FORORDNINGER

KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) 2018/1579

af 18. oktober 2018

om indførelse af en endelig antidumpingtold og om endelig opkrævning af den midlertidige told på importen af visse dæk, nye eller regummierede, af gummi, af den art, der anvendes til busser og lastbiler, med belastningsevne over 121, med oprindelse i Folkerepublikken Kina og om ophævelse af gennemførelsesforordning (EU) 2018/163

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/1036 af 8. juni 2016 om beskyttelse mod dumpingimport fra lande, der ikke er medlemmer af Den Europæiske Union ([1]), særlig artikel 9, stk. 4,

ud fra følgende betragtninger:

1. SAGSFORLØB

1.1. Midlertidige foranstaltninger

(1) Den 4. maj 2018 vedtog Europa-Kommissionen (»Kommissionen«) forordning (EU) 2018/683 ([2]) (»forordningen om midlertidig told«) om indførelse af en midlertidig antidumpingtold på importen til Den Europæiske Union (»Unionen«) af visse dæk, nye eller regummierede, af gummi, af den art, der anvendes til busser og lastbiler, med belastningsevne over 121 (»den pågældende vare«) med oprindelse i Folkerepublikken Kina (»Kina«).

(2) Kommissionen havde indledt undersøgelsen den 11. august 2017 gennem offentliggørelse af en indledningsmeddelelse i *Den Europæiske Unions Tidende* (»indledningsmeddelelsen«) efter en klage indgivet den 30. juni 2017 af koalitionen mod unfair import af dæk (»klageren«) på vegne af producenter, der tegner sig for mere end 25 % af den samlede produktion i Unionen af nye og regummierede dæk til busser og lastbiler.

(3) Kommissionen gjorde importen af den pågældende vare med oprindelse i Kina til genstand for registrering ved Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/163 ([3]). Registrering af importen ophørte med de midlertidige foranstaltningers ikrafttræden den 8. maj 2018.

1.2. Undersøgelsesperioden og den betragtede periode

(4) Som anført i betragtning 10 i forordningen om midlertidig told omfattede undersøgelsen af dumping og skade perioden fra den 1. juli 2016 til den 30. juni 2017 (»undersøgelsesperioden« eller »UP«), og undersøgelsen af udviklingstendenser af relevans for vurderingen af skade omfattede perioden fra den 1. januar 2014 til udgangen af undersøgelsesperioden (»den betragtede periode«).

1.3. Efterfølgende sagsforløb

(5) Efter indførelsen af den midlertidige antidumpingtold fremsatte klageren, China Chamber of Commerce of Metals, Minerals & Chemicals Importers and Exporters (»CCCMC«), China Rubber Industry Association (»CRIA«), fem kinesiske eksporterende producenter, fem ikke forretningsmæssigt forbundne importører, en EU-importørsammenslutning, l'Association Française des Importateurs de Pneumatiques (»AFIP«) og en EU-leverandør (»Kraiburg«) skriftlige bemærkninger vedrørende de foreløbige konklusioner.

([1]) EUT L 176 af 30.6.2016, s. 21.
([2]) Kommissionens forordning (EU) 2018/683 af 4. maj 2018 om indførelse af en midlertidig antidumpingtold på importen af visse dæk, nye eller regummierede, af gummi, af den art, der anvendes til busser og lastbiler, med belastningsevne over 121, med oprindelse i Folkerepublikken Kina og om ændring af gennemførelsesforordning (EU) 2018/163 (EUT L 116 af 7.5.2018, s. 8).
([3]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/163 af 1. februar 2018 om at gøre importen af nye og regummierede dæk til busser og lastbiler med oprindelse i Folkerepublikken Kina til genstand for registrering (EUT L 30 af 2.2.2018, s. 12).

(6) En interesseret part, Hämmerling The Tyre Company GmbH (»Hämmerling«), fremsatte yderligere bemærkninger til de foreløbige konklusioner den 2. juli 2018, dvs. længe efter fristen for at fremsætte bemærkninger til den foreløbige fremlæggelse af oplysninger. Kommissionen behandlede dem sammen med andre modtagne bemærkninger om dokumentet med fremlæggelse af oplysninger i den endelige fase.

(7) Interesserede parter, der anmodede herom, fik mulighed for at blive hørt. Der blev afholdt høringer med CCCMC og CRIA, alle de eksporterende producenter, der indgik i stikprøven: Aeolus-gruppen ([4]), Pirelli Tyre Co., Ltd (»Pirelli«) og den forretningsmæssigt forbundne importør Prometeon Tyre Group S.r.l. (»Prometeon«), Giti-gruppen ([5]), Hankook-gruppen ([6]) og Xingyuan-gruppen ([7]), to ikke forretningsmæssigt forbundne importører og EU-producenter, sammenslutninger og EU-leverandører af slidbaner og reparationsmaterialer, som støttede foranstaltningerne.

(8) Kommissionen tog stilling til bemærkningerne fra de interesserede parter, analyserede dem og ændrede, hvor det var relevant, de foreløbige konklusioner.

(9) Kommissionen fortsatte bestræbelserne på at indhente og efterprøve alle de oplysninger, som den anså for nødvendige for at nå frem til de endelige konklusioner. For at efterprøve de spørgeskemabesvarelser, der ikke blev efterprøvet i den foreløbige fase af sagsbehandlingen, blev der aflagt kontrolbesøg hos følgende parter:

a) Ikke forretningsmæssigt forbundne EU-importører:

— Heuver Bandengroothandel B.V, Nederlandene (»Heuver«)

— Hämmerling The Tyre Company GmbH, Tyskland

b) Forretningsmæssigt forbundne importører i Unionen:

— 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) Efter den endelige fremlæggelse af oplysninger blev der gennemført et kontrolbesøg hos Roline N.V., en EU-producent i Nederlandene.

(11) Kommissionen underrettede samtlige interesserede parter om de væsentligste kendsgerninger og betragtninger, på grundlag af hvilke den påtænkte at indføre en endelig antidumpingtold på importen af visse dæk til busser og lastbiler (»den endelige fremlæggelse af oplysninger«) og at foretage en endelig opkrævning af de beløb, for hvilke der er stillet sikkerhed i form af midlertidig told.

(12) Samtlige interesserede parter fik en frist til at fremsætte bemærkninger til den endelige fremlæggelse af oplysninger. Klageren, de kinesiske eksporterende producenter (Aeolus-gruppen, Giti-gruppen, Hankook-gruppen, Pirelli og denne virksomheds forretningsmæssigt forbundne importør Prometeon), en række erhvervsorganisationer (CRIA, CCCMC, Associazione Italiana Ricostruttori Pneumatici, Assoiaçao Nacional de Industriais de Recauchtagem de Pneus, Bipaver, Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk, Czech Retread Tire Manufacturers Association og Retread Manufacturing Association), en række importører (Hämmerling og Kirkby Tyres Ltd), en regummieringsvirksomhed (Rula-BRW) og en række leverandører af råmaterialer (Vipal, Kraiburg og RemaTipTop) indgav skriftlige bemærkninger.

(13) Efter den endelige fremlæggelse af oplysninger blev der afholdt høringer med CRIA og CCCMC, Aeolus-gruppen, Giti-gruppen, Prometeon, klageren og Bipaver.

([4]) Aeolus-gruppen består af Aeolus Tyre Co., Ltd, Qingdao Yellow Sea Rubber Co., Ltd. og Aeolus Tyre (Taiyuan) Co., Ltd. Sidstnævnte hed Chonche Auto Double Happiness Tyre Corp. Ltd. indtil den 13. august 2018, hvor virksomheden skiftede navn.

([5]) Giti-gruppen består af Giti Tire (China) Investment Co., (Shanghai), Giti Tire (Anhui) Co., Ltd, (Hefei), Giti Tire (Hualin) Co., Ltd (Hualin), Giti Tire (Fujian) Co., Ltd, Giti Tire (Yinchuan) Co., Ltd og en forretningsmæssigt forbundet eksportør i Singapore.

([6]) Hankook-gruppen består af Shanghai Hankook Tire Sales Co., Ltd (Shanghai), Chongqing Hankook Tire Co., (Chongqing) Ltd, Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd (Jiangsu) og en forretningsmæssigt forbundet eksportør i Seoul, Sydkorea.

([7]) The Xingyuan-gruppen består af Xingyuan Tire Group Ltd, Co. og Guangrao Xinhongyuan Tyre Co., Ltd (Dongying).

(14) Høringskonsulenten afholdt høringer på anmodning af Hankook-gruppen den 16. august 2018 og Hämmerling den 29. august 2018.

(15) Den 10. september 2018 forelagde Kommissionen alle interesserede parter en supplerende endelig fremlæggelse af oplysninger begrænset til det specifikke spørgsmål om målfortjenesten for segment 3.

(16) Alle interesserede parter fik en frist på tre dage til at fremsætte bemærkninger til dokumentet med den supplerende endelige fremlæggelse af oplysninger. Klageren, de kinesiske eksporterende producenter (Aeolus-gruppen, Giti-gruppen, Pirelli og denne virksomheds forretningsmæssigt forbundne importør Prometeon samt Xingyuan), en række erhvervsorganisationer (CRIA, CCCMC, Associazione Italiana Ricostruttori Pneumatici, Bipaver, Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk, Czech Retread Tire Manufacturers Association, ITMA Europe og Retread Manufacturing Association), en række importører (Hämmerling, Heuver og Kirkby Tyres Ltd), en regummieringsvirksomhed (Rula-BRW), en sammenslutning af brugere (Lithuanian National Road Carriers' Association LINAVA) og en leverandør af råmaterialer til regummieringsvirksomheder (Kraiburg) indgav skriftlige bemærkninger.

(17) Efter den supplerende endelige fremlæggelse af oplysninger blev der afholdt en høring med Prometeon den 14. september 2018.

(18) De indkomne bemærkninger fra de interesserede parter blev gennemgået og taget i betragtning, hvor dette var relevant.

1.4. **Berigtigelse**

(19) Efter offentliggørelsen af forordningen om midlertidig told påpegede Pirelli, at Pirelli Tyre Co., Ltd ikke var et datterselskab af Aeolus-gruppen som ukorrekt angivet i betragtning 119 i forordningen om midlertidig told. Virksomheden forklarede, at Pirelli Tyre Co., Ltd er en selvstændig virksomhed, som ikke er forbundet med Aeolus Tyre Co., Ltd og Aeolus-gruppen.

(20) Kommissionen anerkendte sin fejl og udstedte en berigtigelse den 10. juli 2018 ([8]).

(21) Hvad angår henvisningen til Aeolus-gruppen, bemærkede Kommissionen, at dens undersøgelse vedrører virksomheder eller grupper af forretningsmæssigt forbundne virksomheder. De eksporterende producenters indbyrdes forhold analyseres i overensstemmelse med artikel 127 i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2015/2447 ([9]). I forbindelse med denne undersøgelse anses Pirelli Tyre Co., Ltd og Aeolus Tyre Co., Ltd derfor for at være indbyrdes forbundne, da de havde en fælles aktionær i undersøgelsesperioden — China National Tire & Rubber Co., Ltd (»CNRC«). Den forkortede form »Aeolus-gruppen« blev anvendt for at gøre det lettere at henvise til forretningsmæssigt forbundne virksomheder i hele forordningen om midlertidig told. Den forkortede form »Aeolus-gruppen« blev valgt, fordi Aeolus Tyre Co., Ltd er den største producerende enhed blandt de forretningsmæssigt forbundne virksomheder. Til trods for, at den korte form blev anvendt til at henvise til Aeolus-gruppen i forordningen om midlertidig told, blev dumpingmargenen beregnet særskilt for hver forretningsmæssigt forbundet eksporterende producent, og derefter blev der fastsat en enkelt vejet gennemsnitlig dumpingmargen for alle forretningsmæssigt forbundne virksomheder.

(22) Efter den endelige fremlæggelse af oplysninger hævdede Pirelli, at virksomheden ikke bør betragtes som en virksomhed, der er forretningsmæssigt forbundet med CNRC og Aeolus-gruppen. Pirelli var uenig i anvendelsen af artikel 127 forordning (EU) 2015/2447 med henblik på beregning af en vejet gennemsnitlig dumpingmargen for forretningsmæssigt forbundne virksomheder. Pirelli foreslog anvendelse af artikel 4 i forordning (EU) 2016/1036 (»grundforordningen«) til at fastslå forholdet mellem virksomhederne.

(23) Kommissionen mindede om, at grundforordningens artikel 4 vedrører definitionen af EU-erhvervsgrenen og forholdet mellem EU-producenter og eksporterende producenter. I denne forbindelse anses en EU-producent ikke for at være end del af EU-erhvervsgrenen, hvis denne kontrolleres af en eksporterende producent ([10]). Grundforordningens artikel 2, stk. 1, henviser udtrykkeligt til artikel 127 i forordning (EU) 2015/2447 ved vurderingen af, om to parter er forbundet, med henblik på fastsættelse af en dumpingmargen. Undersøgelse af, om parterne er forbundet, sikrer, at antidumpingforanstaltningerne håndhæves effektivt. Det forhindrer navnlig risikoen for, at eksporten kanaliseres gennem en forretningsmæssigt forbundet virksomhed med en lavere antidumpingtold. Desuden henviste indledningsmeddelelsen ([11]) klart til artikel 127 i forordning (EU) 2015/2447 ved procedurens begyndelse.

([8]) EUT L 174 af 10.7.2018, s. 23.
([9]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2015/2447 af 24. november 2015 om gennemførelsesbestemmelser til visse bestemmelser i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 952/2013 om EU-toldkodeksen (EUT L 343 af 29.12.2015, s. 558).
([10]) Jf. grundforordningens artikel 4, stk. 2, litra a).
([11]) Jf. afsnit 5.2.3 i indledningsmeddelelsen om undersøgelse af ikke forretningsmæssigt forbundne importører og navnlig fodnote 1 på side 15 og 17.

(24) I henhold til artikel 127, litra d), i forordning (EU) 2015/2447 betragtes to personer som værende indbyrdes afhængige, hvis: en tredjemand besidder, kontrollerer eller råder direkte eller indirekte over 5 % eller derover af deres aktier eller anparter med stemmeret. CNRC er Pirellis største aktionær. I undersøgelsesperioden besad CNRC 65 % af Pirellis aktier. Pr. september 2018 ejer virksomheden stadig 46 % af aktierne. I forbindelse med denne undersøgelse anses Pirelli og Aeolus-gruppen for at være forretningsmæssigt forbundne gennem et fælles moderselskab (CNRC). Pirellis påstand om, at virksomheden ikke bør betragtes som en virksomhed, der er forretningsmæssigt forbundet med CNRC og Aeolus-gruppen, blev derfor afvist.

(25) Efter den endelige fremlæggelse af oplysninger hævdede Pirelli endvidere, at virksomheden kun bør betragtes som en samarbejdsvillig part og ikke en eksporterende producent, idet virksomheden indstillede produktionen af den pågældende vare i november 2017.

(26) Kommissionen fastslog, at Pirelli var en eksporterende producent i den periode, der blev undersøgt. Det forhold, at Pirelli senere indstillede produktionen, ændrer ikke ved dette faktum. Denne påstand blev derfor afvist.

1.5. **Foreløbig fremlæggelse af oplysninger**

(27) En række interesserede parter påstod, at Kommissionens foreløbige fremlæggelse af oplysninger var utilstrækkelig, hvilket påvirkede deres ret til forsvar, og anmodede Kommissionen om yderligere præciseringer og fremlæggelse af oplysninger og gentog de samme bekymringer efter den endelige fremlæggelse af oplysninger.

(28) Kommissionen fandt, at det åbne dossier og forordningen om midlertidig told allerede indeholdt tilstrækkelige oplysninger, der gjorde det muligt for alle interesserede parter fuldt ud at udøve deres ret til forsvar. En note til dossieret ([12]) med nærmere oplysninger om forordningen om midlertidig told blev ikke desto mindre medtaget i det åbne dossier inden den endelige fremlæggelse af oplysninger, og der blev givet en række yderligere præciseringer vedrørende de data, der ligger til grund for de individuelle dumpingberegninger, til to eksporterende producenter.

(29) Kommissionen bemærkede, at CRIA og CCCMC anførte, at Kommissionen havde undladt at fremlægge detaljerede oplysninger om underbuds- og målprisunderbudsberegningerne over for dem og de kinesiske eksportører og derved frataget dem enhver mulighed for at kontrollere, om Kommissionen eventuelt havde begået fejl, eller fremsætte bemærkninger til visse aspekter af beregningerne.

(30) CRIA, CCCMC og de kinesiske eksportører modtog alle oplysninger under overholdelse af deres proceduremæssige rettigheder. De kinesiske eksportører i stikprøven modtog listen over de solgte varekontrolnumre samt oplysninger om enhedssalgsprisen og intervallet ([13]) for den samlede relevante salgsmængde. Som anført i betragtning 45-49 må Kommissionen ikke videregive oplysninger, som anses for at være fortrolige, når ønsket herom er berettiget, uden udtrykkelig tilladelse fra leverandøren af disse oplysninger.

(31) Aeolus-gruppen hævdede, at en konstatering af, om der foreligger skade i henhold til artikel VI i GATT 1994, skal baseres på positivt bevismateriale og indebærer en objektiv undersøgelse både af a) omfanget af dumpingimporten og indvirkningen på prisen på samme vare på det indenlandske marked, og b) denne imports følgevirkninger for indenlandske producenter af denne vare. Den var af den opfattelse, at Kommissionen ikke burde basere sine beslutninger på vage elementer eller fortrolige oplysninger, der er fremlagt af parterne, men på alle foreliggende oplysninger og objektive kendsgerninger. Kravet om »objektiv undersøgelse« indebærer, at den indenlandske erhvervsgren og virkningerne af dumpingimporten skal undersøges objektivt, uden at en interesseret parts eller en gruppe af interesserede parters interesser i undersøgelsen favoriseres ([14]). Ifølge Aeolus-gruppen var de fleste af oplysningerne i denne procedure fortrolige, hvilket var til hinder for de berørte parters udøvelse af retten til at forsvare sig. Aeolus-gruppen gjorde imidlertid gældende, at indledningen af undersøgelsen havde det klare formål at beskytte interesserne for et specifikt segment i EU-erhvervsgrenen (nemlig regummieringsindustrien) uden at tage hensyn til, at de fleste af de store europæiske dækproducenter også importerer den pågældende vare fra Kina og videresælger den på EU-markedet.

(32) Som svar på disse bemærkninger bemærkede Kommissionen, at det specifikt fremgår af grundforordningens artikel 19, at interesserede parter kan afgive oplysninger på et fortroligt grundlag, når ønsket herom er berettiget. Desuden omfattede det åbne dossier, der stilles til rådighed for interesserede parter, et fyldestgørende resumé af de

([12]) Note til dossieret (registreringsnummer t18.007994).
([13]) Der blev oplyst et interval i betragtning af, at visse EU-producenters identitet var fortrolig.
([14]) Rapport fra WTO's appelorgan i WT/DS184/AB/R, 23.8.2001, United States — Anti-dumping Measures on Certain Hot-Rolled Steel Products from Japan, afsnit 109.

fortrolige oplysninger. Det forhold, at visse samarbejdsvillige EU-producenters identitet var fortrolig, forhindrede ikke Kommissionen i at foretage en objektiv undersøgelse af de faktiske omstændigheder, og det forhindrede heller ikke interesserede parter i at udøve deres ret til forsvar. Desuden blev de interesserede parters ret til at forsvare sig sikret gennem høringskonsulentens indgreb, jf. betragtning 37.

1.6. **Stikprøveudtagning**

(33) CRIA og CCCMC hævdede, at kinesiske små og mellemstore producentvirksomheder blev udsat for forskelsbehandling i forhold til små og mellemstore producentvirksomheder i Unionen, da små og mellemstore virksomheder (SMV'er) i Unionen var berettigede til at udfylde et mindre detaljeret (og dermed mindre pålideligt) spørgeskema. Disse parter hævdede, at de kinesiske små og mellemstore producentvirksomheder kan være blevet afskrækket fra at deltage i undersøgelsen på grund af den betydelige byrde, som en besvarelse af et fuldstændigt spørgeskema medfører.

(34) Desuden hævdede CRIA og CCCMC, at eftersom Kommissionen (angiveligt fejlagtigt) hovedsageligt havde baseret sin fastsættelse af skade på oplysningerne om SMV'ers små mængder, blev de kinesiske små og mellemstore producentvirksomheders underrepræsentation yderligere forværret af, at små og mellemstore producentvirksomheder i EU kunne indgive en mindre fuldstændig og dermed mindre pålidelig besvarelse. En lignende påstand blev gentaget efter den endelige fremlæggelse af oplysninger. Desuden anmodede CRIA og CCCMC om, at Kommissionen fremlagde de specifikke oplysninger om EU-producenter, der indgik i stikprøven, navnlig for at kontrollere repræsentativiteten af EU-erhvervsgrenen i stikprøven for både nye og regummierede dæk. Denne påstand blev gentaget efter den endelige fremlæggelse af oplysninger.

(35) Påstanden om, at fastsættelsen af skade hovedsageligt var baseret på oplysninger fra små og mellemstore producentvirksomheder i Unionen, er ukorrekt, da Kommissionen fastsatte en repræsentativ stikprøve til nøjagtig analyse af EU-producenternes skadessituation. Kommissionen vægtede EU-erhvervsgrenens salg for at sikre en korrekt repræsentation af SMV'ernes salg på EU-markedet. Det er desuden Kommissionens faste praksis at sende et forenklet spørgeskema til små og mellemstore producentvirksomheder i Unionen, men dette har ingen indvirkning på rigtigheden af undersøgelsens oplysninger eller grundigheden af undersøgelsen. Denne påstand blev derfor afvist.

(36) Som nævnt i betragtning 15 i forordningen om midlertidig told fremførte to eksporterende producenter, at fortrolighed hindrede dem i at kontrollere, om klageren tegner sig for mere end 25 % af den samlede EU-produktion. De fastholdt også, at de ikke kunne kontrollere, om stikprøven for EU-erhvervsgrenen var tilstrækkeligt repræsentativ.

(37) Kommissionens tjenestegrene anmodede om høringskonsulentens indgriben for at sikre de interesserede parters ret til forsvar i lyset af disse påstande. Ved note af 12. juli 2018 tilføjede høringskonsulenten en note til det åbne dossier med følgende to konstateringer:

»*1. Oplysningerne i det fortrolige dossier underbygger konklusionen om, at Kommissionens tjenestegrene korrekt har afspejlet de oplysninger, der er modtaget i forbindelse med beregningen af de stående krav. Klageren, herunder de to EU-producenter, der har anmodet om anonymitet, tegner sig for over 25 % af den samlede EU-produktion af den undersøgte vare.*

2. Oplysningerne i det fortrolige dossier underbygger konklusionen om, at den stikprøveudtagning, som de af Kommissionens tjenestegrene, der er ansvarlige for undersøgelsen, foretog, er beskrevet korrekt i den relevante note til dossieret af 18. oktober 2017 om prøveudtagning, som er indeholdt i det dossier, der stilles til rådighed for de interesserede parter.« ([15])

(38) Kommissionen fandt derfor, at disse interesserede parters ret til forsvar var blevet respekteret.

(39) Afslutningsvis hævdede en række eksporterende producenter, at manglende viden om mulige forbindelser mellem anonyme klagere og kinesiske eksporterende producenter hindrede deres ret til forsvar. Det blev imidlertid ikke dokumenteret, hvordan viden om en sådan mulig forbindelse ville hjælpe dem til at forsvare deres sag. Selv om der hypotetisk set var en forbindelse mellem en eller flere anonyme EU-producenter og en eller flere kinesiske eksporterende producenter, ville analysen af dumping og skade ikke blive væsentligt påvirket.

(40) Giti-gruppen anførte, at Kommissionen burde have taget hver enkelt segments andel af det samlede salg i Unionen i betragtning ved udtagelsen af stikprøven blandt EU-producenter. En sådan fremgangsmåde ville have været mere objektiv i forhold til den nuværende fremgangsmåde, hvor vægten af oplysningerne om den største skade inden for segment 3 er oppustet efter Giti-gruppens mening.

([15]) Note til dossieret vedrørende anmodning om kontrol af oplysningerne i det fortrolige dossier (registreringsnummer: t18.008053).

(41) Som forklaret i betragtning 24 i forordningen om midlertidig told tog Kommissionen højde for segmenterne ved udtagningen af stikprøven blandt EU-producenter. Desuden indeholdt betragtning 157 og 158 i forordningen om midlertidig told og yderligere præciseringer i noten til det i betragtning 28 i nærværende forordning omhandlede dossier en grundig redegørelse for den metode, der var anvendt til at afspejle alle segmenter korrekt i de mikroøkonomiske indikatorer (se også afsnit 4.5.1.2).

1.7. **Adgang til oplysninger**

(42) CRIA og CCCMC anmodede om, at deres retlige repræsentanter skulle gives fuld adgang til de beregninger af dumpingmargenen, prisvirkninger og skadesmargen, som Kommissionen havde foretaget, herunder adgang til alle fortrolige oplysninger fra andre interesserede parter, som disse beregninger er baseret på (med forbehold af relevante fortrolighedsforpligtelser). CRIA og CCCMC påpegede, at kravene i grundforordningens artikel 19 skal afvejes mod retten til forsvar, som er sikret ved artikel 41 i Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder.

(43) CRIA og CCCMC hævdede, at de advokater, der ville få indsigt i oplysningerne, er registreret i en europæisk advokatsammenslutning og underlagt strenge regler for advokater, og at de, hvis de afslører fortrolige oplysninger for deres kunder, vil blive pålagt alvorlige disciplinære sanktioner, herunder fratagelse af deres advokatbestalling og mulig retsforfølgelse. CRIA og CCCMC hævdede derfor, at Kommissionen ved at give indsigt i det fortrolige dossier ikke ville overtræde sin forpligtelse til at beskytte fortrolige oplysninger og samtidig ville gøre det muligt effektivt at udøve retten til forsvar. Desuden fandt disse parter, at høringskonsulentens indgriben vedrørende adgang til de fortrolige oplysninger og videregivelse af konklusionerne til interesserede parter ikke kan betragtes som en erstatning for gennemgangen af disse beregninger.

(44) I forbindelse med høringen med høringskonsulenten den 16. august 2018 gjorde Hankook-gruppen gældende, at Kommissionen havde tilsidesat virksomhedens ret til forsvar ved at nægte den adgang til data, som efter Hankook-gruppens mening med urette blev betragtet som fortrolige. Hankook-gruppen fremsatte en generel anmodning om en ændring af politikken for behandling af fortrolige oplysninger og opfordrede Kommissionens tjenestegrene til at ændre den nuværende praksis med hensyn til offentliggørelse af beregninger og i fremtiden at give de retlige repræsentanter for interesserede parter adgang til beregningerne i videst muligt omfang. Efter Hankook-gruppens opfattelse bør hensynet til beskyttelse af fortrolige data kun finde anvendelse i det omfang, at en sådan beskyttelse er nødvendig for at forebygge eventuelle skader for de berørte virksomheder. Skaden ville ikke opstå, hvis de retlige repræsentanter kunne udføre deres arbejde inden for rammerne af en fortrolighedsaftale med Kommissionens tjenestegrene. For så vidt angår den nuværende undersøgelse, anmodede Hankook-gruppen også om, at deres retlige repræsentanter fik adgang til alle dumping- og skadesmargenberegninger, herunder fuldstændige data for den normale værdi.

(45) I henhold til grundforordningens artikel 19 må Kommissionen ikke videregive oplysninger, som i sagens natur er fortrolige, eller som stilles til rådighed på et fortroligt grundlag af parter, og for hvilke ønsket om fortrolighed er berettiget, uden udtrykkelig tilladelse fra den, der har givet oplysningerne. Ved artiklen påtænkes det ikke at give nogen anden part, herunder advokater registreret i en europæisk advokatsammenslutning, indsigt i oplysningerne. Det bør også bemærkes, at CRIA og CCCMC den 9. januar 2018 fremlagde fuldmagter, der var undertegnet af samarbejdsvillige og stikprøveudtagne eksporterende producenter. Kommissionen fandt, at nogle af de fuldmagter, som de kinesiske eksporterende producenter i stikprøven havde givet CRIA og CCCMC, ikke dækkede adgang til fortrolige oplysninger, men kun omfattede deltagelse i høringer, indgivelse af bemærkninger og indlæg.

(46) Desuden fremgår det af Domstolens retspraksis, at beskyttelsen af retten til forsvar, hvor det er nødvendigt, skal afstemmes med fortrolighedsprincippet, der er specifikt fastsat i grundforordningens artikel 19. I dette særlige tilfælde blev det påvist, at ønsket om fortrolighed var berettiget, da en række interesserede parter anmodede om, at deres navne blev hemmeligholdt af frygt for, at de kunne blive udsat for gengældelsesforanstaltninger fra kunder eller konkurrenter. Kommissionen vurderede disse påstande og fandt dem berettigede. Den konkluderede derfor, at videregivelsen af sådanne fortrolige oplysninger ville have betydelige negative følger for disse parter.

