3 neodráží běžné podmínky hospodářské soutěže a že roky 2006 a 2007 nejsou řádnými měřítky pro stanovení újmy. Jelikož Komise věnovala příliš pozornosti protektorovacím firmám úrovně 3, oslabila rovněž analýzu újmy pro průmyslové odvětví Unie jako celek.

(319) Skupina Prometeon tvrdila, že revidovaný výpočet rozpětí újmy posiluje závěr, že údajná újma není významná. Celková ztráta připadající na úroveň 3 by činila přibližně 54 milionů EUR, což představuje 91 % celkové újmy, kterou průmyslové odvětví v Unii utrpělo, zatímco pneumatiky úrovně 1 a úrovně 2 nebyly dotčeny. Rovněž zopakovala své tvrzení, že by se měla použít jiná forma opatření.

(320) Komise uvedená tvrzení zamítla z těchto důvodů:

(321) Zaprvé, cílový zisk pro úroveň 3 ve výši 9,2 % vychází ze skutečné ziskovosti výrobců v Unii v úrovni 3 zařazených do vzorku v roce 2014 před vážením společností podle úrovní. Není nesprávné číselné údaje pro uvedený účel nevážit, aby se snížil dopad výkonnosti MSP, které byly již ovlivněny vysokou úrovní čínských dovozů.

(322) Zadruhé, odkazování Komise na roky 2006 a 2007 uvedené posouzení nemění. Spíše potvrzuje zjištění na základě nevážených číselných údajů pro rok 2014 jakožto vhodnou referenční hodnotu. Žádná ze zúčastněných stran netvrdila, že podmínky hospodářské soutěže v letech 2006–2007 byly narušeny. Protektorovací firmy zařazené do vzorku podložily účetními závěrkami tvrzení, že běžná ziskovost činila v letech 2006–2007 průměrně 9 až 10 %.

(323) Zatřetí, cílový zisk pro úroveň 3 zjištěný na základě nevážených číselných údajů pro rok 2014 byl rovněž v souladu s úrovní cílového zisku navrženou žadatelem. Již ve fázi zahájení tedy průmyslové odvětví Unie považovalo tento číselný údaj (konkrétně 9,2 %) za vhodný cílový zisk – tj. dlouho před tím, než se Komise zapojila do procesu vážení.

(324) Komise proto uvedená tvrzení zamítla a potvrdila pro pneumatiky úrovně 3 svoji volbu cílového zisku na úrovni 9,2 %.

(325) Podle čl. 20 odst. 5 základního nařízení by stranám měla být poskytnuta desetidenní lhůta pro vznesení připomínek ke konečným informacím. V tomto případě poskytla Komise pro uvedený účel lhůtu celých dvou týdnů. Pokud je nutné poskytnutí dodatečných konečných informací, může být stanovena kratší lhůta. Na rozdíl od toho, co společnost Hämmerling tvrdí, nebylo poskytnutí dodatečných konečných informací komplexní ani zásadní. Spíše se týkalo specifického aspektu, konkrétně cílového zisku, vysvětleného ve dvoustránkovém dokumentu. V této situaci bylo stanovení lhůty pro vznesení připomínek v délce tří dnů pro všechny strany dostačující k tomu, aby mohly uplatnit svá práva na obhajobu.

8.2. **Konečná antidumpingová opatření**

(326) Na dovoz dotčeného výrobku pocházejícího z ČLR by měla být uložena konečná antidumpingová opatření podle pravidla nižšího cla, stanoveného v čl. 7 odst. 2 základního nařízení. Komise porovnala rozpětí újmy a dumpingová rozpětí. Výše cla by měla být stanovena tak, aby byla na úrovni nižší z hodnot rozpětí dumpingu a rozpětí újmy.

