RENDELETEK

A BIZOTTSÁG (EU) 2018/1579 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE

(2018. október 18.)

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

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel az Európai Unióban tagsággal nem rendelkező országokból érkező dömpingelt behozatallal szembeni védelemről szóló, 2016. június 8-i (EU) 2016/1036 európai parlamenti és tanácsi rendeletre ([1]) és különösen annak 9. cikke (4) bekezdésére,

mivel:

1. ELJÁRÁS

1.1. Ideiglenes intézkedések

(1) Az Európai Bizottság (a továbbiakban: Bizottság) 2018. május 4-én elfogadta az (EU) 2018/683 bizottsági rendeletet ([2]) (a továbbiakban: ideiglenes rendelet), amellyel ideiglenes dömpingellenes vámot vetett ki a Kínai Népköztársaságból (a továbbiakban: Kína) származó egyes, 121 feletti terhelési indexű, autóbuszhoz vagy tehergépjárműhöz való új vagy újrafutózott gumi légabroncsok (a továbbiakban: érintett termék) Európai Unióba (a továbbiakban: Unió) irányuló behozatalára.

(2) A Bizottság 2017. augusztus 11-én, az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* közzétett értesítés (a továbbiakban: az eljárás megindításáról szóló értesítés) útján, az új és az újrafutózott autóbusz- vagy tehergépjármű-abroncsok teljes uniós termelésének több mint 25 %-át képviselő gyártók nevében a tisztességtelen abroncsbehozatal elleni koalíció (a továbbiakban: panaszos) által 2017. június 30-án benyújtott panasz nyomán indította meg a vizsgálatot.

(3) A Bizottság az (EU) 2018/163 bizottsági végrehajtási rendelettel ([3]) nyilvántartásbavételi kötelezettséget vezetett be a Kínából származó érintett termék behozatalára. A behozatal nyilvántartásba vétele az ideiglenes intézkedések 2018. május 8-i hatálybalépésével megszűnt.

1.2. Vizsgálati időszak és figyelembe vett időszak

(4) Az ideiglenes rendelet (10) preambulumbekezdésében foglaltaknak megfelelően a dömping és a kár vizsgálata a 2016. július 1. és 2017. június 30. közötti időszakra (a továbbiakban: vizsgálati időszak), a kár felmérése szempontjából lényeges tendenciák vizsgálata pedig a 2014. január 1. és a vizsgálati időszak vége közötti időszakra (a továbbiakban: figyelembe vett időszak) terjedt ki.

1.3. Az eljárás további menete

(5) Az ideiglenes dömpingellenes vámok kivetését követően a panaszos, a Kínai Fém-, Ásványianyag- és Vegyianyag-importőrök és -exportőrök Kereskedelmi Kamarája (China Chamber of Commerce of Metals, Minerals & Chemicals Importers and Exporters, a továbbiakban: CCCMC), a Kínai Gumiipari Szövetség (China Rubber Industry Association, a továbbiakban: CRIA), öt kínai exportáló gyártó, öt független importőr, egy uniós importőröket tömörítő szövetség, az Association Française des Importateurs de Pneumatiques (AFIP) és egy uniós beszállító (Kraiburg) az ideiglenes ténymegállapításokkal kapcsolatos észrevételeket tartalmazó írásbeli beadványt nyújtott be.

([1]) HL L 176., 2016.6.30., 21. o.

([2]) A Bizottság (EU) 2018/683 rendelete (2018. május 4.) a Kínai Népköztársaságból származó egyes, 121 feletti terhelési indexű, autóbuszhoz vagy tehergépjárműhöz való új vagy újrafutózott gumi légabroncsok behozatalára vonatkozó ideiglenes dömpingellenes vám kivetéséről, és az (EU) 2018/163 végrehajtási rendelet módosításáról (HL L 116., 2018.5.7., 8. o.).

([3]) A Bizottság (EU) 2018/163 végrehajtási rendelete (2018. február 1.) a Kínai Népköztársaságból származó új és újrafutózott autóbusz- vagy tehergépjármű-abroncsok behozatalára vonatkozó nyilvántartásbavételi kötelezettség bevezetéséről (HL L 30., 2018.2.2., 12. o.).

(6) Egy érdekelt fél, a Hämmerling The Tyre Company GmbH (Hämmerling) 2018. július 2-án, jóval az ideiglenes nyilvánosságra hozatallal kapcsolatos észrevételek benyújtási határidejét követően további észrevételeket nyújtott be az ideiglenes ténymegállapításokkal kapcsolatban. A Bizottság a végső szakaszban foglalkozott ezekkel, az általános tájékoztatóval kapcsolatos egyéb észrevételekkel együtt.

(7) A meghallgatást kérő érdekelt felek lehetőséget kaptak a meghallgatásra. A CCCMC-vel és a CRIA-val; a mintában szereplő exportáló gyártókkal: az Aeolus csoporttal ([4]), a Pirelli Tyre Co., Ltd vállalattal („Pirelli") és a vele kapcsolatban álló Prometeon Tyre Group S.r.l. („Prometeon") importőrrel, a Giti csoporttal ([5]), a Hankook csoporttal ([6]) és a Xingyuan csoporttal ([7]); két független importőrrel és uniós gyártókkal, szövetségekkel, valamint az intézkedéseket támogató uniós futófelület- és javítóanyag-beszállítókkal került sor meghallgatásra.

(8) A Bizottság mérlegelte és elemezte az érdekelt felek által benyújtott észrevételeket, és az ideiglenes ténymegállapításokat indokolt esetben ezeknek megfelelően módosította.

(9) A Bizottság folytatta a végleges ténymegállapításainak megtételéhez szükségesnek tartott információk összegyűjtését és ellenőrzését. Az eljárás ideiglenes szakaszában nem ellenőrzött kitöltött kérdőívek ellenőrzése céljából ellenőrző látogatásokra került sor a következő felek telephelyein:

a) független uniós importőrök:

— Heuver Bandengroothandel B.V, Hollandia („Heuver")

— Hämmerling The Tyre Company GmbH, Németország

b) kapcsolatban álló uniós importőrök:

— 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) A végső nyilvánosságra hozatalt követően egy hollandiai uniós gyártó, a Roline N.V. telephelyén ellenőrző látogatásra került sor.

(11) A Bizottság valamennyi érdekelt felet tájékoztatott azokról a lényeges tényekről és szempontokról, amelyek alapján végleges dömpingellenes vámot tervez kivetni egyes autóbusz- vagy tehergépjármű-abroncsok behozatalára (a továbbiakban: végső nyilvánosságra hozatal), és véglegesen be kívánja szedni az ideiglenes vám formájában biztosított összegeket.

(12) Az érdekelt felek számára meghatározott időszakot biztosítottak a végső nyilvánosságra hozatallal kapcsolatos észrevételeik benyújtásához. A panaszos, a kínai exportáló gyártók (Aeolus csoport, Giti csoport, Hankook csoport, Pirelli és a vele kapcsolatban álló Prometeon importőr), az ágazati szövetségek (a CRIA, a CCCMC, az Associazione Italiana Ricostruttori Pneumatici, az Assoiaçao Nacional de Industriais de Recauchtagem de Pneus, a Bipaver, a Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk, a cseh újrafutózó vállalatok szövetsége és az újrafutózó vállalatok szövetsége), az importőrök (Hämmerling és Kirkby Tyres Ltd), egy újrafutózó vállalat (Rula-BRW) és az újrafutózó vállalatok nyersanyag-beszállítói (Vipal, Kraiburg, RemaTipTop) írásbeli beadványokat nyújtottak be.

(13) A végső nyilvánosságra hozatalt követően meghallgatásra került sor a CRIA és a CCCMC szövetségekkel, az Aeolus csoporttal, a Giti csoporttal, a Prometeon importőrrel, a panaszossal és a Bipaver szövetséggel.

([4]) Az Aeolus csoport tagjai az Aeolus Tyre Co., Ltd, a Qingdao Yellow Sea Rubber Co., Ltd. és a Aeolus Tyre (Taiyuan) Co., Ltd. Ez utóbbit korábban Chonche Auto Double Happiness Tyre Corp. Ltd.-nek hívták 2018. augusztus 13-ig, amikor nevet változtatott.

([5]) A Giti csoportot alkotó vállalatok: 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., valamint egy velük kapcsolatban álló szingapúri exportőr.

([6]) A Hankook csoportot alkotó vállalatok: Shanghai Hankook Tire Sales Co., Ltd. (Shanghai); Chongqing Hankook Tire Co., (Chongqing) Ltd.; Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd. (Jiangsu); és egy velük kapcsolatban álló szöuli (Korea) exportőr.

([7]) A Xingyuan csoportot alkotó vállalatok: Xingyuan Tire Group Ltd., Co. és Guangrao Xinhongyuan Tyre Co., Ltd. (Dongying).

(14) A meghallgató tisztviselő a Hankook csoport kérésére 2018. augusztus 16-án, a Hämmerling kérésére pedig 2018. augusztus 29-én szervezett meghallgatást.

(15) 2018. szeptember 10-én a Bizottság valamennyi érdekelt fél számára megküldött egy újabb végső nyilvánosságra hozatalt, amely a 3. termékkategóriához kapcsolódó nyereségcél szintjének kérdésére korlátozódott.

(16) Az érdekelt felek számára három napos időszakot biztosítottak az újabb végleges tájékoztatóval kapcsolatos észrevételeik benyújtásához. A panaszos, a kínai exportáló gyártók (Aeolus csoport, Giti csoport, Pirelli és a vele kapcsolatban álló Prometeon importőr), az ágazati szövetségek (a CRIA, a CCCMC, az Associazione Italiana Ricostruttori Pneumatici, a Bipaver, a Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk, a cseh újrafutózó vállalatok szövetsége. az ITMA Europe és az újrafutózó vállalatok szövetsége), az importőrök (Hämmerling, Heuver és Kirkby Tyres Ltd), egy újrafutózó vállalat (Rula-BRW), egy felhasználói egyesület (Litván Közúti Fuvarozók Országos Egyesülete LINAVA) és az újrafutózó vállalatok egy nyersanyag-beszállítója (Kraiburg) írásbeli észrevételeket nyújtottak be.

(17) Az újabb végső nyilvánosságra hozatalt követően 2018. szeptember 14-én meghallgatásra került sor a Prometeonnal.

(18) Az érdekelt felek által benyújtott észrevételeket mérlegelték és indokolt esetben figyelembe vették.

1.4. **Helyesbítés**

(19) Az ideiglenes rendelet közzétételét követően a Pirelli rámutatott, hogy a Pirelli Tyre Co., Ltd. nem az Aeolus csoport leányvállalata, ahogyan az helytelenül szerepel az ideiglenes rendelet (119) preambulumbekezdésében. Kifejtette, hogy a Pirelli Tyre Co., Ltd. az Aeolus Tyre Co., Ltd. vállalattól és az Aeolus csoporttól független vállalat.

(20) A Bizottság a tévedését elismerve 2018. július 10-én helyesbítést ([8]) adott ki.

(21) Ami az Aeolus csoportra való hivatkozást illeti, a Bizottság megjegyezte, hogy vizsgálata vállalatokra, illetve egymással kapcsolatban álló vállalatok csoportjaira terjed ki. Az exportáló gyártók közötti kapcsolatot a Bizottság az (EU) 2015/2447 bizottsági végrehajtási rendelet ([9]) 127. cikkének megfelelően elemzi. Ezért e vizsgálat keretében a Pirelli Tyre Co., Ltd. és az Aeolus Tyre Co., Ltd. egymással kapcsolatban állónak minősülnek, mivel a vizsgálati időszak során mindkettőnek volt közös részvényese: konkrétan a China National Tire & Rubber Co., Ltd. (a továbbiakban: CNRC). Az „Aeolus csoport" rövidített forma használata az ideiglenes rendeletben az egymással kapcsolatban álló vállalatokra való hivatkozás megkönnyítésére szolgált. Azért esett a választás az „Aeolus csoport" rövidített formára, mert az egymással kapcsolatban álló vállalatok közül az Aeolus Tyre Co., Ltd. a legnagyobb gyártó jogalany. Annak ellenére, hogy az ideiglenes rendelet a rövid formát használja az Aeolus csoportra való hivatkozáshoz, a Bizottság külön-külön számította ki a dömpingkülönbözetet az egymással kapcsolatban álló exportáló gyártók mindegyike esetében, és ezt követően egyszerű súlyozott átlagos dömpingkülönbözetet állapított meg az egymással kapcsolatban álló összes vállalat esetében.

(22) A végső nyilvánosságra hozatalt követően a Pirelli azt állította, hogy nem tekinthető a CNRC vállalattal és az Aeolus csoporttal kapcsolatban álló vállalatnak. A Pirelli nem értett egyet az (EU) 2015/2447 rendelet 127. cikkének alkalmazásával az egymással kapcsolatban álló vállalatok súlyozott átlagos dömpingkülönbözetének kiszámítása céljából. A Pirelli a vállalatok közötti kapcsolat megállapítását illetően az (EU) 2016/1036 rendelet (a továbbiakban: alaprendelet) 4. cikkének alkalmazását javasolta.

(23) A Bizottság felhívta a figyelmet arra, hogy az alaprendelet 4. cikke az uniós gazdasági ágazat meghatározására, valamint az uniós gyártók és az exportáló gyártók közötti kapcsolatra vonatkozik. Ebben a keretben egy uniós gyártó nem minősül az uniós gazdasági ágazat körébe tartozónak, ha egy exportáló gyártó irányítása alatt áll ([10]). Az alaprendelet 2. cikkének (1) bekezdése azonban kifejezetten az (EU) 2015/2447 rendelet 127. cikkére hivatkozik a két fél közötti kapcsolat fennállásának dömpingkülönbözet megállapítása céljából való értékelését illetően. A felek között kapcsoaltok vizsgálata biztosítja a dömpingellenes intézkedések hatékony végrehajtását. Különösen pedig megelőzi annak kockázatát, hogy a kiviteleket egy olyan vállalaton keresztül végezzék, amelyre alacsonyabb dömpingellenes vám vonatkozik. Emellett az eljárás megindításról szóló értesítés ([11]) egyértelműen utalt az (EU) 2015/2447 rendelet 127. cikkének alkalmazására.

([8]) HL L 174., 2018.7.10., 23. o.

([9]) A Bizottság (EU) 2015/2447 végrehajtási rendelete (2015. november 24.) az Uniós Vámkódex létrehozásáról szóló 952/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet egyes rendelkezéseinek végrehajtására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról (HL L 343., 2015.12.29., 558. o.).

([10]) Lásd az alaprendelet 4. cikke (2) bekezdésének a) pontját.

([11]) Lásd a független importőrök vizsgálatának megindításáról szóló értesítés 5.2.3. szakaszát és különösen a 15. és 17. oldalon található 1. lábjegyzeteket.

(24) Az (EU) 2015/2447 rendelet 127. cikke d) pontjának megfelelően két személy akkor tekintendő egymással kapcsolatban állónak, ha: egy harmadik fél közvetlenül vagy közvetve tulajdonában tartja, ellenőrzi vagy birtokolja mindkettőjük kibocsátott, szavazati jogot biztosító részvényeinek vagy részesedéseinek 5 %-át vagy annál többet. CNRC a Pirelli Tyre Co. legnagyobb részvényese. A vizsgálati időszakban a CNRC a Pirelli részvényeinek 65 %-ával rendelkezett. 2018 szeptemberében még mindig a Pirelli részvényeinek 46 %-át birtokolta. Ezért e vizsgálat keretében a Pirelli és az Aeolus csoport egymással kapcsolatban állónak minősültek egy közös anyavállalat révén (CNRC). A Bizottság ezért elutasította a Pirelli azon állítását, miszerint nem tekinthető a CNRC vállalattal és az Aeolus csoporttal kapcsolatban álló vállalatnak.

(25) A végső nyilvánosságra hozatalt követően a Pirelli továbbra is azt állította, hogy csak együttműködő félnek, nem pedig exportáló gyártónak kell tekinteni, mert 2017 novemberében leállította az érintett termék gyártását.

(26) A Bizottság megállapította, hogy a vizsgált időszakban a Pirelli exportáló gyártó volt. Az a tény, hogy a későbbiekben a Pirelli felhagyott a termeléssel, ebben a tekintetben semmin nem változtat. Az állítást ezért elutasították.

1.5. **Ideiglenes nyilvánosságra hozatal**

(27) Több érdekelt fél azt állította, hogy a Bizottság általi ideiglenes nyilvánosságra hozatal nem volt kielégítő, ezáltal érintette a védelemhez való jogukat, és arra kérték a Bizottságot, hogy végezzen további pontosításokat és hozzon nyilvánosságra további információkat, és ugyanezen aggályait a végső nyilvánosságra hozatalt követően is megismételte.

(28) A Bizottság úgy ítélte meg, hogy a nyilvános akta és az ideiglenes rendelet már elegendő információt tartalmazott, amelyek lehetővé tették, hogy valamennyi érdekelt fél teljeskörűen gyakorolja a védelemhez való jogát. Ugyanakkor a végső nyilvánosságra hozatal előtt a nyilvános jellegű akta az ideiglenes rendelettel kapcsolatban pontosításokkal szolgáló aktához fűzött feljegyzéssel ([12]) egészült ki, és két exportáló gyártó további pontosításokban részesült az egyes dömpingre vonatkozó számítások alapját képező adatokkal kapcsolatban.