(47) Denne afstemning af forskellige hensyn gør det muligt at modtage ikkefortrolige sammendrag (for eksempel i form af serier og/eller indekserede elementer af oplysninger), hvis de pågældende ikkefortrolige oplysninger ikke fører til afsløring af virksomhedshemmeligheder. Imidlertid blev fuld offentliggørelse af de fortrolige oplysninger ikke anset som forenelig med forpligtelsen til at beskytte sådanne oplysninger. På tilsvarende vis — og fordi EU-lovgiveren ikke tog højde for en sådan undtagelse i grundforordningen — vurderede Kommissionen, at selv om de advokater, der er registreret i en europæisk advokatsammenslutning, er underlagt strenge regler for advokater

og kan retsforfølges i tilfælde af, at disse regler overtrædes, er det ikke ensbetydende med, at Kommissionen kan give adgang til fortrolige oplysninger i modstrid med den gældende lovgivning. Kommissionen konkluderede derfor, at der ikke kunne gives adgang til fortrolige oplysninger til advokater, der er registreret i en europæisk advokatsammenslutning. Under alle omstændigheder er et yderligere element til beskyttelse af de interesserede parters ret til at forsvare sig muligheden for at henvende sig til høringskonsulenten i handelsprocedurer i henhold til artikel 15 i afgørelse truffet af formanden for Europa-Kommissionen af 29. februar 2012 om høringskonsulentens funktion og kompetenceområde under behandlingen af visse handelsprocedurer ([16]). Da de interesserede parter ikke søgte høringskonsulentens udtalelse på dette punkt, må kravet følgelig afvises.

(48) Desuden fandt Kommissionen, at det åbne dossier, der stilles til rådighed for de interesserede parter, herunder CRIA og CCCMC samt Hankook-gruppen, indeholdt alle de relevante sagsoplysninger, der var anvendt i undersøgelsen. Hvis oplysningerne blev vurderet til at være fortrolige, var der et meningsfuldt sammendrag heraf i det åbne dossier. Alle interesserede parter, herunder CRIA og CCCMC, havde adgang til det åbne dossier og kunne konsultere det.

(49) På baggrund af ovenstående mente Kommissionen, at oplysningerne i oplysningsdokumenterne og i det åbne dossier var tilstrækkelige til at sikre alle interesserede parters ret til at forsvare sig. Denne påstand blev derfor afvist. Efter høringen med høringskonsulenten offentliggjorde Kommissionen ikke desto mindre visse supplerende oplysninger om beregningerne af dumping og skade, jf. betragtning 77 og 178.

(50) Hämmerling anmodede om en høring med høringskonsulenten for at drøfte visse juridiske problemer i forbindelse med den nuværende undersøgelse og visse horisontale spørgsmål vedrørende databeskyttelse af fortrolige og ikke-fortrolige oplysninger, der indgår i TRON TDI-databasen, og den nuværende praksis med at give adgang til ikke-fortrolige oplysninger for interesserede parter uden for EU's område gennem denne database.

(51) Kommissionen bemærkede, at den nye generelle forordning om databeskyttelse ([17]) ikke fandt anvendelse i den foreliggende sag. Hämmerling bekræftede desuden, at spørgsmålet om beskyttelse af personoplysninger ikke var direkte forbundet med en eventuel specifik hindring af virksomhedens ret til forsvar under den handelspolitiske lovgivning. Kommissionen konkluderede derfor, at Hämmerlings individuelle stilling i proceduren og ret til at forsvare sig ikke blev påvirket af den nye generelle forordning om databeskyttelse.

2. DEN PÅGÆLDENDE VARE OG SAMME VARE

2.1. Påstande vedrørende opdelingen af EU-markedet for dæk i segmenter

(52) En række interesserede parter gentog deres påstand om, at nye og regummierede dæk ikke kunne være en og samme vare eller være en del af et enkelt segment. En række interesserede parter påstod desuden, at EU-markedet burde opdeles i mindst fire segmenter: der bør fastlægges tre segmenter for nye dæk og en fjerde ny kategori for regummierede dæk. Alternativt bør der indføres et nyt segment for billige importerede dæk. CRIA og CCCMC hævdede også, at der bør foretages en yderligere segmentering for originaludstyr og udskiftningsdæk.

(53) Som nævnt i betragtning 72-74 i forordningen om midlertidig told har nye (regummierbare eller ikke-regummierbare) dæk og regummierede dæk ikke forskellige tekniske og grundlæggende fysiske og kemiske egenskaber. Efter den foreløbige fremlæggelse af oplysninger fremlagde de interesserede parter ingen yderligere beviser for det modsatte. Kommissionen afviste derfor CRIA's og CCCMC's påstand om, at nye og regummierede dæk ikke kan være den samme vare. Hvad angår anmodningen om at fastsætte et fjerde segment for regummierede dæk, understregede Kommissionen, at nye og regummierede dæk har de samme grundlæggende egenskaber og i vidt omfang er substituerbare. Som forklaret i betragtning 55-57 i forordningen om midlertidig told henhører de fleste regummierede dæk endvidere under segment 3. Der er derfor ikke behov for at skabe et fjerde segment for dem. Kommissionen afviste derfor også denne påstand.

(54) Aeolus-gruppen hævdede, at Kommissionen burde udelukke nye dæk fra undersøgelsens omfang. Den henviste til rapporten fra WTO-appelorganet i *European Communities — Measures Affecting Asbestos and Products Containing Asbestos* ([18]), hvori det fastslås, at fastsættelse af, om to produkter er identiske, grundlæggende er en fastsættelse af, om produkterne konkurrerer med hinanden. Aeolus-gruppen hævdede, at denne fremgangsmåde burde tages i betragtning af Kommissionen ved vurderingen af, om to produkter kan eller ikke kan anses for at være identiske.

([16]) EUT L 107 af 19.4.2012, s. 5.
([17]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679 af 27. april 2016 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger og om ophævelse af direktiv 95/46/EF (EUT L 119 af 4.5.2016, s. 1).
([18]) Appelorganets rapport i WT/DS/135/AB/R *European Communities — Measures Affecting Asbestos and Products Containing Asbestos*.

(55) Kommissionen fandt, at der er et konkurrencepræget forhold mellem nye og regummierede dæk. Som det vil blive vist i afsnit 4.6 i analysen af de indbyrdes forbindelser mellem segmenterne, er importerede (nye) dæk i segment 3 i konkurrence med dæk, som er regummieret i Unionen, og er på nuværende tidspunkt i færd med at overtage markedsandelen for regummierede dæk i segment 3. Dette har på sin side også en omvendt kaskadevirkning for dæk i segment 2 og 1 og berørte således EU-dækproducenters konkurrencemæssige position i segment 1 og 2. Denne påstand blev derfor afvist.

(56) Hankook-gruppen hævdede, at dens varemærke Hankook burde klassificeres som segment 2, da alle tre kriterier, som Kommissionen anvendte, fører til det samme resultat: i) varemærkegenkendelse, ii) regummierbarhed og iii) salg af dæk direkte til producenter af busser og lastbiler, dvs. salg af originaludstyr.

(57) Med hensyn til det første kriterium, varemærkegenkendelse, fastholdt Hankook-gruppen, at ikke kun ETRMA (i sine rapporter fra 2017 og 2018), men også Global Tire Intelligence report fra juni 2016 og den amerikanske internationale handelskommission i marts 2016 behandlede Hankook som et varemærke i segment 2 ([19]). Kommissionen accepterede, at anerkendelsen af Hankook i de fire rapporter tydede på, at der er tale om et varemærke i segment 2. Samtidig markedsfører Hankook-gruppen sig selv som et »Premium«-varemærke på gruppens websted. Som allerede nævnt i betragtning 63 i forordningen om midlertidig told viste virksomhedens interne dokumenter, som blev forelagt Kommissionen under kontrolbesøget, desuden, at mærket har bevæget sig over i segment 1. Kommissionen fandt derfor, at markedets opfattelse af Hankook-gruppen og gruppens selvopfattelse ikke er helt sammenfaldende.

(58) Hankook-gruppen fremlagde også fortrolige interne undersøgelser, der blev gennemført i 2017 for Hankooks Global Marketing Strategy Team i Det Forenede Kongerige, Tyskland, Spanien og Italien, vedrørende dæk til personbiler. Ifølge virksomheden viser disse dokumenter, at andre varemærker i segment 1 har en højere grad af varemærkegenkendelse blandt kunderne i disse lande. Kommissionen fandt, at to hovedkonklusioner kunne udledes af disse oplysninger. For det første erkendte Hankook-gruppen selv, at klassificeringen af varemærker i segmenter er et dynamisk begreb for alle varemærker. I Det Forenede Kongerige blev en af konkurrenterne f.eks. betragtet som et varemærke i segment 2, mens den samme konkurrent rangerer blandt de »øverste aktører« eller »segment 1« i Tyskland, Spanien og Italien. Dernæst ser Hankook-gruppen ud til at være »mellem« de to segmenter at dømme efter kundernes opfattelse af personbiler: Det »støttede kendskab« ([20]) for Hankook var generelt lavere end for varemærker i segment 1, mens »det ustøttede kendskab« ([21]) — med undtagelse af Det Forenede Kongerige — var på samme niveau eller endda lidt højere end for andre konkurrerende mærker, som Kommissionen har klassificeret som henhørende under segment 1.

(59) Kommissionen fokuserede derefter på det andet kriterium. Den mindede om, at dæk i segment 1 er beregnet til at have flere liv, hvilket øger det væsentligt højere kilometertal for det oprindelige produkt yderligere (op til tre regummieringer ved normal anvendelse), jf. betragtning 55 i forordningen om midlertidig told. I den forbindelse fremførte Hankook-gruppen, at den stiller en kontraktlig garanti for, at Hankook-dæk kan regummieres højst én gang, og at markedsandelen for dens eget mærke for regummierede dæk Alphatread er ubetydelig og faldende. Desuden ligger prissætningen af dens karkasser under den, der gælder for karkasserne fra de førende virksomheder på markedet.

(60) På den ene side noterede Kommissionen sig Alphatreads position på markedet, men fandt, at dette kan være mere et spørgsmål om virksomhedens beslutning om, hvorvidt den selv skal drive en vertikalt integreret regummieringsvirksomhed eller ej. Kommissionen accepterede også, at den juridiske garanti for Hankook-dæk kun omfatter én regummiering. På den anden side afhænger regummierbarheden ikke blot af Alphatreads regummiering eller en juridisk garanti udstedt af Hankook-gruppen, som i sagens natur er konservativ. Det er snarere vigtigere for klassificeringen, hvor ofte dækkene rent faktisk regummieres på markedet, og de er således i konkurrence med andre dæk i segment 1 på denne måde.

(61) Kommissionen spurgte derfor regummieringsvirksomhederne i Unionen, om Hankook-dæk kun kan regummieres én gang, to gange eller mere end to gange. Sammenslutningen af regummieringsvirksomheder, BIPAVER, oplyste Kommissionen om, at alle de syv hørte regummieringsvirksomheder (tre fra Tyskland, en fra Portugal, en fra Spanien, en fra Italien og en fra Det Forenede Kongerige) svarede, at Hankook-dæk kan regummieres to gange. For så vidt angår dæk af en vis dimension, kan Hankook-dæk desuden også regummieres mere end to gange af de

([19]) Hankook-gruppens bemærkninger til den foreløbige fremlæggelse af oplysninger (registreringsnummer: t18.006816).

([20]) Når der anvendes spørgsmål med støttet varemærkekendskab, måler undersøgelsen, om folk kan genkende et varemærke på en liste over velkendte varemærker. Registreringsnummer: t18.007850.

([21]) Ustøttet varemærkekendskab tyder på, at kendskabet er stort nok til, at forbrugerne husker varemærket umiddelbart. Når det ustøttede varemærkekendskab måles, stilles der et åbent spørgsmål, hvor varemærkenavnet ikke nævnes specifikt. Registreringsnummer: t18.007850.

hørte regummieringsvirksomheder i Portugal, Spanien og Det Forenede Kongerige, som svarede på BIPAVER's henvendelse. En anden regummieringsvirksomhed fra Italien afgav et individuelt svar, hvoraf det fremgår, at dæk med et lavt højde-bredde-forhold fra Hankook kun regummieres én gang, mens dæk med et større højde-bredde-forhold regummieres to gange. En fransk regummieringsvirksomhed afgav et individuelt svar, hvoraf det fremgår, at Hankook-dæk regummieres to eller flere gange. En anden spansk regummieringsvirksomhed oplyste, at Hankooks karkasser har samme kvalitet som premiumdæk såsom Michelin, Continental, Goodyear og Bridgestone. På denne baggrund fastslog Kommissionen, at Hankook-dæk fortrinsvis regummieres to gange i Unionen, mens deres karkassers kvalitet endog muliggør yderligere regummiering for visse dimensioner.

(62) Med hensyn til det tredje kriterium hævdede Hankook-gruppen, at dets salg af originaludstyr i Unionen kun udgjorde 1,6 % af det samlede salg af originaludstyr i 2017. En så lille markedsandel er ikke tilstrækkelig til klassificering i segment 1. Kommissionen var uenig i denne vurdering. Den bemærkede, at tendensen i Hankooks salg af originaludstyr var stigende. Mens Hankook-gruppen ikke havde nogen kontrakter om salg af originaludstyr i 2014, er dens originaludstyrsvirksomhed indtil videre vokset hvert år frem til 2017. Mens de 1,6 % forekommer beskedent i absolutte tal, dækker tallet desuden over en betydelig andel på [7-12] % hos en af de førende europæiske lastbilfabrikanter. Kommissionen fandt, at det forhold, at denne store lastbilfabrikant har tillid til Hankook-varemærkets præmiumkvalitet, er af stor betydning. Under en høring afholdt den 20. juni 2018 hævdede Hankook-gruppen desuden, at de dæk, der solgtes om originaludstyr, blev leveret fra Sydkorea og ikke fra Kina. Derfor kunne salget af originaludstyr ikke tilskrives eksporterede dæk fra Kina. Kommissionen undlod at kontrollere dette udsagn. Selv om det er faktuelt korrekt, forklarer det imidlertid ikke, hvorfor Hankook-gruppen ikke ville være i stand til at anvende sin knowhow også i de kinesiske produktionsanlæg og i den nærmeste fremtid sælge dækkene fra Kina som originaludstyr. Kommissionen fastslog derfor, at Hankook-gruppen var i stand til at etablere salg af originaludstyr til kendte europæiske lastbilsfabrikanter med mulighed for at øge denne forretningsdel i den nærmeste fremtid.

(63) I lyset af alle tre kriterier under ét bekræftede Kommissionen sin foreløbige konklusion om, at varemærket Hankook har bevæget sig fra segment 2 til segment 1. Selv om den fremherskende markedsanerkendelse stadig placerer det i segment 2, viser to af elementerne i Hankook-gruppens selvevaluering, der fremgik i forbindelse med undersøgelsen, og en analyse af varemærkeundersøgelserne, at Hankook-dæk snarere hører til i segment 1. Hankook-gruppen opfattes således som værende »mellem« de to segmenter. Det fremgår imidlertid af regummieringsvirksomhedernes svar, at Hankook-dæk i dag regummieres mindst to gange i Unionen, og dækkenes kvalitet har også gjort det muligt at opnå salg af originaludstyr til kendte europæiske lastbilsfabrikanter. Kommissionen klassificerede derfor Hankook-gruppen som en producent i segment 1 i forbindelse med denne undersøgelse.

(64) Hankook-gruppen hævdede også, at dens varemærke Aurora burde klassificeres som segment 3. Da forskellen mellem mærkerne Aurora og Hankook imidlertid ikke er så enorm, og da Kommissionen bekræftede sin klassificering af Hankook som et segment 1-varemærke, fastholdt den imidlertid også sin klassificering af Aurora som segment 2.

(65) Giti-gruppen hævdede, at dens varemærke Primewell burde klassificeres som segment 3. Kommissionen accepterede denne påstand, da mærket Primewell opfyldte kriterierne for segment 3: Det er et varemærke af ringere kvalitet med meget begrænset regummierbarhed, og der er ikke tale om noget salg af dette varemærke som originaludstyr.

2.2. **Anmodninger om udelukkelse fra varedækningen**

(66) En række interesserede parter hævdede, at de konkurrencesager, der er omhandlet i betragtning 68-83 i forordningen om midlertidig told, og undersøgelser foretaget af tredjelande ikke bør afvises, og gentog de samme synspunkter efter den endelige fremlæggelse af oplysninger. I stedet for at afvise disse afgørelser af proceduremæssige årsager burde Kommissionen have analyseret deres konklusioner vedrørende substansen. Disse parter gentog, at de undersøgelser, der blev foretaget af USA, Indien, Den Eurasiske Økonomiske Kommission og Egypten, burde tages i betragtning, og også at den konkurrencesag, der blev indledt i maj 1996, var relevant for den aktuelle procedure ([22]). Desuden hævdede CRIA og CCCMC, at Kommissionen ikke blot kan afvise Kommissionens konklusioner i en fusionssag ([23]) om, at nye lavbudgetudskiftningsdæk ikke er erstatninger for regummierede dæk. Disse parter fandt, at disse resultater var yderst relevante for Kommissionens segmentering og mere generelt for skadesanalysen.

([22]) Europa-Kommissionen, sag COMP/E-2/36.041/PO Michelin.
([23]) Europa-Kommissionen, sag COMP/M.4564 -BRIDGESTONE/BANDAG, præmis 20-22.

(67) Med hensyn til disse påstande gentog Kommissionen, at konkurrence- og antidumpingundersøgelser er meget forskellige med hensyn til, hvordan den pågældende vare defineres. Desuden har medlemmerne under WTO's antidumpingaftale et stort råderum i forbindelse med definitionen af den pågældende vare og samme vare. Derfor er hverken konkurrencesagerne eller andre antidumpingsager i tredjelande direkte relevante i forbindelse med denne undersøgelse. Disse påstande blev derfor afvist.

(68) En række interesserede parter hævdede, at der er forskelle med hensyn til de vigtigste fysiske, kemiske og tekniske egenskaber, anvendelsesformål og salgskanaler mellem nye og regummierede dæk, og gentog en lignende påstand efter den endelige fremlæggelse af oplysninger. Disse parter hævdede, at råmaterialerne til fremstilling af nye dæk er væsentligt forskellige fra dem, der er nødvendige for fremstillingen af regummierede dæk. Regummierede dæk eller dæk med »flere liv« bør derfor udelukkes fra definitionen af den pågældende vare.

(69) Som nævnt i betragtning 72 i forordningen om midlertidig told har de nye og regummierede dæk de samme tekniske egenskaber, komponenter og opbygning som nye dæk. Regummieringsindustrien anvender karkasserne fra nye dæk. Slidbanen svarer til et nyt dæks slidbane. Kommissionen afviste derfor påstanden.

(70) Desuden hævdede CRIA og CCCMC, at regummierede og nye dæk ikke har samme anvendelsesformål, da de regummierede dæks sikkerhed er betydeligt ringere end nye dæks, og gentog de samme synspunkter efter den endelige fremlæggelse af oplysninger. De fremlagde som bevis et citat fra amerikansk ret ([24]). De påstod desuden, at EU-institutionerne også mener, at regummierede dæk adskiller sig fra nye dæk på andre områder. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1222/2009 gælder rent faktisk udtrykkeligt ikke for regummierede dæk ([25]). De ville således ikke være omfattet af den samme lovgivning, hvilket er i strid med indholdet af betragtning 75 i forordningen om midlertidig told.

(71) Kommissionen afviste påstanden. I betragtning 73 i forordningen om midlertidig told tog Kommissionen stilling til, hvordan dæk blev opfattet med hensyn til sikkerhed, og konkluderede, at der opstår nøjagtigt de samme forskelle med hensyn til den tekniske, kvalitets- og sikkerhedsmæssige opfattelse mellem to nye dæk i forskellige segmenter. Desuden er det ved Rådets afgørelse af 13. marts 2006 om ændring af afgørelse 2001/507/EF og afgørelse 2001/509/EF med henblik på at gøre De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europas (FN/ECE) regulativ nr. 109 og nr. 108 vedrørende regummierede dæk obligatorisk ([26]) fastsat, at bestemmelserne i FN/ECE-regulativ nr. 108 og 109 finder anvendelse som en obligatorisk betingelse for markedsføring af regummierede dæk på EU-markedet for at sikre, at regummierede dæk opfylder tilsvarende krav til sikkerhed og kvalitetskontrol som nye dæk ([27]).

(72) Efter den endelige fremlæggelse af oplysninger hævdede CRIA og CCCMC, at produktionsprocessen for nye dæk adskiller sig væsentligt fra processen for regummierede dæk. Selv om Kommissionen er enig med disse parter i, at produktionsprocesserne er forskellige, er anvendelsen af nye og regummierede dæk den samme — de er monteret på hjulene på enten busser eller lastbiler for at danne en blød kontaktflade med vejbanen. Denne påstand blev derfor afvist.

2.3. **Samme vare**

(73) Alle de kinesiske eksporterende producenter i stikprøven, CRIA og CCCMC anmodede Kommissionen om at offentliggøre flere oplysninger om de dæktyper, der blev anvendt til sammenligningsformål. De hævdede, at det var meget sandsynligt, at visse forskelle ikke var afspejlet i PCN/varetyper, og at der burde foretages justeringer. De kinesiske eksportører og CRIA og CCCMC hævdede, at de ikke var i stand til at udpege sådanne forskelle, da de ikke havde oplysninger om de varer, der blev solgt af EU-producenterne i stikprøven. Parterne gentog lignende påstande efter den endelige fremlæggelse af oplysninger.

(74) Kommissionen fandt, at det åbne dossier allerede indeholdt tilstrækkelige oplysninger om definitionen af PCN/varetyper. Varedefinitionen er temmelig kompleks og omfatter syv egenskaber (herunder dækbredde, højde-bredde-forhold, konstruktionstype, fælgdiameter/hjuldiameter, dækposition, vinterdæk (ja eller nej), slangeløse dæk (ja eller nej)). Kommissionen konkluderede derfor, at PCN-egenskaberne var tilstrækkeligt detaljerede til at tage hensyn til alle de produktegenskaber, der fandtes på EU-markedet. Ingen anden interesseret part hævdede

([24]) Følgende gælder i henhold til amerikansk ret: »No bus shall be operated with regrooved, recapped or retreaded tires on front wheel« (busser må ikke køre med regummierede dæk, eller dæk, hvori der er skåret nye riller, på forhjulene), 49 CFR 393.75 — Tires.(d).

([25]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1222/2009 af 25. november 2009 om mærkning af dæk for så vidt angår brændstof-effektivitet og andre vigtige parametre (EUT L 342 af 22.12.2009, s. 46).

([26]) EUT L 181 af 4. juli 2006, s. 1.

([27]) http://www.etrma.org/tyres/retreading/eu-regulatory-framework [sidst tilgået den 12. juli 2018].

rent faktisk, at PCN'erne ikke ville afspejle alle forskellene mellem de forskellige varetyper, og at samme varetype produceret i Unionen afveg fra samme varetype produceret i Kina. De interesserede parter forelagde heller ikke oplysninger om, hvilke andre egenskaber der ville være nødvendige for at sikre en endnu mere fuldstændig eller bedre sammenligning mellem importerede og indenlandske typer af den pågældende vare. Kommissionen fastholdt derfor sin konklusion om, at egenskaberne for hvert PCN var tilstrækkeligt præciseret til at indfange alle relevante forskelle mellem de forskellige varetyper og gjorde det muligt at foretage en fair vare- (og pris-) sammenligning. Kommissionen afviste derfor påstanden.

(75) CRIA og CCCMC hævdede, at det var uklart, om begreberne varetyper og PCN'er er forskellige, og anmodede Kommissionen om at præcisere dette. Kommissionen bekræftede, at i forbindelse med denne procedure er de to begreber indbyrdes udskiftelige.

3. **DUMPING**

(76) CRIA og CCCMC, Aeolus-gruppen og Pirelli, Hankook-gruppen og Giti-gruppen gjorde indsigelse mod, at ikke alene er identiteten af producenten i referencelandet blevet holdt fortrolig, men også de detaljerede beregninger af den normale værdi. De hævdede, at det gjorde det umuligt for dem at udøve deres ret til en retfærdig procedure og at fremsætte bemærkninger til beregningen af den normale værdi på en meningsfuld måde. Giti-gruppen og Hankook-gruppen gentog denne påstand efter den endelige fremlæggelse af oplysninger.

(77) Kommissionen mindede om, at producenten i referencelandet anmodede om fortrolig behandling af sin identitet og gav en begrundelse herfor. Kommissionen undersøgte berettigelsen af anmodningen om anonymitet og fastslog, at der var grund til at antage, at der var en betydelig risiko for gengældelse, og accepterede, at virksomhedens navn ikke skulle offentliggøres. Desuden fremlagde producenten i referencelandet bevis for, at dennes konkurrenter på grundlag af virksomhedens salgs- og omkostningsoplysninger, navnlig dens salg pr. segment, kunne regne sig frem til dens identitet og dermed true med gengældelse i tilfælde af fortsat samarbejde. Kommissionen var derfor enig med producenten i, at de detaljerede beregninger af den normale værdi enten skulle være fortrolige eller angives i intervaller. Efter høringen med høringskonsulenten som nævnt i betragtning 14 fremlagde Kommissionen supplerende oplysninger om referencelandsproducentens fremstillingsomkostninger og salgs- og administrationsomkostninger og andre generalomkostninger (»SA&G-omkostninger«).

3.1. **Normal værdi**

3.1.1. *Markedsøkonomisk behandling*

(78) Efter den foreløbige fremlæggelse af oplysninger hævdede Giti-gruppen, CRIA og CCCMC, at Kommissionens tilgang med fortsat at anvende grundforordningens artikel 2, stk. 7, (forud for den ændring, der blev vedtaget den 19. december 2017 ([28])) udgjorde en tilsidesættelse af Unionens tilsagn i Kinas WTO-tiltrædelsesprotokol og derfor er ulovlig. I denne forbindelse var Giti-gruppen uenig i Kommissionens påstand om, at bevisbyrden påhviler Giti-gruppen, og bemærkede sluttelig, at der ikke var noget, der juridisk set forhindrer Kommissionen i at fastsætte den normale værdi på grundlag af Giti-gruppens egne omkostninger og (indenlandske) salgsdata.

(79) Som anført i betragtning 88 i forordningen om midlertidig told fulgte Kommissionen i sin undersøgelse den lovgivning, der fandt anvendelse på tidspunktet for undersøgelsen, herunder grundforordningens artikel 2, stk. 7, litra b) og c). I den forbindelse er påstanden om, at bevisbyrden ikke påhviler Giti-gruppen, ikke i overensstemmelse med grundforordningens artikel 2, stk. 7, litra c), som bestemmer, at »et krav i henhold til litra b) skal fremsættes skriftligt og indeholde tilstrækkelige beviser for, at producenten driver virksomhed under markedsøkonomiske vilkår …«. Hvad angår fastsættelse af den normale værdi, bestemmer grundforordningens artikel 2, stk. 7, litra a), desuden, at den normale værdi kan fastsættes »på grundlag af prisen eller den beregnede værdi i et tredjeland med markedsøkonomi eller prisen ved salg fra et sådant tredjeland til andre lande, herunder Unionen …«.

(80) Efter den foreløbige fremlæggelse af oplysninger hævdede Giti-gruppen også, at Kommissionen ikke havde respekteret gruppens ret til forsvar på to måder ved at afvise dens anmodning om markedsøkonomisk behandling:

a) Giti-gruppen havde ikke haft tilstrækkelig tid til at fremsætte meningsfulde bemærkninger til fremlæggelsen af oplysninger med henblik på markedsøkonomisk behandling, da fristen for at fremsætte bemærkninger til fremlæggelsen af oplysninger med henblik på markedsøkonomisk behandling var utilstrækkelig og urimelig, og

([28]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2017/2321 af 12. december 2017 om ændring af forordning (EU) 2016/1036 om beskyttelse mod dumpingimport fra lande, der ikke er medlemmer af Den Europæiske Union, og af forordning (EU) 2016/1037 om beskyttelse mod subsidieret indførsel fra lande, der ikke er medlemmer af Den Europæiske Union (EUT L 338 af 19.12.2017, s. 1).

b) Kommissionen fremlagde først sin rapport om undersøgelsen vedrørende markedsøkonomisk behandling (den 3. maj 2018) eller ca. en måned, efter at den endelige afgørelse om markedsøkonomisk behandling blev truffet (den 9. april 2018).