(327) Sazby konečného antidumpingového cla vyjádřené jako cena CIF s dodáním na hranice Unie před proclením by proto měly být stanoveny takto:

Tabulka 11

Sazby konečných antidumpingových cel

Společnost	Dumpingové rozpětí (v %)	Rozpětí újmy (v %)	Konečné antidumpingové clo (v %)
Skupina Xingyuan	106,7	55,07	55,07
Skupina Giti	56,8	29,56	29,56
Skupina Aeolus a společnost Pirelli	85	37,29	37,29
Skupina Hankook	60,1	23,41	23,41
Ostatní spolupracující společnosti	71,5	32,39	32,39
Všechny ostatní společnosti	106,7	55,07	55,07

(328) Individuální sazby antidumpingového cla uvedené v tomto nařízení byly pro dotčené společnosti stanoveny na základě zjištění plynoucích z tohoto šetření. Odrážely tedy situaci uvedených společností zjištěnou během tohoto šetření. Uvedené individuální sazby antidumpingového cla (oproti celostátnímu clu použitelnému na „všechny ostatní společnosti“) jsou tudíž výlučně použitelné na dovoz dotčeného výrobku pocházejícího z dotčené země a vyráběného konkrétně uvedenými právnickými osobami. Na dovoz dotčeného výrobku vyrobeného jakoukoli jinou společností, která není konkrétně uvedena v normativní části tohoto nařízení, včetně subjektů ve spojení s těmito konkrétně uvedenými společnostmi, by se měla vztahovat celní sazba platná pro „všechny ostatní společnosti“. Neměla by se na ně vztahovat žádná z uvedených individuálních sazeb antidumpingového cla.

(329) Pokud společnost následně změní název svého subjektu, může požádat o uplatnění dotyčných individuálních sazeb antidumpingového cla. Tato žádost musí být zaslána Komisi. Žádost musí obsahovat veškeré relevantní informace umožňující prokázat, že změna nemá vliv na právo dotyčné společnosti využívat celní sazbu, která se na ni vztahuje. Pokud změna názvu společnosti nemá vliv na její právo využívat celní sazbu, která se na ni vztahuje, bude oznámení o změně názvu zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie*.

(330) Za účelem minimalizace rizika obcházení těchto opatření, které vzhledem k velkému rozdílu mezi celními sazbami hrozí, je nutno přijmout zvláštní opatření, která umožní zajistit uplatňování individuálních sazeb antidumpingového cla. Společnosti, na něž se vztahují individuální sazby antidumpingového cla, musejí celním orgánům členských států předložit platnou obchodní fakturu. Faktura musí splňovat požadavky stanovené v čl. 1 odst. 3 tohoto nařízení. Na dovoz, k němuž není přiložena taková faktura, by se mělo vztahovat antidumpingové clo platné pro „všechny ostatní společnosti“.

(331) Aby bylo zajištěno řádné vymáhání antidumpingových cel, měla by se sazba antidumpingového cla stanovená pro všechny ostatní společnosti vztahovat nejen na vyvážející výrobce, kteří při tomto šetření nespolupracovali, nýbrž také na výrobce, kteří v období šetření neuskutečnili žádný vývoz do Unie.

(332) S ohledem na nedávnou judikaturu Soudního dvora ([62]) je vhodné stanovit sazbu úroku z prodlení, který má být vyplacen v případě vrácení konečného cla, protože příslušná platná ustanovení o clech neuvádějí takovou úrokovou sazbu a použití vnitrostátních pravidel by vedlo k nepřiměřeným zkreslením mezi hospodářskými subjekty v závislosti na tom, který členský stát se zvolí pro celní řízení.

([62]) Rozsudek Soudního dvora (třetího senátu) ze dne 18. ledna 2017, *Wortmann v. Hauptzollamt Bielefeld*, C-365/15, EU:C:2017:19, body 35–39.

(333) Jak je uvedeno ve 263. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, existuje riziko, že hospodářské subjekty budou využívat dovozu kol s čínskými pneumatikami k obcházení uložených opatření. Proto Komise považovala za vhodné monitorovat dovoz kol, též přívěsových a návěsových, s pneumatikami, novými nebo protektorovanými, z kaučuku, používanými pro autobusy nebo nákladní automobily, s indexem zatížení převyšujícím 121 za účelem minimalizace rizika.