(29) A Bizottság megjegyezte, hogy a CRIA és a CCCMC állítása szerint a Bizottság nem tudatta velük és a kínai exportőrökkel az alákínálásra és az alulértékesítésre vonatkozó számításokkal kapcsolatos részletes információkat, ezáltal megfosztotta őket attól a lehetőségtől, hogy ellenőrizhessék a Bizottság által elkövetett esetleges hibákat, illetve attól a lehetőségtől, hogy észrevételeket tehessenek a számítások bizonyos aspektusaival kapcsolatban.

(30) A CRIA, a CCCMC és a kínai exportőrök minden információt az eljárási jogaik tiszteletben tartása mellett kaptak meg. A mintában szereplő kínai exportőrök megkapták az értékesített termékkódokat, az értékesítési egységárakat, valamint a teljes értékesítési volumen értéktartományát ([13]) tartalmazó listát. Ahogyan a (45)–(49) preambulumbekezdésben szerepel, a Bizottság nem hozhat nyilvánosságra igazoltan alapos okkal bizalmas jellegűnek minősülő információkat az azokat szolgáltató felek kifejezett engedélye nélkül.

(31) Az Aeolus csoport azt állította, hogy az 1994. évi GATT VI. cikkének céljaira történő kármegállapításnak kétségbevonhatatlan bizonyítékra kell támaszkodnia, és objektíven meg kellene vizsgálnia a) a dömpingelt importáru mennyiségét, a dömpingelt importnak a belföldi piac hasonló termékeinek áraira gyakorolt hatását, b) az importnak az ilyen jellegű termékek belföldi előállítóira gyakorolt hatását. A csoport úgy ítélte meg, hogy a Bizottságnak nem a felek által szolgáltatott pontatlan információkra vagy bizalmas adatokra, hanem az összes rendelkezésre álló információra és objektív tényre kellene alapoznia a döntéseit. Az objektív vizsgálatra vonatkozó követelmény azt feltételezi, hogy a belföldi gazdasági ágazatot és a dömpingelt behozatal hatásait pártatlanul kell megvizsgálni, a vizsgálatban érdekelt felek vagy érdekelt felek csoportja érdekeinek előnyben részesítése nélkül ([14]). Az Aeolus csoport szerint az eljárás során az adatok többsége bizalmas maradt, így ez gátolta az érdekelt felek védelemhez való jogának gyakorlását. Azonban az Aeolus csoport beadványa szerint a vizsgálat egyértelműen az uniós gazdasági ágazat egy konkrét szegmense (mégpedig az újrafutózási ágazat) érdekeinek védelme céljából indult meg, figyelmen kívül hagyva azt, hogy a jelentős európai abroncsgyártók többsége is Kínából importálja az érintett terméket, és azt az uniós piacon újraértékesíti.

(32) A Bizottság az észrevételekre adott válaszában megjegyezte, hogy az alaprendelet 19. cikke kifejezetten arról rendelkezik, hogy az érdekelt felek igazoltan alapos indokkal bizalmas jelleggel bocsáthatnak rendelkezésre információkat. Ezenfelül az érdekelt felek általi betekintés céljából bekerült a nyilvános aktába a bizalmas

([12]) Az aktához fűzött feljegyzés (Nyilvántartási rendszeren belüli: t18.007994).
([13]) Egyes uniós gyártók kilétének bizalmas jellege miatt a Bizottság értéktartományokat közölt.
([14]) A WTO Fellebbezési Testületének WT/DS184/AB/R számú, „*United States – Anti-dumping Measures on Certain Hot-Rolled Steel Products from Japan*” (Egyesült Államok – Japánból származó, egyes melegen hengerelt acéltermékekre vonatkozó dömpingellenes intézkedések) üggyel kapcsolatos jelentése, 109. pont.

információk érdemi összefoglalása. Az, hogy egyes együttműködő uniós gyártók kiléte bizalmas maradt, nem akadályozta meg a Bizottságot a tények objektív vizsgálatában, és az érdekelt feleket sem gátolta a védelemhez való joguk gyakorlásában. Ezenfelül az érdekelt felek védelemhez való jogát a meghallgató tisztviselő közreműködésével biztosították, ahogyan azt a (37) preambulumbekezdés kifejti.

1.6. **Mintavétel**

(33) A CRIA és a CCCMC azt állította, hogy a kínai kis- és közepes méretű gyártókat (a kkv-kat) hátrányos megkülönböztetés érte az uniós kkv-kkal szemben, mivel az uniós kkv-k jogosultak voltak arra, hogy kevésbé részletes (és így kevésbé megbízható) kérdőívet töltsenek ki. Ezek a felek azt állították, hogy a kínai kkv-gyártók a kérdőívek hiánytalan kitöltésével járó jelentős terhek miatt esetlegesen visszariadtak a vizsgálatban való részvételtől.

(34) A CRIA és a CCCMC továbbá azt állította, hogy mivel a Bizottság a kár megállapítását (állítólag tévesen) túlnyomórészt a kkv-k alacsony értékesítési volumenére vonatkozó adatokra alapozta, a kínai kkv-gyártók alulreprezentáltságát tovább súlyosbította az, hogy az uniós kkv-gyártók kevésbé teljes és így kevésbé megbízható választ tudtak adni. A végső nyilvánosságra hozatalt követően egy hasonló állítást fogalmaztak meg. Ezenfelül a CRIA és a CCCMC azt kérte, hogy a Bizottság hozza nyilvánosságra az uniós gyártók körében végzett mintavételre vonatkozó konkrét adatokat, különösen annak ellenőrzése céljából, hogy az uniós gazdasági ágazatra vonatkozó minta mennyire reprezentatív az új és az újrafutózott gumiabroncsok tekintetében. Ezt a felvetést a végső nyilvánosságra hozatalt követően megismételték.

(35) Helytelen az az állítás, amely szerint a kár meghatározása túlnyomórészt az uniós kkv-gyártók adatain alapult, mivel a Bizottság reprezentatív mintát hozott létre az uniós gyártókat ért kárra vonatkozó helyzet pontos elemzéséhez. A kkv-k uniós piacon bonyolított értékesítésének megfelelő képviseletének biztosítása érdekében a Bizottság súlyozta az uniós értékesítést. Ezenfelül a Bizottság állandó gyakorlata, hogy egyszerűsített kérdőívet küld az uniós kkv-gyártók részére, ez a tény azonban nincs hatással a közölt adatok helyességére vagy a vizsgálat részletességére. Ezért a Bizottság elutasította ezt az állítást.

(36) Ahogyan az ideiglenes rendelet (15) preambulumbekezdésben szerepel, két exportáló gyártó azzal érvelt, hogy az adatok bizalmas jellege gátolta annak ellenőrzésében, hogy a panaszos a teljes uniós termelésnek több mint 25 %-át képviseli-e. Azt is fenntartották, hogy nem tudták ellenőrizni, hogy az uniós gazdasági ágazatra vonatkozó minta kellően reprezentatív-e.

(37) A Bizottság szolgálatai a meghallgató tisztviselő közreműködését kérték annak érdekében, hogy az állítások ismeretében garantálja az érdekelt felek védelemhez való jogát. A meghallgató tisztviselő a 2018. július 12-i feljegyzésében a következő két ténymegállapítással egészítette ki a nyilvános aktához fűzött feljegyzést:

„*1. A bizalmas jellegű aktában szereplő adatok alátámasztják azt a következtetést, hogy a Bizottság szolgálatai helyesen közölték a rögzített követelmények kiszámítása során kapott adatokat. A panaszos – többek között a névtelenséget kérő két uniós gyártó – a vizsgált termék teljes uniós termelésének több mint 25 %-át képviseli.*

2. A bizalmas jellegű aktában szereplő adatok alátámasztják azt a következtetést, hogy a vizsgálatért felelős bizottsági szolgálatok által végzett mintavétel pontosan ismertetésre került az aktához fűzött, a mintavétel tárgyában készített, 2017. október 18-i feljegyzésükben, amely az érdekelt felek általi betekintés céljából került az aktába.” ([15])

(38) A Bizottság ezért úgy véli, hogy ezen érdekelt felek védelemhez való jogát tiszteletben tartotta.

(39) Végezetül néhány exportáló gyártó azt állította, hogy a névtelen panaszosok és a kínai exportáló gyártók közötti esetleges kapcsolatok ismeretének hiánya akadályozta a védelemhez való jogukat. Azonban nem indokolták meg, hogy az esetleges kapcsolat ismerete hogyan segítené őket az álláspontjuk megvédésében. Még annak feltételezése esetén is, hogy volt kapcsolat egy vagy több névtelen uniós gyártó és egy vagy több kínai exportáló gyártó között, az a dömping és a kár elemzését érdemben nem érinti.

(40) A Giti csoport azt állította, hogy a Bizottságnak a teljes uniós értékesítésen belüli részesedést minden szinten figyelembe kellene vennie az uniós gyártókból álló minta kiválasztásakor. Ez a megközelítés objektívebb lett volna, mint a jelenlegi megközelítés, amelyben a Giti csoport álláspontja szerint a legnagyobb kárt szenvedett 3. kategóriára vonatkozó adatok súlya eltúlzott.

([15]) Az aktához fűzött feljegyzés a bizalmas jellegű aktában szereplő információk ellenőrzésének kérelmezéséről (Nyilvántartási rendszeren belüli szám: t18.008053).

(41) Ahogyan az ideiglenes rendelet (24) preambulumbekezdése kifejti, a Bizottság az uniós gyártók mintájának kiválasztásakor valójában figyelembe vette a termékkategóriákat. Ezenfelül az ideiglenes rendelet (157) és (158) preambulumbekezdése, valamint a jelen rendelet (28) preambulumbekezdésében említett, az aktához fűzött feljegyzésben szereplő további pontosítások tartalmazták az összes termékkategória mikrogazdasági mutatókban való kifejezéséhez alkalmazott módszertan részletes magyarázatát (további információkért lásd alább a 4.5.1.2. szakaszt).

1.7. **Az információkhoz való hozzáférés**

(42) A CRIA és a CCCMC azt kérte, hogy a jogi képviselőjük teljeskörű hozzáférést kapjon a dömpingkülönbözetre, az árakra kifejtett hatásokra, valamint a kárkülönbözetre vonatkozó bizottsági számításokhoz, beleértve az adott számítások alapját képező, más érdekelt felektől származó egyéb bizalmas információkhoz való hozzáférést is (a nyilvánosságra hozatal tilalmára vonatkozó megfelelő kötelezettségvállalások mellett). A CRIA és a CCCMC rámutatott, hogy az alaprendelet 19. cikkében foglalt követelményeket egyensúlyba kell hozni a védelemhez való joggal, amelyet az Európai Unió Alapjogi Chartájának 41. cikke garantál.

(43) A CRIA és a CCCMC azzal érvelt, hogy a hozzáférést olyan ügyvédek számára kérik, akik szerepelnek egy európai ügyvédi kamara nyilvántartásában, és olyan szigorú kamarai szabályok hatálya alá tartoznak, amelyek értelmében a bizalmas információk ügyfeleikkel való megosztása szigorú fegyelmi intézkedéseket von maga után, ideértve a kamarából való kizárás és a büntetőjogi felelősségre vonás lehetőségét is. Ezért a CRIA és a CCCMC álláspontja szerint a bizalmas aktához való hozzáférés megadásával a Bizottság nem szegné meg a bizalmas információk védelmével kapcsolatos kötelezettségét, miközben lehetővé tenné a védelemhez való jog eredményes gyakorlását. Ezek a felek továbbá úgy vélték, hogy a meghallgató tisztviselőnek a bizalmas információkhoz való hozzáférés és az általa levont következtetés érdekelt felekkel való közlése érdekében való közreműködése nem tekinthető úgy, hogy helyettesíti az említett számítások felülvizsgálatát.

(44) A meghallgató tisztviselő 2018. augusztus 16-i általi meghallgatás során a Hankook csoport azt állította, hogy a Bizottság megsértette a védelemhez való jogát, mivel nem adott lehetőséget számára, hogy hozzáférjen azokhoz az adatokhoz, amelyeket a Hankook csoport véleménye szerint indokolatlanul minősítettek bizalmasnak. A Hankook csoport a bizalmas adatok kezelésére vonatkozó politika módosítására irányuló általános kérelmet nyújtott be, és felhívást intézett a bizottsági szolgálatok felé, hogy változtassák meg a számítások nyilvánosságra hozatalával kapcsolatos jelenlegi gyakorlatot, és a jövőben tegyék lehetővé az érdekelt felek jogi képviselői számára a számításokhoz való teljeskörű hozzáférést. A Hankook csoport meglátásában a bizalmas adatok védelmét csak az érintett vállalatoknak esetlegesen okozott kár megelőzéséhez szükséges mértékben kell alkalmazni. Ilyen kár nem keletkezne, ha a jogi képviselők a bizottsági szolgálatokkal megkötött titoktartási megállapodás szerint járnának el. A jelenlegi vizsgálattal kapcsolatban a Hankook csoport kérelmezte továbbá, hogy biztosítsák jogi képviselői számára a hozzáférést a dömping- és kárkülönbözetekhez kapcsolódó valamennyi számításhoz, ideértve a rendes értékre vonatkozó minden adatot is.

(45) Az alaprendelet 19. cikke kimondja, hogy a Bizottság a természeténél fogva bizalmas információt vagy olyan információt, amelyet a vizsgálatban érintett felek alapos indokkal ilyenként bocsátottak rendelkezésre, nem hozhat nyilvánosságra az ilyen információkat szolgáltató fél kifejezett engedélye nélkül. Az alaprendelet nem irányozza elő azt, hogy bármely más fél – ideértve a valamely európai ügyvédi kamara nyilvántartásában szereplő ügyvédeket is – hozzáférést kapjon azokhoz. Megjegyzendő, hogy 2018. január 9-én a CRIA és a CCCMC az együttműködő és a mintában szereplő exportáló gyártók által aláírt meghatalmazásokat nyújtottak be. A Bizottság megállapította, hogy a mintában szereplő kínai exportáló gyártók által a CRIA és a CCCMC részére adott meghatalmazások némelyike nem terjedt ki a bizalmas információkhoz való hozzáférésre, csak a meghallgatásokon való részvételre, az észrevételek tételére és a beadványok benyújtására vonatkozott.

(46) A Bíróság ítélkezési gyakorlata továbbá kimondja, hogy a védelemhez való jog védelmét szükség esetén össze kell egyeztetni a bizalmas adatkezelés elvével, amelyet az alaprendelet 19. cikke kifejezetten rögzít. Ebben a konkrét esetben az alapos indok bizonyítást nyert, mert több érdekelt fél kérte nevének bizalmas kezelését, attól tartva, hogy esetleg retorzió érheti a vevők vagy a versenytársak részéről. A Bizottság megvizsgálta a kérdéses állításokat, és azokat indokoltnak ítélte. Ezért arra a következtetésre jutott, hogy a bizalmas információk nyilvánosságra hozatala jelentős káros hatást gyakorolna ezekre a felekre.

(47) Ez az összeegyeztetés lehetővé teszi nem bizalmas jellegű (például értéktartományok és/vagy indexált adatok formájában közölt) információkat tartalmazó összefoglalók átvételét azokban az esetekben, amikor a nem bizalmas jellegű információk nem eredményezik üzleti titkok felfedését. A bizalmas információk teljes nyilvánosságra hozatala azonban nem minősült összeegyeztethetőnek az ilyen információk védelmére vonatkozó kötelezettséggel. Hasonlóképpen, mivel az uniós jogalkotó nem rendelkezett erről a kivételről az alaprendeletben, a Bizottság úgy ítélte meg, hogy az a tény, hogy a valamely európai ügyvédi kamara nyilvántartásában szereplő ügyvédekre szigorú kamarai szabályok vonatkoznak, és ezek az ügyvédek e szabályok megszegése esetén potenciálisan szankcionálhatók, nem teszi lehetővé a Bizottság számára, hogy – a hatályos jogszabályokat megsértve – hozzáférést biztosítson a bizalmas információkhoz. A Bizottság így arra a következtetésre jutott, hogy a bizalmas információkhoz nem biztosítható hozzáférés a valamely európai ügyvédi kamara nyilvántartásában szereplő

ügyvédek számára. Mindenesetre az érdekelt felek védelemhez való jogának biztosításához kapcsolódó további elemet jelenti az a lehetőség, hogy az Európai Bizottság elnökének a meghallgató tisztviselő egyes kereskedelmi eljárásokban ellátandó feladatairól és megbízatásáról szóló, 2012. február 29-i határozatának ([16]) 15. cikke értelmében a kereskedelmi eljárásokban közreműködő meghallgató tisztviselőhöz lehet fordulni. Mivel az érdekelt felek nem kérték ki a meghallgató tisztviselő véleményét erről a kérdésről, az állítást ennek megfelelően el kell utasítani.