(81) Kommissionen var uenig i disse påstande af følgende grunde:

a) Kommissionen havde delt sin vurdering vedrørende markedsøkonomisk behandling den 15. marts 2018 med en frist til den 27. marts 2018, arbejdstids ophør, til at fremsætte bemærkninger. En sådan frist på 12 dage er rimelig og gav Giti-gruppen mulighed for at forsvare sine interesser ordentligt.

b) Dokumentet med fremlæggelse af oplysninger vedrørende markedsøkonomisk behandling af 15. marts 2018 indeholdt ikke blot de væsentligste kendsgerninger, men også resultaterne af undersøgelsen på stedet. I dette specifikke dokument gav Kommissionens tjenestegrene på en gennemsigtig måde detaljerede oplysninger om alle relevante elementer, således at Giti-gruppen kunne forsvare sine interesser med hensyn til vurderingen vedrørende markedsøkonomisk behandling. Endvidere blev der aflagt kontrolbesøg hos Giti-gruppen i løbet af en periode på tre uger, hvor mindst en juridisk rådgiver for Giti-gruppen var til stede. Under kontrolbesøgene underrettede Kommissionens tjenestegrene løbende virksomhedens repræsentanter, både mundtligt og pr. e-mail, om de oplysninger, der var blevet efterprøvet med tilfredsstillende resultat, eller som stadig skulle efterprøves eller fremskaffes. En liste over alt bevismateriale, der blev indsamlet i løbet af kontrolprocessen, blev givet til Giti-gruppens juridiske rådgiver ved afslutningen af hvert kontrolbesøg. Selv uden en rapport om kontrolbesøget, som kun gør status over de faktiske omstændigheder, der allerede var blevet oplyst i dokumentet med fremlæggelse af oplysninger vedrørende markedsøkonomisk behandling, havde Giti-gruppen rigelig lejlighed til at fremsætte bemærkninger til de væsentligste betragtninger i forbindelse med vurderingen vedrørende markedsøkonomisk behandling.

(82) Det kan konkluderes, at bemærkningerne vedrørende markedsøkonomisk behandling efter den foreløbige fremlæggelse af oplysninger ikke satte spørgsmålstegn ved de faktiske omstændigheder og ikke var af en sådan art, at de kunne ændre Kommissionens konklusioner vedrørende markedsøkonomisk behandling. I overensstemmelse med grundforordningens artikel 2, stk. 7, litra c), har Kommissionen truffet afgørelse om, hvorvidt Giti-gruppen opfylder kriterierne for markedsøkonomisk behandling — senest syv måneder efter, men under alle omstændigheder ikke senere end otte måneder — efter indledningen af undersøgelsen, efter at EU-erhvervsgrenen har haft lejlighed til at fremsætte bemærkninger. Kommissionen fandt derfor, at Giti-gruppens ret til at forsvare sig fuldt ud er blevet respekteret med hensyn til sinedens konklusioner vedrørende markedsøkonomisk behandling.

3.1.2. *Referenceland*

(83) I forordningen om midlertidig told valgte Kommissionen Brasilien som referenceland i henhold til grundforordningens artikel 2, stk. 7.

(84) Efter den foreløbige fremlæggelse af oplysninger hævdede Giti-gruppen, at Brasilien ikke var et egnet referenceland, fordi: 1) Der er mindre gunstige betingelser for adgang til råmaterialer i Brasilien, da Kina er en større producent af naturgummi og ligger tættere på de vigtigste produktionskilder i Sydøstasien, 2) Brasilien har indført antidumpingtold over for en række lande, 3) Brasilien har en høj fast importtold på 16 % på visse dæk til busser og lastbiler.

(85) Kommissionen mindede om, at Brasilien er et konkurrencepræget marked, hvor fem store producenter er aktive inden for fremstilling af dæk til busser og lastbiler. Det er et stort marked med hensyn til forbrug, og landet har en betydelig import og eksport til trods for antidumpingtolden og den gældende faste told. Kommissionen mindede også om, at den ikke havde noget andet brugbart alternativ. Den eneste thailandske producent, der var villig til at samarbejde, havde kun dæk med slange som forretningsområde, hvilket gjorde producenten uegnet, da mere end 95 % af eksporten til Unionen består af slangeløse dæk. Endelig var Sydafrika meget mindre, hvad angår produktion og forbrug, og havde endog en højere fast antidumpingtold, hvilket gjorde landet mindre egnet end Brasilien. Kommissionen bekræftede derfor, at Brasilien var det mest egnede referenceland blandt de foreslåede alternativer.

(86) Kommissionen undersøgte også nøje omkostningerne til naturgummi i referencelandsproducentens fremstillingsomkostninger. Omkostningerne til naturgummi pr. kg dæk til busser og lastbiler fremstillet af referencelandsproducenten var [4.1-4.5] RMB, hvilket var i overensstemmelse med de kinesiske eksporterende producenters omkostninger, der fremgik af deres besvarelse af spørgeskemaet. Alt i alt er referencelandsproducentens fremstillingsomkostninger pr. kg fremstillet vare højere end fremstillingsomkostningerne pr. kg. for de kinesiske eksporterende producenter. Den vigtigste forskel på niveauet for fremstillingsomkostninger i Brasilien skyldes imidlertid højere arbejdskraftomkostninger, direkte afskrivningsomkostninger og andre direkte og indirekte fremstillingsomkostninger. Kravet om, at der skal foretages en justering for forskellen i prisen på råmaterialer i henholdsvis referencelandet og Kina, blev derfor afvist.

(87) Efter den foreløbige fremlæggelse af oplysninger hævdede Giti-gruppen, Hankook-gruppen, Aeolus-gruppen og Pirelli, at den normale værdi skulle beregnes for størstedelen af deres salgsmængde til Unionen, og anførte, at dette rejser alvorlig tvivl om sammenligneligheden af de varetyper, der blev solgt på hjemmemarkedet i referencelandet. Efter fremlæggelsen af de endelige oplysninger gentog Giti-gruppen denne påstand.

(88) Den pågældende vare omfatter en lang række varetyper med mange forskellige størrelser og andre egenskaber. Det forhold, at visse størrelser og dæktyper ikke blev fremstillet i Brasilien, betyder ikke, at de brasilianske varetyper ikke var sammenlignelige. De varetyper, der produceres af den brasilianske producent, tilhører faktisk samme varegruppe og kunne i et vist omfang matches med de varetyper, som blev eksporteret af de stikprøveudtagne kinesiske eksporterende producenter til Unionen. Kommissionen afviste derfor dette argument.

(89) Da der ikke blev fremsat yderligere bemærkninger vedrørende referencelandets egnethed, bekræftes Kommissionens foreløbige konklusion om at anvende Brasilien som referenceland, jf. betragtning 112 i forordningen om midlertidig told.

3.1.3. *Normal værdi*

(90) Nærmere oplysninger om beregningen af den normale værdi findes i betragtning 113-115 i forordningen om midlertidig told.

(91) Alle eksporterende producenter i stikprøven hævdede, at metoden til beregning af den normale værdi, som Kommissionen anvendte i den foreløbige fase, resulterede i usædvanligt høje dumpingmargener og gav resultater, som ikke syntes at svare til virkeligheden, dvs. at den normale værdi ikke faldt for segment 2 og 3, selv om dæk i segment 2 og 3 i realiteten altid er billigere. De eksporterende producenter opfordrede Kommissionen til at foretage justeringer af den normale værdi, som ville afspejle de faldende produktionsomkostninger for segment 2 og 3. Giti-gruppen anmodede også om en justering, som ville afspejle de faldende fremstillingsomkostninger for dæk med en større bredde.

(92) Kommissionen accepterede påstanden om, at den metode, den havde anvendt foreløbigt til at beregne den normale værdi for ikke-sammenlignelige PCN'er, muligvis ikke havde taget tilstrækkeligt højde for segmenteringen. Kommissionen analyserede de varetyper, som producenten i referencelandet fremstillede i alle tre segmenter, og bemærkede, at fremstillingsomkostningerne pr. enhed i segment 2 i gennemsnit udgjorde [83-87] % af fremstillingsomkostningerne pr. enhed i segment 1, og at fremstillingsomkostningerne pr. enhed i segment 3 i gennemsnit udgjorde [77-82] % af fremstillingsomkostningerne pr. enhed i segment 1. Kommissionen besluttede derfor at forfine metoden til beregning af den normale værdi for at tage højde for disse forskelle i fremstillingsomkostningerne pr. enhed på følgende måde. Først beregnede den de gennemsnitlige fremstillingsomkostninger pr. kg for alle dæk i segment 1, der produceres af producenten i referencelandet: [19-21] RMB pr. kg. For det andet nedsatte den de fremstillingsomkostninger pr. kg for segment 2, der blev anvendt ved beregningen af den normale værdi, med den gennemsnitlige forskel i fremstillingsomkostninger pr. enhed mellem segment 1 og 2, dvs. [83-87] %, hvilket gav fremstillingsomkostningerne pr. kg for segment 2: [16-18] RMB pr. kg; fremstillingsomkostningerne pr. kg for segment 3 blev reduceret med den gennemsnitlige forskel i fremstillingsomkostninger pr. enhed mellem segment 1 og segment 3, dvs. [77-82] %, hvilket gav [15-17] RMB pr. enhed. De varetyper, som producenten i referencelandet fremstillede i alle tre segmenter, tegnede sig for [70-80] % af referencelandets produktion udtrykt i mængde og blev derfor anset for at være et repræsentativt grundlag for justeringen.

(93) Kommissionen beregnede den normale værdi for hver ikke-sammenlignelig varetype, der blev eksporteret af de kinesiske producenter, ved at multiplicere vægten med de relevante fremstillingsomkostninger pr. kg for hvert enkelt segment. Kommissionen tilføjede derefter et rimeligt beløb for SA&G-omkostninger og en rimelig fortjeneste for hver varetype.

(94) På grundlag af ovenstående justeringer beregnede Kommissionen den normale værdi for de ikke-sammenlignelige varetyper (»PCN'er«) under hensyntagen til de forskelle, der er påvist i fremstillingsomkostningerne mellem de tre segmenter.

(95) Efter påstanden om, at referencelandsproducentens SA&G-omkostninger er urimeligt høje, foretog Kommissionen en fornyet nærmere undersøgelse af producentens SA&G-omkostninger og bemærkede, at de indenlandske transportomkostninger var blevet talt med to gange i den foreløbige fase. Kommissionen fjernede derfor disse omkostninger fra beregningerne af den normale værdi, hvilket resulterede i en nedsættelse af de SA&G-omkostninger, der blev anvendt til beregningen af den normale værdi, fra [35-45 %] af referencelandsproducentens fremstillingsomkostninger til [20-30 %] af dens fremstillingsomkostninger. Denne revision har ingen indvirkning på den midlertidige told, da den ikke reducerede den foreløbige dumpingmargen til under niveauet for skadesmargenen. De reviderede SA&G-omkostninger er på linje med EU-erhvervsgrenens gennemsnitlige SA&G-omkostninger for alle producenterne i stikprøven i alle tre segmenter. Kommissionen fandt derfor dette reviderede niveau for SA&G-omkostninger rimeligt.

(96) Efter den endelige fremlæggelse af oplysninger hævdede Giti-gruppen, at Kommissionen ikke foretog tilpasninger for, at producenter i segment 1 typisk har meget højere markedsføringsudgifter (ved beregningen af SA&G), og at rentabiliteten for producenter i segment 1 er meget højere end for producenter i segment 2 og 3 (ved fastsættelsen af fortjenesten). Den fremførte derfor, at ved beregningen af den normale værdi bør Kommissionen anvende en lavere fortjenstmargen for dæk i segment 2 end for dæk i segment 1 og en endnu lavere fortjenstmargen for dæk i segment 3.

(97) Kommissionen mindede om, at den havde revideret sin metode efter den foreløbige fase for at tage hensyn til forskellene mellem segmenter ved beregningen af den normale værdi (jf. betragtning 92). Oplysningerne fra producenten i referencelandet berettigede ikke yderligere tilpasning. Denne påstand blev derfor afvist.

(98) Med hensyn til anmodningen om at justere den normale værdi for de faldende fremstillingsomkostninger for større dæk bemærkede Kommissionen, at Giti-gruppen ikke fremlagde nogen detaljeret analyse af, i hvilket omfang større dæk er billigere at producere, og om der er et klart mønster i faldet i fremstillingsomkostninger. Endelig har Giti-gruppen ikke fremlagt nogen metode til at foretage en sådan justering. Efter den endelige fremlæggelse af oplysninger hævdede Giti-gruppen, at virksomheden ikke havde modtaget tilstrækkelige oplysninger til at kunne fremlægge en metode til at foretage justeringer for dækstørrelse. Kommissionen fandt, at Giti-gruppen kunne anvende sine egne data til at påvise, at der er betydelige forskelle i fremstillingsomkostningerne for større og mindre dækstørrelser og på dette grundlag foreslå en metode for justeringer. Der blev imidlertid ikke foreslået en sådan metode. Disse påstande blev derfor afvist.

(99) Giti-gruppen påpegede også, at den rentesats, der blev offentliggjort af Central Bank of Brasilien i undersøgelsesperioden, var på mellem 14,25 % og 11,25 %, mens den rentesats, der blev offentliggjort af People's Bank of China i samme periode, var på 4,35 %. Giti-gruppen hævdede, at hvis en stor del af SA&G-omkostningerne vedrørte finansielle udgifter, burde disse omkostninger justeres i nedadgående retning for at afspejle den højere rente på udlån i Brasilien sammenlignet med Kina.

(100) Kommissionen mindede om, at den var nødt til at benytte referencelandets omkostninger, fordi der var betydelige konkurrenceforvridninger i forbindelse med den store statslige indgriben i Kina. Da kinesiske virksomheders adgang til bankfinansiering er en af disse konkurrenceforvridninger, fandt Kommissionen det hensigtsmæssigt at benytte referencelandets rentesats. Denne påstand blev derfor afvist.

(101) Efter den endelige fremlæggelse af oplysninger gentog Giti-gruppen sin påstand om, at Kommissionen burde foretage en justering for forskellen i finansieringsomkostninger mellem Kina og Brasilien, nemlig mellem People's Bank of Chinas rente og Brasiliens centralbanks rente. Giti-gruppen fremsatte også en anmodning om at foretage nedadgående justeringer i referencelandsproducentens fremstillingsomkostninger for at opveje højere generalomkostninger og SA&G-omkostninger for at opveje andre omkostninger og højere skatter.

(102) Kommissionen mindede om, at i henhold til grundforordningens artikel 2, stk. 7, litra a) og b), skal den normale værdi for Kinas vedkommende fastsættes på grundlag af prisen eller den beregnede normale værdi i et tredjeland med markedsøkonomi. Som nævnt i betragtning 100 er der alvorlige konkurrencefordrejninger i Kina, som påvirker de kinesiske finansieringsomkostninger. Den omstændighed, at der kan være forskelle i finansieringsomkostningerne mellem Kina og referencelandet kan derfor ikke begrunde den ønskede justering. Hvad angår den supplerende påstand om, at referencelandsproducentens fremstillingsomkostninger burde justeres i nedadgående retning for at kompensere for højere generalomkostninger og skatter i Brasilien, mindede Kommissionen om, at den havde afvist Giti-gruppens anmodning om markedsøkonomisk behandling. En af grundene til denne afvisning var, at virksomhedens regnskaber ikke i fuldt omfang afspejlede SA&G-omkostningerne. Følgelig kunne Kommissionen ikke anvende Giti-gruppens virksomhedsspecifikke omkostningsoplysninger, og den havde hverken anvendt eller efterprøvet dem. Det følger heraf, at den ikke kunne foretage en sammenligning med de angiveligt højere generalomkostninger og skattemæssige udgifter i Brasilien. Da en accept af den ønskede justering ville bevirke, at sådanne upålidelige kinesiske oplysninger igen ville blive taget i betragtning, afviste Kommissionen også dette krav.

3.2. **Eksportpris**

(103) Nærmere oplysninger om beregningen af eksportprisen findes i betragtning 116-119 i forordningen om midlertidig told.

(104) Hankook-gruppen hævdede, at den skulle behandles som en enkelt økonomisk enhed, og at der derfor ikke var behov for eller på anden måde burde foretages justeringer i henhold til grundforordningens artikel 2, stk. 9. Virksomheden anførte, at fjernelsen af SA&G-omkostninger samt fortjeneste for de forretningsmæssigt forbundne virksomheder i Unionen i henhold til grundforordningens artikel 2, stk. 9, bevirkede, at eksportprisen blev

fratrukket alle de udgifter og omkostninger, som en eksportsalgsafdeling skulle afholde, og en del af fortjenesten. Efter den endelige fremlæggelse af oplysninger gentog Hankook-gruppen sin påstand om, at den er en enkelt økonomisk enhed, og at Kommissionen efter dens opfattelse hverken burde justere SA&G-omkostninger eller fortjeneste for forretningsmæssigt forbundne forhandlere i Unionen. Kommissionen burde i stedet anvende den faktiske pris ved salg til den første uafhængige kunde i Unionen, da denne pris efter virksomhedens opfattelse er pålidelig.

(105) Med hensyn til beregningen af eksportprisen i henhold til grundforordningens artikel 2, stk. 9, er det fast retspraksis, at eksistensen af en enkelt økonomisk enhed ikke udelukker Kommissionen fra at beregne eksportprisen i henhold til artikel 2, stk. 9 ([29]). I henhold til grundforordningens artikel 2, stk. 9, første og andet afsnit, er Kommissionen berettiget til at beregne eksportprisen, hvis det viser sig, at der ikke kan fæstes lid til eksportprisen på grund af en forretningsmæssig forbindelse mellem eksportøren og importøren. I et sådant tilfælde foretages der justeringer for alle omkostninger, herunder told og andre afgifter, der påløber mellem indførslen og videresalget, samt forventet fortjeneste med henblik på at fastsætte en realistisk eksportpris, frit Unionens grænse. I henhold til grundforordningens artikel 2, stk. 9, tredje afsnit, indbefatter de omkostninger, for hvilke der skal foretages justeringer, sådanne, som normalt afholdes af en importør, men betales af en hvilken som helst part, herunder en rimelig margen for SA&G-omkostninger samt fortjeneste. I den foreliggende sag fastslog Kommissionen, at der findes en sådan forretningsmæssig forbindelse, eftersom de eksporterende producenter og importørerne tilhører samme virksomhedsgruppe, dvs. Hankook-gruppen. Kommissionen har derfor ret til at foretage justeringer af Hankook-gruppens forretningsmæssigt forbundne importørers SA&G-omkostninger og fortjeneste. Kommissionen vurderede ligeledes, at en samarbejdsvillig ikke forretningsmæssigt forbundet importørs efterprøvede fortjeneste udgør et rimeligt grundlag for beregning af eksportprisen. Denne påstand blev derfor afvist.

(106) Hankook-gruppen fremførte, at hvis Kommissionen afviste påstanden om ikke at foretage justeringer i henhold til grundforordningens artikel 2, stk. 9, af Hankook-gruppens eksportpris, burde den have justeret referencelandsproducentens normale værdi ved at fratrække salgsomkostningerne og en rimelig fortjeneste i overensstemmelse med grundforordningens artikel 2, stk. 10, litra d). Efter virksomhedens opfattelse skabes der en asymmetri, som påvirker prisernes sammenlignelighed, og som skal justeres, hvis referencelandsproducentens salgsomkostninger og fortjenstmargen medtages. Efter den supplerende fremlæggelse af oplysninger kvantificerede Hankook-gruppen de justeringer, som efter dens opfattelse skulle foretages af referencelandsproducentens SA&G-omkostninger og fortjeneste for at fjerne denne asymmetri, som påvirker prisernes sammenlignelighed.

(107) Kommissionen præciserede, at formålet med justeringerne i henhold til grundforordningens artikel 2, stk. 9, er at fastlægge en pålidelig eksportpris, der ikke er påvirket af forholdet mellem eksportøren og importøren i Unionen som nævnt i betragtning 105. Samtidig fastslog Domstolen, at fastlæggelsen af den normale værdi og af eksportprisen er undergivet forskellige regler, og derfor skal SA&G-omkostninger ikke nødvendigvis behandles på samme måde i begge tilfælde ([30]). Kommissionen bekræftede sin holdning, nemlig at referencelandsproducentens endelige salgspris blev bragt ned til det samme handelsled ab fabrik ved hjælp af de behørigt efterprøvede justeringer, der blev indberettet via transaktionstabellen. Denne påstand blev derfor afvist.

3.3. **Sammenligning**

(108) I betragtning 120 og 121 i forordningen om midlertidig told gøres der rede for, hvordan sammenligningen mellem den normale værdi og eksportprisen blev foretaget.

(109) I deres bemærkninger til de foreløbige og endelige konklusioner anfægtede Giti-gruppen, Hankook-gruppen samt CCCMC og CRIA metoden for momsjustering af flere grunde, jf. betragtning 110-117.

(110) Disse parter fandt, at Kommissionen efter at have afvist de kinesiske priser og omkostninger ved fastsættelsen af den normale værdi efterfølgende genindførte de kinesiske momssatser ved beregningen af den normale værdi. Disse parter hævdede desuden, at metoden pustede dumpingmargenen op, navnlig fordi den normale værdi og ikke eksportprisen justeres.

([29]) Domstolens dom af 4. maj 2017, sag C-239/15 P, *RFA International mod Kommissionen*, ECLI:EU:C:2017:337, præmis 24-26, og Rettens dom af 17. marts 2015 i sag T-466/12, RFA International mod Kommissionen, ECLI:EU:T:2015:151, præmis 51-56.

([30]) Domstolens dom af 10. marts 1992 i sag C-178/87 *Minolta mod Rådet*, EU:C:1992:112, præmis 12.

(111) Kommissionen afviste disse påstande. Formålet med justeringerne i henhold til grundforordningens artikel 2, stk. 10, er nemlig at sikre, at dumpingmargenen fastsættes på grundlag af en rimelig sammenligning mellem den normale værdi og eksportprisen. Dette krav gælder uanset det grundlag, hvorpå den normale værdi er fastsat, herunder også når den normale værdi er fastsat i et referenceland i situationer, hvor virksomhederne ikke indrømmes markedsøkonomisk behandling. I forbindelse med den momsjustering, der er foretaget i henhold til artikel 2, stk. 10, litra b), har Kommissionen sikret, at den normale værdi og eksportprisen blev sammenlignet på samme beskatningsniveau, som forklaret nærmere i betragtning 115 og 116 i overensstemmelse med fast retspraksis ([31]).

(112) Giti-gruppen påstod, at efter virksomhedens opfattelse var situationen i den retspraksis, som Kommissionen har citeret, dvs. Dashiqiao-dommen ([32]), forskellig fra Giti-gruppens situation, da den pågældende virksomhed opnåede markedsøkonomisk behandling, og der ikke blev foretaget nogen justering i henhold til grundforordningens artikel 2, stk. 10, litra b).

(113) Kommissionen erkendte, at forholdene i undersøgelsen i Dashiqiao-dommen var anderledes. I nævnte sag var eksportsalget underlagt momspligt med den fulde sats på 17 % i undersøgelsesperioden, og derfor var der ikke behov for nogen justering af den normale værdi for at sikre en rimelig sammenligning med en normal værdi, der afspejlede den samme momssats. I forbindelse med den aktuelle undersøgelse var eksportsalget derimod pålagt en nedsat momspligt, og en justering var derfor nødvendig for at bringe den normale værdi inklusive moms ned til det samme beskatningsniveau som det, der påvirker eksportsalget. Det er ikke relevant, hvorvidt en kinesisk eksporterende producent indrømmes markedsøkonomisk behandling eller ej, jf. betragtning 111. Det relevante er, om eksportprisen og den normale værdi sammenlignes på samme beskatningsniveau for at sikre en retfærdig prissammenligning.

(114) Giti-gruppen hævdede også, at bevisbyrden vedrørende nødvendigheden af en justering påhviler Kommissionen. Hankook-gruppen understregede, at der overhovedet ikke blev opkrævet moms af eksportsalget i henhold til kinesisk lovgivning, og at der derfor ikke var grundlag for nogen justering. Alternativt hævdede Hankook-gruppen, at selv om en justering for momspligt var nødvendig, burde justeringen foretages på grundlag af eksportprisen og ikke den normale værdi. Giti-gruppen hævdede også, at enhver justering for momspligt derimod skal ske for at udligne eventuelle forskelle i moms, som i sidste ende betales af gruppen efter modregning af den moms eller andre skatter, der er betalt på indkøb af råmaterialer og andre input, mod en momspligt på henholdsvis eksportsalg og hjemmemarkedssalg. Giti-gruppen hævdede med andre ord, at enhver momsjustering bør afspejle forskellen i omkostninger mellem materialer, der er henholdsvis eksporteret og solgt på hjemmemarkedet.

(115) De argumenter, der er fremsat af Giti-gruppen og Hankook-gruppen, er baseret på en misforståelse af den logiske begrundelse for den justering, der blev foretaget for momspligt. Hvad for det første angår begrundelsen for en justering, bestrider begge parter ikke den omstændighed, at eksportsalget af den pågældende vare udløser en momspligt for den eksporterende producent. Parterne gjorde gældende, at enten skal eksportprisen justeres, eller også skal der foretages justeringer for at udligne forskellen i omkostninger mellem indenlandsk salg og eksportsalg (dvs. de omkostninger, der følger af den manglende mulighed for at få refunderet hele den moms, der er betalt på indkøb af råmaterialer og andre input på grund af den momspligt, der er udløst af eksportsalget af den pågældende vare). Selv om Kommissionen var uenig i disse argumenter af de i betragtning 116 og 117 omhandlede grunde, bemærker den, at disse argumenter bekræfter, at eksportsalget fører til momspligt (i modsætning til hvad Hankook-gruppen også hævdede) svarende til det såkaldte »ikke-refusionsberettigede beløb« på eksport, som er et fast beløb for fob-prisen ved eksport af den pågældende vare. Hvad angår selve justeringen, gentog Kommissionen for det andet, at formålet med justeringen er at sikre, at den normale værdi og eksportprisen sammenlignes på grundlag af samme momssats.

(116) På dette grundlag fastsatte Kommissionen først en normal værdi på et grundlag, der inkluderer en moms på 17 %, som er den normale momssats for salg på hjemmemarkedet i Kina. Sidenhen justerede Kommissionen denne normale værdi i nedadgående retning for at matche den lavere momspligt, der blev konstateret for eksportsalget af den pågældende vare (dvs. det såkaldte ikke-refusionsberettigede beløb). Dette sikrede den krævede symmetri mellem den normale værdi og eksportprisen i forhold til niveauet for indirekte beskatning. Som svar på de argumenter, der blev fremsat af Hankook-gruppen om, at der skulle foretages justeringer af eksportprisen, bemærkede Kommissionen, at grundforordningens artikel 2, stk. 10, litra b), gør det klart, at enhver forskel i indirekte skatter er et spørgsmål, der skal behandles i forbindelse med den normale værdi og ikke eksportprisen.

([31]) Domstolens dom af 19. september 2013 i sag C-15/12 *P* Dashiqiao Sanqiang Refractory Materials mod Rådet, EU:C:2013:572, præmis 34-35.
([32]) Idem.

(117) Hvad angår argumentet om, at der burde foretages en justering for at neutralisere eventuelle forskelle i omkostningerne til råmaterialer eller input mellem eksport- og hjemmemarkedssalget som følge af restmomspligt for sådanne omkostningsposter, mindede Kommissionen om, at formålet med justeringen i denne forbindelse ikke er at behandle enhver påstået forskel i omkostningerne til råmaterialer og andre input. Justeringen sikrer snarere, at de priser, der anvendes i sammenligningen, er på samme beskatningsniveau. Hvad angår Giti-gruppens påstand vedrørende bevisbyrden, mindede Kommissionen sluttelig om, at den omstændighed, at eksportsalget af den pågældende vare udløser en momspligt, blev fastslået som en kendsgerning i undersøgelsen og rent faktisk ikke bestrides af nogen af grupperne, der snarere foreslår en anden tilgang til behandling af dette forhold (justering af eksportprisen eller justeringer for forskelle i omkostninger). Disse påstande blev derfor afvist.

(118) Efter den endelige fremlæggelse af oplysninger gentog Hankook-gruppen, at virksomheden er en enkelt økonomisk enhed, og at Kommissionen derfor ikke bør foretage justeringer for provisioner i henhold til grundforordningens artikel 2, stk. 10, litra i).

(119) Kommissionen bekræftede sin holdning, nemlig at i henhold til grundforordningens artikel 2, stk. 10, litra i), er den berettiget til at foretage justeringer for provisioner, der betales i forbindelse med de pågældende salg. I denne sag har Kommissionen fastslået, at provisionerne var fastsat i en kontrakt mellem parterne og de facto betalt af de eksporterende producenter til de forretningsmæssigt forbundne parter. Betalingerne blev indberettet, anerkendt af den eksporterende producent og efterprøvet i løbet af undersøgelsen. Det er konstateret, at de påvirker prissammenligningen. Kommissionen var derfor forpligtet til at foretage justeringer for provisionerne, uanset om virksomhederne udgjorde en enkelt økonomisk enhed eller ej. Kommissionen mindede også om, at begrebet enkelt økonomisk enhed i forbindelse med justeringer i henhold til grundforordningens artikel 2, stk. 10, blev udviklet i Domstolens retspraksis ([33]) vedrørende »nominelle provisioner«, herunder en avance, som en forhandler modtager, som defineret i artikel 2, stk. 10, litra i), andet afsnit, og ikke for situationer, hvor faktiske provisioner er klart defineret og faktisk betalt. Denne påstand blev derfor afvist.

(120) Efter den endelige fremlæggelse af oplysninger gentog Hankook-gruppen sin påstand om, at de royalties, der er udbetalt til det koreanske hovedkvarter for brug af Hankooks teknologi og mærke, ikke skal fratrækkes eksportprisen. Kommissionen undersøgte på ny denne påstand, fandt, at den var berettiget, og genberegnede dumpingmargenen i overensstemmelse hermed.