(334) Společnost Hämmerling tvrdila, že základní nařízení neposkytuje Komisi právní základ pro klasifikaci zboží pro celní účely, a proto byl čl. 1 odst. 5 prozatímního nařízení nezákonný. Jak je uvedeno v 263. bodě odůvodnění prozatímního nařízení, podle vysvětlivky k harmonizovanému systému k číslům 8708 a 8716 se kola, též přívěsová a návěsová, s pneumatikami zařazují do čísel 8708 a 8716. V uvedeném bodě odůvodnění je vysvětlen záměr Komise monitorovat dovozy pneumatik, nových nebo protektorovaných, z kaučuku, používaných pro autobusy nebo nákladní automobily, s indexem zatížení převyšujícím 121, které byly namontovány na kolo a jsou správně zařazeny podle celních předpisů do kapitoly 87 kombinované nomenklatury ([63]). Za účelem objasnění, že Komise neměla v úmyslu zařadit zboží pro celní účely na základě základního nařízení, ale měla v úmyslu monitorovat dovozy, bylo odpovídajícím způsobem vypracováno příslušné znění odpovídajícího článku v tomto nařízení, tedy čl. 1 odst. 4.

8.3. **Forma opatření**

(335) Skupina Aeolus tvrdila, že antidumpingové opatření by mělo mít podobu valorického cla. Podle jejího názoru by pevné clo bylo v rozporu s čl. 7 odst. 2 a čl. 9 odst. 4 základního nařízení, které stanoví, že uložené prozatímní a konečné antidumpingové clo nesmí překročit rozpětí, které je přiměřené k odstranění újmy způsobené výrobnímu odvětví Unie. Nejvhodnějším řešením by tedy bylo, aby Komise uložila různá valorická cla na základě segmentace trhu do úrovní 1, 2 a 3. Skupina Aeolus tvrdila, že by to bylo v souladu s úvahami Komise o tom, že je důležité vyhnout se nepřiměřeným opatřením u vysoce kvalitních pneumatik, a o potřebě odstranit újmu způsobenou výrobnímu odvětví Unie u pneumatik s odlišnými fyzikálními vlastnostmi – a vytvořit tak mnohem zdravější trh.

(336) Jak je uvedeno ve 302. bodě odůvodnění, Komise opravila rozpětí újmy a stanovila cílový zisk pro jednotlivé úrovně. Proto měla za to, že výsledné pevné clo v případě přiměřeného uplatnění na jednotlivé úrovně řádně odstraní újmu způsobenou výrobnímu odvětví Unie.

(337) CRIA a CCCMC tvrdily, že pevně stanovená cla jsou nevhodná, zejména pro úroveň 3, a navrhly, že by Komise měla zvážit uložení valorických cel nebo alternativně pevně stanovených cel pro produkty s vysokou kvalitou a valorických cel pro produkty s nízkou kvalitou. Navíc některé strany tvrdily, že Komise by měla zohlednit velikost pneumatik, neboť rozdíl ve velikosti se odráží v ceně pneumatiky. CRIA a CCCMC rovněž tvrdily, že valorické clo je vhodnější.

(338) Skupina Giti a Prometeon tvrdily, že clo by mělo mít podobu variabilního cla, zatímco na pneumatiky převyšující určitou minimální dovozní cenu nebo minimální dovozní cenu podle úrovně by se cla nevztahovala. Skupina Giti kromě toho tvrdila, že na nespolupracující výrobce by se mělo nadále vztahovat zbytkové valorické clo, aby se úroveň 1 a úroveň 2 vyloučily z rozsahu konečných opatření.

(339) Jak je uvedeno v 302. bodě odůvodnění, Komise přezkoumala rozpětí újmy a stanovila cílový zisk podle úrovně. Proto se domnívala, že výsledné zbytkové pevně stanovené clo uplatňované poměrně na různé úrovně řádně odstranilo újmu způsobenou průmyslovému odvětví v Unii.