(48) A Bizottság továbbá úgy vélte, hogy az érdekelt felek, többek között a CRIA, a CCCMC és a Hankook csoport rendelkezésére álló nyilvános akta az ügyre vonatkozó, a vizsgálat során felhasznált összes releváns információt tartalmazta. A bizalmasnak tartott információkról a nyilvános akta érdemi összefoglalókat tartalmazott. A nyilvános aktához minden érdekelt fél, köztük a CRIA és a CCCMC is rendelkezett hozzáféréssel és betekintési lehetőséggel.

(49) Ezen megfontolásokra tekintettel a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a nyilvánosságrahozatali dokumentumokban és a nyilvános aktában közölt információk valamennyi érdekelt fél védelemhez való jogának tiszteletben tartásához elegendőek. Ezért a Bizottság elutasította ezt az állítást. Ugyanakkor, a meghallgató tisztviselő általi meghallgatást követően a Bizottság a (77) és (178) preambulumbekezdésnek megfelelően bizonyos további adatokat is nyilvánosságra hozott a dömpinggel és kárral kapcsolatos számításokat illetően.

(50) A Hämmerling meghallgató tisztviselő általi meghallgatást kérelmezett, hogy a jelenlegi vizsgálattal, valamint a TRON TDI adatbázisban található bizalmas és nem bizalmas információkat érintő adatvédelemmel, valamint az Unió területén kívüli érdekelt feleknek a nem bizalmas aktákhoz való, ezen adatbázison keresztül történő hozzáférés megadásának jelenlegi gyakorlatával kapcsolatos jogi aggályokat vessen fel.

(51) A Bizottság megjegyezte, hogy az új általános adatvédelmi rendelet ([17]) nem volt alkalmazandó ebben az ügyben. A Hämmerling megerősítette továbbá, hogy a személyes adatok védelmének kérdése nem kapcsolódott közvetlenül a kereskedelmi védelemről szóló jogszabályok szerinti védelemhez való jogának egy esetleges konkrét akadályozásához. A Bizottság ezért arra a következtetésre jutott, hogy az új általános adatvédelmi rendelet nem érintette a Hämmerling védelemhez való jogát és álláspontját az eljárásban.

2. AZ ÉRINTETT TERMÉK ÉS A HASONLÓ TERMÉK

2.1. **Az uniós abroncspiac szegmentálásával kapcsolatos észrevételek**

(52) Több fél megismételte azon állítását, hogy az új és újrafutózott abroncsok nem jelenthetnek egyetlen érintett terméket, illetve nem lehetnek egyetlen szegmens részei. Ezenfelül több érdekelt fél azt állította, hogy az uniós piacot legalább négy termékkategóriára kell osztani: három termékkategóriát az új abroncsokhoz, egy negyedik, új termékkategóriát pedig az újrafutózott abroncsokhoz kell létrehozni. Alternatív esetben egy új termékkategóriát kell bevezetni az olcsó importabroncsokhoz. A CRIA és a CCCMC egyúttal azt állította, hogy az eredeti alkatrészként felhasznált abroncsok és a csereabroncsok esetében további szegmentálást kell végezni.

(53) Ahogyan az ideiglenes rendelet (72)–(74) preambulumbekezdésében szerepel, az új (újrafutózható vagy nem újrafutózható) és az újrafutózott abroncsok műszaki, alapvető fizikai és kémiai tulajdonságai nem eltérőek. Az ideiglenes nyilvánosságra hozatalt követően az érdekelt felek nem közöltek ellentétes értelmű további bizonyítékot. A Bizottság ezért elvetette a CRIA és a CCCMC azon állítását, hogy az új és újrafutózott abroncsok nem jelenthetik ugyanazt az érintett terméket. Az újrafutózott abroncsok esetében negyedik termékkategória létrehozására vonatkozó kérelem tekintetében a Bizottság hangsúlyozta, hogy az új és újrafutózott abroncsok ugyanazokkal az alapvető tulajdonságokkal rendelkeznek, és jórészt helyettesíthetők egymással. Ezenfelül ahogyan az ideiglenes rendelet (55)–(57) preambulumbekezdése kifejti, az újrafutózott abroncsok többnyire a 3. kategóriába tartoznak. Ezért nincs szükség arra, hogy azokhoz egy negyedik termékkategóriát hozzon létre. A Bizottság így ezt az állítást is elutasította.

(54) Az Aeolus csoport azt állította, hogy a Bizottságnak ki kellene zárnia az új abroncsokat a vizsgálat hatóköréből. Az Aeolus csoport a WTO Fellebbezési Testületének „*European Communities – Measures Affecting Asbestos and Products Containing Asbestos*" (Európai Közösségek – Azbesztet és azbeszttartalmú termékeket érintő intézkedések) üggyel kapcsolatos jelentésére ([18]) hivatkozott, amely szerint annak meghatározása, hogy két termék hasonló-e, alapvetően annak meghatározására irányul, hogy a termékek versenyeznek-e egymással. Az Aeolus csoport azt állította, hogy a Bizottságnak figyelembe kellene vennie ezt a megközelítést annak meghatározásakor, hogy a két termék hasonlónak tekinthető-e vagy sem.

([16]) HL L 107., 2012.4.19., 5. o.

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

([18]) A Fellebbezési Testület WT/DS/135/AB/R számú, „*European Communities – Measures Affecting Asbestos and Products Containing Asbestos*" (Európai Bizottság – Azbesztet és azbeszttartalmú termékeket érintő intézkedések) üggyel kapcsolatos jelentése.

(55) A Bizottság úgy ítélte meg, hogy versenyhelyzet áll fenn az új és az újrafutózott abroncsok között. Ahogyan alább a 4.6. szakaszban a termékkategóriák közötti kapcsolat elemzése során bizonyításra kerül, a 3. kategóriába tartozó (új) importabroncsok versenyben vannak az Unióban újrafutózott abroncsokkal, és most veszik át a 3. kategóriába tartozó újrafutózott abroncsok piaci részesedését. Ez viszont ellenkező irányú kaszkádhatást fejt ki a 2. kategóriába és az 1. kategóriába tartozó abroncsokra is, és így az 1. és a 2. kategóriába tartozó termékeket előállító uniós abroncsgyártók versenyhelyzetét is érintette. Az állítást ezért elutasították.

(56) A Hankook csoport azt állította, hogy Hankook elnevezésű márkája a 2. kategóriába sorolandó, mivel a Bizottság által alkalmazott mindhárom kritérium ugyanahhoz az eredményhez vezet: i. márkaismertség; ii. újrafutózhatóság, valamint iii. az abroncsok értékesítése közvetlenül az autóbuszok és tehergépjárművek gyártóinak, azaz eredeti alkatrészként való értékesítés.

(57) Az első kritérium tekintetében a Hankook csoport fenntartotta, hogy nemcsak az ETRMA (2017. és 2018. évi jelentése), hanem a Global Tire Intelligence 2016. júniusi jelentése, valamint 2016 márciusában az USA Nemzetközi Kereskedelmi Bizottsága is 2. kategóriába tartozó márkaként kezelte a Hankook márkát ([19]). A Bizottság elfogadta, hogy a Hankook márkának a négy jelentésben történő elismerése arra utalt, hogy a 2. kategóriába tartozó márkáról van szó. A Hankook csoport ugyanakkor „prémium" márkaként értékesíti magát a csoport honlapján. Ezenfelül ahogyan az ideiglenes rendelet (63) preambulumbekezdése már rámutat, az ellenőrző látogatás során a Bizottság részére átadott vállalati belső dokumentum szerint a márka átkerült az 1. kategóriába. A Bizottság ennélfogva azt állapította meg, hogy a Hankook csoport piaci megítélése és a saját megítélése nem teljesen egyezik meg.

(58) A Hankook csoport a Hankook globális marketingstratégiával foglalkozó munkacsoportja által az Egyesült Királyságban, Németországban, Spanyolországban és Olaszországban személygépkocsi-abroncsokkal kapcsolatban 2017-ben végzett bizalmas jellegű belső felméréseket is benyújtott. A vállalat szerint ezekből a dokumentumokból kiderül, hogy az 1. kategóriába tartozó egyéb márkák ismertebbek a vevők körében ezekben az országokban. A Bizottság megállapította, hogy ezekből az adatokból két fontos következtetést lehet levonni. Először is a Hankook csoport maga is elismerte, hogy a márkák kategóriákba sorolása valamennyi márka esetében dinamikus elképzelés. Az Egyesült Királyságban például az egyik versenytársát 2. kategóriába tartozó márkának tekintik, míg ugyanez a versenytárs a „kiemelt szereplők" vagy „1. kategóriába tartozó szereplők" közé tartozik Németországban, Spanyolországban és Olaszországban. Másodszor: úgy tűnik, hogy a személygépkocsikra vonatkozó vevői vélemények szerint a Hankook csoport a két kategória „között" van: A Hankook esetében a „támogatott márkatudatosság" ([20]) általában alacsonyabb volt az 1. kategóriába tartozó márkáknál, míg a „nem támogatott márkatudatosság" ([21]) – az Egyesült Királyság kivételével – ugyanazon a szinten, sőt valamivel magasabb szinten volt, mint a Bizottság által 1. kategóriába sorolt egyéb versengő márkák.

(59) A Bizottság ezután áttért a második kritériumra. Emlékeztetett arra, hogy az 1. kategóriába tartozó abroncsokat – az ideiglenes rendelet (55) preambulumbekezdésében foglaltaknak megfelelően – „többéltű" abroncsoknak szánják, azaz tovább nő az eredeti termékkel megtehető, egyébként is nagy kilométerszám (a szokásos használat mellett akár három újrafutózásra is van lehetőség). Ennek kapcsán a Hankook csoport előadta, hogy szerződéses garanciát jelent az, hogy a Hankook abroncsok legfeljebb egyszer futózhatók újra, és hogy az Alphatread elnevezésű, saját újrafutózott márkájának a piaci részesedése elhanyagolható és csökken. Ezenfelül az újrafutózandó abroncsainak ára a piacvezetők újrafutózandó abroncsainak ára alatt van.

(60) Egyfelől a Bizottság tudomásul vette az Alphatread piaci pozícióját, de megállapította, hogy ez a tény inkább a vállalat arra vonatkozó döntésétől függhet, hogy maga is működtessen-e vertikálisan integrált újrafutózási üzletágat. A Bizottság azt is elfogadta, hogy a Hankook-abroncsok esetében a jogi biztosíték csak egy újrafutózási műveletre terjed ki. Másfelől az újrafutózhatóság nemcsak az Alphatread újrafutózásától vagy a Hankook csoport által nyújtott – a jellegéből adódóan konzervatív – jogi biztosítéktól függ. A besorolás szempontjából inkább az bír nagyobb jelentőséggel, hogy az abroncsokat ténylegesen milyen gyakran futózzák újra a piacon, és ennek alapján versenyeznek-e az 1. kategóriába tartozó más abroncsokkal.

(61) A Bizottság ennélfogva arról érdeklődött az újrafutózással foglalkozó uniós gazdasági szereplők körében, hogy a Hankook-abroncsok csak egyszer, kétszer vagy kettőnél többször futózhatók-e újra. A BIPAVER, az Újrafutózó Vállalatok Szövetsége arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy mind a hét újrafutózó vállalat (három németországi, egy portugáliai, egy spanyolországi, egy olaszországi és egy egyesült királyságú vállalat) válasza szerint a Hankook-abroncsok kétszer futózhatók újra. Ezenfelül bizonyos méretű abroncsok esetében a Hankook-abroncsokat

([19]) A Hankook csoport észrevételei az ideiglenes nyilvánosságra hozatalt illetően (Nyilvántartási rendszeren belüli szám: t18.006816).

([20]) A támogatott márkatudatosságra vonatkozó egyik kérdésben a felmérés azt méri, hogy az emberek fel tudnak-e ismerni egy-egy márkát jól ismert márkák felsorolásából. Nyilvántartási rendszeren belüli szám: t18.007850.

([21]) A nem támogatott márkatudatosság azt jelzi, hogy a márka által keltett benyomás kellően jelentős volt ahhoz, hogy a vevők kiemelten gondoljanak rá. A nem támogatott márkatudatosság méréséhez a Bizottság kiegészítendő kérdést tesz fel, amelyben a márkanév nem szerepel konkrétan. Nyilvántartási rendszeren belüli szám: t18.007850.

a BIPAVER-nek választ adó, megkeresett portugáliai, spanyolországi és egyesült királysági újrafutózó vállalatok kettőnél többször is újrafutózhatják. Egy másik olaszországi újrafutózó vállalat önállóan azt válaszolta, hogy a Hankook alacsony profilarányú abroncsait csak egyszer futózza újra, de a nagyobb profilarányú abroncsokat kétszer futózza újra. Egy francia újrafutózó vállalat önállóan azt válaszolta, hogy a Hankook-abroncsokat kétszer vagy kettőnél többször futózza újra. Egy másik spanyol újrafutózó vállalat azt a tájékoztatást adta, hogy a Hankook újrafutózandó abroncsai ugyanolyan minőségűek, mint például a prémium minőségű Michelin-Continental-, Goodyear- és Bridgestone-abroncsok. A Bizottság ennek alapján azt állapította meg, hogy a Hankook-abroncsokat többnyire kétszer futózzák újra az Unióban, noha az újrafutózandó abroncsaik minősége még további újrafutózást is lehetővé tesz bizonyos abroncsméretek esetében.

(62) A harmadik kritérium kapcsán a Hankook csoport azzal érvelt, hogy az általa gyártott eredeti alkatrészek Unión belüli értékesítése a legyártott eredeti alkatrészek 2017. évi összértékesítésének mindössze 1,6 %-át tette ki. Ez az alacsony piaci részesedés nem elegendő ahhoz, hogy 1. kategóriába tartozónak minősüljön. A Bizottság nem értett egyet ezzel az értékeléssel. Megjegyezte, hogy a Hankook eredetialkatrész-értékesítése növekvő tendenciát mutatott. Míg a Hankook csoportnak nem volt eredetialkatrész-értékesítésre vonatkozó szerződése 2014-ben, eredetialkatrész-gyártási üzletága 2017-ig minden évben növekedett. Ezenfelül, noha az 1,6 % abszolút értékben alacsonynak tűnik, magában foglal egy jelentősebb, [7–12] %-os részesedést az egyik vezető európai tehergépjármű-gyártóval. A Bizottság megállapította, hogy jelentőségteljes maga a tény, hogy ez a jelentős tehergépjármű-gyártó megbízik a Hankook márka prémium minőségében. Egy 2018. június 20-án tartott meghallgatáson a Hankook csoport ezenkívül azzal érvelt, hogy az eredeti alkatrészként való értékesítésre legyártott abroncsokat nem Kínából, hanem Dél-Koreából szállították. Ezért az eredetialkatrész-értékesítés nem rendelhető a Kínából exportált abroncsokhoz. A Bizottság nem vizsgálta meg ezt az állítást. Azonban még abban az esetben is, ha ez tényszerűen helyes, nem ad magyarázatot arra, hogy a Hankook csoport miért ne tudná alkalmazni a know-how-ját a kínai gyártó létesítményekben is, és miért ne tudná a közeljövőben eredeti alkatrészként értékesíteni a Kínában gyártott abroncsokat is. A Bizottság ezért azt állapította meg, hogy a Hankook csoport képes volt eredetialkatrész-értékesítés bonyolítására jól ismert európai tehergépjármű-gyártókkal, így a közeljövőben bővítheti ezt az üzletágat.

(63) Mindhárom kritérium együttes figyelembevételének fényében a Bizottság megerősítette azt az ideiglenes szakaszban tett ténymegállapítását, miszerint a Hankook márka átkerült a 2. kategóriából az 1. kategóriába. Noha a piac a márkát túlnyomórészt még mindig a 2. kategóriába tartozóként ismeri el, a Hankook csoport önértékelésének a vizsgálat során megállapított két eleme és a márkára irányuló felmérések elemzése szerint a Hankook-abroncsok inkább az 1. kategóriába tartoznak. Ennélfogva a Hankook csoport megítélése a kategóriák „között" van. Az újrafutózó vállalatok válaszaiból azonban az derül ki, hogy a Hankook abroncsokat napjainkban legalább kétszer futózzák újra az Unióban, és abroncsainak a minősége lehetővé tette, hogy eredetialkatrész-értékesítést is bonyolítson jól ismert európai tehergépjármű-gyártókkal. A Bizottság ezért ehhez a vizsgálathoz a Hankook csoportot az 1. kategóriába tartozó termékek gyártójaként sorolta be.

(64) A Hankook csoport továbbá azt állította, hogy az Aurora elnevezésű márkája a 3. kategóriába sorolandó. Mivel azonban az Aurora és a Hankook márka közötti különbség nem olyan jelentős, és mivel a Bizottság megerősítette, hogy a Hankook márkát az 1. kategóriába sorolja, az Aurora esetében is fenntartotta, hogy azt a 2. kategóriába sorolja.

(65) A Giti csoport azt állította, hogy Primewell elnevezésű márkája a 3. kategóriába sorolandó. A Bizottság elfogadta ezt az állítást, mivel a Primewell márka teljesítette a 3. kategória kritériumait: rosszabb minőségű márka, újrafutózhatósága igen korlátozott, és eredetialkatrész-értékesítést nem bonyolít.