3.4. **Dumpingmargen**

(121) Som angivet i afsnit 3.1-3.3 har Kommissionen taget hensyn til en række bemærkninger fra interesserede parter, som den modtog efter den foreløbige fremlæggelse af oplysninger, og genberegnet dumpingmargenerne for alle eksporterende producenter i stikprøven. Dette førte til et fald i de midlertidigt fastsatte dumpingmargener. Denne ændring havde også betydning for dumpingmargenen for alle andre samarbejdsvillige og ikke samarbejdsvillige virksomheder, eftersom disse margener er baseret på margenerne for virksomhederne i stikprøven.

(122) De endelige dumpingmargener, udtrykt i procent af cif-prisen, frit Unionens grænse, ufortoldet, fastsættes til følgende:

Tabel 1

Endelige dumpingmargener

Virksomhed	Endelig dumpingmargen
Xingyuan-gruppen	106,7 %
Giti-gruppen	56,8 %
Aeolus-gruppen og Pirelli	85 %
Hankook-gruppen	60,1 %
Andre samarbejdsvillige virksomheder	71,5 %
Alle andre virksomheder	106,7 %

([33]) Domstolens dom af 16. februar 2012 i de fælles sager C-191/09 P og C-200/09 P, Rådet mod Interpipe, og Domstolens dom af 26. oktober 2016 i sag C-468/15 P, PT Perindustrian dan Perdagangan Musim Semi Mas (PT Musim Mas) mod Rådet.

4. **SKADE**

4.1. **Definition af EU-erhvervsgrenen**

(123) Som beskrevet i forordningen om midlertidig told i betragtning 127-129 blev den samme vare fremstillet af mere end 380 producenter i EU, der producerer både nye og regummierede dæk. Samlet set blev de defineret som EU-erhvervsgrenen.

(124) Efter den endelige fremlæggelse af oplysninger hævdede CRIA og CCCMC, at regummieringsvirksomheder, uanset om de opererer under forarbejdningsaftaler, ikke kan udgøre en del af EU-erhvervsgrenen. De mente, at regummiering er en eftersalgsservice, der ikke kan være beskyttet af antidumpingforanstaltninger, da regummieringsvirksomhederne bearbejder et eksisterende dæk, som er delvist nedslidt, og oparbejder det, så det kan anvendes. Desuden kan regummieringsvirksomheder, der opererer under forarbejdningsaftaler, ikke eje karkasserne. Kunderne bevarer ejerskabet til karkasserne, mens de forarbejdes og forsynes med en ny slidbane, inden de returneres til ejeren.

(125) Kommissionen bemærkede, at regummieringsindustrien giver karkasser fra slidte dæk endnu et liv (eller flere liv, da karkasserne kan regummieres flere gange). Et slidt dæk er ikke længere sikkert og kan ikke anvendes i den offentlige trafik og kan ikke på ny bringes i omsætning. Uden regummieringsprocessen vil et slidt dæk blive kasseret; en del af et slidt dæk kan dog pyrolyseres for at fremstille brændstof. Som beskrevet i betragtning 49 i forordningen om midlertidig told er regummiering en genanvendelsesproces, hvorved brugte dæk bliver fornyet gennem en udskiftning af slidbanen på en karkasse, der allerede har været anvendt. Derfor er regummiering ikke blot en tjenesteydelse, men en produktionsproces. Uanset ejendomsforholdet er regummieringsvirksomheder EU-producenter, hvis produktionsproces har en karkasse som udgangspunkt, og som fremstiller et dæk.

(126) Slidte dæks livscyklus kan desuden slutte på to måder: enten smides de væk som affald, eller de anvendes som en god karkasse, der skal regummieres. Hvis de betragtes som affald, skal ejeren muligvis betale et gebyr for bortskaffelse af det slidte dæk. I det andet tilfælde bliver det slidte dæk en indtægtskilde. Regummieringsvirksomhederne kan købe brugte dæk fra et værksted eller regummiere et slidt dæk i henhold til en forarbejdningsaftale. Alle de kontrollerede regummieringsvirksomheder benytter to forsyningskilder (dvs. lagerbeholdninger af karkasser eller forarbejdningsaftaler) til fremstilling af dæk. Anskaffelsesprisen for et slidt dæk var gennemsnitligt ca. 10 % af de samlede omkostninger ved fremstilling af et regummieret dæk. Kommissionens fandt, at forskellen i produktionsomkostningerne eller i merværdien mellem de to metoder til regummiering af karkasser ikke var væsentlig, og betragtede disse som to forskellige forretningsmodeller for regummiering. Kommissionen konkluderede derfor, at regummieringsvirksomhederne udgjorde en del af EU-erhvervsgrenen.

(127) Som følge heraf blev de oplysninger, der er indberettet af regummieringsvirksomhederne og efterprøvet af Kommissionen (herunder faktiske omkostninger og salgspriser), lagt til grund for fastlæggelsen af skadesindikatorerne og beregningen af skadesmargenen.

4.2. **Skadesanalyse opdelt efter segmenter**

(128) Som beskrevet i betragtning 162 i forordningen om midlertidig told blev EU-erhvervsgrenens økonomiske situation analyseret på et aggregeret grundlag samt — for visse mikroøkonomiske indikatorer — på segmentniveau i lyset af EU-markedets segmentering. Visse interesserede parter gentog efter den endelige fremlæggelse af oplysninger de samme synspunkter om, at skadesanalysen opdelt efter segmenter bør tage hensyn til alle skadesindikatorer og årsagssammenhængsindikatorer. De henviste til appelorganets rapport i United States — Hot Rolled Steel Products from Japan ([34]). Disse parter anmodede desuden Kommissionen om også at sondre mellem nye og regummierede dæk, originaludstyr og udskiftningsdæk, da markedet for originaludstyr var beskyttet mod kinesisk konkurrence, igen med henvisning til appelorganets rapport i United States — Hot Rolled Steel Products from Japan ([35]). CRIA og CCCMC gentog de samme synspunkter efter den endelige fremlæggelse af oplysninger.

(129) I ovennævnte retspraksis anføres det, at de undersøgelsesmyndigheder, der foretager en undersøgelse af en del af en indenlandsk erhvervsgren, »i princippet på samme måde [burde] undersøge alle de øvrige dele af erhvervsgrenen, samt undersøge erhvervsgrenen som helhed« ([36]). Appelorganets rapport pålægger dog ikke undersøgelsesmyndighederne en forpligtelse til at stille alle skadesindikatorer for de enkelte segmenter til rådighed.

([34]) Appelorganet i WT/DS184/AB/R, *United States — Hot Rolled Steel Products from Japan*, afsnit 195-196.
([35]) Appelorganet i WT/DS184/AB/R, *United States — Hot Rolled Steel Products from Japan*, afsnit 207.
([36]) Appelorganet i WT/DS184/AB/R, *United States — Hot Rolled Steel Products from Japan*, afsnit 204.

(130) De faktiske omstændigheder i nævnte sag var desuden anderledes. I appelorganets rapport i United States — Hot Rolled Steel Products from Japan blev en betydelig del af den indenlandske produktion i USA — bunden produktion — af strukturen på hjemmemarkedet beskyttet mod direkte konkurrence fra de importerede varer. I denne specifikke situation var appelorganet uenig i den »sammenlignende undersøgelse« for hver del af det nationale marked, som stillede det almindelige marked og det bundne marked »over for hinanden«. For appelorganet »forbedrede« dette undersøgelsesmyndighedernes evne til at træffe en passende afgørelse om situationen for den indenlandske industri som helhed. I det foreliggende tilfælde er der dog ingen beskyttelse af segment 1 og 2 på EU-markedet. Salget af importen fra Kina er hovedsagelig koncentreret i markedet for udskiftning; dette er en faktuel situation, som ikke er en følge af EU-markedets struktur. Desuden blev den pågældende vare også solgt til producenter af originaludstyr. Påstanden om, at EU-markedet for originaludstyr var beskyttet mod den kinesiske konkurrence og således bør analyseres særskilt, blev derfor afvist.

(131) Som anført i betragtning 160 i forordningen om midlertidig told bekræfter retspraksis endvidere, at en sådan analyse kan fokusere på det segment, der er hårdest ramt af dumpingimport, når det undersøges, om EU-erhvervsgrenen som helhed er blevet forvoldt skade. I det foreliggende tilfælde vedrører ca. 65 % af importen af dæk fra Kina segment 3. Derfor kan der i forbindelse med en egentlig skadesanalyse ikke ses bort fra virkningerne af dumpingimporten, navnlig i en markedssituation, hvor salget af dæk i segment 3 er konstant stigende, og hvor alle de segmenter, der udgør EU-markedet, er indbyrdes forbundne.

(132) Af disse årsager besluttede Kommissionen, at den havde foretaget en ordentlig undersøgelse af industrien som helhed.

4.3. **EU-forbruget**

(133) Som nævnt i betragtning 9 aflagde Kommissionen kontrolbesøg hos to ikke-forretningsmæssigt forbundne importører. Det blev konstateret, at importen af den pågældende vare også i den betragtede periode blev angivet under KN-kode 4011 90 00 og 4011 99 00. Denne import vedrørte dæk i segment 3. Det var imidlertid ikke muligt at fastslå, om der var et systemrelateret problem med at angive den pågældende vare, eller om spørgsmålet var begrænset til den pågældende importør.

(134) Desuden oversteg den samlede mængde, der blev indberettet af de samarbejdsvillige kinesiske eksporterende producenter i undersøgelsesperioden, den samlede import med oprindelse i Folkerepublikken Kina, som fremgik af Eurostats Comext. Da der imidlertid ikke foreligger data fra disse eksporterende producenter vedrørende de foregående år, besluttede Kommissionen at følge en konservativ tilgang og ikke at revidere importmængderne fra Kina.

(135) Efter fremlæggelsen af de foreløbige konklusioner blev det konstateret, at salget for leverandører af slidbaner, der ikke var medlem af ETRMA Europool, var blevet udeladt i forbindelse med fastsættelsen af EU-forbruget. Kommissionen reviderede derfor EU-forbruget i den betragtede periode.

(136) I den betragtede periode udviklede EU-forbruget ([37]) sig som følger:

Tabel 2

EU-forbruget (stk.)

	2014	2015	2016	Undersøgelses-periode
Samlet EU-forbrug	20 499 603	20 962 782	21 600 223	21 748 781
Indeks 2014 = 100	*100*	*102,3*	*105,4*	*106,1*

Kilde: ETRMA og leverandører af slidbaner, der ikke er medlem af ETRMA Europool.

(137) EU-forbruget steg således i den betragtede periode. I løbet af den betragtede periode steg forbruget samlet set med 6,1 % fra ca. 20,5 mio. dæk til ca. 21,7 mio. dæk i undersøgelsesperioden.

([37]) Note til dossieret vedrørende den metode, der anvendes til at anslå EU-forbruget (registreringsnummer: t18.004870).

4.4. **Forbindelsen mellem nye og regummierede dæk**

(138) En række interesserede parter anfægtede de foreløbige konklusioner vedrørende indbyrdes forbindelser mellem nye og regummierede dæk og mellem segmenter og gentog de samme synspunkter efter den endelige fremlæggelse af oplysninger. Kommissionen indsamlede alle oplysninger om dette spørgsmål i en note til dossieret om indbyrdes forbindelser ([38]).

(139) Hvad angår betragtning 140 i forordningen om midlertidig told, hævdede CRIA og CCCMC, at der ikke var nogen værdifordeling til dæk i segment 1 og 2 som følge af regummieringsindustriens eksistens.

(140) Oplysninger om betydningen af regummieringsindustrien kan findes mange steder og er offentligt tilgængelige. Som nævnt i betragtning 58 i forordningen om midlertidig told fremstiller producenterne af nye dæk også regummierede dæk. Visse kinesiske eksporterende producenter har deres egne mærker for regummierede dæk som f.eks. Hankook Alphatread eller Giti Genesis. Som det fremgår af noten til dossieret om indbyrdes forbindelser, fandt Kommissionen, at de største dækproducenter, herunder de kinesiske eksporterende producenter, var involveret i regummieringsvirksomhed. Hankook-gruppen benytter sig af regummieringsvirksomheder i Unionen som f.eks. Vacu-Lug i Det Forenede Kongerige eller B.R.P. Pneumatici i Italien til regummieringsaktiviteter. Giti Genesis, der hidtil har været kendt under betegnelsen GT Ree Tread, benytter sig af Vacu-Lug i Det Forenede Kongerige.

(141) I forbindelse med en kontrakt, der blev indgået med Marangoni (en EU-leverandør af slidbaneløsninger), erklærede Pirelli Italy desuden i 2009, at dette projekt, som indgår i en strategi for styrkelse og udvidelse af Pirelli Trucks levering af tjenesteydelser, har til formål at øge værdien af især de nye produkter i 88-serien og 01-serien, som blev lanceret på det europæiske marked i 2009, og som blandt andet var karakteriseret ved deres høje grad af egnethed til regummiering ([39]). Andre producenter markedsfører også deres dæk som regummierbare, f.eks. importøren af varemærket Athos, som oplyser, at Athos-dæk er egnede til opridsning af nye riller og til kold og varm regummiering, samt varemærket Aeolus ([40]) (begge indberettet som segment 3). Det viser, at regummierbarhed er en betydelig værdifaktor både i Den Europæiske Union og i det pågældende land. Kommissionens undersøgelse har således vist, at producenter i de øvre segmenter er stærkt afhængige af, at en regummieringsindustri eksisterer og er til rådighed, for ikke blot at skabe en markedsværdi af høj værdi, men også for deres forbruger- og forretningskontinuitetsstrategier. Som det også fremgår af noten til dossieret om indbyrdes forbindelser, ses regummierbarhed af produktionsindustrien i Unionen og det pågældende land ikke blot som et omsætningsaktiv, men også som en reel drivkraft for de øvre segmenter. Værdien og salgsprisen for de øvre segmenter er derfor uløseligt forbundet med en sund regummieringsindustri i det efterfølgende led. Det er af disse grunde, at Kommissionen i betragtning 140 i forordningen om midlertidig told anførte, at »en stor del af den værdi, der tillægges dæk i segment 1 og 2, rent faktisk stammer fra eksistensen af regummieringsindustrien i segment 3«.

(142) På dette grundlag bekræftede Kommissionen sine indledende konklusioner om de indbyrdes forbindelser mellem nye og regummierede dæk og mellem segmenterne.

(143) Hvad angår betragtning 141 i forordningen om midlertidig told, fandt CRIA og CCCMC, at Kommissionen ikke oplyste om kilden til den høje grad af substituerbarhed af regummierede dæk og til gengæld fastsatte pris som en afgørende faktor for kundens beslutning om at købe regummierede dæk eller dæk i segment 3.

(144) Kommissionen accepterede denne påstand. I sin note til dossieret om indbyrdes forbindelser har den derfor vist eksempler på dæk fra forskellige segmenter med fælles salgskanaler.

4.5. **Import fra det pågældende land**

4.5.1. *Mængde og markedsandel for importen fra det pågældende land*

(145) Aeolus-gruppen og Pirelli hævdede, at Kommissionen burde have taget hensyn til stigningen i EU-forbruget i sin analyse og burde have fremlagt en særskilt analyse for de tre segmenter. Parterne hævdede med henvisning til segment 1 og 2, at importen fra Kina faldt med henholdsvis 2,7 % og 2 %, mens importen af segment 3 steg med 3,9 % fra 2015 og 2016. De hævdede, at enhver påstået stigning i importen (absolut eller relativ) i undersøgelsesperioden ikke var betydelig og ikke forvoldte EU-erhvervsgrenen skade.

([38]) Note til dossieret om indbyrdes forbindelser (registreringsnummer: t18.007993).
([39]) https://www.pirelli.com/tyre/ww/en/news/2009/12/04/pirelli-tyre-collaboration-with-marangoni-for-truck-tyre-retreading/ [sidst tilgået den 7. september 2018].
([40]) https://www.aeolus-tyres.com/aeolus-eco-twin-a-second-life-for-tyres/ [sidst tilgået den 17. juli 2018].

(146) Som beskrevet i betragtning 128 og 132 blev EU-erhvervsgrenens økonomiske situation analyseret på et aggregeret grundlag, og dette omfattede analysen af importen. På grund af EU-markedets segmentering var det kun for visse centrale mikroøkonomiske indikatorer, at der blev udført yderligere undersøgelser på segmentniveau. Importmængderne af den pågældende vare fra Kina steg. På grundlag af importstatistikkerne fra Eurostats Comext (hvori importen kan være undervurderet, jf. betragtning 133 og 134), fremgik det, at en sådan stigning i importmængden fra Kina var betydelig, både i absolutte og relative tal.

4.5.2. *Priser på importen fra det pågældende land*

(147) Aeolus-gruppen og Pirelli hævdede, at Kommissionens analyse ikke henviste til markedssegmenteringen og kun indeholder tal fra Eurostat uden nogen henvisning til de importtal, der blev indsamlet fra de eksporterende producenter i stikprøven.

(148) Som beskrevet i betragtning 128 og 132 blev EU-erhvervsgrenens økonomiske situation analyseret på et aggregeret grundlag samt — for visse centrale mikroøkonomiske indikatorer — også på segmentniveau i lyset af EU-markedets segmentering. I forbindelse med beregningen af underbud blev priserne fra de eksporterende producenter i stikprøven imidlertid sammenlignet med EU-producenternes priser under hensyntagen til det specifikke segment, de tilhører.

(149) Aeolus-gruppen og Pirelli hævdede endvidere, at importpriserne i høj grad blev påvirket af svingninger i valutakurserne. Kommissionen kunne ikke se valutakursernes relevans, da alle de priser, der blev anvendt til sammenligningen i forbindelse med beregningen af skadesmargenen, er angivet i euro. Udsvingene mellem USD og EUR spillede derfor ikke nogen rolle med hensyn til at fastlægge enten underbuddet eller foranstaltningernes omfang. Denne påstand blev derfor afvist.

(150) Visse interesserede parter (Pirelli og Giti-gruppen) hævdede, at ifølge Eurostat er priserne på import fra Kina (hovedsageligt i forbindelse med dæk i segment 3) kun faldet i de sidste tre år på grund af faldende råmaterialepriser (et fald på 15,6 EUR pr. enhed). Parterne anførte, at priserne på råmaterialer (naturgummi og olie) er faldet betydeligt med konsekvente virkninger for importpriserne i undersøgelsesperioden.

(151) Udviklingen i de gennemsnitlige importpriser ved salg til Unionen fra det pågældende land og udviklingen i råmaterialepriserne var som følger:

Tabel 3

Udvikling i importpriserne og priserne på de vigtigste råmaterialer

	2014	2015	2016	Undersøgelses-periode
Pris på import fra Kina (EUR/stk.)	144,4	144,3	127,7	128,8
Indeks 2014 = 100	*100*	*100*	*88*	*89*
Naturgummi:				
SGX RSS3 USD pr. ton	1 957	1 560	1 641	2 050
Indeks 2014 = 100	*100*	*80*	*84*	*105*
SGX TSR20 USD pr. ton	1 710	1 370	1 378	1 660
Indeks 2014 = 100	*100*	*80*	*81*	*97*
Butadien US cent pr. pund	59,0	34,0	37,2	62,5
Indeks 2014 = 100	*100*	*58*	*63*	*106*
Brent-indikatorer USD pr. tønde	99,7	53,4	43,6	49,6
Indeks 2014 = 100	*100*	*54*	*44*	*50*

Kilde: Eurostats Comext og klagen.

(152) I den betragtede periode har de kinesiske importpriser ikke afspejlet udviklingen i råmaterialepriserne. Mens de kinesiske importpriser forblev stabile mellem 2014 og 2015, faldt prisen på de vigtigste råmaterialer betydeligt, dvs. med 20 % for naturgummi og omkring 45 % for butadien og Brent-indikatorer. Mens de kinesiske importpriser faldt med 12 % mellem 2015 og 2016, forblev råmaterialepriserne forholdsvis stabile. Endelig var de kinesiske importpriser stabile i 2016 og undersøgelsesperioden, mens de fleste råmaterialepriser steg betydeligt fra andet kvartal 2016 til første kvartal 2017. Kommissionen konkluderede, at de kinesiske importpriser ikke afspejlede udviklingen i råmaterialepriserne. Denne påstand blev derfor afvist.

4.5.3. *Prisunderbud*

(153) En række interesserede parter påstod, at prisunderbudsberegningerne burde fastsættes analogt med den metode, der anvendtes til beregning af dumpingmargenen, på grundlag af en sammenligning af de vejede gennemsnitlige salgspriser pr. varetype og segment hos de EU-producenter, der indgik i stikprøven, ved salg til ikke forretningsmæssigt forbundne kunder med et vejet gennemsnit af priserne for alle sammenlignelige eksporttransaktioner. Desuden hævdede CRIA og CCCMC, at Kommissionen burde justere de kinesiske priser i opadgående retning eller EU-priserne for regummierede dæk i nedadgående retning for at sikre, at de sammenlignede priser afspejler det samme kilometertal og de eftersalgs- og garantitjenester, der leveres af EU-producenter, som sælger regummierede dæk, navnlig for segment 3, da de kinesiske producenter ikke leverer sådanne tjenester. Parterne gentog lignende påstande efter den endelige fremlæggelse af oplysninger.

(154) Som det fremgår af betragtning 149 og 150 i forordningen om midlertidig told, tog prisunderbudssammenligningsmetoden hensyn til den gennemsnitlige salgspris pr. varetype (PCN) og pr. segment. Prisunderbuddet blev beregnet på grundlag af sammenlignelige transaktioner med henvisning til varetypen eller for hver enkelt varetype. Da dækkene inden for hvert segment anses for at være ens med hensyn til kilometertal, er der således ikke behov for nogen generel justering. Det samme gælder garantitjenester, med undtagelse af segment 3, hvor Unionen i modsætning til de kinesiske producenter rent faktisk kan yde eftersalgs- og garantitjenester. Kommissionen justerede derfor de stikprøveudtagne EU-producenters priser for eftersalgs- og garantitjenester for segment 3 i nødvendigt omfang. Underbuds- og målprisunderbudsmargenerne blev fastsat uden vægtning. Denne påstand blev derfor afvist.

(155) For så vidt angår påstanden om analogi mellem beregningerne af dumping og skade, bemærkede Kommissionen, at det faktisk er nødvendigt, at dumpingberegningerne tager højde for »alle sammenlignelige eksporttransaktioner«, når der beregnes dumpingmargener for samme vare som helhed ([41]). I modsætning hertil er »en undersøgende myndighed ikke forpligtet til […] at fastslå, om der foreligger prisunderbud for hver af de undersøgte varetyper, eller med hensyn til alle de varer, der udgør den samme vare på hjemmemarkedet. Når det er sagt, er en undersøgende myndighed forpligtet til objektivt at undersøge virkningerne af dumpingimporten på hjemmemarkedspriserne« ([42]). I den foreliggende sag var Kommissionen tilfreds med den meget høje grad af overensstemmelse mellem EU-producenternes og de eksporterende producenters varetyper, der blev solgt på EU-markedet (den overordnede overensstemmelse er på mellem 80 % og 90 %). Denne påstand blev derfor afvist.

(156) CRIA og CCCMC hævdede, at Kommissionen burde fremlægge yderligere oplysninger om de fysiske egenskaber for de dæktyper, der blev anvendt til sammenligningsformål, da det er højst sandsynligt, at der er forskelle, som ikke afspejles i PCN'erne, der berettiger en justering, men de kinesiske eksportører og CRIA og CCCMC er simpelthen ude af stand til at udpege sådanne forskelle, da de ikke har oplysninger om de varer, der sælges af EU-producenterne i stikprøven. Parterne hævdede, at rapporten fra WTO's appelorgan i EC — Fasteners ([43]) understøtter denne tilgang. Parterne gentog lignende påstande efter den endelige fremlæggelse af oplysninger.

(157) Kommissionen godtog ikke denne påstand. Den påpegede, at appelorganets rapport, der er nævnt ovenfor, drejer sig om manglende fremlæggelse af de nødvendige oplysninger om egenskaberne ved en given vare, som blev anvendt ved fastsættelsen af den normale værdi. Dette førte til en situation, hvor producenterne ikke var i stand til at afgøre, om det var nødvendigt at anmode om handelsjusteringer eller ej for at sikre en rimelig sammenligning i henhold til grundforordningens artikel 2, stk. 10, i forbindelse med dumpingberegningerne. Af panelrapporten i samme sag fremgik det dog, at »mens det er klart, at de overordnede krav om en objektiv

([41]) Appelorganets rapport om overholdelse i WT/DS397/AB/RW, *EC — Fasteners*, afsnit 5.265.
([42]) Appelorganets rapport i WT/DS454/AB/R og WT/DS460/AB/R, *China — HP-SSST (Japan)/China — HP-SSST (EU)*, afsnit 5.180.
([43]) Appelorganets rapport om overholdelse i WT/DS397/AB/RW, *EC — Fasteners*, afsnit 5.189.

undersøgelse og positive beviser i grundforordningens artikel 3, stk. 2, begrænser en undersøgelsesmyndigheds skønsbeføjelser ved gennemførelsen af en prisunderbudsundersøgelse, betyder dette dog ikke, at kravene i grundforordningens artikel 2, stk. 10, vedrørende behørige justeringer for forskelle, der påvirker prissammenligneligheden, finder anvendelse« ([44]). Derfor kan man ikke anvende denne retspraksis i nærværende sag, hvor CRIA og CCCMC antager, at der ikke er forelagt oplysninger om »andre relevante egenskaber«, og at der er forskelle, som ikke er afspejlet i PCN'erne med henblik på underbuds- og skadesberegningerne. Desuden foretog Kommissionen underbudsberegningen i overensstemmelse med sin sædvanlige praksis for at sikre en rimelig sammenligning, hvor PCN'erne i tilstrækkelig grad afspejler fysiske og alle andre forskelle mellem de varetyper, der sælges af EU-producenterne og de eksporterende producenter. Skulle de eksporterende producenter mene, at deres produkter har specifikke kendetegn, som normalt adskiller sig fra EU-produkternes kendetegn, og som der efter deres mening ikke tages højde for i PCN'erne, burde de desuden have gjort opmærksom på dette i rette tid. Denne påstand blev derfor afvist.

(158) Visse interesserede parter hævdede, at Kommissionen ikke konstaterede underbud for hele den betragtede periode. Der blev kun foretaget en detaljeret underbudsberegning for undersøgelsesperioden. Mens de gennemsnitlige kinesiske importpriser i tidligere perioder kan sammenlignes med EU-erhvervsgrenens salgspriser, er en sådan sammenligning i det væsentlige meningsløs, da 1) ingen særskilte oplysninger om de kinesiske importpriser opdelt efter segmenter er tilgængelige, og 2) disse gennemsnitspriser ikke tager højde for den mulighed, at varesammensætningen kan have ændret sig i løbet af perioden.

(159) I rapporten fra WTO's appelorgan i China — HP-SSST (EU) ([45]) anmodes der om, at en undersøgelsesmyndighed vurderer betydningen af dumpingimportens prisunderbud i forhold til den andel af den indenlandske produktion, for hvilken der ikke blev konstateret prisunderbud. Parterne fandt, at Kommissionen ikke havde foretaget en sådan vurdering. Parterne gentog lignende påstande efter den endelige fremlæggelse af oplysninger.

(160) Som anført i betragtning 149 i forordningen om midlertidig told foretog Kommissionen i overensstemmelse med gældende retspraksis de sædvanlige beregninger på grundlag af de efterprøvede data for undersøgelsesperioden for hvert PCN og hvert enkelt segment. Alle relevante beregninger blev fremlagt for de interesserede parter under overholdelse af deres proceduremæssige rettigheder. Det overordnede prisunderbudsniveau i undersøgelsesperioden var på ca. 21 %, hvilket Kommissionen anser for at være betydeligt. Denne påstand blev derfor afvist.

(161) CRIA og CCCMC fandt imidlertid, at det er sandsynligt, at Kommissionen kun konstaterede underbud for en lille delmængde af salget hos EU-producenterne i stikprøven. Efter deres opfattelse skal Kommissionen vurdere det eventuelle pristryk, der kunne udøves af den kinesiske import på EU-erhvervsgrenens resterende salg, for hvilken den ikke fandt underbud.

(162) Denne påstand blev afvist, fordi salgsmængden for EU-producenterne i stikprøven, som matchede importen fra de kinesiske eksporterende producenter, var betydelig (mellem 80 % og 90 %). Desuden blev det konstateret, at den vejede gennemsnitlige underbudsmargen i de tre segmenter var betydelig, mellem 18 % og 24 %.

(163) Aeolus-gruppen og Heuver anmodede om, at Aeolus' cif-priser blev revideret for at afspejle Heuvers omkostninger efter importen. Pirelli hævdede, at Kommissionen skal tage hensyn til virksomhedens yderligere omkostninger ved sammenligningen mellem Pirelli-dæk og andre dæk, der fremstilles og sælges af EU-erhvervsgrenen til de (uafhængige) detailhandlende.