(340) Pokud jde o tvrzení, že by za účelem odstranění újmy způsobené dumpingovými dovozy byla vhodnější jedna minimální dovozní cena pro všechny úrovně nebo minimální cena pro každou z úrovní, Komise uvedla:

— Neexistuje akceptovatelná definice rozdílů v kvalitě, která by vycházela pouze z fyzických vlastností; rozdíly podle úrovně vyplývají rovněž z budování značky, vnímání ze strany spotřebitelů a protektorovatelnosti. Proto není možné určit hranici, pomocí níž by mohla fungovat cla.

— Distribuce dovážených pneumatiky uskutečňovaná převážně prostřednictvím dceřiných společností ve spojení a prostřednictvím dovozců, jež nejsou ve spojení, ale mají velmi úzké a dlouhodobé obchodní vztahy, je velmi komplexní. Monitorování rozsáhlé sítě činností je prakticky nemožné.

([63]) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2017/1925 ze dne 12. října 2017, kterým se mění příloha I nařízení Rady (EHS) č. 2658/87 o celní a statistické nomenklatuře a o společném celním sazebníku (Úř. věst. L 282, 31.10.2017, s. 1).

— Dovozci obvykle rovněž dovážejí jiné pneumatiky, které nejsou součástí šetření (např. pneumatiky pro automobily). To představuje vysoké riziko nezákonných provizí a dohod o kompenzaci.

(341) Pokud jde o tvrzení, že opatření musí mít formu valorického cla, Komise trvala na tom, že valorické clo by představovalo pobídku k tomu, aby ze sortimentu výrobků byly dále dováženy výrobky s nižší kvalitou, jak je odůvodněno v 270. a 271. bodě odůvodnění prozatímního nařízení. Pokud jde o velikost, Komise zjistila, že malé pneumatiky představovaly přibližně 15 % objemu vývozů čínských výrobců zařazených do vzorku a že dovozci obvykle dovážejí všechny velikosti. Proto Komise dospěla k závěru, že tato úvaha nepřevážila výhody uložení pevně stanoveného cla.

(342) Komise proto zachovala pevně stanovená cla jako formu konečných opatření.

(343) Skupina Xingyuan tvrdila, že dovozní cena použitá jako základ pro výpočet pevného cla chybně zahrnovala náklady po dovozu. Komise toto tvrzení přijala a výpočty odpovídajícím způsobem upravila.

8.4. **Konečný výběr prozatímního cla**

(344) Vzhledem ke zjištěným dumpingovým rozpětím a k úrovni újmy způsobené výrobnímu odvětví Unie by částky zajištěné v podobě prozatímního antidumpingového cla uloženého prozatímním nařízením měly být s konečnou platností vybrány. Částky zajištěné nad konečnou sazbu cla stanovenou podle čl. 1 odst. 2 tohoto nařízení by měly být uvolněny.

(345) Komise byla informována, že společnost Chonche Auto Double Happiness Tyre Corp., Ltd. (doplňkový kód TARIC C333) změnila dne 13. srpna 2018 název na Aeolus Tyre (Taiyuan) Co., Ltd. Proto se opatření, která se předběžně vztahovala na společnost Chonche Auto Double Happiness Tyre Corp., Ltd. vztahují na společnost Aeolus Tyre (Taiyuan) Co., Ltd.

(346) Výbor zřízený podle čl. 15 odst. 1 nařízení (EU) 2016/1036 nevydal stanovisko,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

1. Na dovoz určitých pneumatik, nových nebo protektorovaných, z kaučuku, používaných pro autobusy nebo nákladní automobily, s indexem zatížení převyšujícím 121, v současnosti kódů KN 4011 20 90 a ex 4012 12 00 (kód TARIC 4012 12 00 10), pocházejících z Čínské lidové republiky se ukládá konečné antidumpingové clo.