2.2. **Termékek kizárására vonatkozó kérések**

(66) Több érdekelt fél azt állította, hogy az ideiglenes rendelet (68)–(83) preambulumbekezdésében említett versenyjogi ügyeket és a harmadik országok által folytatott vizsgálatokat nem lenne szabad elutasítani, és ugyanezeket az aggályokat a végső nyilvánosságra hozatalt követően is megismételte. A Bizottságnak a kérdéses határozatok eljárásjogi indokok alapján történő elutasítása helyett a határozatok érdemi ténymegállapításait kellett volna elemeznie. Ezek a felek megismételték, hogy az USA, India, az Eurázsiai Gazdasági Bizottság (a továbbiakban: EEC) és Egyiptom által végzett vizsgálatokat figyelembe kellene venni, és azt is, hogy az 1996 májusában indított versenyjogi eljárás a jelenlegi eljárás szempontjából releváns ([22]) volt. A CRIA és a CCCMC továbbá azt állította, hogy a Bizottság egyszerűen nem utasíthatja el egy összefonódási ügyben ([23]) tett saját ténymegállapításait, amelyek szerint az alacsony költségvetésű új csereabroncsok nem helyettesítik az újrafutózott abroncsokat. Ezek a felek úgy ítélték meg, hogy a ténymegállapítások kifejezetten relevánsak a Bizottság általi szegmentálás és általánosabban a kárelemzés szempontjából.

([22]) Európai Bizottság, COMP/E-2/36.041. sz. ügy – PO Michelin.
([23]) Európai Bizottság: COMP/M.4564. sz. ügy – BRIDGESTONE/BANDAG, 20–22. pont.

(67) Ezen állítások kapcsán a Bizottság megismételte, hogy a versenyjogi és a dömpingellenes vizsgálatok lényegesen eltérnek az érintett termék meghatározásának módja tekintetében. Ezenfelül a WTO dömpingellenes megállapodása szerint a tagok kiterjedt mérlegelési jogkörrel rendelkeznek az érintett termék és a hasonló termék meghatározásakor. Ezért a harmadik országbeli versenyjogi ügyek és más dömpingellenes ügyek sem alkalmazandóak közvetlenül a jelenlegi vizsgálatra. Ennek megfelelően ezeket az állításokat a Bizottság elutasította.

(68) Több érdekelt fél azt állította, hogy eltérések vannak az új és az újrafutózott abroncsok alapvető fizikai, kémiai és műszaki tulajdonságai, alkalmazásai és értékesítési csatornái között, és egy hasonló állítást a végső nyilvánosságra hozatalt követően is megismételt. Ezek a felek az állították, hogy az új abroncsok előállításához használt nyersanyagok jelentősen eltérnek az újrafutózott abroncsok gyártásához szükséges nyersanyagoktól. Az újrafutózható, illetve a többéltű abroncsokat ezért ki kell zárni az érintett termék fogalommeghatározásából.

(69) Ahogyan az ideiglenes rendelet (72) preambulumbekezdésében szerepel, az új és az újrafutózott abroncsok ugyanazokkal a műszaki tulajdonságokkal rendelkeznek és ugyanazokból az alkotóelemekből készülnek, mint az új abroncsok, és azonos a felépítésük. Az új abroncsok biztosítják az újrafutózási ágazat által felhasznált újrafutózandó abroncsokat. A futófelület hasonló az új abroncsokéhoz. A Bizottság ezért elutasította ezt az állítást.

(70) A CRIA és a CCCMC továbbá azt állította, hogy az újrafutózott és az új abroncsoknak nem egyezik meg az alkalmazása, mert az újrafutózott abroncsok biztonsági teljesítménye jóval gyengébb, mint az új abroncsoké, és ugyanezeket az aggályokat a végső nyilvánosságra hozatalt követően is megismételte. Bizonyítékként az USA jogszabályaiból idéztek ([24]). Ezenfelül azt állították, hogy az újrafutózott abroncsokat az uniós intézmények is az új abroncsoktól elkülönülőnek tekintik más területeken. Az 1222/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet ([25]) tulajdonképpen kifejezetten nem alkalmazandó az újrafutózott abroncsokra. Így az ideiglenes rendelet (75) preambulumbekezdésében foglalt javaslattal ellentétben nem ugyanazon jogszabályok hatálya alá tartoznak.

(71) A Bizottság elutasította ezt az állítást. A Bizottság az ideiglenes rendelet (73) preambulumbekezdésében azt tárgyalta, hogy milyen az abroncsok biztonsági teljesítményének a megítélése, és azt a következtetést vonta le, hogy pontosan ugyanilyen jellegű műszaki, minőségbeli és biztonsági különbségek merülnek fel két, eltérő termékkategóriába tartozó új abroncs között. Ezenfelül a 2001/507/EK és a 2001/509/EK határozatnak az ENSZ Európai Gazdasági Bizottságának az újrafutózott gumiabroncsokról szóló 109. és 108. számú rendelete kötelező erejűvé tételének céljából történő módosításáról szóló, 2006. március 13-i tanácsi határozat ([26]) megállapítja, hogy az ENSZ-EGB 108. és 109. számú rendelet rendelkezései alkalmazandók kötelező feltételként az újrafutózott abroncsokra annak biztosítása érdekében, hogy az újrafutózott abroncsok az új abroncsokhoz hasonló biztonsági és minőség-ellenőrzési követelményeket teljesítsenek ([27]).

(72) A végső nyilvánosságra hozatalt követően a CRIA és a CCCMC azt állította, hogy az új abroncsok gyártási eljárása lényegesen eltér az újrafutózott abroncsok esetében alkalmazott eljárástól. Bár a Bizottság egyetért azokkal a felekkel abban, hogy a gyártási eljárás eltérő, az új és az újrafutózott abroncsok felhasználása megegyezik – mindkettőt annak érdekében szerelik az autóbuszok vagy a tehergépjárművek kerekeire, hogy rugalmas kapcsolatot biztosítsanak az úttesttel. Ezért a Bizottság elutasította ezt az állítást.

2.3. **A hasonló termék**

(73) A mintában szereplő összes kínai exportáló gyártó, a CRIA és a CCCMC azt kérte a Bizottságtól, hogy több információt hozzon nyilvánosságra az összehasonlításhoz használt abroncstípusokról. Állításukban igen valószínűnek tartották, hogy bizonyos eltérések nem tükröződnek a termékkódokban/terméktípusokban, és kiigazításokat kell végezni. A kínai exportőrök, a CRIA és a CCCMC azt állították, hogy nem tudtak meghatározni ilyen eltéréseket, mivel nem volt információjuk a mintában szereplő uniós gyártók által értékesített termékekről. A végső nyilvánosságra hozatalt követően e felek egy hasonló állítást fogalmaztak meg.

(74) A Bizottság megállapította, hogy a nyilvános akta már elegendő információt tartalmazott a termékkódok/terméktípusok fogalommeghatározásáról. A terméktípus fogalommeghatározása meglehetősen összetett, hét tulajdonság szerepel benne (többek között a profilszélesség, a profilarány, a kialakítás típusa, a kerékpánt/keréktárcsa átmérője, az abroncs elhelyezkedése, téli abroncs (igen/nem), tömlő nélküli kivitelű abroncs (igen/nem). A Bizottság ennek megfelelően azt a következtetést vonta le, hogy a termékkód jellemzői elég részletesek ahhoz,

([24]) Az USA jogszabályai szerint: „Egyetlen autóbusz sem üzemeltethető az első kerekeknél utánvágott, újravulkanizált vagy újrafutózott abroncsokkal"; 49 CFR 393.75 – Abroncsok. (d).

([25]) Az Európai Parlament és a Tanács 1222/2009/EK rendelete (2009. november 25.) a gumiabroncsok üzemanyag-hatékonyság és más lényeges paraméterek tekintetében történő címkézéséről (HL L 342., 2009.12.22., 46. o.).

([26]) HL L 181., 2006.7.4., 1. o.

([27]) http://www.etrma.org/tyres/retreading/eu-regulatory-framework [legutóbbi hozzáférés: 2018. július 12-én].

hogy figyelembe vegyék az uniós piacon megtalálható összes termékjellemzőt. Valójában egyetlen másik érdekelt fél sem jelezte, hogy a termékkódok nem tükrözik a különböző terméktípusok közötti összes eltérést, illetve hogy az Unióban és a Kínában gyártott azonos terméktípusok között különbség lenne. Egyik érdekelt fél sem szolgáltatott arra vonatkozó információt, hogy milyen más jellemzők lennének szükségesek az importált és a belföldi érintett terméktípusok közötti teljesebb vagy fokozottabb összehasonlítás biztosításához. Ezért a Bizottság fenntartotta azt a ténymegállapítását, hogy az egyes termékkódok jellemzői kellően részletesen meg vannak határozva ahhoz, hogy az egyes terméktípusok közötti összes releváns különbséget visszaadják, és így tisztességes termék- (és ár-)összehasonlítást tegyenek lehetővé. A Bizottság ezért elutasította ezt az állítást.

(75) A CRIA és a CCCMC állítása szerint nem volt egyértelmű, hogy a terméktípusok és a termékkódok fogalma különbözik-e, és e kérdés egyértelművé tételére kérték a Bizottságot. Ennél az eljárásnál a Bizottság megerősítette, hogy a két fogalom egymással helyettesíthető.

3. **DÖMPING**

(76) A CRIA és a CCCMC, az Aeolus csoport és a Pirelli, a Hankook csoport és a Giti csoport kifogásolta azt a tényt, hogy nemcsak az analóg országbeli gyártó kilétét, hanem a rendes értékre vonatkozó részletes számításokat is bizalmasan kezelték. Azt állították, hogy ez lehetetlenné tette számukra a tisztességes eljáráshoz való joguk gyakorlását, valamint azt, hogy érdemi észrevételeket fűzzenek a rendes érték számításához. A végső nyilvánosságra hozatalt követően a Giti csoport és a Hankook csoport megismételte ezt az állítást.

(77) A Bizottság emlékeztetett, hogy az analóg országbeli gyártó a kilétének bizalmas kezelését kérte, és ezt meg is indokolta. A Bizottság érdemben megvizsgálta a névtelenségre vonatkozó kérelmet, és megállapította, hogy a retorzió lehetősége valós, ezért beleegyezett a vállalat nevének bizalmas kezelésébe. Ezenfelül az analóg országbeli gyártó bizonyítékot szolgáltatott arra, hogy az értékesítésre és a költségekre – különösen a termékkategóriánkénti értékesítésekre – vonatkozó adatai alapján a versenytársai megállapíthassák a kilétét, és így további együttműködés esetén retorzióval fenyegethessenek. A Bizottság ezért egyetértett a gyártóval abban, hogy a rendes értékre vonatkozó részletes számításokat bizalmasan kell kezelni vagy értéktartományokban kell megadni. A meghallgató tisztviselő általi (14) preambulumbekezdésben említett meghallgatást követően a Bizottság további információkat hozott nyilvánosságra az analóg országbeli gyártó előállítási költségét, valamint általános és igazgatási költségét (SGA-költség) illetően.

3.1. **Rendes érték**

3.1.1. *Piacgazdasági elbánás*

(78) Az ideiglenes nyilvánosságra hozatalt követően a Giti csoport, a CRIA és a CCCMC azt állította, hogy a Bizottság azon megközelítése, hogy (a 2017. december 19-én elfogadott módosítás ([28]) előtt) továbbra is az alaprendelet 2. cikkének (7) bekezdését alkalmazta, Kína WTO-csatlakozási jegyzőkönyvében vállalt uniós kötelezettségvállalások megsértését jelenti, és ezért jogellenes volt. Ebben az összefüggésben a Giti csoport nem értett egyet a Bizottság azon állításával, hogy a bizonyítási teher a Giti csoportra hárul, és záró észrevételként megjegyezte, hogy nincs olyan körülmény, amely jogilag eleve kizárná azt, hogy a Bizottság a Giti csoport saját költségei és (belföldi) értékesítési adatai alapján határozza meg a rendes értéket.

(79) Ahogyan az ideiglenes rendelet (88) preambulumbekezdése megjegyzi, a Bizottság a vizsgálata során a vizsgálat idején alkalmazandó jogot, többek között az alaprendelet 2. cikke (7) bekezdésének b) és c) pontját követte. Ebben a tekintetben az az állítás, hogy a bizonyítási teher nem a Giti csoportra hárul, nem egyeztethető össze az alaprendelet alkalmazandó 2. cikke (7) bekezdésének c) pontjával, amely úgy rendelkezik, hogy „*A b) pont szerinti kérelmet írásba kell foglalni, és ennek elegendő bizonyítékot kell tartalmaznia arra nézve, hogy a gyártó/termelő piacgazdasági feltételek alapján működik…*” Ezenfelül a rendes érték meghatározása esetében az alaprendelet 2. cikke (7) bekezdésének a) pontja arról rendelkezik, hogy a rendes érték *„egy piacgazdasággal rendelkező harmadik ország ára vagy számtanilag képzett értéke vagy az ilyen harmadik országból más országokba – beleértve az Uniót is – történő kivitel esetén felszámított ár alapján…”* határozható meg.

(80) A Giti csoport az ideiglenes nyilvánosságra hozatalt követően továbbá azt állította, hogy a piacgazdasági elbánásra vonatkozó állításának elutasításával a Bizottság kétféleképpen sértette meg a Giti csoport védelemhez való jogát:

a) a Giti csoport nem kapott elég időt arra, hogy érdemi észrevételeket tehessen a piacgazdasági elbánással kapcsolatos nyilvánosságra hozatallal kapcsolatban, mivel a piacgazdasági elbánással kapcsolatos nyilvánosságra hozatallal kapcsolatos észrevételek benyújtási határideje nem volt megfelelő és észszerű; valamint

([28]) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2017/2321 rendelete (2017. december 12.) az Európai Unióban tagsággal nem rendelkező országokból érkező dömpingelt behozatallal szembeni védelemről szóló (EU) 2016/1036 rendelet és az Európai Unióban tagsággal nem rendelkező országokból érkező támogatott behozatallal szembeni védelemről szóló (EU) 2016/1037 rendelet módosításáról (HL L 338., 2017.12.19., 1. o.).

b) a Bizottság csak a piacgazdasági elbánással kapcsolatos ellenőrzésről szóló jelentését hozta nyilvánosságra (2018. május 3-án), illetve hozzávetőleg egy hónappal a piacgazdasági elbánásra vonatkozó végleges határozat meghozatalát követően (2018. április 9-én).

(81) A Bizottság a következő okok miatt nem értett egyet ezekkel az állításokkal:

a) A Bizottság 2018. március 15-én osztotta meg a piacgazdasági elbánással kapcsolatos értékelését, az észrevételek megtételének határideje pedig 2018. március 27-én a munkaidő vége volt. Ez a 12 napos határidő észszerű, és lehetővé tette a Giti csoport számára, hogy megfelelően megvédje az érdekeit.

b) A piacgazdasági elbánással kapcsolatos, 2018. március 15-i nyilvánosságrahozatali dokumentum nemcsak a lényeges tényeket, hanem a helyszíni vizsgálat eredményeit is tartalmazta. Ebben a konkrét dokumentumban a Bizottság szolgálatai átlátható módon részleteztek minden releváns elemet, így lehetővé tették a Giti csoport számára, hogy megvédje az érdekeit a piacgazdasági elbánással kapcsolatos értékelés vonatkozásában. Ezenfelül a Giti csoportnál három hetes időintervallumban ellenőrző látogatásokra került sor, melyek során a Giti csoport képviseletében legalább egy jogi tanácsadó jelen volt. Az ellenőrző látogatások során a Bizottság szolgálatai szóban és elektronikus levélben is folyamatosan tájékoztatták a vállalat képviselőit a sikeresen ellenőrzött, illetve a még ellenőrizendő vagy közlendő információkról. Az ellenőrzési folyamat során gyűjtött összes bizonyítékot tartalmazó azonos listát mindegyik ellenőrző látogatás végén átadták a Giti csoport jogi tanácsadójának. Ennélfogva a Giti csoportnak – még olyan küldetési jelentés nélkül is, amely csak piacgazdasági elbánásra vonatkozó nyilvánosságrahozatali dokumentumban már szereplő ténymegállapításokat sorolja fel – számos lehetősége volt arra, észrevételeket tegyen a piacgazdasági elbánásra vonatkozó értékelés szempontjából lényeges megfontolásokkal kapcsolatban.

(82) Végezetül az ideiglenes nyilvánosságra hozatalt követően a piacgazdasági elbánással kapcsolatos észrevételek nem kérdőjelezték meg a ténymegállapításokat, és jellegükből adódóan nem módosították a Bizottság piacgazdasági elbánással kapcsolatos észrevételeit. A Bizottság az alaprendelet 2. cikke (7) bekezdése c) pontjának megfelelően határozta meg, hogy a Giti csoport a vizsgálat megindítását követően – hét hónapon, de legkésőbb nyolc hónapon belül, azaz miután az uniós gazdasági ágazat lehetőséget kapott észrevételek tételére – teljesítette-e a piacgazdasági elbánás alkalmazhatóságának kritériumait. Következésképp a Bizottság úgy vélte, hogy ami a piacgazdasági elbánással kapcsolatos ténymegállapításait illeti, teljes mértékben tiszteletben tartotta a Giti csoport védelemhez való jogait.