(164) Kommissionen fandt, at Heuver ikke var forretningsmæssigt forbundet med Aeolus-gruppen. Derfor var det ikke berettiget at foretage nogen justering. Med hensyn til Pirelli blev den vejede cif-gennemsnitspris fastsat i overensstemmelse med grundforordningens artikel 2, stk. 9, som beskrevet i betragtning 118 i forordningen om midlertidig told. Denne påstand blev derfor afvist.

(165) En række parter hævdede, at Kommissionen ikke kan basere sig på beregnede eksportpriser i forbindelse med prisunderbudsanalysen og fastlæggelsen af skadesniveauet, og at den anvendte metode er i strid med grundforordningens artikel 3, stk. 2, litra a), og artikel 3, stk. 3. Desuden hævdede Hankook-gruppen, at den bør behandles som en enkelt økonomisk enhed i forbindelse med både dumping- og skadesmargenberegningerne.

([44]) Panelrapport i WT/DS397/R *EC –Fasteners (China)*, afsnit 7.328; *jf. også* panelrapporten i WT/DS219/R, *EC — Tube or Pipe Fittings*, afsnit 7.292.

([45]) Rapport fra appelorganet i WT/DS460/AB/R, *China — HP-SSST (EU)*, afsnit 5.180.

(166) For det første henviser grundforordningens artikel 3, stk. 2, til virkningen af dumpingimporten, der kan forvolde skade for EU-producenterne, og ikke til en virksomheds (en forretningsmæssigt forbundet importørs) pris ved videresalg i Unionen til en anden kunde.

(167) For det andet, for så vidt angår underbud, foreskriver grundforordningen ikke en bestemt metode for dette begreb. Som følge heraf har institutionerne en bred skønsmargen ved vurderingen af denne skadesfaktor. Denne skønsbeføjelse begrænses af nødvendigheden af at basere konklusionerne på positivt bevismateriale og at foretage en objektiv undersøgelse, jf. grundforordningens artikel 3, stk. 2.

(168) Når det drejer sig om de elementer, der skal tages i betragtning ved beregningen af underbud (navnlig eksportprisen), skal Kommissionen udpege det første punkt, hvor konkurrencen finder (eller kan finde) sted med EU-producenterne på EU-markedet. Dette punkt er rent faktisk den første ikke forretningsmæssigt forbundne importørs købspris, fordi denne virksomhed i princippet kan vælge at købe enten af EU-erhvervsgrenen eller af tredjelandsleverandører. Hvis man derimod ser på ikke forretningsmæssigt forbundne importørers priser ved videresalg, afspejler dette ikke det punkt, hvor den faktiske konkurrence finder sted. Dette er kun det punkt, hvor eksportørens etablerede salgsstruktur forsøger at finde kunder, men det er allerede efter det tidspunkt, hvor beslutningen om at foretage import er blevet truffet. Når eksportøren har etableret sit system af forretningsmæssigt forbundne virksomheder i Unionen, har de rent faktisk allerede besluttet, at deres varer skal komme fra tredjelandsleverandører. Sammenligningstidspunktet bør således være lige efter, at varen krydser Unionens grænse, og ikke på et senere tidspunkt i distributionskæden, f.eks. ved salg til varens slutbruger.

(169) Denne fremgangsmåde sikrer også sammenhæng i tilfælde, hvor en eksporterende producent sælger varerne direkte til en ikke forretningsmæssigt forbundet kunde (uanset om der er tale om en importør eller en slutbruger), fordi denne situation pr. definition ikke indebærer anvendelse af videresalgspriser. En anden tilgang ville føre til forskelsbehandling mellem eksporterende producenter udelukkende på grundlag af den salgskanal, de anvender.

(170) I dette tilfælde kan importprisen ikke tages for pålydende, da den eksporterende producent og importøren er forretningsmæssigt forbundne. For at kunne fastlægge en pålidelig importpris på armslængdevilkår, skal denne pris rekonstrueres ved hjælp af den forretningsmæssigt forbundne importørs pris ved videresalg som udgangspunkt. Når denne rekonstruktion foretages, er reglerne om beregningen af eksportprisen, jf. grundforordningens artikel 2, stk. 9, relevante, ligesom de er relevante for bestemmelsen af eksportprisen med henblik på dumpingberegningen. Anvendelsen af grundforordningens artikel 2, stk. 9, gør det muligt at nå frem til en pris, som er fuldt ud sammenlignelig med den cif-pris (Unionens grænse), der anvendes ved undersøgelsen af salget til ikke-forretningsmæssigt forbundne kunder.

(171) For at give mulighed for en fair sammenligning er fradrag af SA&G-omkostninger og fortjeneste fra prisen ved den forretningsmæssigt forbundne importørs videresalg til ikke forretningsmæssigt forbundne kunder berettiget for at nå frem til en pålidelig cif-pris.

(172) Visse parter anmodede Kommissionen om at oplyse om arten af visse omkostninger efter importen og den anvendte procentsats med angivelse af kilden. Desuden hævdede Xingyuan-gruppen, at disse faste omkostninger skulle fordeles som et fast beløb pr. dæk i stedet for en procentsats, som på urimelig vis vil straffe eksportører, hvis priser ligger i den lavere ende af skalaen.

(173) Kommissionen bemærkede, at den øgede cif-værdien med 3,2 % for omkostninger efter import (hvoraf transporten udgjorde 60 %, håndtering 32 % og told 8 %). Procentsatserne blev beregnet på grundlag af efterprøvede omkostninger efter import pr. stk. og blev efterfølgende udtrykt i procent af de efterprøvede, ikke forretningsmæssigt forbundne importørers cif-pris.

(174) Efter den endelige fremlæggelse af oplysninger påstod CCCMC og CRIA, at forskellene mellem nye og regummierede dæk bør tages i betragtning, når der foretages en rimelig sammenligning i forbindelse med undersøgelsen med henblik på fastsættelsen af underbud og målprisunderbud.

(175) Som anført i betragtning 84 i forordningen om midlertidig told har nye og regummierede dæk de samme grundlæggende fysiske egenskaber og de samme grundlæggende anvendelsesformål. Denne påstand blev derfor afvist.

(176) Efter den endelige fremlæggelse af oplysninger konstaterede Hankook-gruppen en uoverensstemmelse mellem den indberettede fortjenstmargen for segment 1 og den målfortjenestmargen, der blev anvendt til fastsættelse af målprisunderbudsmargenen.

(177) Kommissionen gennemgik målprisunderbudsmargenerne og fandt en skrivefejl ved beregningen af målprisunderbudsmargenen for segment 1 og segment 2. Kommissionen rettede derfor målprisunderbudsmargenberegningen.

(178) Efter høringen med Hankook, jf. betragtning 14, fremlagde Kommissionen supplerende oplysninger om de SA&G-poster, der var blevet fratrukket prisen ved salg til den første uafhængige kunde, for at nå frem til et ab fabrik-niveau. Kommissionen bekræftede, at de omkostninger, der blev fratrukket, var: transport-, forsikrings-, håndterings- og lasteomkostninger samt dermed forbundne omkostninger, emballeringsomkostninger, kreditomkostninger, rabatter og provisioner. Kommissionen trak hverken indirekte salgsomkostninger, F&U, finansiering, markedsføring eller fortjeneste fra EU-producenternes priser.

4.6. **EU-erhvervsgrenens økonomiske situation**

4.6.1. *Generelle bemærkninger*

4.6.1.1. Vægtningsmetoden

(179) En række parter anmodede om nærmere oplysninger om den metode, der i den foreløbige fase blev anvendt til vægtning af forskellige kategorier af virksomheder (store/SMV'er) og de forskellige segmenter, jf. betragtning 157 og 158 i forordningen om midlertidig told.

(180) Vægtningsprocessen blev foretaget på grundlag af salget, da dette er det relevante parameter ved overvejelsen af salgsprisen i Unionen med henblik på fastsættelse af produktionsomkostninger eller rentabilitet ved salg i Unionen til ikke forretningsmæssigt forbundne kunder.

(181) Et af kriterierne for udtagelse af stikprøven blandt EU-producenter var EU-producenternes repræsentativitet med hensyn til størrelse, dvs. SMV'er og større virksomheder (betragtning 24 i forordningen om midlertidig told). Fem SMV'er blev udtaget til stikprøven. En SMV besluttede at ophøre med at samarbejde i forbindelse med undersøgelsen. Fire besvarede stikprøvespørgeskemaet. Som nævnt i betragtning 10 efterprøvede Kommissionen spørgeskemaet for den SMV, som ikke havde været genstand for et kontrolbesøg før indførelsen af de midlertidige foranstaltninger.

(182) Desuden tog Kommissionen hensyn til bemærkninger fra interesserede parter, der mente, at markedssegmenteringen i tre segmenter skulle afspejles i stikprøven blandt EU-producenter (betragtning 20 i forordningen om midlertidig told). De samarbejdsvillige producenter fremlagde yderligere oplysninger som forklaret i betragtning 21 i forordningen om midlertidig told. EU-producenterne blev anmodet om at fremlægge oplysninger om salgsværdi og -mængde vedrørende produktion og EU-salg pr. segment og, for så vidt angår regummierede dæk, karkassernes oprindelse (til forarbejdning/på lager). Stikprøvespørgeskemaet eller spørgeskemaet for EU-producenter gav ikke oplysninger om oprindelsen eller varemærket for de karkasser, der anvendes af regummieringsvirksomheder.

(183) Kommissionen udtog en stikprøve bestående af 11 EU-producenter. Dette er et usædvanligt stort antal EU-producenter, der skal undersøges. Til trods for denne indsats krævede SMV'ernes resultater og resultaterne for de enkelte segmenter en vægtning, for at der kunne foretages en egentlig analyse af den deraf følgende aggregering af de mikroøkonomiske skadesindikatorer.

(184) Opdelingen af de samarbejdsvillige EU-producenters og de stikprøveudtagne EU-producenters salg pr. segment var den samme: 60-70 % for segment 1, 15-25 % for segment 2 og 10-20 % for segment 3. SMV'er tegnede sig for mellem 7 % og 10 % af de samlede EU-salg, der blev indberettet af de samarbejdsvillige EU-producenter. EU-producenterne i stikprøven fremstiller desuden nye og regummierede dæk i segment 2 og 3. Ca. halvdelen af de stikprøveudtagne producenters salg i segment 3 er regummierede dæk.

(185) Det første skridt var at foretage et skøn over fordelingen på henholdsvis store virksomheders og SMV'ers salg. Vurderingen af SMV'ernes salg var baseret på oplysningerne fra ETRMA (den kolde proces) og leverandører af slidbaner, der ikke er medlem af ETRMA Europool. I forbindelse med denne undersøgelse blev det vurderet, at SMV'erne anvender den kolde proces og de store producenter den varme proces. Dette er en konservativ tilgang til at anslå SMV'ernes salg, da Kommissionen kunne fastslå, at en SMV-producent anvendte begge teknikker. Skønnet over store virksomheders salg er forskellen mellem EU-producenternes samlede salg i Unionen minus skønnet over SMV'ernes salg. I den foreløbige fase konstaterede Kommissionen, at SMV'ernes salg udgjorde ca. 15 % af EU-erhvervsgrenens samlede salg i Unionen i 2016 (som nævnt ovenfor var dette et konservativt skøn, da nogle SMV'er også bruger varme regummieringsprocesser). Som følge heraf blev andelen fastsat til ca. 85 % for store virksomheder og ca. 15 % for SMV'er.

(186) Andet trin var at sammenligne forholdet på 85 %/15 % med forholdet i stikprøven (hvor store virksomheder tegnede sig for over 95 %). Desuden udgjorde salget for SMV'erne i stikprøven ca. 4 % af det skønnede samlede salg i EU for SMV-producenter i EU. For at sikre en korrekt afspejling af den relative betydning af de to kategorier af EU-producenter i de mikroøkonomiske indikatorer vægtede Kommissionen de individuelle indikatorer for virksomhederne, når den aggregerede på grundlag af ovennævnte forhold på 85 %/15 %. Metoden medførte en stigning i vægten af det salg af varer i segment 3, der anvendtes til at fastlægge de mikroøkonomiske indikatorer.

(187) I den foreløbige fase blev begge vægtninger, vægtningen af virksomhedskategorierne og vægtningen af segmenterne, anvendt ensartet i hele den betragtede periode på grundlag af oplysninger fra 2016. Kommissionen fandt denne fremgangsmåde rimelig i betragtning af de tilgængelige beviser.

(188) Efter den endelige fremlæggelse af oplysninger hævdede CRIA og CCCMC, at Kommissionen ikke bør anvende en fast sats (dvs. en sats, der beregnes for 2016) i den betragtede periode, men snarere en sats for hver periode i den betragtede periode. De hævdede desuden, at en række store producenter af slidbaner fremstillede regummierede dæk ved hjælp af den kolde proces, og at to producenter af regummierede dæk var en del af en større gruppe, hvilket indebærer, at de kan anses for at være store virksomheder. Derfor hævdede parterne, at den anvendte metode ikke kunne betragtes som konservativ, og at SMV'ernes salgsmængde var overvurderet. Bipaver hævdede, at den varme proces ikke kun benyttes af én regummieringsvirksomhed, men af en række regummieringsvirksomheder i Unionen ([46]).

(189) For det første undersøgte Kommissionen påstandene og de beviser, som parterne har fremlagt. Den konstaterede, at visse store leverandører af slidbaner har forretningsmæssigt forbundne datterselskaber, der producerer regummierede dæk ved hjælp af den kolde proces. De to producenter, som indledningsvis blev betragtet som SMV'er, og som parterne henviser til, var del af en større gruppe og kan derfor ikke betragtes som SMV'er. Kommissionen justerede derfor de satser, der anvendtes til vægtningen. De store leverandører og SMV'erne forelagde oplysninger om deres salg i den betragtede periode Den samlede indberettede mængde er mellem 227 000 og 254 000 regummierede dæk, hvilket udgør ca. 5,5 % af det anslåede salg af regummierede dæk i den betragtede periode.

(190) Hvad angår SMV'ernes salg af dæk fremstillet ved den varme proces, fandt Kommissionen for det andet, at mere end en SMV producerer regummierede dæk fremstillet ved hjælp af den varme proces. Den anmodede nogle få producenter om at forelægge oplysninger om den mængde dæk, der er fremstillet ved hjælp af den varme proces i den betragtede periode. Den samlede indberettede mængde er mellem 132 000 og 150 000 regummierede dæk, hvilket udgør ca. 3,2 % af det anslåede salg af regummierede dæk i den betragtede periode.

(191) For det tredje foretog Kommissionen en ny beregning af SMV'ernes anslåede salg i den betragtede periode ved at tilføje SMV'ernes salg af dæk fremstillet ved den varme proces og fratrække de store virksomheders salg af dæk fremstillet ved den kolde proces.

(192) Endelig beregnede Kommissionen andelen af SMV'ernes salg i det samlede salg i Unionen for hver periode i den betragtede periode:

Tabel 4

SMV'ernes salg som andel af det samlede EU-salg (%)

	2014	2015	2016	Undersøgelses-periode
SMV'ernes salg som andel af det samlede EU-salg	16,9	15,3	13,7	13,2
Sats anvendt i den foreløbige fase for SMV'ernes salg som andel af det samlede EU-salg	14,6	14,6	14,6	14,6

(193) Som det fremgår af tabel 4, er vægten af SMV'ernes salg som andel af det samlede EU-salg i den betragtede periode blevet forhøjet med 2,3 procentpoint i 2014 og med 0,7 procentpoint i 2015 samt reduceret med 0,9 procentpoint i 2016 og 1,4 procentpoint i undersøgelsesperioden. Kommissionen konkluderede, at fastsættelse af en sats pr. år har en marginal indvirkning på det samlede resultat af analysen. På grundlag af ovenstående forbliver de konklusioner, der er baseret på tendenserne i forordningen om midlertidig told, gyldige.

(194) For så vidt angår den anden justering opdelt efter segmenter, anvendte Kommissionen i den foreløbige fase oplysninger fra klagen (bilag 15), som indeholder skøn over vægtningen af hvert segment for EU-forbruget i 2016. Som nævnt i betragtning 188 hævdede CRIA og CCCMC, at Kommissionen burde anvende en sats for hver periode i den betragtede periode.

([46]) Kraiburg, som er en leverandør af slidbaner, forelagde Bipaver en liste over sine kunder, der køber råmaterialer til den varme proces. Denne liste indeholder 38 virksomhedsnavne.

(195) Undersøgelsen afslørede ingen oplysninger, der ville have været mere hensigtsmæssige og således kunne have været brugt til at beregne vægtningen af segmenterne i hele den betragtede periode, og ingen interesserede parter har været i stand til at fremlægge sådanne oplysninger. Derfor besluttede Kommissionen sig for ikke at anvende den anden justering opdelt efter segmenter i den endelige fase. Denne tilgang har øget vægtningen af segment 1 og 2 i forbindelse med fastlæggelsen af de mikroøkonomiske indikatorer.

(196) Som vist i tabel 5 forbliver konklusionerne baseret på tendenser i forordningen om midlertidig told med den reviderede vægtning gyldige for alle de mikroøkonomiske indikatorer, der blev analyseret på et aggregeret grundlag:

Tabel 5

Rentabilitet ved salg i Unionen til ikke forretningsmæssigt forbundne kunder (% af omsætningen)

	2014	2015	2016	Undersøgelses-periode
Fortjenstmargen som i tabel 13 i forordningen om midlertidig told (% af omsætning)	15,6	16,7	15,2	13,7
Indeks 2014 = 100	*100*	*106,9*	*97,7*	*88,1*
Fortjenstmargen med revideret vægtning (% af omsætning)	15,4	16,9	15,3	13,7
Indeks 2014 = 100	*100*	*109,5*	*99,5*	*88,6*

(197) Som vist i tabel 6 forbliver konklusionerne baseret på tendenser i forordningen om midlertidig told med den reviderede vægtning gyldige for segment 3:

Tabel 6

Rentabilitet ved salg i Unionen til ikke forretningsmæssigt forbundne kunder for segment 3 (% af omsætningen)

	2014	2015	2016	Undersøgelses-periode
Fortjenstmargen som i tabel 16 i forordningen om midlertidig told (% af omsætning)	6,1	0,6	2,7	– 0,4
Indeks 2014 = 100	*100*	*10*	*45*	*– 7*
Fortjenstmargen med revideret vægtning (% af omsætning)	5,9	0,5	2,7	– 0,7
Indeks 2014 = 100	*100*	*9*	*45*	*– 12*

4.6.1.2. Ulovlig vægtningsproces

(198) CRIA og CCCMC hævdede, at vægtningsprocessen var ulovlig, da grundforordningen ikke tillod ændringer i stikprøven af EU-producenter, som angiveligt skulle være repræsentativ for hele EU-erhvervsgrenen. De hævdede desuden, at Kommissionens metode ikke var i overensstemmelse med kravet om at basere fastsættelsen af skade på positivt bevismateriale med henblik på gennemførelse af en objektiv undersøgelse, da et meget begrænset antal virksomheder i sidste ende var afgørende for hele resultatet af skadesvurderingen på bekostning af et meget større datasæt, hvis betydning nedklassificeres. Parterne gentog lignende påstande efter den endelige fremlæggelse af oplysninger. Efter den endelige fremlæggelse af oplysninger hævdede CCCMC og CRIA, at Kommissionen ikke kan anvende oplysningerne fra de fire stikprøveudtagne SMV'er, som vil være udgangspunkt for vægtning af skadesindikatorerne.

(199) Kommissionen mindede om den anvendte metode i betragtning 179-195.

(200) Kommissionen gentog desuden, at som følge af vægtningen blev den udvalgte stikprøve statistisk set mere repræsentativ for EU-erhvervsgrenen som helhed i overensstemmelse med gældende WTO- og EU-retspraksis ([47]). Desuden gjorde dette det muligt for Kommissionen at tage bedre hensyn til resultaterne for de EU-producenter, der ikke indgik i stikprøven (SMV'er og store producenter), som ellers ikke i tilstrækkelig grad ville blive afspejlet i skadesindikatorerne, hvis Kommissionen havde baseret sine konklusioner på stikprøven uden at anvende vægtningen i den foreliggende sag. På grund af EU-erhvervsgrenens fragmenterede karakter kunne Kommissionen ikke blot se bort fra betydningen af SMV-producenter på EU-markedet. Desuden udgjorde salget for SMV'erne i stikprøven ca. 4 % af det skønnede samlede salg i EU for SMV-producenter i EU, jf. betragtning 186. Kommissionen baserede sine konklusioner på de efterprøvede oplysninger fra de stikprøveudtagne virksomheder, og den anvendte vægtningen for at afspejle den relative betydning af de to kategorier af virksomheder. De oplysninger, der blev anvendt, var tilgængelige i det åbne dossier og er om nødvendigt behørigt efterprøvet. Kommissionen fandt derfor, at den havde foretaget en objektiv undersøgelse af, om der forelå skade, på grundlag af positivt bevismateriale. Disse påstande blev derfor afvist.

4.6.2. *Makroøkonomiske indikatorer*

(201) CRIA og CCCMC hævdede, at de var i tvivl om pålideligheden af nogle af de oplysninger, der blev anvendt i forbindelse med de makroøkonomiske indikatorer.

(202) Som nævnt i betragtning 28 blev et dokument, der indeholder præciseringer om forordningen om midlertidig told, medtaget i det åbne dossier inden den endelige fremlæggelse af oplysninger.

(203) Med hensyn til fastlæggelsen af de makroøkonomiske indikatorer anvendte Kommissionen forskellige kilder, herunder oplysninger fra European Tyre & Rubber Manufacturers' Association (»ETRMA«). ETRMA offentliggør markedsanalyser, som er offentligt tilgængelige på sammenslutningens websted. Den åbne version af klagen omfattede et dokument fra ETRMA (bilag 16 — ETRMA-brochure for 2016 ([48])). Kommissionen bemærkede, at nogle af de eksporterende producenter og visse EU-producenter er medlemmer af ETRMA og også indsendte oplysninger, der blev understøttet af oplysninger fra ETRMA (f.eks. Hankook-gruppen og Pirelli).

4.6.2.1. Produktion, produktionskapacitet og kapacitetsudnyttelse

(204) Som anført i betragtning 135 omfattede EU-produktionen i forordningen om midlertidig told ikke salget for leverandører af slidbaner, som ikke er medlemmer af ETRMA Europool. Der blev desuden fundet en skrivefejl ved fastsættelsen af produktionskapaciteten.

(205) Den samlede anslåede EU-produktion, -produktionskapacitet og -kapacitetsudnyttelse blev derfor revideret og udviklede sig som følger i den betragtede periode:

Tabel 7

Produktion, produktionskapacitet og kapacitetsudnyttelse

	2014	2015	2016	Undersøgelses-periode
Produktionsmængde (stk.)	20 973 089	20 360 055	20 619 725	21 111 923
Indeks 2014 = 100	*100*	*97,1*	*98,3*	*100,7*
Produktionskapacitet (stk.)	29 038 117	28 225 985	27 115 950	26 525 214
Indeks 2014 = 100	*100*	*97,2*	*93,4*	*91,3*
Kapacitetsudnyttelse	72,2 %	72,1 %	76,0 %	79,6 %
Indeks 2014 = 100	*100*	*100*	*105*	*110*

Kilde: ETRMA, leverandører af slidbaner, som ikke er medlemmer af ETRMA Europool, Eurostats Comext og oplysninger indgivet af klageren.

([47]) WT/DS184/AB/R, 23.8.2001, *United States — Anti-dumping Measures on Certain Hot-Rolled Steel Products from Japan*, afsnit 204, og Rettens dom af 28. oktober 2004, sag T-35/01 Shanghai Teraoka Electronic Co. Ltd mod Rådet, præmis 129 og 258.

([48]) Brochuren for 2016 og 2017 kan findes på ETRMA's websted.
Se http://www.etrma.org/uploads/Modules/Documentsmanager/20180329—statistics-booklet-2017—alternative-rubber-section-final-web.pdf.

(206) Som det fremgår af tabel 7, forblev produktionen forholdsvis stabil med 21,1 mio. enheder i undersøgelsesperioden, hvorimod kapacitetsudnyttelsen steg med 7,4 procentpoint (fra 72,2 % til 79,6 %) i den betragtede periode som følge af faldet i produktionskapaciteten.

4.6.2.2. Salgsmængde og markedsandel

(207) Som anført i betragtning 135 omfattede det samlede salg på EU-markedet i forordningen om midlertidig told ikke salget for leverandører af slidbaner, som ikke er medlemmer af ETRMA Europool.

(208) EU-erhvervsgrenens salgsmængde og markedsandel blev derfor revideret og udviklede sig som følger i den betragtede periode:

Tabel 8

Salgsmængde og markedsandel

	2014	2015	2016	Undersøgelsesperiode
Samlet salgsmængde på EU-markedet (stk.)	14 835 082	14 738 677	14 533 199	14 584 885
Indeks 2014 = 100	*100*	*99,4*	*98,0*	*98,3*
Markedsandel	72,4 %	70,3 %	67,3 %	67,1 %
Indeks 2014 = 100	*100*	*97,2*	*93,0*	*92,7*

Kilde: ETRMA, leverandører af slidbaner, der ikke er medlemmer af ETRMA Europool, og Eurostats Comext.

(209) På et marked i vækst faldt salget i Unionen lidt i den betragtede periode. Dette medførte et fald på 5,3 procentpoint i markedsandelen (fra 72,4 % til 67,1 %) samtidig med, at importmængden fra Kina steg med over 1,1 mio. dæk, eller en stigning på 4,2 procentpoint i markedsandelen (fra 17,1 % til 21,3 %).

(210) Aeolus-gruppen og Pirelli hævdede, at salgsmængden på EU-markedet forblev stabil i de foregående tre år, og at EU-erhvervsgrenens markedsandel faldt med 5 procentpoint fra 2014 til 2017, hvilket er et ubetydeligt fald.

(211) De hævdede desuden, at omfanget af EU-salget som indberettet af klagerne for perioden 2013 og 2016 viste en kraftig nedgang for segment 3 (– 30 %), en nedgang i salget for segment 2 (– 7 %) og en mindre nedgang i salget for segment 1 (– 1 %). Som sådan var det klart, at den eneste skade kunne findes i segment 3, og at skadesanalysen skal tage højde for markedssegmenteringen.

(212) Kommissionen bemærkede, at tallene i foregående betragtning kun vedrører klagernes salg og ikke EU-erhvervsgrenen som helhed. De vedrører også et andet tidsrum. Det er derfor ikke muligt at overføre udviklingen i klagernes salgsmængde til EU-erhvervsgrenen. Som forklaret i betragtning 128 og 132 fandt Kommissionen, at forekomsten af væsentlig skade skal fastsættes for den pågældende vare og for EU-erhvervsgrenen som helhed og ikke kun for visse dele af den. Kommissionen undersøgte derfor ikke tendenserne isoleret set, dvs. pr. segment, idet den har fulgt en aggregeret tilgang.

4.6.2.3. Vækst

(213) EU-forbruget steg med 6,1 % i den betragtede periode. EU-erhvervsgrenens salgsmængde faldt med 1,7 % på trods af det stigende forbrug, hvilket resulterede i, at EU-erhvervsgrenen mistede markedsandele. Markedsandelen steg for importen fra det pågældende land i den betragtede periode (med over fire procentpoint).

(214) Giti-gruppen hævdede, at EU-forbruget skulle analyseres i værdi i stedet for i mængde. På dette grundlag faldt EU-forbruget med 5 % i værdi og begyndte først at stige langsomt mellem 2016 og undersøgelsesperioden.

(215) Kommissionen afviste denne påstand. EU-forbruget gav på et givet tidspunkt et øjebliksbillede af, hvor mange dæk der var til rådighed på EU-markedet. EU-forbruget beregnes normalt i mængde nøjagtigt for at undgå, at markedspillernes prispolitik kan påvirke tendenserne i den betragtede periode.

4.6.2.4. Beskæftigelse og produktivitet

(216) Beskæftigelsen og produktiviteten udviklede sig i den betragtede periode som følger:

Tabel 9

Beskæftigelse og produktivitet

	2014	2015	2016	Undersøgelses-periode
Antal ansatte	38 445	36 478	34 959	34 188
Indeks 2014 = 100	*100*	*95*	*91*	*89*
Produktivitet (enhed/ansat)	546	558	590	618
Indeks 2014 = 100	*100*	*102*	*108*	*113*

Kilde: De efterprøvede spørgeskemabesvarelser fra de stikprøveudtagne EU-producenter samt indlæg fra leverandører af slidbaner og ETRMA.

(217) Aeolus-gruppen og Pirelli anførte, at beskæftigelsen, som Kommissionen konstaterede et fald på 11 % for, udelukkende vedrørte regummieringsindustrien. Udviklingen i produktiviteten kan i stedet forklares ved, at EU-erhvervsgrenen for nylig har gennemgået en periode med omstrukturering og rationalisering.

(218) De interesserede parters udsagn vedrørende faldet i beskæftigelsen er faktuelt ukorrekt, idet ca. halvdelen af det fandt sted hos store producenter. Denne påstand blev derfor afvist.

(219) Heuver anmodede om navnene på de 85 regummieringsvirksomheder, der er nævnt i betragtning 171 i forordningen om midlertidig told.