2. Sazby konečného antidumpingového cla v EUR na kus jsou pro výrobek popsaný v odstavci 1 a vyrobený níže uvedenými společnostmi stanoveny takto:

Společnost	Konečné antidumpingové clo (v EUR/kus)	Doplňkový kód TARIC
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
Ostatní spolupracující společnosti uvedené v příloze	49,31	
Všechny ostatní společnosti	61,76	C999

3. Použití individuálních celních sazeb stanovených pro společnosti uvedené v odstavci 2 nebo v příloze je podmíněno předložením platné obchodní faktury celním orgánům členských států, která musí obsahovat datované prohlášení podepsané zástupcem subjektu, který obchodní fakturu vystavil, s uvedením jména a funkce, v tomto znění: „*Já, níže podepsaný/podepsaná, potvrzuji, že (počet kusů) (dotčeného výrobku) prodávaného na vývoz do Evropské unie, na nějž se vztahuje tato faktura, bylo vyrobeno společností (název a adresa) (doplňkový kód TARIC) v Čínské lidové republice. Prohlašuji, že údaje uvedené v této faktuře jsou úplné a správné.*“ Není-li taková faktura předložena, použije se celní sazba platná pro „všechny ostatní společnosti“.

4. Komise monitoruje dovoz kol, též přívěsových a návěsových, s pneumatikami, novými nebo protektorovanými, z kaučuku, používanými pro autobusy nebo nákladní automobily, s indexem zatížení převyšujícím 121, spadající pod kódy TARIC 8708 70 10 15, 8708 70 10 80, 8708 70 50 15, 8708 70 50 80, 8708 70 91 15, 8708 70 99 15, 8716 90 90 15 a 8716 90 90 80.

5. Není-li stanoveno jinak, použijí se příslušná platná ustanovení o clech. Jako sazba úroku z prodlení, který má být vyplacen v případě vrácení zakládajícího právo na vyplacení úroku z prodlení, se použije sazba, kterou uplatňuje Evropská centrální banka na své hlavní refinanční operace, zveřejněná v řadě C *Úředního věstníku Evropské unie* a platná v první kalendářní den měsíce splatnosti, zvýšená o tři a půl procentního bodu.

6. V případech, kdy bylo zboží před vstupem do volného oběhu poškozeno, a skutečně zaplacená nebo splatná cena je proto za účelem stanovení celní hodnoty podle článku 131 prováděcího nařízení Komise (EU) 2015/2447 rozdělena, musí být hodnota antidumpingového cla stanovená v odstavci 2 snížena o procento, které odpovídá poměrnému rozdělení ceny skutečně zaplacené nebo splatné.

Článek 2

Pokud jakýkoli nový vyvážející výrobce v Čínské lidové republice poskytne Komisi dostatečné důkazy o tom, že:

— v období od 1. července 2016 do 30. června 2017 nevyvážel do Unie výrobek popsaný v čl. 1 odst. 1,

— není ve spojení s žádným vývozcem ani výrobcem v Čínské lidové republice, na něž se vztahují antidumpingová opatření uložená tímto nařízením,

— po skončení období šetření, na němž jsou opatření založena, buď skutečně vyvezl dotčený výrobek do Unie, nebo uzavřel neodvolatelný smluvní závazek jeho značné množství do Unie vyvézt.

Komise může změnit čl. 1 odst. 2 doplněním nového vyvážejícího výrobce mezi spolupracující společnosti nezařazené do vzorku, na nějž se tudíž vztahuje vážené průměrné clo nepřesahující 49,31 EUR na kus.

Článek 3

Částky zajištěné prostřednictvím prozatímního antidumpingového cla podle prováděcího nařízení Komise (EU) 2018/683 se s konečnou platností vyberou. Částky zajištěné nad konečnou částku antidumpingového cla v EUR na kus uvedené v čl. 1 odst. 2 tohoto nařízení se uvolňují.

Článek 4

Prováděcí nařízení Komise (EU) 2018/163 se zrušuje.

Článek 5

Toto nařízení vstupuje v platnost prvním dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 18. října 2018.

Za Komisi
předseda
Jean-Claude JUNCKER

PŘÍLOHA

Spolupracující čínští vyvážející výrobci nezařazení do vzorku:

Název společnosti	Doplňkový kód TARIC
Bayi Rubber Co., Ltd.	C335
Bridgestone (Huizhou) Tire Co., Ltd.	C336
Briway Tire Co., Ltd.	C337
Chaoyang Long March Tyre Co., Ltd.	C338
Goodyear Dalian Tire 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

Název společnosti	Doplňkový kód TARIC
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