3.1.2. *Analóg ország*

(83) Az ideiglenes rendeletben a Bizottság az alaprendelet 2. cikke (7) bekezdésével összhangban Brazíliát választotta ki analóg országnak.

(84) Az ideiglenes nyilvánosságra hozatalt követően a Giti csoport azt állította, hogy Brazília azért nem megfelelő ország, mert: 1) Brazíliában kevésbé kedvezőek a nyersanyagokhoz való hozzáférés feltételei, mivel Kína nagyobb természetesgumi-gyártó és közelebb van a főbb délkelet-ázsiai kitermelési forrásokhoz; 2) Brazília több országgal szemben dömpingellenes vámokat alkalmaz; 3) Brazília egyes autóbusz- és tehergépjármű-abroncsokra magas, 16 %-os szokásos behozatali vámot vet ki.

(85) A Bizottság emlékeztetett arra, hogy Brazília olyan versenypiac, ahol öt nagy gyártó tevékenykedik autóbusz- és tehergépjármű-abroncsok gyártása területén. Brazília a felhasználás tekintetében jelentős piac, emellett az alkalmazott dömpingellenes vámok és rendszeres vámok ellenére számottevő a behozatala és a kivitele. A Bizottság emlékeztetett arra is, hogy nincs más életképes alternatívája. Az együttműködésre hajlandó egyetlen thaiföldi gyártó csak tömlős kivitelű abroncsokat gyártott, ami alkalmatlanná tette analóg országként történő figyelembevételre, mivel az Unióba irányuló kivitelnek több mint 95 %-a tömlő nélküli kivitelű abroncstípus. Végezetül Dél-Afrika a gyártás és a felhasználás tekintetében jóval kisebb piac volt, sőt még magasabb szokásos dömpingellenes vámokat alkalmazott, ami Brazíliánál kevésbé alkalmassá tette analóg országként történő figyelembevételre. A Bizottság ezért megerősítette, hogy a javasolt alternatívák közül Brazília a legmegfelelőbb analóg ország.

(86) A Bizottság azt is alaposan megvizsgálta, hogy a természetes guminak mekkora a költséghányada az analóg országbeli gyártó előállítási költségén belül. A természetes guminak az analóg országbeli gyártó által előállított autóbusz- és tehergépjármű-abroncsok kilogrammonkénti költsége [4,1– 4,5] RMB volt, ami összhangban volt a kínai exportáló gyártók kérdőívre adott válaszában közölt költséggel. Az analóg országbeli gyártónak a termelés kilogrammonkénti mennyiségére vetített előállítási költsége összességében magasabb, mint a kínai exportáló gyártók kilogrammonkénti előállítási költsége. A brazíliai előállítási költség szintjének legfőbb különbsége azonban a magasabb munkaerőköltségből, a közvetlen értékcsökkenési költségből, valamint egyéb közvetlen és közvetett előállítási költségekből fakad. Ezért a Bizottság elutasította azt a felvetést, hogy kiigazítást végezzen az analóg országbeli és a kínai nyersanyagárak különbsége tekintetében.

(87) Az ideiglenes nyilvánosságra hozatalt követően a Giti csoport, a Hankook csoport, az Aeolus csoport és a Pirelli kijelentette, hogy az Unió viszonylatában bonyolított értékesítési volumenének többsége esetében számtanilag kell képezni a rendes értéket, és állításuk szerint ez komoly kétségeket vet fel az analóg ország belföldi piacán értékesített terméktípusok összehasonlíthatóságával kapcsolatban. A végső nyilvánosságra hozatalt követően a Giti csoport megismételte állítását.

(88) Az érintett termék különböző méretű és egyéb jellemzőjű terméktípusok széles skáláját foglalja magában. Az, hogy bizonyos méretű és típusú abroncsokat nem gyártottak Brazíliában, nem jelenti azt, hogy a brazíliai terméktípusok nem voltak összehasonlíthatóak. A brazíliai gyártó által előállított terméktípusok valójában egyazon termékcsoportba tartoznak, és bizonyos fokig megfeleltethetők a mintában szereplő kínai exportáló gyártók által az Unióba exportált terméktípusoknak. A Bizottság ezért elutasította ezt az érvet.

(89) Az analóg ország alkalmasságára vonatkozó további észrevételek hiányában megerősítést nyer a Bizottságnak az ideiglenes rendelet (112) preambulumbekezdésében foglalt ideiglenes következtetése, miszerint Brazíliát veszi figyelembe analóg országként.

3.1.3. *Rendes érték*

(90) A rendes érték számítására vonatkozó részleteket az ideiglenes rendelet (113)–(115) preambulumbekezdése tartalmazza.

(91) A mintában szereplő összes exportáló gyártó azt állította, hogy a Bizottság által az ideiglenes szakaszban a rendes érték képzéséhez alkalmazott módszer rendkívül magas dömpingkülönbözeteket eredményezett, és olyan eredményeket hozott, amelyek láthatóan nem feleltek meg a valóságnak, azaz a rendes érték nem csökkent a 2. és a 3. kategória esetében, noha a valóságban a 2. és 3. kategóriába tartozó abroncsok mindig olcsóbbak. Az exportáló gyártók szorgalmazták, hogy a Bizottság igazítsa ki a rendes értéket úgy, hogy tükrözze a 2. és 3. kategória esetében csökkenő termelési költséget. A Giti csoport is azt kérte, hogy a Bizottság úgy végezzen kiigazítást, hogy az tükrözze a nagyobb profilszélességű abroncsok csökkenő előállítási költségét.

(92) A Bizottság elfogadta azt az állítást, hogy az analóg országban gyártott terméktípusoknak nem megfeleltethető termékkódok esetében a rendes érték képzéséhez általa ideiglenesen alkalmazott módszert nem feltétlenül vette kellően figyelembe a termékkategóriák felosztásához. A Bizottság az analóg országbeli gyártó által mindhárom kategóriában gyártott terméktípusokat elemezte, és azt az észrevételt tette, hogy a 2. kategória darabonkénti előállítási költsége az 1. kategória darabonkénti előállítási költségének átlagosan [83–87] %-a, a 3. kategória darabonkénti előállítási költsége pedig az 1. kategória darabonkénti előállítási költségének átlagosan [77–82] %-a volt. A Bizottság ezért úgy döntött, hogy a következők szerint finomítja a rendes érték képzésére szolgáló módszert annak érdekében, hogy mindegyik kategória esetében figyelembe vegye a darabonkénti előállítási költség különbségeit. Először kiszámította az analóg országbeli gyártó által előállított, 1. kategóriába tartozó összes abroncs kilogrammonkénti átlagos előállítási költségét: [19–21] RMB/kg. Másodszor az 1. és a 2. kategória közötti darabonkénti előállítási költség átlagos különbségével, azaz [83–87] %-kal csökkentette a 2. kategória esetében a rendes érték képzése során használt kilogrammonkénti előállítási költséget, ennek eredménye lett a 2. kategória kilogrammonkénti előállítási költsége: [16–18] RMB/kg; a 3. kategória esetében a kilogrammonkénti előállítási költséget az 1. és a 3. kategória közötti darabonkénti előállítási költség átlagos különbségével, azaz [77–82] %-kal csökkentette, ami darabonként [15–17] RMB-t eredményezett. Az analóg országbeli gyártó által mindhárom kategória esetében gyártott terméktípusok az analóg ország termelési volumenének [70–80] %-át tették ki, ezért reprezentatívnak minősültek ahhoz, hogy a Bizottság a kiigazítás alapjául használja azokat.

(93) Az analóg országban gyártott terméktípusoknak nem megfeleltethető, de a kínai gyártók által exportált terméktípusok esetében a Bizottság a rendes értéket a terméktípus tömegéből és az adott termékkategóriához tartozó átlagos előállítási költségből képzett szorzatként képezte. A Bizottság ezt követően észszerű összegű SGA-költséget és észszerű összegű nyereséget adott az egyes terméktípusokhoz.

(94) A fenti kiigazítások alapján a Bizottság az analóg országban gyártott terméktípusoknak nem megfeleltethető terméktípusok (termékkódok) esetében a három termékkategória előállítási költségeinél meghatározott különbségek figyelembevételével képezte a rendes értéket.

(95) Azon állítások nyomán, hogy az analóg országbeli gyártó SGA-költségei észszerűtlenül magasak, a Bizottság újra részletesen megvizsgálta a gyártó SGA-költségeit, és megjegyezte, hogy az ideiglenes szakaszban kétszer beszámította a belföldi szállítási költséget. A Bizottság ezért kiiktatta ezt a költséget a rendes értékre vonatkozó számításokból, melynek eredményeként a rendes érték képzéséhez használt SGA-költségek az analóg országbeli gyártó előállítási költségének [35–45 %]-áról az előállítási költsége [20–30 %]-ára csökkent. Ez a felülvizsgálat nem volt hatással az ideiglenes vám mértékére, mivel nem csökkentette az ideiglenes dömpingkülönbözetet a kárkülönbözet szintje alá. A felülvizsgált SGA-költségek összhangban vannak az uniós gazdasági ágazat átlagos SGA-költségeivel a mintában szereplő összes gyártó esetében mindhárom termékkategórián belül. A Bizottság ezért az SGA-költségek felülvizsgált szintjét észszerűnek tekintette.

(96) A végső nyilvánosságra hozatalt követően a Giti csoport azt állította, hogy a Bizottság nem végzett kiigazításokat tekintettel arra a tényre, hogy az 1. kategóriába tartozó termékeket előállító gyártók marketingköltségei jellemzően jelentősen magasabbak (az SGA-költségek megállapításakor), és az 1. kategóriába tartozó termékeket előállító gyártók jövedelmezősége jelentősen nagyobb a 2. és 3. kategóriába tartozó termékeket előállító gyártók jövedelmezőségénél (a nyereség megállapításakor). Ezért azt állította, hogy a rendes érték képzésénél a Bizottságnak a 2. kategóriába tartozó abroncsok esetében alacsonyabb, a 3. kategóriába tartozó abroncsok esetében pedig még alacsonyabb haszonkulcsot kellene alkalmaznia mint az 1. kategóriába tartozó abroncsoknál.

(97) A Bizottság emlékeztetett, hogy az ideiglenes szakaszt követően felülvizsgálta módszertanát, hogy a rendes érték képzésekor figyelembe vegye a kategóriák közötti eltéréseket (lásd a (92) preambulumbekezdést). Az analóg országbeli gyártótól származó adatok nem indokolnak további kiigazításokat. Ezért a Bizottság elutasította ezt az állítást.

(98) Ami azt a kérést illeti, hogy a nagyobb abroncsok csökkenő előállítási költsége tekintetében igazítsa ki a rendes értéket, a Bizottság megjegyezte, hogy a Giti csoport nem nyújtott be azt számszerűsítő részletes elemzést, hogy a nagyobb abroncsok előállítása mennyivel olcsóbb, és hogy az előállítási költség mutat-e egyértelmű csökkenési mintázatot. Végezetül a Giti csoport nem terjesztett elő ilyen kiigazítás elvégzésére szolgáló, lehetséges módszertant. A végső nyilvánosságra hozatalt követően a Giti csoport azt állította, hogy nem biztosítottak számára elegendő adatot ahhoz, hogy képes legyen bármilyen esetleges módszertant előterjeszteni az abroncsméretek szerinti kiigazításokat illetően. A Bizottság úgy vélte, hogy a Giti csoport a saját adatait is felhasználhatta volna annak kimutatásához, hogy a nagyobb és kisebb méretű abroncsok előállítási költségei között jelentős eltérések vannak, és ennek alapján kiigazítási módszertanra tehetett volna javaslatot. Ilyen beadvány benyújtására azonban nem került sor. A Bizottság ezért elutasította ezeket az állításokat.

(99) A Giti csoport arra is rámutatott, hogy a vizsgálati időszakban a Brazil Központi Bank által közzétett kamatlábak 14,25 % és 11,25 % között voltak, míg ugyanebben az időszakban a Kínai Népi Bank által közzétett kamatláb 4,35 % volt. A Giti csoport azt állította, hogy amennyiben az SGA-költségek jelentős része pénzügyi kiadásokhoz kapcsolódott, ezeket a kiadásokat lefelé kell korrigálni annak érdekében, hogy tükrözzék a kínai hitelkamatlábakhoz képest magasabb brazíliai hitelkamatlábakat.

(100) A Bizottság emlékeztetett arra, hogy a kínai jelentős állami beavatkozáshoz kapcsolódó számottevő versenytorzulás fennállása miatt kellett az analóg országbeli költségeket használnia. Mivel az egyik versenytorzító tényező a kínai vállalatok banki finanszírozáshoz való hozzáférése, a Bizottság úgy vélte, hogy helyénvaló az analóg ország kamatlábának használata. Ezért a Bizottság elutasította ezt az állítást.

(101) A végső nyilvánosságra hozatalt követően a Giti csoport megismételte azt az állítását, hogy a Bizottságnak kiigazítást kellene végeznie az eltérő kínai és brazíliai finanszírozási költségek, konkrétan a Kínai Népi Bank által alkalmazott és a Brazil Központi Bank által alkalmazott kamatláb közötti különbség tekintetében. A Giti csoport kérelmezte továbbá az analóg országbeli gyártó előállítási költségének lefelé irányuló kiigazítását a magasabb általános költségek kompenzálása, valamint az SGA-költségek lefelé irányuló kiigazítását az egyéb költségek és a magasabb adók kompenzálása érdekében.

(102) A Bizottság emlékeztetett arra, hogy az alaprendelet 2. cikke (7) bekezdésének a) pont és b) pontja értelmében Kína esetében a rendes értéket egy piacgazdasággal rendelkező harmadik országban érvényes ár vagy egy piacgazdasággal rendelkező harmadik országhoz tartozó számtanilag képzett érték alapján kell meghatároznia. A (100) preambulumbekezdésben említettek szerint a kínai piacon jelentős versenytorzulások tapasztalhatók, amelyek hatással vannak a kínai finanszírozási költségekre. Ezért az a tény, hogy Kína és az analóg ország között eltérések figyelhetők meg a finanszírozási költség tekintetében, nem indokolja a kért kiigazítást. Ami azt a kiegészítő állítást illeti, hogy az analóg országbeli gyártó COM-ját lefelé kell kiigazítani a brayil magasabb általános költségek és adók kompenzálása érdekében, a Bizottság emlékeztetett arra, hogy elutasította a Giti csoport piacgazdasági elbánás iránti kérelmét. Ezen elutasítás egyik oka az volt, hogy számviteli nyilvántartásai nem tükrözték megfelelően a teljes SGA-költségeket. Ennek megfelelően a Bizottság nem támaszkodhatott a Giti csoport konrkté költségadataira, és se nem használta fel, se nem ellenőrizte őket. Ebből az következik, hogy nem tudta összehasonlítani őket az állítólagosan Brazíliában magasabb általános és adóköltségekkel. Mivel a kért kiigazítás elfogadása az ilyen megbízhatatlan kínai adatok újbóli bevezetését eredményezte volna, a Bizottság ezt az állítást is elutasította.

3.2. **Exportár**

(103) Az exportár kiszámításának részleteit az ideiglenes rendelet (116)–(119) preambulumbekezdése tartalmazza.

(104) A Hankook csoport azt állította, hogy a csoportot egyetlen gazdasági egységként kellene kezelni, és így nincs szükség az alaprendelet 2. cikkének (9) bekezdése szerinti kiigazításokra, illetve azok máskülönben nem indokoltak. A Hankook csoport azt állította, hogy az egymással kapcsolatban álló uniós vállalatok SGA-költségeinek és nyereségének az alaprendelet 2. cikkének (9) bekezdése szerinti kiiktatása azzal a hatással jár,

hogy az exportárból kikerül az exportértékesítéssel foglalkozó szervezeti egység összes költsége és kiadása, valamint a nyereség bizonyos hányada. A végső nyilvánosságra hozatalt követően a Hankook csoport megismételte azt az állítását, hogy a csoport egyetlen gazdasági egységnek minősül, és meglátásuk szerint a Bizottságnak nem kellene kiigazítania az SGA-költségeket, sem a kapcsolatban álló uniós kereskedők nyereségét. Ehelyett a Bizottságnak az első független uniós vevő által fizetett tényleges árat kellene felhasználnia, mivel meglátásában ez az ár megbízható.