(220) Kommissionen konkluderede i forordningen om midlertidig told, at der var mindst 85 producenter, der havde indstillet produktionen, på grundlag af den liste over kunder, som leverandørerne af slidbaner havde stillet til rådighed i forbindelse med denne undersøgelse. Kommissionen indrømmede fortrolig behandling, hvad angår kundernes identitet og salgsmængden pr. kunde, da dette er følsomme forretningsoplysninger. De interesserede parter skal desuden ikke forelægge et resumé for denne type dokumenter. Når det er sagt, gav leverandørerne af slidbaner undtagelsesvist et resumé af deres anbringender, som kan findes i det åbne dossier.

(221) Efter den endelige fremlæggelse af oplysninger hævdede CRIA og CCCMC, at Kommissionens antagelse om, at hele salget af varer fremstillet ved den kolde proces foretages af SMV'er, er forkert, da mange store virksomheder anvender den kolde proces til regummiering. Parterne konkluderede, at de deraf følgende overslag over beskæftigelsen og produktiviteten derfor var upålidelige.

(222) Som anført i betragtning 189 fastslog Kommissionen, at store virksomheders produktion ved hjælp af den kolde proces er ret begrænset og ikke som sådan kan tilbagevise Kommissionens vurdering vedrørende beskæftigelse og produktivitet. Produktiviteten vedrører desuden mest produktionstypen (dvs. regummiering eller nye dæk). Denne påstand blev derfor afvist.

(223) Derudover hævdede CRIA og CCCMC, at listen over kunder fra en af leverandørerne af slidbaner viser, at en af de nævnte kunder var inaktiv, mens de årsregnskaber, som kunden har indgivet til de lokale myndigheder, viste, at virksomheden stadig var aktiv i 2017. Kommissionen forklarede i sin note til dossieret ([49]), at listen blev udarbejdet ved at aggregere oplysningerne om salg fra otte leverandører af slidbaner. I forbindelse med undersøgelsen blev det vurderet, at en regummieringsvirksomhed havde indstillet produktionen, da den ikke længere købte slidbaner. Det er derfor ikke muligt at drage positive konklusioner om, hvorvidt en regummieringsvirksomhed er aktiv eller inaktiv, udelukkende på grundlag af listen fra en enkelt leverandør og/eller på grundlag af indgivne regnskaber. Det er desuden rigtigt, at den virksomhed, som CCCMC nævner, ikke er lukket, men den bekræftede over for Kommissionen, at den ikke længere driver sit regummieringsværksted. Derfor fortsatte Kommissionen med at anvende listen i dens nuværende form.

([49]) Note til dossieret (registreringsnummer t18.007994).

4.6.2.5. Dumpingmargenens størrelse

(224) Alle dumpingmargener blev revideret som nævnt i betragtning 122, og de forblev alle betydelige. Virkningen af de faktiske dumpingmargeners størrelse på EU-erhvervsgrenen var betydelig i betragtning af mængden af og priserne på importen fra det pågældende land.

4.6.3. *Mikroøkonomiske indikatorer*

(225) Giti-gruppen anmodede Kommissionen om også at offentliggøre udviklingen i de mikroøkonomiske faktorer uden den vægtning, som Kommissionen havde vedtaget, for at den kunne analysere, om sådanne data uden manipulation ville resultere i et andet skadesbillede. Efter den endelige fremlæggelse af oplysninger gentog CRIA, CCCMC og Giti-gruppen dette krav.

(226) Kommissionen afviste dette krav, da fremlæggelse af skadesindikatorerne uden vægtning ikke ville afspejle EU-erhvervsgrenens faktiske situation, da det er umuligt at stikprøveudtage så mange SMV'er, som der er behov for, hvis deres reelle vægt blandt EU-producenterne skal afspejles.

4.6.3.1. Priser og faktorer, som påvirker priserne

(227) CRIA og CCCMC anmodede Kommissionen om at præcisere, om de koncerninterne afregningspriser mellem forretningsmæssigt forbundne virksomheder blev taget i betragtning ved fastsættelsen af skadesindikatorerne.

(228) Når der var forretningsmæssigt forbundne virksomheder involveret i salget, blev de stikprøveudtagne producenter anmodet om at fremlægge oplysninger om salget til de første uafhængige kunder. For så vidt angår købet af råmaterialer gennem forretningsmæssigt forbundne virksomheder, undersøgte Kommissionen afregningsprispolitikken, og dette førte ikke til nogen justeringer.

4.6.3.2. Lagerbeholdninger

(229) Aeolus-gruppen og Pirelli hævdede, at Kommissionen burde overveje ikke blot at analysere den overordnede industri, men også at sondre mellem nye og regummierede dæk eller mellem forskellige dæksegmenter. De hævdede, at der ifølge klagen ikke er sket nogen forøgelse af lagerbeholdningen, for så vidt angår dæk i segment 1 eller 2. Tværtimod faldt lagerbeholdningerne i segment 1 og 2 med henholdsvis 15 % og 21 % mellem 2013 og 2016. Omvendt fremgik det af klagen, at der var en stigning i lagerbeholdningerne på 17 % for dæk i segment 3. De mener, at den indberettede stigning i lagerbeholdningerne kun vedrører regummieringsindustrien. Desuden kan der være forskellige faktorer, der kan forklare udsving i lagerbeholdningen. Eksempelvis kan stigninger i lagerbeholdningen udløses af et øget salg, som tilskrives forventede ordrer. Nærmere bestemt registrerede Prometeon Tyre Group S.r.l. en stigning i lagerbeholdningen som følge af flere faktorer, som alle var relateret til den europæiske økonomiske krise. Dækproduktionen er snævert forbundet med transport, og transporten afhænger hovedsagelig af samhandelen generelt. En handelskrise resulterer i et begrænset transportbehov, og dette medfører logisk nok en nedgang i dæksalget.

(230) Kommissionen bemærkede for det første, at stigningen i lagerbeholdningerne hos EU-producenterne i stikprøven havde fundet sted mellem 2016 og undersøgelsesperioden. Der var derfor ikke nogen direkte sammenhæng med den finansielle krise i 2011. Desuden vedrørte tallene fra de interesserede parter kun klageren og afspejlede ikke situationen for EU-producenterne i stikprøven. De konklusioner, der drages af dem, kan således ikke anses for at være repræsentative for EU-erhvervsgrenen i forbindelse med undersøgelsen. Påstanden blev derfor afvist.

4.6.3.3. Rentabilitet, likviditet, investeringer, investeringsafkast og evne til at rejse kapital

(231) For så vidt angår investeringerne, hævdede Aeolus-gruppen og Pirelli, at undersøgelsen var i modstrid med de tal, som klageren havde fremlagt. Giti-gruppen hævdede, at EU-erhvervsgrenens rentabilitet som helhed var ansat for lavt, fordi Kommissionen fiflede med oplysningerne fra EU-producenterne i stikprøven for at øge betydningen af oplysningerne vedrørende segment 3. Giti-gruppen hævdede også, at det eneste segment i erhvervsgrenen med forværrede (og lave) fortjenstmargener var segment 3. Dette markedssegment tegnede sig dog kun for 20 % af det samlede salg/forbrug i Unionen. Aeolus-gruppen og Pirelli mente, at EU-erhvervsgrenen generelt er meget rentabel, klart positiv i segment 1 og positiv i segment 2.

(232) For så vidt angår metoden til beregning af rentabiliteten, forklarede Kommissionen i betragtning 179-195 den metode, der blev anvendt til vægtning af de mikroøkonomiske indikatorer for at afspejle EU-producenternes økonomiske situation. Den bemærkede også, at rentabiliteten for alle segmenter forværredes fra 2014 til udgangen af undersøgelsesperioden, og at de absolutte tal for rentabiliteten skulle læses i sammenhæng med resultaterne vedrørende den indbyrdes forbindelse mellem segmenterne.

4.7. **De indbyrdes forbindelser mellem nye og regummierede dæk og mellem segmenterne**

(233) De interesserede parter accepterede generelt set princippet om opdelingen af markedet i tre segmenter. Som beskrevet i betragtning 54-59 i forordningen om midlertidig told befandt mærkerne sig på EU-markedet i et af de tre segmenter. Dæk i alle segmenter solgtes generelt gennem fælles salgskanaler.

(234) En række interesserede parter anfægtede de foreløbige konklusioner vedrørende indbyrdes forbindelser mellem segmenterne og gentog de samme synspunkter efter den endelige fremlæggelse af oplysninger. Kommissionen samlede oplysningerne om dette aspekt i en note til dossieret om indbyrdes forbindelser mellem nye og regummierede dæk og mellem segmenterne ([50]).

(235) CRIA og CCCMC hævdede, at forestillingen om, at priserne i segment 3 ville påvirke priserne i segment 1 og 2 (betragtning 203 og 207 i forordningen om midlertidig told), er grundløs, og at Kommissionen ikke havde begrundet disse påståede virkninger. Selv hvis det antages, at ovennævnte resultater var korrekte, kunne ingen af disse føre til den konklusion, at priserne i segment 3 ville påvirke priserne i segment 1 og 2. De hævdede også, at priserne på dæk er baseret på prisen på råmaterialer, og at det var forkert, at konkurrencen finder sted på tværs af de forskellige segmenter. De hævdede, at Kommissionen blot henviser til »den virkning, priserne i de lavere segmenter har på prisfastsættelsen i de højere segmenter« (betragtning 203 i forordningen om midlertidig told), og således gentager klagerens udsagn uden at forelægge yderligere dokumentation. Giti-gruppen anførte, at Kommissionens »omvendt kaskade-teori« ikke blev støttet (og rent faktisk blev modsagt) af de faktiske foreliggende oplysninger. I den forbindelse mindede Giti-gruppen om, at det fremgik af selve klagen, at: »Aktører, prisfastsættelse, konkurrence og strategier varierer betydeligt fra segment til segment, og en afgørende faktor for ét segment kan være irrelevant for et andet. Der kan ganske vist findes direkte konkurrence mellem de yderste ender af segmenterne, men konkurrencen inden for segmenterne er oftest resultat af et strategisk valg mellem kvalitet og pris« ([51]).

(236) Som nævnt i betragtning 234 udarbejdede Kommissionen en note til dossieret med grundlaget for at konkludere, at der er en indbyrdes forbindelse mellem segmenterne. Denne konklusion var baseret på en række forskellige elementer. Det første er, at konkurrencen på tværs af segmenter sker på det tidspunkt, hvor der træffes beslutning om et køb. Køberen kan derefter vælge:

— et dæk i segment 1 med større holdbarhed, den seneste teknologi og bedste ydeevne til en højere pris i første omgang, eller

— et dæk i segment 2, der ofte er fremstillet af producenter af premiumdæk, med en større holdbarhed end dæk i segment 3 og lavere omkostninger end premiumvaremærker til en højere pris i første omgang end dæk i segment 3, eller

— et dæk i segment 3 med de laveste omkostninger i første omgang, men den mindste holdbarhed og den laveste ydeevne.

(237) Denne beslutning resulterer, omsat til priser, i en tosidet analyse: prisen i første omgang og samlede omkostninger pr. dæk. Med hensyn til prisen i første omgang er dæk i segment 1 dem, der indebærer den største investering. Samtidig har de de laveste udgifter pr. dæk pr. kilometer. Variablerne er nøjagtigt de modsatte for dæk i segment 3, hvor prisen i første omgang er lavest, men omkostninger pr. dæk og pr. km er højest ([52]).

(238) Et andet element, som spillede en kritisk rolle, var de fælles salgskanaler, som normalt præsenterer dækkene i de forskellige segmenter sammen, hvilket fremmer dynamikken i den indbyrdes forbindelse mellem segmenterne ([53]).

(239) Kommissionen bemærkede også, at påstanden om råmaterialeomkostninger ikke var dokumenteret.

(240) I dokumentet med den endelige fremlæggelse af oplysninger henviste Kommissionen til udviklingen i EU-salget i de forskellige segmenter og anvendte i den forbindelse en tabel, som blev forelagt af de interesserede parter (Prometeon/Pirelli). Denne tabel var mærket »Skønnet udvikling i EU-salget for EU-producenter, der er medlem af ETRMA«. Efter den endelige fremlæggelse af oplysninger hævdede CRIA og CCCMC, at tallene adskilte sig fra

([50]) Note til dossieret om indbyrdes forbindelser (registreringsnummer: t18.007993).
([51]) Klagen, punkt 107.
([52]) Tabel 8-10 i forordningen om midlertidig told vedrørende den gennemsnitlige salgspris i Unionen pr. segment og noten til dossieret om indbyrdes forbindelser, s. 7-10 (registreringsnummer: t18.007993).
([53]) Note til dossieret om indbyrdes forbindelser, s. 11 og 12 (registreringsnummer: t18.007993).

tallene i tabel 4 i dokumentet med den endelige fremlæggelse af oplysninger. Kommissionen undersøgte påstanden og anmodede ETRMA om en præcisering. ETRMA forklarede, at oplysningerne i tabel 6 i dokumentet med den endelige fremlæggelse af oplysninger var mærket forkert. Oplysningerne i tabel 6 i dokumentet med den endelige fremlæggelse af oplysninger vedrørte rent faktisk udviklingen på EU-markedet for udskiftningsdæk (jf. tabel 10). Ifølge disse oplysninger var der en klar og hastigt voksende interesse for EU-producenterne i det lavere prissegment, dvs. segment 3, på markedet.

Tabel 10

Skønnet udvikling på EU-markedet for udskiftningsdæk

I millioner	2014	2015	2016	2017	skøn 2018
Segment 1 + segment 2	8,7	9,0	9,1	9,0	9,2
Indeks 2014 = 100	*100*	*103*	*105*	*103*	*106*
Segment 3	3,6	4,0	5,0	5,4	5,5
Indeks 2014 = 100	*100*	*111*	*139*	*150*	*153*
Andel af ETRMA-producenter i segment 3	12,5 %	12,4 %	13,1 %	14,1 %	18,9 %

Kilde: Prometeon Tyre Group og Pirelli ([54]).

(241) På grundlag af ovenstående tabel forventes det skønnede salg af nye dæk i segment 3 i 2018 at stige med over 53 % set i forhold til 2014, mens salgsmængden for segment 1 og 2 forbliver uændret og forventes at stige med blot 6 % set i forhold til 2014. Denne udvikling skal ses på baggrund af en drastisk stigning i konkurrencen inden for segment 3 fra eksporterende producenter i det pågældende land i perioden 2014-2018 og et finansielt ikke-bæredygtigt fortjenstniveau i segment 3 for EU-producenter af den pågældende vare.

(242) Kommissionen bemærkede, at denne ændring på EU-markedet for udskiftningsdæk har haft virkninger for EU-producenterne, som kunne have opnået en langt større fortjeneste i segment 1 og 2. Dette kan kun forstås på baggrund af de i betragtning 141 ff. omhandlede årsager, nemlig som et forsøg på at beskytte den vigtigste drivkraft for de øverste segmenter, som adskiller EU-salget i segment 1 og 2 fra importen af varer i segment 1 og 2 fra det pågældende land. Stigningen i salget i segment 3, som har en lav fortjenstmargen, og dermed konkurrencen i segment 3 viser, at presset fra den omvendte kaskadevirkning for salget i segment 1 og 2 følte af EU-producenterne af den pågældende vare i og før undersøgelsesperioden, og at dette pres vil øges selv i perioden efter undersøgelsen.

(243) CRIA og CCCMC bemærkede, at Kommissionen fremførte, at det blev vanskeligere at regummiere et nedslidt dæk af høj kvalitet (betragtning 202 i forordningen om midlertidig told). Der blev dog ikke fremlagt tal. Det forhold, at der kan forekomme lukninger af regummieringsvirksomheders anlæg og værksteder, betyder ikke nødvendigvis, at der er færre muligheder for at regummiere nedslidte dæk af høj kvalitet, da efterspørgslen efter sådanne dæk af høj kvalitet faldt efter den økonomiske krise ifølge Kommissionen selv (betragtning 200 i forordningen om midlertidig told). CRIA og CCCMC anmodede Kommissionen om at offentliggøre salgstal for dæk i segment 1 og den faktiske regummieringskapacitet for at gøre det muligt at vurdere, i hvilket omfang de til rådighed værende regummieringsanlæg faktisk er forsvundet under hensyntagen til det faldende salg af dæk i segment 1. Giti-gruppen bemærkede, at Kommissionen ikke fremlagde oplysninger om markedsandelen opdelt efter segment, hvilket ville være nødvendigt for at kontrollere, om Kommissionens »omvendt kaskade-teori« understøttes af fakta. Denne teori byggede på den antagelse, at billige importerede varer i segment 3 lagde pristryk på og tog markedsandele fra EU-producenterne i segment 2 (og segment 1). Hvis oplysningerne om markedsandele opdelt efter segment skulle vise, at EU-producenter i segment 1 og/eller segment 2 faktisk har formået at opretholde (eller endog øge) deres markedsandel, undergraver dette teoretisk set denne teori. Det står ikke klart for Giti-gruppen, om Kommissionen har valgt ikke at offentliggøre oplysninger om markedsandele, eller om disse oplysninger ganske enkelt ikke er blevet indsamlet. Under alle omstændigheder opfordrede Giti-gruppen Kommissionen til at oplyse (og om nødvendigt indsamle) disse oplysninger for at kunne kontrollere, om Kommissionens omvendt kaskade-teori er korrekt.

([54]) Prometeon Tyre Groups og Pirellis præsentation under høringen den 9. april 2018 (registreringsnummer: t18.007993).

(244) Giti-gruppen anmodede om en analyse af makroindikatorerne pr. segment, men Kommissionen forklarede i betragtning 128 og 132, at det var hensigtsmæssigt at analysere EU-erhvervsgrenens økonomiske situation som helhed. Der var kapacitet, produktion og import i alle segmenter. Segment 3, hvor størstedelen af den kinesiske import finder sted, trak erhvervsgrenen som helhed ned, som det fremgår af forordningen om midlertidig told. De kinesiske dumpingpriser underbød i høj grad EU-erhvervsgrenens priser i alle segmenter i undersøgelsesperioden. EU-erhvervsgrenens samlede resultater forværredes i den betragtede periode. Visse anlæg, som havde produktion i forskellige segmenter, måtte lukke ([55]), og mange regummieringsvirksomheder måtte indstille produktionen. Kommissionen fastslog, at mindst 85 SMV'er indstillede produktionen, hvilket reducerede regummieringskapaciteten, jf. betragtning 202 i forordningen om midlertidig told.

(245) CRIA og CCCMC hævdede, at Kommissionens påstand om, at »EU-producenter af nye dæk ikke [har] andet valg end også at styrke deres tilstedeværelse i segment 3« (betragtning 202 i forordningen om midlertidig told) var svær at forstå, da Kommissionen selv forklarede, at alle integrerede regummieringsvirksomheder (og dermed producenter af nye dæk, som også foretager regummiering) ville være en del af segment 2 (betragtning (58) i forordningen om midlertidig told).

(246) Kommissionen bemærkede, at i noten med kortlægningen af nye og regummierede dæk opdelt efter mærke var der varemærker produceret af EU-producenter af nye dæk, der er klassificeret som segment 3.

(247) Kommissionen anførte, at »Kommissionens oplysninger viste«, at pristendensen blev ændret, og at priserne i segment 3 nu angiveligt som følge af omvendt kaskade-virkning påvirker priserne i segment 1 (betragtning 206 i forordningen om midlertidig told). CRIA og CCCMC anmodede om, at disse oplysninger blev stillet til rådighed for interesserede parter.

(248) Kommissionen fandt, at den indbyrdes forbindelse mellem segmenterne også omfattede en begrundelse for prisfastsættelsen på tværs af segmenterne. De fabrikanter af nye dæk i Unionen, som følger en strategi med flere varemærker, var rent faktisk enige om, at en prisændring i ét segment nødvendigvis udløste en justering af prisen for den samlede portefølje, og en af EU-producenterne i stikprøven fremlagde en begrundet forklaring, som Kommissionen også tog i betragtning i konklusionen vedrørende pristryk på tværs af segmenter ([56]).

(249) Visse interesserede parter påstod, at udviklingen i rentabiliteten for segment 1, 2 og 3 ikke var sammenfaldende med den indbyrdes forbindelse mellem segmenterne. De påpegede, at rentabiliteten for EU-producenter i segment 1 i undersøgelsesperioden (17,5 %) er højere end den målfortjeneste (dvs. den fortjeneste, der kunne forventes uden dumpingimport), der er fastsat af Kommissionen (15,6 %) (som omhandlet i betragtning 196 blev rentabiliteten revideret ned til 15,4 % efter den endelige fremlæggelse af oplysninger). Tilsvarende var rentabiliteten for EU-producenter i segment 2 i undersøgelsesperioden (15,3 %) stort set den samme som målfortjenesten. Hvis rentabiliteten for EU-producenter i segment 1 og 2 (indirekte) blev påvirket af billig import af varer i segment 3, ville man desuden forvente en udvikling i rentabiliteten svarende til udviklingen i rentabiliteten for EU-producenter i segment 3. Dette er ikke tilfældet. Mens rentabiliteten i segment 3 faldt fra 6,1 % til 0,6 % i 2015 (som beskrevet i betragtning 197 blev rentabiliteten efter den endelige fremlæggelse af oplysninger revideret og faldt fra 5,9 % til 0,5 %), steg rentabiliteten for producenterne i segment 1 rent faktisk fra 17,9 % til 21,8 % mellem 2014 og 2015. Mens rentabiliteten i segment 1 og 2 faldt mellem 2015 og 2016, blev rentabiliteten for producenter i segment 3 derimod firedoblet fra 0,5 % til 2,7 % i samme periode. Kort sagt hævder disse parter, at der ikke var nogen sammenhæng i udviklingen i rentabiliteten for segment 3 og rentabiliteten for segment 1 og 2. Den eneste periode, hvor der var en sammenhæng i udviklingen af rentabiliteten, var mellem 2016 og undersøgelsesperioden. Det lille fald i rentabiliteten i undersøgelsesperioden kan imidlertid angiveligt forklares ved en pludselig stigning i omkostningerne til råmaterialer, som endnu ikke var blevet omsat til højere salgspriser. Hvad angår udviklingen i salgspriserne, viste det sig, at det var korrekt, at oplysningerne i forordningen om midlertidig told viste et fald i salgspriserne på 9 % (segment 1) og 12 % (segment 2) i den betragtede periode. Denne nedadgående tendens kan ikke tilskrives importen af varer i segment 3 fra Kina af følgende årsager. Først og fremmest erkendte Kommissionen i andre afsnit af forordningen om midlertidig told, at produktionsomkostningerne (som følge af et fald i råmaterialepriserne) faldt i løbet af undersøgelsesperioden, selv om dette ikke syntes at være blevet taget i betragtning ved udarbejdelsen af dens omvendt kaskade-teori. For så vidt angår segment 1, faldt produktionsomkostningerne med 9 %, nøjagtigt det samme fald som for salgspriserne. Tilsvarende faldt produktionsomkostningerne for segment 2 med 9 %. De interesserede parter påstod med andre ord, at det fald i priserne, som Kommissionen observerede, fuldt ud (for

([55]) I 2017 lukkede Goodyear-gruppen sit anlæg i Det Forenede Kongerige (ca. 330 arbejdspladser), Michelin-gruppen lukkede flere anlæg i EU: to anlæg i Frankrig (i 2014 700 ansatte og i 2017 330 ansatte), i Tyskland (i 2016 200 ansatte), i Ungarn (i 2015 500 ansatte) og i Italien. Continental-gruppen lukkede et anlæg i Tyskland.

([56]) Note til dossieret om indbyrdes forbindelser, s. 12-14 (registreringsnummer: t18.007993).

segment 1) og for 75 procents vedkommende (segment 2) kunne forklares med faldet i produktionsomkostningerne. De hævder, at det også fremgår af den omstændighed, at da produktionsomkostningerne steg mellem 2016 og undersøgelsesperioden, gjorde salgspriserne det også. For det andet skete der et skifte over mod mindre dæk på EU-markedet. Prisen pr. enhed for mindre dæk er lavere end for større dæk, og dette forklarer en del af faldet i salgspriserne i den betragtede periode. Disse interesserede parter hævder, at Kommissionen ikke tog hensyn til denne udvikling.

(250) Kommissionen fandt, at den manglende sammenhæng i udviklingen i rentabiliteten for de forskellige segmenter kan forklares ved den måde, som indkøbsbeslutningerne blev truffet på. Der er en vis forsinkelse på grund af varens art og de valgmuligheder, brugeren har afhængigt af situationen. Brugerens valgmuligheder vil rent faktisk afhænge af, om han allerede har et dæk, og, i så fald, om dækket kan regummieres eller ej, den relative prisforskel mellem de forskellige valgmuligheder, der er til rådighed, osv. Hvis brugeren skal købe et dæk, vil han for eksempel sandsynligvis træffe sin beslutning på grundlag af hele den vifte af valgmuligheder, der er til rådighed. Hvis brugeren allerede har et regummierbart dæk, vil omkostningerne ved at regummiere dækket dog konkurrere med omkostningerne ved at købe et nyt dæk i segment 3 fratrukket indtægterne ved salg af karkassen.

(251) De oplysninger, som Kommissionen har indsamlet vedrørende de forskellige størrelser, der blev forhandlet på EU-markedet i den betragtede periode, støttede desuden ikke påstanden om, at priserne og omkostningerne var lavere på grund af den relativt stærkere tilstedeværelse af mindre dæk på markedet ([57]). Oplysningerne viste rent faktisk, at varesammensætningen på markedet var stabil og fortsat var koncentreret om de vigtigste dimensioner. Desuden kunne en sådan reduktion af produktets gennemsnitlige størrelse ikke findes i Eurostats data om import fra Kina, som derimod afslørede, at vægten på importerede dæk fra Kina steg med 3 % mellem 2014 og undersøgelsesperioden. Omvendt bemærkede Kommissionen de generelle strukturelle tilpasninger, som EU-erhvervsgrenen havde foretaget for at reducere omkostningerne som følge af den »afsmittende virkning« mellem de forskellige segmenter, der er tale om.

(252) Visse interesserede parter hævdede, at der var tale om en betydelig import (svarende til en markedsandel på 11,9 %, en stigning på over 1 % sammenlignet med 2014) fra andre lande med faldende priser (i den betragtede periode faldt den gennemsnitlige importpris med 17 %). Deres prisfastsættelse tydede også på, at denne import var rettet mod markedets segment 1 og/eller 2. Importen fra Tyrkiet, Thailand, Japan, Sydkorea og andre lande (undtagen Rusland) har konsekvent underbudt EU-producenternes priser i segment 1 med 10-25 %. I den foreløbige fase og efter den endelige fremlæggelse af oplysninger hævdede Giti-gruppen, at prisfaldene i segment 1 og 2 kan have været forårsaget af import af dæk i segment 1 og segment 2 fra andre lande og ikke af prispres fra kinesiske dæk i segment 3. Igen undergraver en sådan situation Kommissionens teori i ødelæggende grad. Under alle omstændigheder bemærkede denne part, at hvis der ikke blev foretaget en undersøgelse af importmængderne (og importpriserne) for dæk i segment 1 og 2 fra andre lande, ville det være umuligt at afgøre, om Kommissionens teori er faktuelt korrekt.

(253) Med hensyn til denne påstand fandt Kommissionen, at den analyse, som blev fremført af Giti-gruppen, var mangelfuld, da den forudsatte, at al import blev solgt direkte til de første uafhængige kunder i Unionen. Denne teori tager ikke højde for, at de gennemsnitlige priser kan blive påvirket af, at en del af denne import sælges til interesserede forretningsmæssigt forbundne parter. Desuden indeholdt importstatistikkerne ikke en gennemsnitlig pris pr. segment, og Kommissionen var således ikke i stand til at undersøge importpriserne opdelt efter segment, sådan som Giti-gruppen havde anmodet om. Den foreslåede analyse kan derfor ikke foretages med de oplysninger, som Kommissionen hidtil har kunnet indsamle under undersøgelsen, eller som blev modtaget fra interesserede parter, og den blev derfor afvist.

(254) Af disse årsager afviste Kommissionen de påstande, som de interesserede parter havde fremført, og bekræftede sine oprindelige konklusioner.

4.8. **Konklusion vedrørende skade**

(255) På baggrund af ovenstående bekræftede Kommissionen sine oprindelige konklusioner i betragtning 208 og 209 i forordningen om midlertidig told. EU-erhvervsgrenen som helhed var under stærkt pres. Der var en reduktion i produktionskapaciteten, investeringerne og beskæftigelsen i den betragtede periode og et bemærkelsesværdigt tab af markedsandel på trods af det løbende fald i salgspriserne. Importen fra Kina underbød i væsentlig grad EU-erhvervsgrenens priser. Rentabiliteten for EU-erhvervsgrenen som helhed faldt også og endda endnu hurtigere hen imod slutningen af den betragtede periode. Desuden steg lagerbeholdningerne af alle typer dæk, navnlig i undersøgelsesperioden, med en negativ indvirkning på EU-erhvervsgrenens finansielle situation. Mange SMV'er

([57]) Note til dossieret om indbyrdes forbindelser, s. 12 og 13 (registreringsnummer: t18.007993).

har indstillet produktionen og har ikke kunnet drage fordel af det økonomiske opsving. Kommissionen tillagde også bemærkningerne fra AIRP, Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk (henholdsvis den italienske og den tyske sammenslutning af regummieringsvirksomheder) eller Banden Plan Europa B.V. (regummieringsvirksomhed i Unionen) eller Vipal Europa (leverandør af slidbaner) betydning og tog til efterretning, at indførelsen af midlertidige foranstaltninger allerede har udløst en positiv udvikling i sektoren. I en række EU-medlemsstater har regummieringsvirksomhederne siden maj 2018 oplevet en øget ordretilgang, og de er af den opfattelse, at disse optimistiske udsigter vil fortsætte, hvis de midlertidige foranstaltninger bekræftes.