(105) Ami az alaprendelet 2. cikkének (9) bekezdése szerinti exportár-képzést illeti, az állandó ítélkezési gyakorlat szerint egyetlen gazdasági egység létezése nem zárja ki azt, hogy a Bizottság a 2. cikk (9) bekezdése szerint képezze az exportárat ([29]). Az alaprendelet 2. cikke (9) bekezdésének első és második albekezdése szerint a Bizottság jogosult exportár-képzésre, amikor az exportár az exportőr és az importőr közötti üzleti kapcsolat miatt megbízhatatlannak látszik. Ilyen esetben az importálás és a viszonteladás között felmerülő minden költségen, beleértve a vámokat és adókat, valamint a felhalmozódó nyereségen kiigazításokat hajtanak végre az uniós határnál megbízható exportár megállapítása érdekében. Az alaprendelet 2. cikke (9) bekezdésének harmadik albekezdése értelmében a kiigazítandó tételek magukban foglalják azokat, amelyeket rendszerint az importőr visel, de amelyeket bármely fél fizet meg, beleértve az észszerű értékesítési, általános és igazgatási költségeket és a nyereséget. Ebben az ügyben a Bizottság megállapította, hogy ez az üzleti kapcsolat fennáll, mivel az exportáló gyártók és az importőrök egyazon vállalatcsoportba, vagyis a Hankook csoportba tartoznak. Ezért a Bizottság jogosult kiigazítani a Hankook Group kapcsolódó importőreinek SGA költségeit és nyereségét. A Bizottság továbbá úgy vélte, hogy az együttműködő független importőrök által elért igazolt nyereség észszerű alapnak tekinthető az exportár megállapításához. Ezért a Bizottság elutasította ezt az állítást.

(106) A Hankook csoport azt állította, hogy amennyiben a Bizottság elutasítja azt a felvetését, hogy az alaprendelet 2. cikkének (9) bekezdése szerinti kiigazításokat végezzen a Hankook csoport exportárán, az alaprendelet 2. cikke (10) bekezdése d) pontjának megfelelően az értékesítési költség és az észszerű nyereség levonásával ki kellett volna igazítania az analóg országbeli gyártó rendes értékét. Meglátásában az analóg országbeli gyártó értékesítési költségeinek és haszonkulcsának belefoglalása az árak összehasonlíthatóságára hatással lévő aránytalanságot hoz létre, ezért ennek tekintetében kiigazítás szükséges. Újabb nyilvánosságra hozatalt követően a Hankook csoport számszerűsítette azokat a kiigazításokat, amelyekre meglátásában szükség lenne az analóg országbeli gyártó SGA-költségeinek és nyereségének tekintetében, az árak összehasonlíthatóságára hatással lévő aránytalanság megszüntetéséhez.

(107) A Bizottság kifejtette, hogy az alaprendelet 2. cikkének (9) bekezdése szerint végzett kiigazítások célja egy olyan megbízható exportár megállapítása, amelyre nincs hatással az exportőr és az uniós importőr között fennálló kapcsolat, ahogy arra a (105) preambulumbekezdés is kitér. Ugyanakkor a Bíróság megállapította, hogy a rendes érték meghatározására és az exportár meghatározására különböző szabályok irányadóak, ezért az SGA-költségeket nem kell szükségszerűen mindkét esetben ugyanúgy kezelni ([30]). A Bizottság megerősítette azt az álláspontját, hogy az analóg országbeli gyártó végső értékesítési árát – az egyes ügyleteket tartalmazó táblázatában közölt, megfelelően ellenőrzött kedvezményekkel kiigazítva – ugyanarra a gyártelepi szintre csökkentette. Azt az állítást a Bizottság ennek megfelelően elutasította.

3.3. **Összehasonlítás**

(108) Az ideiglenes rendelet (120) és (121) preambulumbekezdése kifejti, hogy miként került sor a rendes érték és az exportár összehasonlítására.

(109) Az ideiglenes és végső ténymegállapításokkal kapcsolatos észrevételeikben a Giti csoport, a Hankook csoport, illetve a CCCMC és a CRIA több tekintetben is vitatta a héa-kiigazítás módszertanát, amint az a (110)–(117) preambulumbekezdésben részletesen kifejtésre került.

(110) Ezek a felek úgy vélték, hogy a Bizottság – minthogy a rendes érték meghatározásához elutasította a kínai árak és költségek meghatározását – később újra bevette a kínai adókulcsokat a rendes érték számításába. Ezek a felek továbbá azt állították, hogy a módszertan megemelte a dömpingkülönbözetet, különösen amiatt, hogy a Bizottság az exportár helyett a rendes értéket igazította ki.

([29]) A Bíróság C-239/15 P. sz., *RFA International kontra Bizottság* ügyben 2017. május 4-én hozott ítéletének (ECLI:EU:C:2017:337) 24–26. pontja, valamint a Törvényszék T-466/12. sz., RFA International kontra Bizottság ügyben 2015. március 17-én hozott ítéletének (ECLI:EU:T:2015:151) 51–56. pontja.

([30]) A Bíróság C-178/87 számú, *Minolta kontra Tanács* ügyben 1992. március 10-én hozott ítéletének (EU:C:1992:112) 12. pontja.

(111) A Bizottság azokat az állításokat elutasította. Az alaprendelet 2. cikkének (10) bekezdése szerint végzett kiigazítások célja annak biztosítása, hogy a dömpingkülönbözet megállapítása a rendes érték és az exportár tisztességes összehasonlítását alapuljon. Ez a követelmény attól függetlenül alkalmazandó, hogy a rendes érték megállapítása minek alapján történik, ideértve azokat az eseteket is, amikor a rendes érték megállapítására egy analóg országban kerül sor olyan helyzetekben, amikor a vállalatok nem részesülnek piacgazdasági elbánásban. A 2. cikk (10) bekezdésének b) pontja szerint végzett héa kiigazítást illetően a Bizottság gondoskodott arról, hogy az állandó ítélkezési gyakorlattal ([31]) összhangban a rendes érték és az exportár összehasonlítása azonos adózási szinten történjen, a (115) és (116) preambulumbekezdésben kifejtettek szerint.

(112) A Giti csoport azt állította, hogy meglátásában a Bizottság által hivatkozott ítélkezési gyakorlatban, vagyis a Dashiqiao ítéletben ([32]) a helyzet eltért a Giti csoport helyzetétől, mivel az ítéletben érintett vállalat piacgazdasági elbánásban részesült, és nem került sor az alaprendelet 2. cikke (10) bekezdésének b) pontja szerinti kiigazításra.

(113) A Bizottság elismerte, hogy a Dashiqiao ítéletben tárgyalt vizsgálat körülményei eltérőek voltak. Abban az ügyben az exportértékesítésekre teljes mértékű 17 %-os héa-kötelezettség vonatkozott a vizsgálati időszakban, ezért nem volt szükség a rendes érték kiigazítására az azonos mértékű héa hatálya alá eső rendes értékkel való tisztességes összehasonlítás biztosítása érdekében. Ezzel szemben a jelenlegi vizsgálat során ügyben az exportértékesítésekre csökkentett héa-kötelezettség vonatkozott, ezért kiigazításra volt szükség annak érdekében, hogy a hozzáadottérték-adót is magában foglaló rendes érték szerinti árat ugyanarra az adózási szintre csökkentsék mint az érintett exportértékesítést. A (111) preambulumbekezdésben foglaltak szerint nem releváns, hogy egy kínai exportáló gyártó részesül-e piacgazdasági elbánásban vagy sem. A lényeges kérdés az, hogy az exportár és a rendes érték összehasonlítására azonos adózási szinten kerül-e sor az árak tisztességes összehasonlításának biztosítása érdekében.

(114) A Giti csoport emellett azt állította, hogy a kiigazítás szükségességét illetően a bizonyítási teher a Bizottságra hárul. A Hankook csoport hangsúlyozta, hogy a kínai jogszabályoknak megfelelően az exportértékesítésekre egyáltalán nem vetettek ki hozzáadottérték-adót, ezért a kiigazítás nem volt indokolt. Emellett a Hankook csoport azt állította, hogy még abban az esetben is, ha szükség lett volna a héa-kötelezettség kiigazítására, a kiigazítást az exportáron, nem pedig a normál értéken kellett volna végezni. A Giti csoport azt állította továbbá, hogy a héa-kötelezettség bármilyen kiigazításának inkább arra kellene irányulnia, hogy kiegyenlítse a csoport által – a nyersanyagok és egyéb források megvásárlása után megfizetett héa és egyéb adók beszámítását követően – az exportértékesítések után esetlegesen megfizetett héa és a belföldi értékesítésekre vonatkozó héa közötti különbségeket. Más szóval a Giti azzal érvelt, hogy bármilyen héa-kiigazításnak a kivitt és a belföldön értékesített anyagok költségei közötti különbséget kell tükröznie.

(115) A Giti csoport és a Hankook csoport által benyújtott érvek a héa-kötelezettség kiigazítását alátámasztó indokok félreértésére alapulnak. Egyrészt a kiigazítás megalapozottságát illetően egyik fél sem vitatja azt a tényt, hogy az érintett termék exportértékesítései héa-kötelezettséget rónak az exportáló gyártóra. Valójában a felek azt állították, hogy a kiigazítást vagy az exportáron kell végezni, vagy a kiigazításnak arra kell irányulnia, hogy kiegyenlítse a belföldi és az exportértékesítésekhez kapcsolódó költségek (azaz azok a költségek, amelyek annak nyomán jelentkeznek, hogy az érintett termék exportértékesítéseiből származó héa-kötelezettség nyomán nem képesek a nyersanyagok és az egyéb források megvásárlásakor megfizetett héa teljes mértékű visszaszerzésére) közötti különbséget. Bár a (116)–(117) preambulumbekezdésben részletezett okok miatt a Bizottság nem értett egyet ezekkel az érvekkel, megjegyzi, hogy azok megerősítéssel szolgálnak arra vonatkozóan, hogy az exportértékesítések a kivitelekre kivetett úgynevezett „nem visszatérítendő mértékkel" – ami az érintett termék FOB-exportárára alkalmazott átalányérték – azonos héa-kötelezettséghez vezetnek (ellentétben azzal, amit a Hankook csoport szintén állított). Másrészt magára a kiigazításra vonatkozóan a Bizottság megismételte, hogy a kiigazítás célja a rendes érték és az exportérték azonos héamértéken való összehasonlításának biztosítása.

(116) Ennek alapján a Bizottság először egy 17 %-os hozzáadottérték-adót – ami a kínai belföldi értékesítésekre alkalmazott általános héamérték – tartalmazó árat alapul véve megállapította a rendes értéket. Ezt követően a Bizottság lefelé irányuló kiigazítást végzett a rendes értéken, hogy megfeleltesse az érintett termék exportértékesítései esetén megfigyelt alacsonyabb héa-kötelezettséggel (azaz az úgynevezett nem visszatérítendő mértékkel). Ez az adózási szint tekintetében biztosította a szükséges szimmetriát a rendes érték és az exportárak között a közvetett adózás szintjén. A Hankook csoport azon érveire válaszul, hogy a kiigazítást az exportáron kellene végezni, a Bizottság megjegyezte, hogy az alaprendelet 2. cikke (10) bekezdésének b) pontja egyértelművé teszi, hogy a közvetett adózás szintjében jelentkező bármilyen különbséget a normál érték, nem pedig az exportár oldalán kell kezelni.

([31]) A Bíróság C-15/12 P. számú, *Dashiqiao Sanqiang Refractory Materials kontra Tanács* ügyben 2013. szeptember 19-én hozott ítéletének (EU:C:2013:572) 34–35. pontja.

([32]) Lásd ugyanott.

(117) Azzal az érvvel kapcsolatban, hogy a kiigazításnak a export- és belföldi értékesítések nyersanyagokkal és egyéb forrásokkal kapcsolatos költségei közötti különbség – amelyet az ilyen költségelemekkel kapcsolatos fennmaradó héa-kötelezettség eredményez – semlegesítésére kellene irányulnia, a Bizottság emlékeztetett, hogy az ebben a keretben végzett kiigazítás célja nem a nyersanyagok és egyéb források költségei közötti állítólagos különbségek kezelése. Ehelyett a kiigazítás biztosítja, hogy az összehasonlításban felhasznált árak adózási szintje megegyezzen. Végezetül, a Giti csoport bizonyítási teherre vonatkozó érvelését illetően a Bizottság emlékeztetett, hogy az érintett termék exportértékesítései nyomán jelentkező héa-kötelezettséget a vizsgálat tényként állapította meg, és a valóságban ezt egyik csoport sem vitatta, hanem inkább ennek a ténynek az eltérő megközelítésére tettek javaslatokat (az exportár kiigazítása vagy a költségek közötti különbségek szerinti kiigazítás). Ezért ezeket az állításokat elutasították.

(118) A végső nyilvánosságra hozatalt követően a Hankook csoport megismételte, hogy egyetlen gazdasági egységnek minősül, ezért a Bizottságnak nem kellene kiigazításokat végeznie az alaprendelet 2. cikke (10) bekezdésének i) pontja szerinti jutalékokat illetően.

(119) A Bizottság megerősítette azon álláspontját, hogy az alaprendelet 2. cikke (10) bekezdésének i) pontja szerint jogosult kiigazításokat végezni az érintett értékesítésekkel kapcsolatban kifizetett jutalékokat illetően. Ebben az esetben a Bizottság megállapította, hogy a jutalékokról a felek között létrejött szerződés rendelkezett, és ezeket az exportáló gyártó ténylegesen kifizette a vele kapcsolatban álló feleknek. A kifizetéseket az exportáló gyártó bejelentette és nyugtázta, és azok a vizsgálat során ellenőrzésre kerültek. Megállapítást nyert, hogy befolyásolják az ár-összehasonlítást. Ezért a Bizottság felkérést kapott a jutalékok kiigazítására, függetlenül attól, hogy a vállalatok egyetlen gazdasági egységet alkottak-e vagy sem. A Bizottság felidézte továbbá, hogy az alaprendelet 2. cikke (10) bekezdése szerinti kiigazítások keretében az egyetlen gazdasági egység fogalmát a Bíróság ítélkezési gyakorlatában ([33]) a „fiktív jutalékokkal" (ideértve az egy kereskedő által kapott haszonkulcsot) kapcsolatban alakította ki a 2. cikk (10) bekezdése i) pontjának második albekezdésében meghatározottak szerint, nem pedig azokra az esetekre, amikor a tényleges jutalékokat egyértelműen meghatározzák és ténylegesen kifizetik. Ezért a Bizottság elutasította ezt az állítást.

(120) A végső nyilvánosságra hozatalt követően a Hankook csoport megismételte azt az állítását, hogy a Hankook technológia és márka használatáért a koreai székhelynek fizetett jogdíjakat nem kellene levonni az exportárból. A Bizottság újra megvizsgálta az állítást, indokoltnak találta azt, és ennek megfelelően újra kiszámította a dömpingkülönbözetet.

3.4. **Dömpingkülönbözet**

(121) A 3.1–3.3. szakaszban foglaltaknak megfelelően a Bizottság az ideiglenes nyilvánosságra hozatalt követően az érdekelt felek számos észrevételét figyelembe vette, és a mintában szereplő valamennyi exportáló gyártó dömpingkülönbözetét újra kiszámította. Ennek következtében csökkentek az ideiglenesen megállapított dömpingkülönbözetek. Ez a változás az összes többi együttműködő és nem együttműködő vállalat dömpingkülönbözetére is hatással volt, mivel ez a különbözet a mintában szereplő vállalatok árkülönbözetein alapult.

(122) A végleges dömpingkülönbözetek a vámfizetés nélkül, uniós határparitáson számított CIF-ár százalékában kifejezve a következők:

1. táblázat

Végleges dömpingkülönbözetek

Vállalat	Végleges dömpingkülönbözet
Xingyuan csoport	106,7 %
Giti csoport	56,8 %
Aeolus csoport és Pirelli	85 %
Hankook csoport	60,1 %
Egyéb együttműködő vállalatok	71,5 %
Minden más vállalat	106,7 %

([33]) A Bíróság C-191/09 P. és C-200/09 P. sz., Tanács kontra Interpipe ügyben 2012. február 16-án hozott ítélete, a Bíróság C-468/15 P. sz., PT Perindustrian dan Perdagangan Muim Mas (PT Musim Mas) kontra Tanács ügyben 2016. október 26-án hozott ítélete.

4. KÁR

4.1. Az uniós gazdasági ágazat meghatározása

(123) Az ideiglenes rendelet (127)–(129) preambulumbekezdéseiben foglaltak szerint a hasonló terméket több mint 380, új és újrafutózott abroncsokat egyaránt előállító uniós szereplő gyártotta. Ezeket együtt uniós gazdasági ágazatként határozták meg.

(124) A végső nyilvánosságra hozatalt követően a CRIA és a CCCMC azt állította, hogy a tevékenységüket bérmunka-megállapodások alapján vagy ezek hiányában végző újrafutózó vállalatok nem képezhetik az uniós gazdasági ágazat részét. Úgy vélték, hogy az újrafutózás egy értékesítés utáni szolgáltatási piac, amely nem részesülhet dömpingellenes intézkedések általi védelemben, mert az újrafutózó vállalatok a részlegesen kopott meglévő abroncsokat dolgozzák fel újra, hogy azok ismét használhatóvá váljanak. Emellett a tevékenységüket bérmunka keretében végző újrafutózó vállalatok nem kerülhetnek az abroncsok birtokába. Az ügyfélnél marad az abroncs tulajdonjoga a kopott abroncs szervizelés keretében új futófelülettel történő ellátása során, mielőtt visszaszolgáltatják azt a tulajdonosának.

(125) A Bizottság megjegyezte, hogy az újrafutózó gazdasági ágazat egy (vagy ha ugyanaz az újrafutózandó abroncs többször is újrafutózható, akkor több) további felhasználhatóságot biztosít a kopott abroncsokból származó újrafutózandó abroncsok számára. Egy kopott abroncs már nem használható biztonságosan közutakon, ezért nem hozható újra forgalomba. Az újrafutózási eljárás nélkül a kopott abroncsokat a szemétkupacban végeznék; noha a használt abroncsok egy részéből pirolízissel abroncsból származó üzemanyagot lehet előállítani. Az ideiglenes rendelet (49) preambulumbekezdésében bemutatottak szerint az újrafutózás egy újrafeldolgozási eljárás, amelynek során a futófelület kicserélése révén felújítják a kopott abroncsokat. Következésképpen az újrafutózás nem egyszerűen egy szervizelési, hanem egy termelési eljárás. A tulajdonlási megállapodásoktól függetlenül az újrafutózó vállalatok uniós gyártók, amelyek termelési folyamata az újrafutózandó abroncsoktól kezdődik, és amelyek abroncsokat állítanak elő.

(126) Ezenkívül az elhasználódott gumiabroncsok életciklusa két módon végződhet: vagy kidobják őket hulladékként, vagy felhasználják őket újrafutózásra alkalmas abroncsként. amennyiben hulladéknak minősül, a tulajdonosnak díjat kell fizetnie a kopott abroncs hulladékként való ártalmatlanításáért. A második forgatókönyv esetében a kopott abroncs bevételi forrássá válik. Az újrafutózó vállalatok megvásárolhatják a kopott abroncsokat egy szerelőműhelytől, vagy végezhetik a kopott abroncsok újrafutózását bérmunkaszerződés alapján. A vizsgált újrafutózó vállalatok mindegyike két beszerzési forrást használ (konkrétan készleten lévő újrafutózandó abroncsokat vagy bérmunkaszerződést) az abroncstermelés során. Egy kopott abroncs beszerzési ára átlagosan az újrafutózott abroncs teljes előállítási költségének kb. 10 %-át teszi ki. A Bizottság úgy vélte, hogy az abroncsok újrafutózásának két módja között az előállítási költségek vagy a hozzáadott érték szempontjából nem voltak jelentős különbségek, és ezeket az újrafutózás két eltérő üzleti modelljének tekintette. Ezért a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy az újrafutózó vállalatok az uniós gazdasági ágazat részét képezték.

(127) Ennek eredményeképpen az újrafutózó vállalatok által közölt és a Bizottság által ellenőrzött adatokat (ideértve a tényleges költségeket és értékesítési árakat) használták fel a kármutatók megállapításához és a kárkülönbözet kiszámításához.

4.2. Szegmensenkénti kárelemzés

(128) Ahogyan az ideiglenes rendelet (162) preambulumbekezdése kifejti, a Bizottság az uniós gazdasági ágazat gazdasági helyzetét összesített formában elemezte, egyes mikrogazdasági mutatókat pedig – az uniós piac szegmentálása miatt – kategóriák szerinti bontásban is megvizsgált. A végső nyilvánosságra hozatalt követően egyes érdekelt felek megismételték ugyanazokat az aggályaikat, miszerint a szegmensenkénti kárelemzésnek valamennyi kármutatót és ok-okozati összefüggésre vonatkozó mutatót figyelembe kellene vennie. A Fellebbezési Testület „*United States – Anti-dumping Measures on Certain Hot-Rolled Steel Products from Japan*" (Egyesült Államok – Japánból származó, egyes melegen hengerelt acéltermékekre vonatkozó dömpingellenes intézkedések) üggyel kapcsolatos jelentésére ([34]) hivatkoztak. Ezenkívül ezek a felek – szintén a Fellebbezési Testület „*United States – Anti-dumping Measures on Certain Hot-Rolled Steel Products from Japan*" (Egyesült Államok – Japánból származó, egyes melegen hengerelt acéltermékekre vonatkozó dömpingellenes intézkedések) üggyel kapcsolatos jelentésére ([35]) hivatkozva – azt kérték, hogy a Bizottság tegyen különbséget az új és az újrafutózott abroncsok, az eredeti alkatrészként felhasznált abroncsok és a csereabroncsok között is, mivel az eredetialkatrész-piac védve volt a kínai versenytől. A végső nyilvánosságra hozatalt követően a CRIA és a CCCMC megismételte ugyanezeket az aggályokat.

(129) A fent említett ítélkezési gyakorlat szerint a belföldi gazdasági ágazat egy részét illetően vizsgálatot végző hatóságoknak „*elvben hasonló módon meg kell vizsgálniuk az ágazat minden más részét, valamint az ágazat egészét is*" ([36]). A Fellebbezési Testület jelentése azonban nem kötelezi a vizsgálatot végző hatóságokat arra, hogy szegmensenként közöljenek minden kármutatót.

([34]) A Fellebbezési Testület WT/DS184/AB/R számú, „*United States – Anti-dumping Measures on Certain Hot-Rolled Steel Products from Japan*" (Egyesült Államok – Japánból származó, egyes melegen hengerelt acéltermékekre vonatkozó dömpingellenes intézkedések) üggyel kapcsolatos jelentése, 195–196. pont.

([35]) A Fellebbezési Testület WT/DS184/AB/R számú, „*United States – Hot Rolled Steel Products from Japan*" (Egyesült Államok – Japánból származó, egyes melegen hengerelt acéltermékekre vonatkozó dömpingellenes intézkedések) üggyel kapcsolatos jelentése, 207. pont.

([36]) A Fellebbezési Testület WT/DS184/AB/R számú, „*United States – Hot Rolled Steel Products from Japan*" (Egyesült Államok – Japánból származó, egyes melegen hengerelt acéltermékekre vonatkozó dömpingellenes intézkedések) üggyel kapcsolatos jelentése, 204. pont.

(130) Ráadásul annak az ügynek más volt a tényállása. A Fellebbezési Testület „*United States – Hot Rolled Steel Products from Japan*" (Egyesült Államok – Japánból származó, egyes melegen hengerelt acéltermékekre vonatkozó dömpingellenes intézkedések) üggyel kapcsolatos jelentésében az Egyesült Államokban a belföldi gyártás – a belső felhasználásra történő gyártás – jelentős részét a belföldi piac szerkezete megvédte a behozatalból fakadó közvetlen versenytől. Ebben a konkrét helyzetben a Fellebbezési Testület a belföldi piac egyes részeinek „összehasonlító vizsgálatát" kifogásolja, amely „egymás mellé állította" a kereskedői piacot és a kötött piacot. A Fellebbezési Testület szerint a vizsgálatot végző hatóságok ezáltal „megfelelőbben meg tudták határozni" a belföldi gazdasági ágazat egészének helyzetét. Ebben az ügyben azonban az uniós piac 1. és 2. kategóriát tartalmazó szegmensei nem élveznek védelmet. A kínai importáruk értékesítése elsősorban a cserealkatrészek piacára összpontosul; ez egy olyan ténybeli helyzet, amelyet nem az uniós piac szerkezete követel meg. Ezenfelül az érintett terméket eredetialkatrész-gyártók részére is értékesítették. Ezért a Bizottság elutasította azt az állítást, hogy az uniós eredetialkatrész-piac védelmet élvez a kínai versennyel szemben, és így azt külön kellene vizsgálni.

(131) Ezenfelül, ahogyan az ideiglenes rendelet (160) preambulumbekezdése megjegyzi, az ítélkezési gyakorlat azt is megerősíti, hogy annak vizsgálatakor, hogy az uniós gazdasági ágazat egészét érte-e kár, ez az elemzés a dömpingelt behozatal által leginkább érintett szegmensre összpontosíthat. Jelen esetben a kínai abroncsbehozatalnak mintegy 65 %-a a 3. kategóriához kapcsolódik. Ezért egy megfelelő kárelemzés nem hagyhatja figyelmen kívül a dömpingelt behozatal hatását, különösen olyan piaci helyzetben, amelyben a 3. kategóriába tartozó abroncsok értékesítése folyamatosan növekszik, és amelyben az uniós abroncspiacot alkotó összes termékkategória összefügg egymással.

(132) Ezen okokból kifolyólag a Bizottság úgy döntött, hogy megfelelően megvizsgálja a gazdasági ágazat egészét.

4.3. **Uniós felhasználás**

(133) Ahogyan a (9) preambulumbekezdésben szerepel, a Bizottság két független importőr telephelyén tett ellenőrző látogatást. Megállapítást nyert, hogy az érintett terméket a figyelembe vett időszakban is bejelentették a 4011 90 00 és a 4011 99 00 KN-kód alatt. Ez a behozatal 3. kategóriába tartozó abroncsokat érintett. A Bizottság azonban nem tudta megállapítani, hogy rendszerszintű probléma volt-e az érintett termék bejelentésével, vagy a probléma erre a konkrét importőrre korlátozódott.

(134) Ezenfelül az együttműködő uniós gyártók által a vizsgálati időszakban bejelentett teljes mennyiség meghaladta a Kínai Népköztársaságból származó, az Eurostat Comext adatbázisa szerinti összes behozatalt. Mivel nem állnak rendelkezésre olyan adatok, amelyeket ezek az exportáló gyártók a korábbi évekre vonatkozóan jelentettek volna be, a Bizottság úgy döntött, hogy konzervatív megközelítést alkalmaz, és nem vizsgálja felül a Kínából érkező behozatal volumenét.

(135) Az ideiglenes nyilvánosságra hozatalt követően megállapítást nyert, hogy az ETRMA Europool-tagsággal nem rendelkező futófelület-beszállítók értékesítései kimaradtak az uniós felhasználás megállapításakor. A Bizottság ezért a figyelembe vett időszak esetében felülvizsgálta az uniós felhasználást.

(136) A figyelembe vett időszak alatt az uniós felhasználás ([37]) a következőképpen alakult:

2. táblázat

Uniós felhasználás (darab)

	2014	2015	2016	Vizsgálati időszak
Teljes uniós felhasználás	20 499 603	20 962 782	21 600 223	21 748 781
Index: 2014 = 100	*100*	*102,3*	*105,4*	*106,1*

Forrás: ETRMA, valamint az ETRMA Europool-tagsággal nem rendelkező futófelület-beszállítók.

(137) Ennek megfelelően az uniós felhasználás nőtt a figyelembe vett időszakban. A figyelembe vett időszak egészét tekintve a felhasználás 6,1 %-os bővülést mutatott, és körülbelül 20,5 millió abroncsról a vizsgálati időszakban mintegy 21,7 millió abroncsra nőtt.

([37]) Az aktához fűzött feljegyzés az uniós felhasználás felbecsléséhez használt módszertanról (Nyilvántartási rendszeren belüli szám: t18.004870).

4.4. **Az új abroncsok és az újrafutózott abroncsok közötti kapcsolat**

(138) Számos érdekelt fél vitatta az új és újrafutózott abroncsok közötti, valamint a kategóriák közötti kapcsolatokra vonatkozó ideiglenes ténymegállapításokat, és a végső nyilvánosságra hozatalt követően megismételték ugyanezeket az aggályokat. A Bizottság a kapcsolatra vonatkozóan az aktához fűzött feljegyzésben ([38]) gyűjtötte egybe az e témával kapcsolatos összes információt.

(139) A CRIA és a CCCMC az ideiglenes rendelet (140) preambulumbekezdése kapcsán azt állította, hogy az újrafutózó ágazat létezéséből fakadóan az 1. és a 2. kategóriába tartozó abroncsoknak nem tulajdonítottak értéket.

(140) Az újrafutózási ágazat jelentőségére vonatkozó információkat jól népszerűsítik, és azok nyilvánosan hozzáférhetőek. Ahogyan az ideiglenes rendelet (58) preambulumbekezdésében szerepel, az új abroncsok gyártói újrafutózott abroncsokat is gyártanak. Egyes kínai exportáló gyártóknak saját márkáik vannak az újrafutózott abroncsok esetében, például a Hankook Alphatread vagy a Giti Genesis. Ahogyan az abroncsok közötti kapcsolatra vonatkozó, az aktához fűzött feljegyzés kifejti, a Bizottság megállapította, hogy a legnagyobb abroncsgyártók, többek között a kínai exportáló gyártók jelen voltak az újrafutózási ágazatban. A Hankook csoport újrafutózási tevékenységét illetően olyan uniós újrafutózó vállalatok szolgáltatásait veszi igénybe, mint az egyesült királyságbeli Vacu-Lug vagy az olaszországi B.R.P. Pneumatici. A Giti Genesis (korábbi nevén GT Ree Tread) az egyesült királysági Vacu-Lug társaságot veszi igénybe.

(141) Ráadásul a Pirelli Olaszország 2009-ben (az Unióban újrafuzótási megoldásokat kínáló) Marangoni vállalattal aláírt szerződés vonatkozásában kijelentette, hogy ez a projekt, amely a Pirelli Truck szolgáltatásnyújtásának megerősítését és bővítését célzó stratégia része, arra hivatott, hogy hozzáadott értékkel gyarapítsa különösen a 88-as és a 01-es széria új termékeit, amelyek 2009-ben kerültek az európai piacra, és amelyeket egyebek mellett az újrafutózásra való kiváló alkalmasság jellemez ([39]). Más gyártók szintén újrafutózhatóként reklámozzák abroncsaikat, például az Athos márkaimportőr azt állítja, hogy az Athos abroncsok utánvághatóak és alkalmasak hideg és meleg újrafutózásra, és ugyanez érvényes az Aeolus márkára is ([40]) (beszámolók szerint mindkettő 3. kategóriába tartozó abroncsokat gyárt). Ez azt jelzi, hogy az újrafutózhatóság az Európai Unióban és az érintett országban egyaránt fontos értékmeghatározó tényező. A Bizottság vizsgálata tulajdonképpen kiderítette, hogy a „felső kategóriás" abroncsok gyártói nagymértékben hagyatkoznak az újrafutózási ágazat létezésére és rendelkezésre állására, nemcsak azért, hogy a piaci megítélésük szerint kiemelkedő értéket képviseljenek, hanem a vevői és az üzletmenet-folytonossági stratégiájukhoz is. Ezenfelül ahogyan az abroncsok közötti kapcsolatra vonatkozó, az aktához fűzött feljegyzésből kiderül, az Unióban és az érintett országban működő gyártási ágazat az újrafutózhatóságot egyszerű marketingeszköznél többnek, de a magasabb termékkategóriák esetében valódi értékösztönzőnek is tekinti. A felső kategóriák értéke és értékesítési ára ennek megfelelően szervesen kapcsolódik az egészséges „downstream" újrafutózási ágazathoz. A Bizottság ezen okokból kifolyólag mondta ki az ideiglenes rendelet (140) preambulumbekezdésében, hogy „az 1. és a 2. kategóriába tartozó abroncsoknak tulajdonított érték tulajdonképpen nagyban a 3. kategóriabeli újrafutózási ágazat fennállásából ered".

(142) A Bizottság ennek alapján megerősítette az új és az újrafutózott abroncsok közötti, valamint az abroncsok közötti kapcsolatra vonatkozó eredeti ténymegállapításait.

(143) Az ideiglenes rendelet (141) preambulumbekezdése kapcsán a CRIA és a CCCMC úgy vélte, hogy a Bizottság nem hozta nyilvánosságra az újrafutózott abroncsok egymással való könnyű helyettesíthetőségére vonatkozó forrást, amely viszont az újrafutózott vagy 3. kategóriába tartozó új abroncsok vásárlására vonatkozó vevői döntés során meghatározó tényezőnek tartotta az árat.

(144) A Bizottság elfogadta ezt az állítást. Ennek megfelelően az abroncsok közötti kapcsolatra vonatkozó, az aktához fűzött feljegyzésében közös értékesítési csatornákkal rendelkező, különböző kategóriákra vonatkozó példákat mutatott be.

4.5. **Az érintett országból érkező behozatal**

4.5.1. *Az érintett országból érkező behozatal volumene és piaci részesedése*

(145) Az Aeolus csoport és a Pirelli azt állította, hogy a Bizottságnak az elemzéshez figyelembe kellett volna vennie az uniós felhasználás növekedését, és külön elemzést kellett volna készítenie a három termékkategória esetében. A felek azt állították, hogy a kínai behozatal az 1. kategória esetében 2,7 %-kal, a 2. kategória esetében pedig 2 %-kal csökkent, míg a 3. kategória behozatala 2015-ről 2016-ra 3,9 %-kal növekedett. Zárásképpen azt állították, hogy a behozatalnak a vizsgálati időszak alatti (abszolút vagy relatív értelemben vett) állítólagos növekedése nem volt jelentős, és nem károsította az uniós gazdasági ágazatot.

([38]) Az aktához fűzött, az abroncsok közötti kapcsolatról szóló feljegyzés (Nyilvántartási rendszeren belüli szám: t18.007993).
([39]) https://www.pirelli.com/tyre/ww/en/news/2009/12/04/pirelli-tyre-collaboration-with-marangoni-for-truck-tyre-retreading/ [utoljára 2018. szeptember 7-én megnyitva].
([40]) https://www.aeolus-tyres.com/aeolus-eco-twin-a-second-life-for-tyres/ [legutóbbi hozzáférés: 2018. július 17-én].