(256) Efter den endelige fremlæggelse af oplysninger hævdede Giti-gruppen, at regummieringsvirksomhedernes forbedrede resultater kan have meget at gøre med stigningen i omkostningerne til råmaterialer snarere end indførelsen af foreløbige foranstaltninger. Kommissionen fandt ingen beviser, der skabte forbindelse mellem udviklingen i omkostningerne til råmaterialer og den stigning i ordretilgangen, som regummieringsvirksomhederne indberettede. Denne påstand blev derfor afvist.

(257) Hvad angår EU-erhvervsgrenens rentabilitet, anerkendte Kommissionen de kritiske bemærkninger fra Aeolus-gruppen om, at segment 3 var tabsgivende i undersøgelsesperioden (-0,7 %), mens rentabiliteten for segment 1 og 2 var tocifret. Kommissionen var dog ikke enig i konklusionen om, at denne indikator, der viste en forskel i rentabilitet afhængigt af segmenterne, kunne ophæve konklusionen om, at EU-erhvervsgrenen som helhed havde lidt væsentlig skade.

(258) Det fremgår af alle relevante indikatorer, at EU-erhvervsgrenen har lidt væsentlig skade i segment 3. Ud over den negative fortjenstmargen var der et betydeligt fald i beskæftigelsen, især for regummieringsbranchen. Underbudsniveauet på 31 % er markant i segment 3, hvor mængdeeffekten af den kinesiske konkurrence også er mest udtalt. Som det fremgår af tabel 9, er der en markant og konstant (år efter år) udvikling i retning af salg af dæk i segment 3 blandt EU-producenterne. I 2016 var EU-salget på 5 mio. dæk i segment 3, jf. tabel 9. Denne udvikling fortsatte i 2017. Prognosen for 2018 viser en endnu større stigning, for så vidt angår denne ændring i salget i retning af varer i segment 3, hvilket således klart viser det pristryk, som EU-producenterne i segment 1 og 2 oplevede.

(259) I den forbindelse, jf. betragtning 210 og 211 i forordningen om midlertidig told, og som yderligere begrundet i afsnit 4.6 i nærværende forordning, fastholdt Kommissionen, at der er en stærk indbyrdes forbindelse mellem segmenterne med en omvendt kaskadevirkning. I modstrid med bemærkningerne fra mange interesserede parter er der kun ét marked for dæk set fra EU-producenternes synspunkt, og disse opdeler det i tre segmenter, hovedsagelig af hensyn til markedsføringsstrategien og på grund af kvalitetsforskellene. Dette betyder, at EU-producenterne tager højde for udviklingen i alle tre segmenter. Pris- og mængdepresset i segment 3 har således direkte virkninger for også de øvrige to segmenter, jf. betragtning 234 ff. Desuden valgte forbrugerne af dæk blandt dæk fra alle tre segmenter: De afvejer deres vilje til at betale en højere pris med dækkenes forventede levetid og de dermed forbundne omkostninger. Producenternes og forbrugernes adfærd bekræfter således, at der er en stærk indbyrdes forbindelse mellem segmenterne. Det følger heraf, at den konstaterede ændring i retning af segment 3 også udøver et konstant pres på de to andre segmenter. I den forbindelse bemærkede Kommissionen endvidere, at dumpingimporten hovedsageligt vedrører segment 3. I lyset af den indbyrdes forbindelse mellem segmenterne og den stigende betydning af segment 3 fandt Kommissionen, at de negative tendenser, der allerede er observeret for EU-erhvervsgrenen som helhed, kun kan fortsætte i den nærmeste fremtid.

(260) Til trods for den udtrykkelige opfordring til at fremsætte bemærkninger i betragtning 213 og 214 i forordningen om midlertidig told afviste ingen af de kinesiske eksporterende producenter desuden EU-erhvervsgrenens påstand om, at der er risiko for yderligere forværring af skaden. Kommissionen accepterede således, at den uudnyttede kapacitet i Kina repræsenterer ca. 40 % af den nuværende kinesiske eksport.

(261) Efter den endelige fremlæggelse af oplysninger hævdede CRIA og CCCMC, at de ikke havde noget behov for at fremsætte bemærkninger til påstandene vedrørende niveauet for den uudnyttede kapacitet i Kina, da disse ikke er relevante for sagen.

(262) Kommissionen er ikke enig heri. Risikoen for yderligere forværring af skaden dokumenteres også af den trettende femårsplan for udviklingen af den kemiske og petrokemiske industri i Kina, som fokuserer på teknologisk innovation, strukturelle tilpasninger og grøn udvikling. Denne plan gælder for dækindustrien, og Kommissionen har i den sideløbende antisubsidieundersøgelse allerede fundet et betydeligt antal subsidieordninger. De understøtter, at de kinesiske eksporterende producenter har den strukturelle fordel, der skal til for at bevæge sig længere op i værdikæden, med fortsat adgang til billig finansiering. Hvis dæk af høj kvalitet fra Kina fik lov at konkurrere mere og mere med EU-dæk til dumpingpriser, ville dette reducere margenerne for Unionens dækindustri og dermed EU-erhvervsgrenens evne til at investere og innovere. Dette ville til gengæld sandsynligvis tvinge EU-erhvervsgrenen til at satse på dæk af lavere kvalitet, der kræver begrænsede investeringer i forskning og udvikling, hvilket yderligere ville påvirke deres regummierbarhed og således skade alle tre segmenter.

(263) På grund af den skadelige situation i segment 3 og den omvendte kaskadevirkning for segment 2 og 1, der kan konstateres på nuværende tidspunkt, fastholdt Kommissionen derfor sin konklusion om, at erhvervsgrenen som helhed har lidt væsentlig skade, jf. grundforordningens artikel 3, stk. 5.

5. ÅRSAGSSAMMENHÆNG

5.1. **Dumpingimportens virkninger**

(264) Visse interesserede parter påstod, at Kommissionen ikke påviste, hvordan mængden af og priserne på importen af kinesiske dæk i væsentlig grad har påvirket EU-erhvervsgrenen, enten individuelt eller i fællesskab. Selv om kinesiske eksportørers import til Unionen steg med 1 124 101 enheder i den betragtede periode, steg forbruget i Unionen også med 1 249 178 enheder. Stigningen i den kinesiske import til konkurrencedygtige priser kunne således ikke i sig selv skade EU-erhvervsgrenens salg på markedet. Desuden betyder det forhold, at nogle EU-producenter var nødt til at forlade et markedssegment, og at prisfastsættelsen ændrede sig på EU-markedet, ikke nødvendigvis, at importen fra Kina er ansvarlig for at forvolde EU-erhvervsgrenen væsentlig skade. Det forhold, at de kinesiske eksportørers priser var lavere end EU-erhvervsgrenens priser, og at EU-producenterne ikke kunne udnytte stigningen i forbruget og måtte sænke deres priser for at være mere konkurrencedygtige, er ikke tilstrækkeligt til at bevise, at importen fra Kina er ansvarlig for den skade, som EU-erhvervsgrenen har lidt.

(265) Kommissionen gentog, at de kinesiske dumpingpriser i høj grad underbød EU-erhvervsgrenens priser i alle segmenter i undersøgelsesperioden. De var i gennemsnit betydeligt lavere i hele den betragtede periode. Det forhold, at importpriserne forblev stabile mellem 2014 og 2015, faldt i 2016 og forblev på det samme lave niveau i undersøgelsesperioden (jf. betragtning 147 i forordningen om midlertidig told), kan ikke forklares ved udviklingen i råmaterialepriserne. Sidstnævnte faldt i begyndelsen af den betragtede periode, men steg i undersøgelsesperioden. Ikke desto mindre ændrede de kinesiske eksporterende producenter ikke deres priser i opadgående retning. Dette viste, at de ønskede at vinde yderligere markedsandele på bekostning af EU-erhvervsgrenen.

(266) En af de eksporterende producenter hævdede, at der ikke er nogen årsagssammenhæng mellem importen fra Kina og den skade, der blev forvoldt EU-erhvervsgrenen, da den kinesiske eksport hovedsagelig er til stede på markedet for segment 3, mens størstedelen af EU-producenterne sælger varer i segment 1 og 2. Dette udsagn er faktuelt ukorrekt. Varer henhørende under segment 1 og 2 tegner sig for ca. 35 % af den samlede kinesiske import. Som forklaret i afsnit 4.7 vedrørende den indbyrdes forbindelse mellem nye og regummierede dæk og mellem de forskellige segmenter er der desuden et symbiotisk forhold mellem de forskellige segmenter. Pris- og volumenpres fra billige, dumpede kinesiske dæk i segment 3 påvirker også prisen i de andre segmenter. Denne påstand blev derfor afvist.

(267) Den samme eksporterende producent hævdede, at skadesanalysen og dermed analysen af årsagssammenhængen bør foretages under hensyntagen til, at prisen på dæk i segment 3 var lavere, da de har en betydeligt kortere levetid end dæk i segment 1 og 2. Markedsandelen bør vurderes ved at sammenligne markedsandelen udtrykt i værdi og ikke i mængde. Hvis der tages højde for dette, er faldet i EU-erhvervsgrenens markedsandel og stigningen i den kinesiske eksporterende producents markedsandel meget mindre udtalt.

(268) Kommissionen anerkendte, at dæks levetid er et vigtigt aspekt af analysen, som viser den indbyrdes forbindelse mellem segmenterne. Kommissionen var dog ikke enig i, at dette aspekt ville være til hinder for, at der blev konstateret en årsagssammenhæng. Selv om markedsandelen for kinesiske dæk i Unionen ganske vist er lavere udtrykt i værdi som følge af »kortere levetid« end »pr. enhed«, ændrer det ikke det forhold, at det netop er på grund af, at det er blevet mere attraktivt for forbrugerne at købe kinesiske, »billige dæk med lavt kilometertal«, at EU-erhvervsgrenen er kommet under pres og har lidt væsentlig skade.

(269) En af de interesserede parter hævdede, at prisfaldet på importen fra Kina skyldes en ændring i produktsammensætningen som følge af den stigende efterspørgsel efter mindre dæk. Der forelå ingen dokumentation for denne påstand. Selv om størrelsen havde en indvirkning på udviklingen i gennemsnitspriserne, underbød den kinesiske import under alle omstændigheder EU-erhvervsgrenens priser også for de samme størrelser, da sammenligningen altid foretages pr. varetype. Kommissionen afviste derfor påstanden.

5.2. **Import fra tredjelande**

(270) En række interesserede parter påstod, at Kommissionen burde foretage en yderligere analyse af virkningerne af importen fra Rusland, som blev prissat på samme niveau som importen fra Kina.

(271) Kommissionen fandt, at der er en afgørende forskel mellem de importerede mængder. Mens den kinesiske import steg fra 3,5 mio. dæk i 2014 til 4,6 mio. dæk (dvs. med 1 100 000 enheder) i undersøgelsesperioden, steg den russiske import fra 0,2 mio. dæk til 0,3 mio. dæk (dvs. med blot 100 000 enheder) i samme periode. Som følge af de begrænsede mængder fra Rusland (de udgør kun 6 % af den samlede importmængde fra Kina og har kun en markedsandel på 1,29 % på EU-markedet) til sammenlignelige priser, kan denne import ikke svække årsagssammenhængen mellem den kinesiske import og den skade, som EU-erhvervsgrenen har lidt.

(272) Andre interesserede parter hævdede, at importen fra andre lande som f.eks. Japan, Sydkorea og Tyrkiet havde et betydeligt omfang og var til lavere priser end EU-erhvervsgrenens priser. På grund af deres pris og mængde brød de angiveligt årsagssammenhængen mellem importen fra Kina og den skade, som EU-erhvervsgrenen har lidt.

(273) Kommissionen bemærkede, at importpriserne fra Japan, Sydkorea og Tyrkiet lå langt over de kinesiske importpriser. Desuden er der for størstedelens vedkommende tale om koncerninterne afregningspriser ved salg til forretningsmæssigt forbundne importører. Derfor kan disse importpriser ikke tjene som grundlag for en sammenligning med EU-erhvervsgrenens priser. Endelig blev de japanske, sydkoreanske og tyrkiske dæk solgt til en pris, der svarede til priserne i de respektive segmenter på EU-markedet. Derfor skulle denne import ikke forvolde EU-erhvervsgrenen skade. For så vidt angår mængderne, forblev deres markedsandele stabile (for Sydkorea faldt mængden med 50 000 enheder, forblev stabil for Japan og steg for Tyrkiet med 170 000 enheder) og tegnede sig for omkring halvdelen af importmængden med oprindelse i Kina. Denne påstand blev derfor afvist.

5.3. **EU-erhvervsgrenens eksportresultater**

(274) Visse interesserede parter hævdede, at EU-erhvervsgrenen led tab, da den eksporterede med tab i hele den betragtede periode, hvilket har påvirket dens investeringsafkast og evne til at investere. Som anført i betragtning 226 i forordningen om midlertidig told påvirkes de gennemsnitlige eksportpriser af koncerninterne afregningspriser ved salg til forretningsmæssigt forbundne virksomheder. Desuden blev de produktionsomkostninger, der er angivet i betragtning 176 i forordningen om midlertidig told, beregnet for de stikprøveudtagne EU-producenters salg til ikke forretningsmæssigt forbundne kunder. Dette giver ikke mulighed for at drage meningsfulde konklusioner på grundlag af en sammenligning af disse to sæt oplysninger. Desuden viste mikroindikatorerne, at eksporten fra EU-producenterne i stikprøven var rentabel. Denne påstand blev derfor afvist.

(275) Kommissionen gentog, at mængderne forblev stabile i den betragtede periode. Desuden er disse priser koncerninterne afregningspriser mellem forretningsmæssigt forbundne parter, og der kan derfor ikke drages konklusioner på grundlag af, at disse priser udviser en nedadgående tendens i den betragtede periode. Disse påstande blev derfor afvist. Kommissionen bekræfter således, at der er intet, der tyder på, at EU-erhvervsgrenens eksportaktivitet kunne svække årsagssammenhængen mellem dumpingimporten og den konstaterede skade.

5.4. **Omkostningsudvikling**

(276) Giti-gruppen hævdede, at de nye dæk er blevet billigere, da omkostningerne faldt, men regummieringsvirksomhederne kunne ikke drage nytte af dette fald, da råmaterialers andel af deres produktionsomkostninger er betydeligt lavere end for nye dæk. Dette forklarer det tab, som regummieringsvirksomhederne i segment 3 har lidt, og som hovedsageligt skyldes udviklingen i råmaterialepriserne, da disse konstant har været faldende siden 2012 og først begyndte at stige igen i 2017.

(277) De kinesiske importpriser fulgte ikke udviklingen i råmaterialepriserne, mens EU-erhvervsgrenens produktionsomkostninger afspejlede denne udvikling, jf. betragtning 152 ([58]). Tabene skyldtes, at importen fra Kina underbød EU-erhvervsgrenens priser betydeligt i den betragtede periode. Denne påstand blev derfor afvist.

5.5. **Andre kendte faktorer**

(278) Aeolus-gruppen og Pirelli hævdede, at Kommissionen ikke tog hensyn til, at to store producenter har investeret kraftigt i deres regummieringsvirksomhed. Dette kunne angiveligt forklare, hvorfor andre EU-producenter var nødt til at forlade markedets segment 3. Ifølge disse parter har den økonomiske krise skubbet to store producenter (Goodyear og Continental) til at investere i deres regummieringsvirksomhed, og de har åbnet deres egne regummieringsanlæg. Ifølge de foreliggende oplysninger svarer hvert anlægs produktionskapacitet til ti små regummieringsvirksomheders årlige produktion. Aeolus-gruppen mener, at disse investeringer har ført til

([58]) Betragtning 176-182 i forordningen om midlertidig told.

selvforskyldt skade. Disse investeringer siges at have skabt overkapacitet og øget enhedsomkostningerne kunstigt og som følge heraf forårsaget en reduktion af fortjenesten. Investeringernes virkninger for den samlede EU-erhvervsgren er angiveligt tilstrækkelige til at svække en eventuel årsagssammenhæng mellem dumpingimporten fra Kina og den skade, som EU-erhvervsgrenen har lidt, uanset om den behandles individuelt eller sammen med andre kendte faktorer.

(279) Ifølge oplysninger forelagt af ETRMA og en række store fabrikanter, jf. betragtning 189-191, faldt de store fabrikanters produktion (hovedsageligt den varme proces til regummiering) rent faktisk i den betragtede periode (produktionen faldt fra 2,4 mio. enheder i 2014 til 2,2 mio. enheder i undersøgelsesperioden). Disse tal understøttede således ikke påstanden om, at de to store producenters investeringer havde skabt overkapacitet. Derfor blev påstanden om selvforskyldt skade afvist.

(280) Nogle interesserede parter fremførte, at en stigende efterspørgsel efter mindre dæk sandsynligvis påvirkede varesammensætningen i forskellige år på en sådan måde, at forholdsmæssigt flere små dæk blev solgt hen imod slutningen af undersøgelsesperioden. På grund af vægtrestriktionerne og størrelsesrestriktionerne for køretøjer i bykernerne og væksten inden for e-handel (som kræver, at sendinger opdeles i mindre mængder, hvilket igen kræver flere lette lastbiler og lette erhvervskøretøjer), har der været et skifte i retning af øget efterspørgsel efter mindre dæk. Denne bemærkning gjaldt ikke kun for EU-producenternes salg. Den kinesiske import tog også højde for den øgede efterspørgsel efter mindre dæk, og dette forklarede (delvist) faldet i salgspriserne på importen fra Kina.

(281) Hvad angår påstanden vedrørende udviklingen i varesammensætningen, støtter de oplysninger, som Kommissionen har indsamlet vedrørende de forskellige størrelser, der blev forhandlet på EU-markedet i den betragtede periode, desuden ikke påstanden om, at priserne og omkostningerne er lavere på grund af den relativt større tilstedeværelse af mindre dæk på markedet ([59]). Oplysningerne vedrørende undersøgelsesperioden viser snarere, at varesammensætningen på markedet er stabil og fortsat er koncentreret om de vigtigste dimensioner. Desuden kan en sådan reduktion af produktets gennemsnitlige størrelse ikke findes i Eurostats data om import fra Kina, som derimod afslørede, at vægten på importerede dæk fra Kina steg med 3 % mellem 2014 og undersøgelsesperioden ([60]). Omvendt bemærkede Kommissionen, at erhvervsgrenen havde foretaget generelle strukturelle tilpasninger for at reducere omkostningerne som følge af den »afsmittende virkning« mellem de forskellige segmenter, der er tale om. Denne påstand blev derfor afvist.

5.6. **Konklusion om årsagssammenhæng**

(282) Hverken den russiske import (på grund af den beskedne mængde) eller importen fra Japan, Sydkorea og Tyrkiet (på grund af afregningspriserne, som var endnu højere end de kinesiske priser) havde været hovedårsagen til den skade, som EU-erhvervsgrenen var blevet forvoldt. Unionens eksportresultater og udviklingen i dens omkostninger var heller ikke årsag til den skadelige situation, som Unionen befandt sig i. Sidstnævnte kan heller ikke forklares med andre forhold, f.eks. to store producenters investeringer i regummieringsvirksomhed og varesammensætningen.

(283) Kommissionen bekræftede derfor sine konklusioner i betragtning 229 og 232 i forordningen om midlertidig told om, at den væsentlige skade, som EU-erhvervsgrenen havde lidt, skyldtes dumpingimporten fra Kina, og at de øvrige faktorer, betragtet hver for sig eller samlet, ikke svækkede årsagssammenhængen mellem dumpingimporten og den skade, som EU-erhvervsgrenen havde lidt.

6. **UNIONENS INTERESSER**

6.1. **EU-erhvervsgrenens interesser**

(284) Kommissionen bekræftede sine foreløbige konklusioner i betragtning 234 og 235 i forordningen om midlertidig told, nemlig at indførelse af foranstaltninger vil være i EU-producenternes interesse.

(285) Aeolus-gruppen og Pirelli, Giti-gruppen og Kirkby mente, at regummieringsindustrien i EU ville blive påvirket negativt af et fald i udbuddet af karkasser og en stigning i priserne på disse. Efter deres opfattelse ville antidumpingforanstaltningerne over for dæk i segment 1 og 2 have en negativ indvirkning på uafhængige regummieringsvirksomheder i EU, som anvender karkasserne i disse segmenter i deres produktionslinje. Giti-gruppen gentog lignende påstande efter den endelige fremlæggelse af oplysninger.

([59]) Analyse af den dimension, der sælges på markedet, baseret på oplysninger fra ETRMA Europool. Tredjepartsoplysninger sammenfattet i den åbne version af koalitionens bemærkninger til forordningen om midlertidig told.

([60]) Beregningen af vægt/enhed er baseret på Eurostats data og er fuldt ud tilgængelig på arket »Var. Imports Weight« i den åbne version af bilag 2 til koalitionens afvisning af eksportørernes og importørernes påstande (registreringsnummer: t18.007295).

(286) Kommissionen var uenig i denne vurdering. Til trods for, at store EU-producenter har en integreret regummieringsvirksomhed, bliver mange af deres karkasser stadig regummieret af uafhængige regummieringsvirksomheder i EU. Desuden tilkendegav uafhængige regummieringsvirksomheder i Unionen over for Kommissionen, at der på nuværende tidspunkt er et overudbud af karkasser. Mange forbrugere vurderer, at det er billigere at købe kinesiske dæk i de laveste segmenter end at regummiere dæk, de allerede har. Det betyder, at mange karkasser, som kunne regummieres, måtte kasseres. Endnu vigtigere er det, at selv om uafhængige regummieringsvirksomheder og sammenslutninger støttede foranstaltningerne, var der ingen regummieringsvirksomheder i EU, der gav sig til kende og modsatte sig foranstaltningerne. Dette tyder på, at foranstaltningerne er i EU-regummieringsindustriens interesse.

(287) Efter den endelige fremlæggelse af oplysninger, hævdede CRIA og CCCMC, at en af regummieringsvirksomhederne i Unionen tilkendegav, at foranstaltningerne ikke var i virksomhedens interesse. Der blev dog set bort fra denne påstand, da der ikke blev forelagt nogen beviser herfor.

6.2. **EU-brugeres og -importørers interesser**

(288) Aeolus-gruppen og Pirelli, Giti-gruppen og Heuver hævdede, at hvis foranstaltningerne blev vedtaget, ville der ske et fald i den kinesiske import, som ville føre til et generelt fald i udbuddet. Dette ville igen føre til en spekulativ stigning i priserne til skade for slutbrugerne. Foranstaltninger til beskyttelse af EU-erhvervsgrenen indebærer også, at de endelige forbrugere får færre valgmuligheder.

(289) Kommissionen fandt, at der var en tilstrækkelig samlet kapacitet i Unionen til at forsyne det indre marked som angivet i tabel 4. Der er desuden mange producenter i tredjelande (Tyrkiet, Sydkorea, Japan, Rusland, Thailand og mange andre lande), som allerede sælger til EU-markedet. Deres samlede salgsmængder i den betragtede periode var relativt stabile med en markedsandel på ca. 10 %. Kommissionen mindede om, at de kinesiske priser lå et godt stykke under priserne i alle andre store importlande. I henhold til Eurostat var den gennemsnitlige pris ved import fra Folkerepublikken Kina 128,8 EUR pr. enhed (jf. tabel 3 i forordningen om midlertidig told), mens priserne ved import fra alle andre lande var 189 EUR pr. enhed i undersøgelsesperioden (jf. tabel 18 i forordningen om midlertidig told). Det kan derfor med rimelighed forventes, at importen fra alle lande vil sikre det nødvendige udbud, når der igen hersker lige konkurrencevilkår på EU-markedet.

(290) Kommissionen mindede også om, at EU-markedet er et konkurrencepræget marked, hvor der er en stærk konkurrence mellem mange producenter, der er aktive i alle segmenter. Derfor vil importen til et rimeligt prisniveau fortsat udøve et yderligere konkurrencemæssigt pres på EU-erhvervsgrenens priser.

(291) En række importører hævdede, at de måske helt ville forlade markedet, hvis foranstaltningerne blev indført. Kommissionen mindede om, at formålet med at indføre antidumpingforanstaltninger er at genskabe lige konkurrencevilkår, således at EU-producenter og producenter i tredjelande konkurrerer på lige vilkår. Derfor er tolden kun fastsat på et niveau, der fortsat vil gøre det muligt for den kinesiske import at konkurrere med EU-producenterne, men til rimelige priser. Da den store forskel mellem de dumpede kinesiske priser og importpriserne fra alle andre lande vil blive reduceret gennem foranstaltningerne, vil importørerne desuden få øgede forretningsmuligheder for at sælge dæk til busser og lastbiler fra andre lande.

(292) Efter den endelige fremlæggelse af oplysninger hævdede Retread Manufacturing Association, at der er forsyningssikkerhed. I henhold til Retread Manufacturing Association er der ikke nogen mangel på varen, da handelsoplysninger viser, at fabrikanterne går fra at foretage deres indkøb i Folkerepublikken Kina til at foretage dem i andre lande som f.eks. Sydkorea. Parten hævdede, at siden bekendtgørelsen af den midlertidige told er den lokale efterspørgsel steget med mellem 5 og 10 %.

(293) Kommissionen konkluderede, at foranstaltninger ikke vil være i importørernes interesse, idet de overvejende er afhængige af import af meget billige kinesiske dæk. Det er dog usandsynligt, at importører med en bredere portefølje vil blive hårdt ramt af genopretningen af fair konkurrence.

6.3. **Leverandørernes interesser**

(294) Da der ikke blev fremsat bemærkninger hertil, bekræftede Kommissionen sin konklusion i betragtning 242 i forordningen om midlertidig told om, at foranstaltningerne er i overensstemmelse med de interesser, som leverandørerne af slidbaner har.

6.4. **Andre interesser**

(295) Da der ikke blev fremsat bemærkninger om det modsatte inden for fristen for fremsættelse af bemærkninger til dokumentet med den endelige fremlæggelse af oplysninger ([61]), bekræftede Kommissionen sine konklusioner i betragtning 243-249 i forordningen om midlertidig told, nemlig at foranstaltningerne er i overensstemmelse med Unionens politik for bæredygtig begrænsning af affald og forvaltning af råmaterialer. Eftersom det mest er SMV'er, der er aktive i regummieringsindustrien, ville foranstaltningerne desuden også være i overensstemmelse med Kommissionens vigtige mål om at støtte SMV'er.

6.5. **Konklusion vedrørende Unionens interesser**

(296) Kommissionen bekræftede derfor sin konklusion i betragtning 234-249 i forordningen om midlertidig told. Der er i henhold til grundforordningens artikel 21 ikke nogen tvingende grunde til, at det ikke ville være i Unionens interesse at indføre foranstaltninger.

7. **OVERVEJELSE AF INDFØRELSE AF FORANSTALTNINGER MED TILBAGEVIRKENDE KRAFT**

(297) Som nævnt i betragtning 4 ovenfor blev importen af den pågældende vare gjort til genstand for registrering fra den 3. februar 2018 indtil datoen for ikrafttrædelsen af midlertidige foranstaltninger den 8. maj 2018 med henblik på eventuel opkrævning af told på den registrerede import med tilbagevirkende kraft.

(298) I undersøgelsens endelige fase blev de oplysninger, der blev indsamlet i forbindelse med registreringen, vurderet. Kommissionen analyserede, om kriterierne vedrørende opkrævning af endelig told med tilbagevirkende kraft i henhold til grundforordningens artikel 10, stk. 4, var opfyldt.

(299) De oplysninger, der var til rådighed på tidspunktet for registreringen, havde vist, at der havde været en betydelig stigning i importen på KN-kodeniveau. Nyere oplysninger viser imidlertid, at der ikke fandt nogen yderligere væsentlig stigning i importen sted set i forhold til importen i undersøgelsesperioden. Denne betingelse i grundforordningens artikel 10, stk. 4, litra d), er derfor ikke opfyldt.

(300) Kommissionen konkluderede derfor, at opkrævningen med tilbagevirkende kraft af den endelige told ikke var berettiget i dette tilfælde.

8. **ENDELIGE ANTIDUMPINGFORANSTALTNINGER**

8.1. **Skadestærskel (skadesmargen)**

(301) Efter den foreløbige fremlæggelse af oplysninger hævdede en række interesserede parter, at der var bred enighed om opdeling af EU-markedet i tre segmenter, og at der i forordningen om midlertidig told fandtes omfattende analyser og oplysninger pr. segment. Den tilgang, der blev anvendt i den foreløbige fase med én målfortjeneste for alle segmenter, havde imidlertid den virkning, at EU-producenterne blev overbeskyttet mod dumpingimporten af dæk i segment 3, som ikke kunne nå den fastsatte målfortjeneste for erhvervsgrenen som helhed. Derfor skulle Kommissionen benytte rentabiliteten for hvert segment til beregning af den ikke-skadevoldende pris og skadesmargenen med henblik på en korrekt anvendelse af reglen om den lavest mulige told.

(302) Kommissionen accepterede denne påstand. Den fandt, at det er mere hensigtsmæssigt at fastsætte målfortjenester pr. segment i dette særlige tilfælde, fordi foranstaltningerne har form af en fast told pr. dæk, som igen er baseret på en skadesmargen, der er afledt af et varekontrolnummer pr. segment. Derfor reviderede den målfortjenesten til 17,9 % for segment 1, 17,9 % for segment 2 og 6,1 % for segment 3.

(303) Efter den endelige fremlæggelse af oplysninger hævdede Giti-gruppen, at 2014, som anvendes som grundlag for målfortjenesten, var et unormalt år, fordi rentabiliteten for segment 1 og segment 2 var den samme, mens der var forskelle de næste to år.

(304) Kommissionen mindede om, at den skal fastlægge en målfortjeneste ved at udpege et år med de mest normale konkurrencevilkår og uden forvridninger som følge af dumpingimport. På denne baggrund er 2014 året, hvor dumpingimporten tegner sig for de mindste mængder og markedsandele set i forhold til 2015 eller 2016, og disse år bør derfor udelukkes. Ligeledes kunne Kommissionen ikke anvende år før 2014, da der ikke forelå efterprøvede oplysninger for disse år. Denne påstand blev derfor afvist.

([61]) Lithuanian National Road Carriers' Association fremsendte bemærkninger lang tid efter fristen for indsendelse af bemærkninger til dokumentet med den endelige fremlæggelse af oplysninger, hvori det hævdes, at den kinesiske import udgør 37 % af det samlede litauiske marked for importerede dæk, og at de litauiske transportvirksomheder derfor vil stå over for uforholdsmæssigt store negative konsekvenser set i forhold til andre virksomheder i Unionen på grund af det litauiske dækmarkeds fuldstændige afhængighed af import. Kommissionen konstaterede, at bemærkningerne ikke var blevet fremsendt rettidigt, og at bemærkningerne ikke var understøttet med beviser. Der blev derfor set bort fra påstanden.

(305) Visse interesserede parter (klageren, Tyre Specialists of Finland, Italian Tyre Retreaders Association, Bipaver, VIPAL, Portuguese Association of Retreading Industries og Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk) mente, at målfortjenesten på 6,1 % for segment 3, som blev anvendt i forbindelse med den endelige fremlæggelse af oplysninger var for lav til at tage højde for den skade, som regummieringsvirksomhederne havde lidt, og at den fortjeneste på ca. 10 %, som blev opnået før den kraftige stigning i importen, var berettiget.

(306) Kommissionen mindede om, at segment 3-markedet kendetegnes ved som noget særligt at omfatte både regummierede og nye dæk, som aktivt konkurrerer mod hinanden om markedsandele. Som konstateret foreløbigt i betragtning 209 i forordningen om midlertidig told udgjorde uholdbare tabsniveauer i regummieringsindustrien en trussel mod levedygtigheden af hele regummieringsindustrien i Unionen. Som det også blev konstateret foreløbigt i betragtning 230 i forordningen om midlertidig told, påvirker disse tab også den rentabilitet, som de virksomheder, der er aktive inden for segment 1 og 2, kan opnå. Disse konklusioner skal ses i lyset af Unionens klare interesse i, at der findes en stærk regummieringsindustri, jf. betragtning 243-249 i forordningen om midlertidig told og betragtning 232 i dokumentet med den endelige fremlæggelse af oplysninger.

(307) Følgelig besluttede Kommissionen at vurdere påstanden om, at den rentabilitet på 6,1 %, der i 2014 blev opnået for segment 3, jf. dokumentet med den endelige fremlæggelse af oplysninger, ikke i tilstrækkelig grad ville sikre, at regummieringsindustrien i Unionen kan overleve.

(308) Den besluttede således at se på de rentabilitetsniveauer, der blev opnået af virksomheder, der var aktive i dette segment, i 2014, på grundlag af oplysninger modtaget i de efterprøvede spørgeskemabesvarelser. For store virksomheder i stikprøven, der var aktive inden for regummiering i segment 3, var rentabiliteten i 2014 på – 6,04 %. For SMV'er i stikprøven var dette tal på 2,71 %. Disse tal viser, at regummieringsindustrien, der repræsenterer en betydelig del af EU-erhvervsgrenen som helhed, allerede var påvirket af den kinesiske import i 2014.

(309) Kommissionen søgte derfor at fastlægge størrelsen af den målfortjeneste, som EU-producenter i segment 3 bør opnå under normale konkurrencevilkår, under behørig hensyntagen til regummieringsvirksomheder. Den anvendte også de oplysninger, der er til rådighed i dossieret, til denne vurdering. I klagen blev målfortjenesten for producenter af den pågældende vare i segment 3 fastsat til 9,2 %, hvilket i henhold til klagerne vil sikre tilfredsstillende vilkår for alle producenter, der er aktive inden for segment 3 (herunder regummieringsvirksomheder, der regummierer den pågældende vare). Dette tal var også i overensstemmelse med de bemærkninger, der blev fremsat af de regummieringsvirksomheder, der regummierer den pågældende vare, som svar på dokumentet med den endelige fremlæggelse af oplysninger, hvori de hævder, at Kommissionen burde tage rentabilitetsniveauer på ca. 9 % for varer i segment 3 i betragtning. Deres argument drejede sig hovedsageligt om tal fra 2014, som allerede viser, at regummieringsindustrien i Unionen lider skade. De oplysninger, som EU-regummieringsvirksomhederne i stikprøven havde indsendt for 2006 og 2007, og som ifølge disse repræsenterede de sidste år med normale konkurrencevilkår, tog Kommissionen ligeledes i betragtning. EU-regummieringsvirksomhedernes rentabilitet var på 9,4 % for disse år.

(310) Kommissionen sammenlignede disse tal med aggregerede rentabilitetstal for segment 3 for EU-producenterne i stikprøven i 2014. Uden at afspejle vægten af resultaterne for SMV'erne i hele EU-erhvervsgrenen var rentabiliteten i segment 3 i det pågældende år på 9,2 %. Dette ikke-vægtede tal var mere hensigtsmæssigt end det tidligere vægtede tal på 6,1 %. Den kinesiske import havde allerede store virkninger for SMV'er i segment 3 i 2014, hvorfor de vægtede tal for det år ikke fuldt ud afspejler de normale konkurrencevilkår i regummeringsindustrien.

(311) Som følge heraf anså Kommissionen det for mere hensigtsmæssigt at beregne målfortjenesten i 2014 på en måde, som svækker de skadevoldende virkninger af den kinesiske import, som allerede var blevet konstateret dette år også for EU-regummieringsindustrien. På baggrund af ovenstående oplysninger besluttede Kommissionen sig for at fastsætte målfortjenesten for producenter af den pågældende vare i segment 3 til 9,2 %. Dette tager højde for den minimale ikke-skadevoldende pris, som EU-producenter i segment 3 behøver under normale konkurrencevilkår, under behørig hensyntagen til regummieringsindustriens behov.

(312) Som nævnt i betragtning 16 offentliggjorde Kommissionen denne supplerende konklusion og opfordrede de interesserede parter til at fremsætte bemærkninger.

(313) Heuver hævdede, at Kommissionen ikke kan skelne mellem regummierede dæk og nye dæk, da de konsekvent blev betragtet som samme vare på grund af deres substituerbarhed. Hele skades- og årsagssammenhængsanalysen blev desuden foretaget uden, at der på nogen måde blev skelnet.

(314) Parten hævdede, at Kommissionen ikke fremlagde et gyldigt grundlag for at se bort fra den betragtede periode i denne undersøgelse, og at EU-erhvervsgrenen som helhed allerede var påvirket af den kinesiske import i 2014. Den pågældende part hævdede desuden, at når de ikke opnåede denne målfortjeneste på et tidspunkt, hvor importen fra Kina ikke forvoldte EU-erhvervsgrenen skade (2008-2014), betyder det helt klart, at der er andre årsager til skaden.

(315) Hämmerling hævdede også, at fristen på tre dage til at fremsætte bemærkninger til de omfattende ændringer af dokumentet og Kommissionens endelige konklusioner var for kort og udgjorde en tilsidesættelse af deres ret til forsvar.

(316) Xingyuan-gruppen hævdede, at målfortjenesten på 9,2 % var uhensigtsmæssig, fordi den ikke var efterprøvet. 2006 og 2007 var for forskellige fra situationen på nuværende tidspunkt, og der forelå ikke beviser for, at EU-erhvervsgrenen led skade i 2014. Parten hævdede endvidere, at målet med målfortjenesten ikke var at sikre erhvervsgrenens overlevelse, men at fjerne virkningerne af skadevoldende dumping Parten hævdede, at anvendelse af en ikke-vægtet fortjeneste var uhensigtsmæssig.

(317) Aeolus-gruppen hævdede, at Kommissionen ikke udførte en analyse af årsagssammenhængen mellem kinesisk import og EU-regummieringsindustriens resultater. Parten hævdede desuden, at fortjenstmargenen skal begrænses til den fortjenstmargen, som EU-erhvervsgrenen med rimelighed kunne forvente under markedsvilkår med normal konkurrence. Parten hævdede, at Kommissionen ikke må skelne mellem nye dæk og regummierede dæk, når den vurderer, hvad der er en passende målfortjeneste for segment 3. Sluttelig blev det hævdet, at Kommissionen ikke havde retfærdiggjort, at målfortjenesten for segment 3 blev fastsat til 9,2 %.

(318) CCCMC og CRIA hævdede, at fastsættelse af målfortjenesten til 9,2 % for segment 3 ikke afspejlede de normale konkurrencevilkår, og at 2006 og 2007 ikke er passende benchmarks for fastlæggelse af skade. Da Kommissionen havde fokuseret for meget på regummieringsvirksomhederne i segment 3, havde den også undermineret sin skadesanalyse for EU-erhvervsgrenen som helhed.

(319) Prometeon hævdede, at den reviderede beregning af skadesmargenen styrker konklusionen om, at den påståede skade var marginal. Det samlede tab i segment 3 skulle være på ca. 54 mio. EUR, hvilket udgør 91 % af den samlede skade, som EU-erhvervsgrenen har lidt, mens dæk i segment 1 og 2 ikke er berørt. Parten gentog også sin påstand om, at der burde anvendes en anden form for foranstaltning.

(320) Kommissionen afviste disse påstande af følgende årsager.

(321) For det første er målfortjenesten for segment 3 på 9,2 % baseret på den faktiske fortjeneste for de stikprøveudtagne EU-producenter i segment 3 i 2014 før vægtning af virksomhederne efter segment. Det er ikke forkert i den forbindelse at anvende ikke-vægtede tal for at mindske virkningen af resultaterne for de SMV'er, som allerede var påvirket af den kinesiske imports betydelige omfang.

(322) For det andet ændrer Kommissionens henvisning til 2006-2007 ikke denne vurdering. Den bekræftede snarere, at konklusionerne på grundlag af ikke-vægtede tal for 2014 var et rimeligt benchmark. Ingen af de interesserede parter har påstået, at konkurrencevilkårene i 2006-2007 var fordrejet. Regummieringsvirksomhederne i stikprøven har ved hjælp af deres regnskaber underbygget påstanden om, at deres normale rentabilitet i gennemsnit var på 9-10 % i 2006-2007.

(323) For det tredje var den målfortjeneste for segment 3, der blev konstateret for 2014 på grundlag af ikke-vægtede tal, også i overensstemmelse med den målfortjeneste, der nævnes i klagen. Allerede i den indledende fase anså EU-erhvervsgrenen således dette tal (dvs. 9,2 %) for at være en passende målfortjeneste — dvs. længe før Kommissionen havde påbegyndt vægtningsprocessen.

(324) Kommissionen afviste derfor disse påstande og bekræftede sit valg af målfortjeneste, som blev fastsat til 9,2 % for dæk i segment 3.

(325) Sluttelig skal parterne gives 10 dage til at fremsætte bemærkninger til den endelige fremlæggelse af oplysninger i henhold til grundforordningens artikel 20, stk. 5. I dette tilfælde indrømmede Kommissionen parterne to hele uger. Hvis der er behov for en supplerende endelig fremlæggelse af oplysninger, kan der fastsættes en kortere periode. I modsætning til Hämmerlings påstand var den supplerende endelige fremlæggelse af oplysninger hverken kompleks eller afgørende. Den vedrørte snarere kun et specifikt aspekt, nemlig målfortjenesten, som der redegøres for i et to sider langt dokument. I denne situation var en frist på tre dage til at fremsætte bemærkninger tilstrækkeligt til, at alle parter kunne udøve deres ret til forsvar.

8.2. **Endelige antidumpingforanstaltninger**

(326) Der bør indføres endelige antidumpingforanstaltninger på importen af den pågældende vare med oprindelse i Kina i overensstemmelse med reglen om den lavest mulige told i grundforordningens artikel 7, stk. 2. Kommissionen sammenlignede skadesmargenerne med dumpingmargenerne. Tolden bør fastsættes på niveauet for dumping- eller skadesmargenen, afhængigt af hvad der er lavest.

(327) Den endelige antidumpingtold udtrykt i procent af cif-prisen, Unionens grænse, ufortoldet, bør derfor være som følger:

Tabel 11

Endelig antidumpingtold

Virksomhed	Dumpingmargen (%)	Skadesmargen (%)	Endelig antidumping-told (%)
Xingyuan-gruppen	106,7	55,07	55,07
Giti-gruppen	56,8	29,56	29,56
Aeolus-gruppen og Pirelli	85	37,29	37,29
Hankook-gruppen	60,1	23,41	23,41
Andre samarbejdsvillige virksomheder	71,5	32,39	32,39
Alle andre virksomheder	106,7	55,07	55,07

(328) De antidumpingtoldsatser for de enkelte virksomheder, der er anført i denne forordning, blev fastsat ud fra konklusionerne i denne undersøgelse. De afspejler derfor den situation, der blev konstateret for disse virksomheder i forbindelse med denne undersøgelse. Denne individuelle antidumpingtold finder (i modsætning til den landsdækkende told for »alle andre virksomheder«) således udelukkende anvendelse på importen af den pågældende vare med oprindelse i det pågældende land og fremstillet af de nævnte juridiske enheder. Importen af den pågældende vare, fremstillet af andre virksomheder, som ikke udtrykkeligt er nævnt i denne forordnings dispositive del, herunder enheder, der er forretningsmæssigt forbundet med de udtrykkeligt nævnte enheder, bør være omfattet af toldsatsen for »alle andre virksomheder«. De bør ikke være omfattet af nogen af de individuelle antidumpingtoldsatser.

(329) En virksomhed kan anmode om, at disse individuelle antidumpingtoldsatser anvendes, hvis den efterfølgende ændrer navnet på sin enhed. Anmodningen skal rettes til Kommissionen. Anmodningen skal indeholde alle de relevante oplysninger, som gør det muligt at dokumentere, at ændringen ikke påvirker virksomhedens ret til at være omfattet af den toldsats, der gælder for virksomheden. Hvis ændringen af virksomhedens navn ikke påvirker dens ret til at benytte den toldsats, der gælder for virksomheden, offentliggøres der en meddelelse om navneændringen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

(330) For at minimere risikoen for omgåelse som følge af den store forskel på toldsatserne er der behov for særlige foranstaltninger, som kan sikre anvendelsen af den individuelle antidumpingtold. De virksomheder, der er omfattet af individuel antidumpingtold, skal fremlægge en gyldig handelsfaktura for medlemsstaternes toldmyndigheder. Fakturaen skal overholde kravene i artikel 1, stk. 3. Import, der ikke er ledsaget af en sådan faktura, bør være omfattet af den antidumpingtold, der gælder for »alle andre virksomheder«.

(331) For at sikre en korrekt håndhævelse af antidumpingtolden bør antidumpingtolden for »alle andre virksomheder« ikke kun finde anvendelse på de ikke samarbejdsvillige eksporterende producenter i denne undersøgelse, men også på de producenter, der ikke eksporterede til Unionen i undersøgelsesperioden.

(332) I lyset af Domstolens seneste praksis ([62]) er det hensigtsmæssigt at fastsætte de morarenter, der skal betales i tilfælde af tilbagebetaling af en endelig told, fordi de gældende relevante bestemmelser vedrørende told ikke fastsætter en sådan rente, og anvendelsen af nationale regler ville føre til urimelige konkurrenceforvridninger mellem de erhvervsdrivende alt efter, hvilken medlemsstat der er valgt til toldbehandlingen.

([62]) Domstolens dom (Tredje Afdeling) af 18. januar 2017, *Wortmann mod Hauptzollamt Bielefeld*, C-365/15, EU:C:2017:19, præmis 35-39.

(333) Som nævnt i betragtning 263 i forordningen om midlertidig told er der risiko for, at erhvervsdrivende bruger importen af hjul med kinesiske dæk til at omgå foranstaltningerne. Derfor fandt Kommissionen det passende at overvåge import af landvejs-, påhængsvogns- og sættevognshjul med dæk, nye eller regummierede, af gummi, af den art der anvendes til busser og lastbiler, med belastningsevne over 121 for at minimere risikoen.

(334) Hämmerling hævdede, at grundforordningen ikke giver Kommissionen et retsgrundlag for at klassificere varer i toldøjemed, og at artikel 1, stk. 5, i forordningen om midlertidig told derfor var ulovlig. Ifølge Forklarende Bemærkninger til det Harmoniserede System, pos. 8708 og 8716, omfatter disse positioner landvejs-, påhængsvogns- og sættevognshjul med dæk, jf. betragtning 263 i forordningen om midlertidig told. I nævnte betragtning forklares det, at Kommissionen har til hensigt at overvåge importen af dæk, nye eller regummierede, af gummi, af den art der anvendes til busser og lastbiler, med belastningsevne over 121, der var monteret på et hjul og er korrekt klassificeret i henhold til toldforskrifterne i kapitel 87 i den kombinerede nomenklatur ([63]). For at præcisere, at Kommissionen ikke havde til hensigt at klassificere varerne i toldøjemed på grundlag af grundforordningen, men havde til hensigt at overvåge importen, blev den relevante formulering i den pågældende artikel i nævnte forordning, dvs. artikel 1, stk. 4, udarbejdet i overensstemmelse hermed.

8.3. **Foranstaltningernes form**

(335) Aeolus-gruppen hævdede, at antidumpingforanstaltningen burde have form af en værditold. En fast told ville efter dens mening være i strid med grundforordningens artikel 7, stk. 2, og artikel 9, stk. 4, hvori det kræves, at den midlertidige og endelige antidumpingtold, der indføres, ikke må overstige den margen, der er tilstrækkelig til at afhjælpe den skade, der er påført EU-erhvervsgrenen. Den mest hensigtsmæssige løsning ville således være, at Kommissionen indfører forskellige værditoldsatser baseret på markedssegmenteringen, dvs. segment 1, 2 og 3. Aeolus-gruppen hævdede, at dette ville være i overensstemmelse med Kommissionens overvejelser om vigtigheden af at undgå uforholdsmæssige foranstaltninger for dæk af høj kvalitet og behovet for at fjerne den skade, som EU-erhvervsgrenen er blevet påført, for dæk med forskellige fysiske egenskaber — og dermed skabe et meget sundere marked.

(336) Som nævnt i betragtning 302 reviderede Kommissionen skadesmargenen og fastsatte en målfortjeneste pr. segment. Den mente derfor, at den deraf følgende faste told effektivt fjernede den skade, som EU-erhvervsgrenen blev påført, samtidig med at den blev anvendt forholdsmæssigt på de forskellige segmenter.

(337) CRIA og CCCMC hævdede, at den faste told var uhensigtsmæssig, navnlig for segment 3, og foreslog, at Kommissionen skulle overveje at indføre værditold eller alternativt fast told for varer af høj kvalitet og værditold for varer af lav kvalitet. Desuden hævdede visse parter, at Kommissionen burde tage hensyn til dækstørrelsen, da størrelsesforskellen afspejles i dækkenes pris. CRIA og CCCMC hævdede også, at en værditold var mere hensigtsmæssig.

(338) Giti-gruppen og Prometeon hævdede, at tolden burde have form af en variabel told, hvor dæk, hvis pris ligger over en vis minimumsimportpris eller en minimumsimportpris pr. segment, ikke pålægges told. Giti-gruppen hævdede desuden, at ikke samarbejdsvillige producenter skulle forblive omfattet af restværditolden for at udelukke segment 1 og 2 fra de endelige foranstaltningers anvendelsesområde.

(339) Som nævnt i betragtning 302 reviderede Kommissionen skadesmargenen og fastsatte en målfortjeneste pr. segment. Den mente derfor, at den deraf følgende faste told effektivt fjernede den skade, som EU-erhvervsgrenen blev påført, samtidig med at den blev anvendt forholdsmæssigt på de forskellige segmenter.

(340) Med hensyn til påstandene om, at en minimumsimportpris for alle segmenter eller en minimumsimportpris for hvert enkelt segment ville være et mere hensigtsmæssigt middel til at fjerne den skade, som dumpingimporten forvolder, tog Kommissionen følgende i betragtning:

— Der findes ingen acceptabel definition af kvalitetsforskelle alene som følge af fysiske egenskaber; forskellene mellem de enkelte segmenter følger også af branding, kundernes opfattelse og regummierbarheden. Det er derfor ikke muligt at trække en grænse, som toldmyndighederne kan anvende.

— Distributionen af de importerede dæk, som hovedsageligt sker gennem forretningsmæssigt forbundne datterselskaber og gennem ikke forretningsmæssigt forbundne importører, med hvem der dog består et meget tæt og langvarigt forretningsforhold, er meget kompleks. Det er praktisk talt umuligt at overvåge dette enorme aktivitetsnet.

([63]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/1925 af 12. oktober 2017 om ændring af bilag I til Rådets forordning (EØF) nr. 2658/87 om told- og statistiknomenklaturen og den fælles toldtarif (EUT L 282 af 31.10.2017, s. 619).

— Importørerne importerer normalt også andre dæk, som ikke er genstand for undersøgelsen (f.eks. bildæk). Dette indebærer en stor risiko for returkommissioner og kompensationsordninger.

(341) Hvad angår påstandene om, at foranstaltningerne burde have form af en værditold, fastholdt Kommissionen, at en værditold ville give et incitament til fortsat at importere varer i den billige del af varesammensætningen som forklaret i betragtning 270 og 271 i forordningen om midlertidig told. Vedrørende størrelse har Kommissionen konstateret, at små dæk repræsenterede omkring 15 % af eksportmængden fra de stikprøveudtagne kinesiske producenter, og at importører normalt importerer alle størrelser. Kommissionen konkluderede derfor, at dette hensyn ikke går forud for fordelene ved at indføre en fast told.

(342) Kommissionen opretholdt derfor den faste told som de endelige foranstaltningers form.

(343) Xingyuan-gruppen hævdede, at den importpris, der blev anvendt som grundlag for beregningen af den faste told, fejlagtigt indeholdt omkostninger efter importen. Kommissionen godtog denne påstand og ændrede beregningerne i overensstemmelse hermed.

8.4. **Endelig opkrævning af den midlertidige told**

(344) I betragtning af de konstaterede dumpingmargener og den skade, der er forvoldt EU-erhvervsgrenen, bør de beløb, for hvilke der er stillet sikkerhed i form af den midlertidige antidumpingtold, som blev indført ved forordningen om midlertidig told, opkræves endeligt. De beløb, der er stillet som sikkerhed ud over den endelige told, jf. artikel 1, stk. 2, i nærværende forordning, bør frigives.

(345) Kommissionen fik oplyst, at virksomheden Chonche Auto Double Happiness Tyre Corp., Ltd. (Taric-tillægskode C333) ændrede navn til Aeolus Tyre (Taiyuan) Co., Ltd. pr. 13. august 2018. Eventuelle foranstaltninger, som fandt midlertidig anvendelse på Chonche Auto Double Happiness Tyre Corp., Ltd., skal finde anvendelse på Aeolus Tyre (Taiyuan) Co., Ltd.

(346) Det udvalg, der er nedsat ved artikel 15, stk. 1, i forordning (EU) 2016/1036, har ikke afgivet udtalelse —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

1. Der indføres en endelig antidumpingtold på importen af visse dæk, nye eller regummierede, af gummi, af den art, der anvendes til busser og lastbiler, med belastningsevne over 121, i øjeblikket henhørende under KN-kode 4011 20 90 og ex 4012 12 00 (Taric-kode 4012 12 00 10) og med oprindelse i Folkerepublikken Kina.

2. Den endelige antidumpingtold (EUR pr. enhed) på den vare, der er beskrevet i stk. 1, og som er produceret af nedenstående virksomheder, fastsættes til følgende:

Virksomhed	Endelig antidumpingtold (i EUR pr. enhed)	Taric-tillægskode
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
Andre samarbejdsvillige virksomheder, der er opført i bilaget	49,31	
Alle andre virksomheder	61,76	C999

3. Anvendelsen af de individuelle toldsatser, der er anført for virksomhederne i stk. 2 eller i bilaget, er betinget af, at der fremlægges en gyldig handelsfaktura for medlemsstaternes toldmyndigheder; handelsfakturaen skal indeholde en erklæring, der er dateret og underskrevet af én af de ansatte i den enhed, der har udstedt handelsfakturaen, med angivelse af den pågældendes navn og funktion og med følgende ordlyd: »Undertegnede bekræfter, at (antal enheder) af (den pågældende vare), der er solgt til eksport til Den Europæiske Union, og som er omfattet af denne faktura, er fremstillet af (virksomhedens navn og adresse) (Taric-tillægskode) i Folkerepublikken Kina. Jeg erklærer, at oplysningerne i denne faktura er fuldstændige og korrekte.« Hvis der ikke fremlægges en sådan faktura, anvendes den toldsats, der gælder for »alle andre virksomheder«.

4. Kommissionen overvåger importen af landvejs-, påhængsvogns- og sættevognshjul med dæk, nye eller regummierede, af gummi, af den art der anvendes til busser og lastbiler, med belastningsevne over 121, henhørende under Taric-kode 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 og 8716 90 90 80.

5. De relevante gældende bestemmelser vedrørende told finder anvendelse, medmindre andet er fastsat. De morarenter, der skal betales i tilfælde af tilbagebetaling, der giver anledning til retten til betaling af morarenter, er den sats, der anvendes af Den Europæiske Centralbank til dennes vigtigste refinansieringstransaktioner, som er offentliggjort i C-udgaven af Den Europæiske Unions Tidende, der er gældende den første kalenderdag i den måned, hvor fristen udløber, forhøjet med tre og et halvt procentpoint.

6. I tilfælde, hvor varer er blevet beskadiget inden overgangen til fri omsætning, og hvor den pris, der faktisk er betalt eller skal betales, derfor fordeles med henblik på fastsættelse af toldværdien i henhold til artikel 131 i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2015/2447, reduceres det i stk. 2 fastsatte toldbeløb med en procentsats svarende til fordelingen af den pris, der faktisk er betalt eller skal betales.

Artikel 2

Hvis en ny eksporterende producent i Folkerepublikken Kina over for Kommissionen fremlægger tilstrækkelige beviser for, at:

— denne ikke har eksporteret den vare, der er beskrevet i artikel 1, stk. 1, til Unionen i perioden mellem 1. juli 2016 og 30. juni 2017

— denne ikke er forretningsmæssigt forbundet med nogen eksportør eller producent i Folkerepublikken Kina, der ved denne forordning er pålagt antidumpingforanstaltninger

— denne faktisk har eksporteret den pågældende vare til Unionen efter den undersøgelsesperiode, hvorpå foranstaltningerne bygger, eller denne har indgået en uigenkaldelig kontraktlig forpligtelse til at eksportere en betydelig mængde til Unionen,

kan Kommissionen ændre artikel 1, stk. 2, ved at tilføje den nye eksporterende producent til de samarbejdsvillige virksomheder, der ikke indgik i stikprøven, og derfor er omfattet af den vejede gennemsnitlige toldsats på ikke over 49,31 % pr. enhed.

Artikel 3

De beløb, for hvilke der er stillet sikkerhed i form af den midlertidige antidumpingtold, som blev indført ved Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/683, opkræves endeligt. De beløb, for hvilke der er stillet sikkerhed ud over den endelige antidumpingtold på XXX EUR pr. enhed i henhold til artikel 1, stk. 2, i nærværende forordning, frigives.

Artikel 4

Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/163 ophæves.

Artikel 5

Denne forordning træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 18. oktober 2018.

På Kommissionens vegne

Jean-Claude JUNCKER

Formand

BILAG

Samarbejdsvillige kinesiske eksporterende producenter, der ikke indgår i stikprøven:

Virksomhedens navn	Taric-tillægskode
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

Virksomhedens navn	Taric-tillægskode
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