(146) Ahogyan azt a (128) és (132) preambulumbekezdés kifejti, az uniós gazdasági ágazat gazdasági helyzetét összesített formában elemezték, és ennek keretében a behozatalok elemzésére is sort kerítettek. Az uniós piac szegmentálása miatt a kategóriák szintjén csak egyes kulcsfontosságú mikrogazdasági mutatók esetében került sor kiegészítő elemzésre. Az érintett termék Kínából érkező behozatalának volumene növekedett. Az Eurostat Comext adatbázisából származó (a (133)–(134) preambulumbekezdésben foglaltak szerint esetlegesen alábecsült) behozatali statisztikák alapján a Kínából érkező behozatal volumenének növekedése abszolút és relatív értékben is jelentős volt.

4.5.2. *Az érintett országból érkező behozatal árai*

(147) Az Aeolus csoport és a Pirelli azt állította, hogy a Bizottság által végzett elemzés nem hivatkozik a piac szegmentálódására, és csak az Eurostat számadatait közli, a mintában szereplő exportáló gyártóktól gyűjtött behozatali számadatokra nem hivatkozik.

(148) Ahogyan a (128) és (132) preambulumbekezdés kifejti, a Bizottság az uniós gazdasági ágazat gazdasági helyzetét összesített formában elemezte, egyes kulcsfontosságú mikrogazdasági mutatókat pedig emellett – az uniós piac szegmentálása miatt – kategóriák szerinti bontásban is megvizsgált. Az alákínálásra vonatkozó számításokban azonban a Bizottság a mintában szereplő exportáló gyártók árait tulajdonképpen azon konkrét termékkategória figyelembevételével hasonlította össze az uniós gyártók áraival, amelybe tartoztak.

(149) Az Aeolus csoport és a Pirelli továbbá azt állította, hogy az importárakat jelentősen befolyásolták az átváltási árfolyam ingadozásai. A Bizottság számára nem volt világos, hogy az átváltási árfolyam miért releváns, mivel a kárkülönbözet kiszámítása során az összehasonlításhoz használt árak mindegyikét euróban fejezte ki. Ennélfogva az USD és az EUR közötti ingadozásnak nem volt szerepe sem az alákínálás meghatározásában, sem az intézkedések szintjének meghatározásában. Ezért a Bizottság elutasította ezt az állítást.

(150) Néhány érdekelt fél (a Pirelli, a Giti csoport) azt állította, hogy az Eurostat szerint az elmúlt három évben a kínai importárak (elsősorban a 3. kategóriába tartozó abroncsokkal összefüggésben) csak a csökkenő nyersanyagárak miatt csökkentek (darabonként 15,6 EUR-val). A felek azt állították, hogy a nyersanyagok (a természetes gumi és az olaj) ára jelentősen visszaesett, ami következetes hatást gyakorolt az importárakra a vizsgálati időszakban.

(151) Az érintett országból az Unióba irányuló behozatal átlagára a főbb nyersanyagok árában beálló változásokkal együtt a következőképpen alakult:

3. táblázat

A behozatal és a főbb nyersanyagok árának alakulása

	2014	2015	2016	Vizsgálati időszak
Kínai importárak (EUR/darab)	144,4	144,3	127,7	128,8
Index: 2014 = 100	*100*	*100*	*88*	*89*
Természetes gumi				
SGX RSS3 USD/tonna	1 957	1 560	1 641	2 050
Index: 2014 = 100	*100*	*80*	*84*	*105*
SGX TSR20 USD/tonna	1 710	1 370	1 378	1 660
Index: 2014 = 100	*100*	*80*	*81*	*97*
Butadién USc/font	59,0	34,0	37,2	62,5
Index: 2014 = 100	*100*	*58*	*63*	*106*
Brent-mutató USD/hordó	99,7	53,4	43,6	49,6
Index: 2014 = 100	*100*	*54*	*44*	*50*

Forrás: Eurostat Comext és a panasz.

(152) A figyelembe vett időszakban a kínai importárak nem tükrözték a nyersanyagárak alakulását. Míg a kínai importárak stabilak maradtak 2014 és 2015 között, a főbb nyersanyagok ára jelentősen csökkent: 20 %-kal a természetes gumi esetében, és kb. 45 %-kal a butadién és a Brent-mutatók esetében. Miközben a kínai importárak 12 %-kal csökkentek 2015 és 2016 között, a nyersanyagárak meglehetősen stabilak maradtak. Végezetül 2016-ban és a vizsgálati időszakban, amikor a legtöbb nyersanyag ára 2016 második negyedévétől 2017 első negyedévéig számottevően emelkedett, a kínai importárak stabilak maradtak. A Bizottság azt a következtetést vonta le, hogy a kínai importárak nem voltak kapcsolatban a nyersanyagárak alakulásával. Ezért a Bizottság elutasította ezt az állítást.

4.5.3. *Áralákínálás*

(153) Több érdekelt fél azt állította, hogy az áralákínálásra vonatkozó számításokat a dömpingkülönbözet kiszámításához használt módszertan analógiájára kell elvégezni, a mintában szereplő uniós gyártók által független vevőknek felszámított értékesítési árak terméktípusonkénti és szegmensenkénti súlyozott átlagának és az összes összehasonlítható exportügylet súlyozott átlagárának összehasonlítása alapján. A CRIA és a CCCMC továbbá azt állította, hogy a Bizottságnak felfelé kellene korrigálnia a kínai árakat, vagy az újrafutózott abroncsok uniós árait kellene lefelé korrigálnia annak biztosítása érdekében, hogy az összehasonlított árak hasonló kilométerszámot tükrözzenek, illetve az újrafutózott abroncsokat értékesítő uniós gyártók által különösen a 3. kategória esetében nyújtott értékesítés utáni és szavatossági szolgáltatások tekintetében, mivel a kínai gyártók nem nyújtanak ilyen szolgáltatásokat. A végső nyilvánosságra hozatalt követően a felek egy hasonló állítást fogalmaztak meg.

(154) Ahogyan az ideiglenes rendelet (149) és (150) preambulumbekezdése kifejti, az áralákínálás összehasonlítására alkalmazott módszertan a terméktípusonkénti (termékkódonkénti) és szegmensenkénti súlyozott átlagárat vette figyelembe. Az áralákínálás kiszámítása összehasonlítható ügyeletek alapján terméktípusonként, illetve típusonként történt. Mivel az egyes termékkategóriákon belül az abroncsok a kilométerszám tekintetében hasonlónak minősülnek, így nincs szükség általános kiigazításra. Ugyanez érvényes a szavatossági szolgáltatásokra, a 3. kategória kivételével, amelynél a kínai gyártókkal ellentétben az Unió valójában nyújthat értékesítés utáni és szavatossági szolgáltatásokat. Következésképp a Bizottság a 3. kategória vonatkozásában szükség esetén kiigazította a mintában szereplő uniós gyártók árait az értékesítés utáni és a szavatossági szolgáltatások tekintetében. Az alákínálási és az alulértékesítési különbözetet a Bizottság súlyozás nélkül határozta meg. Ezért a Bizottság elutasította ezt az állítást.

(155) Ami a dömpingre és a kárra vonatkozó számítások közötti analógiával kapcsolatos állítást illeti, a Bizottság megjegyezte, hogy a dömpingre vonatkozó számítások során tulajdonképpen „valamennyi összehasonlítható exportügyletet" figyelembe kell venni a hasonló termék egészére vonatkozó dömpingkülönbözetek kiszámításakor ([41]). Ezzel szemben „a vizsgálatot végző hatóságoknak nem kell […] megállapítaniuk az áralákínálás fennállását mindegyik vizsgált terméktípus esetében, vagy a belföldi hasonló terméket alkotó áruk teljes spektruma tekintetében. *Ezzel együtt a vizsgálatot végző hatóságok kötelesek tárgyilagosan megvizsgálni a dömpingelt behozatal belföldi árakra kifejtett hatását*" ([42]). A jelenlegi ügyben a Bizottság elégedett volt az uniós gyártók és az exportáló gyártók uniós piacon értékesített terméktípusai közötti nagyon magas szintű megfeleltethetőséggel (a megfeleltethetőség általában 80 % és 90 % közötti). Ezért a Bizottság elutasította ezt az állítást.

(156) A CRIA és a CCCMC azt állította, hogy a Bizottságnak további információkat kellene nyilvánosságra hoznia az összehasonlításhoz használt abroncstípusok fizikai tulajdonságairól, mivel igen valószínű, hogy vannak olyan kiigazítást igénylő különbségek, amelyek nem tükröződnek a termékkódokban, de a kínai exportőrök, a CRIA és a CCCMC csupán azért nem tudják meghatározni ezeket a különbségeket, mert nincs információjuk a mintában szereplő uniós gyártók által értékesített termékekről. A felek azt állították, hogy a WTO Fellebbezési Testületének „*EC – Fasteners*" ([43]) (EK – Kötőelemek) üggyel kapcsolatos jelentése alátámasztja ezt a megközelítést. A végső nyilvánosságra hozatalt követően a felek egy hasonló állítást fogalmaztak meg.

(157) A Bizottság nem fogadta el ezt az érvelést. Rámutatott, hogy a Fellebbezési Testület fent említett jelentése a rendes érték meghatározása során használt konkrét termék jellemzőire vonatkozó, szükséges információk közlésének elmulasztását tárgyalja. Ez olyan helyzethez vezetett, amelyben a gyártók nem tudták eldönteni, hogy szükséges-e a kereskedelem szintjének kiigazítását kérelmezniük a dömpingszámítások összefüggésében az

([41]) A Fellebbezési Testület WT/DS397/AB/RW számú, „*EC – Fasteners*" (EK – Kötőelemek) üggyel kapcsolatos megfelelési jelentése, 5.265. pont.

([42]) A Fellebbezési Testület WT/DS454/AB/R és WT/DS460/AB/R számú, „*China – HP-SSST (Japan)/China – HP-SSST (EU)*" (Kína – Nagy teljesítményű, varrat nélküli rozsdamentes acélcsövek (Japán)/Kína – Nagy teljesítményű, varrat nélküli rozsdamentes acélcsövek (EU)) üggyel kapcsolatos jelentése, 5.180. pont.

([43]) A Fellebbezési Testület WT/DS397/AB/RW számú, „*EC – Fasteners*" (EK – Kötőelemek) üggyel kapcsolatos megfelelési jelentése, 5.189. pont.

alaprendelet 2. cikkének (10) bekezdése szerinti tisztességes összehasonlítás biztosítása érdekében. A vizsgálóbizottság ugyanezen üggyel kapcsolatos jelentése azonban kimondta, hogy *„bár egyértelmű, hogy az objektív vizsgálatra és az alaprendelet 3. cikkének (2) bekezdése szerinti egyértelmű bizonyítékokra vonatkozó általános követelmények korlátozzák a vizsgálatot végző hatóság mérlegelési jogkörét az áralákínálás elemzése során, ez nem jelenti azt, hogy az alaprendelet 2. cikkének (10) bekezdésében foglalt, az árak összehasonlíthatóságát kimutatottan befolyásoló különbségekre vonatkozó követelmények alkalmazandóak."* ([44]) Ezért erre az ítélkezési gyakorlatra nem lehet hagyatkozni ebben az ügyben, amelyben a CRIA és a CCCMC olyan feltételezéseket fogalmaz meg, hogy az alákínálásra és a kárra vonatkozó számításoknál „minden más releváns tulajdonságra" és a termékkódokban nem tükröződő különbségekre vonatkozó információk nyilvánosságra hozatala elmaradt. Ezenfelül a Bizottság a szokásos gyakorlatával összhangban végezte el az alákínálásra vonatkozó számítást annak érdekében, hogy olyan tisztességes összehasonlítást biztosítson, amelyben a termékkódok megfelelően tükrözik az uniós gyártók és az exportáló gyártók által értékesített terméktípusok közötti fizikai és minden egyéb különbséget. Ezenkívül amennyiben az exportáló gyártók úgy ítélik meg, hogy termékeik olyan sajátos jellemzőkkel rendelkeznek, amelyek általában eltérnek az uniós termékek jellemzőitől, és amelyeket véleményük szerint a termékkód nem tartalmaz, ezen megfontolásokat kellő időben fel kellett volna vetniük. Ezért a Bizottság elutasította ezt az állítást.

(158) Egyes érdekelt felek azt állították, hogy a Bizottság nem a figyelembe vett időszak egészére vonatkozóan határozta meg az alákínálást. Az alákínálásra vonatkozó részletes számítást csak a vizsgálati időszak tekintetében végzett. Míg a korábbi időszakokban a kínai importárak összehasonlíthatók az uniós gazdasági ágazat értékesítési áraival, ilyen összehasonlításnak lényegében nincs értelme, mivel (1) a kínai importárakra vonatkozóan nem állnak rendelkezésre termékkategóriánként külön-külön adatok, és (2) ezek az átlagárak nem veszik figyelembe azt a lehetőséget, hogy a termékkínálat változhatott az időszak során.

(159) A WTO Fellebbezési Testületének a *„China – HP-SSST (EU)"* ([45]) (Kína – Nagy teljesítményű, varrat nélküli rozsdamentes acélcsövek (EU)) üggyel kapcsolatos jelentése azt kérte, hogy a vizsgálatot végző hatóság értékelje, hogy a dömpingelt behozatal áralákínálása mennyire jelentős a belföldi gyártás arányához viszonyítva, amelynek estében nem állapított meg áralákínálást. A felek úgy vélték, hogy a Bizottság nem végzett erre vonatkozó értékelést. A végső nyilvánosságra hozatalt követően a felek egy hasonló állítást fogalmaztak meg.

(160) Ahogyan az ideiglenes rendelet (149) preambulumbekezdésében szerepel, a Bizottság az alkalmazandó ítélkezési gyakorlatnak megfelelően, a vizsgálati időszakra vonatkozó, ellenőrzött adatok alapján, termékkódonként és termékkategóriánként elvégezte a szokásos számításokat. Minden releváns számításról tájékoztatta az érdekelt feleket az eljárási jogaik tiszteletben tartása mellett. A vizsgálati időszak alatti áralákínálás általános szintje 21 % körül volt, amit a Bizottság jelentősnek tart. Ezért a Bizottság elutasította ezt az állítást.

(161) A CRIA és a CCCMC azonban valószínűnek tartotta, hogy a Bizottság csak a mintában szereplő uniós gyártók értékesítésére vonatkozó kisebb alminta esetében állapított meg alákínálást. Álláspontjuk szerint a Bizottságnak értékelnie kell, hogy a kínai behozatal gyakorolhatott-e árnyomást az uniós gazdasági ágazat fennmaradó részére, amelynek esetében nem állapított meg alákínálást.

(162) A Bizottság elutasította azt az állítást, mert a mintában szereplő uniós gyártók értékesítési volumene, amely megfeleltethető a kínai exportáló gyártók behozatalával, jelentős mértékű (80 % és 90 % között). Megállapítást nyert továbbá, hogy az alákínálási különbözet súlyozott átlaga mindhárom kategóriában jelentős, 18 % és 24 % közé esett.

(163) Az Aeolus csoport és a Heuver az Aeolus CIF-árainak felülvizsgálatát kérte annak érdekében, hogy azok tükrözzék a Heuver behozatal utáni költségeit. A Pirelli azt állította, hogy a Pirelli-abroncsok, valamint az uniós gazdasági ágazat által gyártott és a (független) kiskereskedők részére értékesített egyéb abroncsok összehasonlításakor a Bizottságnak figyelembe kell vennie a Pirelli többletköltségeit.

(164) A Bizottság megállapította, hogy a Heuver nem állt kapcsolatban az Aeolus csoporttal. Ezért semmilyen kiigazítás nem volt indokolt. A Pirelli vonatkozásában a súlyozott átlagos CIF-ár megállapítására az alaprendelet 2. cikkének (9) bekezdésével összhangban került sor, az ideiglenes rendelet (118) preambulumbekezdésében foglaltak szerint. Ezért a Bizottság elutasította ezt az állítást.

(165) Több fél azt állította, hogy az áraláajánlás elemzése és a kár mértékének meghatározása során a Bizottság nem támaszkodhat a képzett exportárakra, és az alkalmazott módszertan ellentétes az alaprendelet 3. cikke (2) bekezdésének a) pontjával, valamint 3. cikkének (3) bekezdésével. Emellett a Hankook csoport azt állította, hogy a dömping- és a kárkülönbözet kiszámítását illetően egyaránt egyetlen gazdasági egységként kellene kezelni.

([44]) A WT/DS397/R számú, *„EC –Fasteners (China)"* (EK – Kötőelemek (Kína)) üggyel kapcsolatos vizsgálóbizottsági jelentés, 7.328. pont; *lásd még*: a WT/DS219/R számú, *„EC – Tube or Pipe Fittings"* (EK – Csőszerelvények vagy -illesztések) üggyel kapcsolatos vizsgálóbizottsági jelentés, 7.292. pont.

([45]) A Fellebbezési Testület WT/DS460/AB/R számú, *„China – HP-SSST (EU)"* (Kína – Nagy teljesítményű, varrat nélküli rozsdamentes acélcsövek (EU)) üggyel kapcsolatos jelentése, 5.180. pont.

(166) Egyrészt az alaprendelet 3. cikkének (2) bekezdése a dömpingelt behozatal olyan hatásaira vonatkozik, amelyek kárt okoznak az uniós gyártóknak, nem pedig a vállalatok (kapcsolatban álló importőrök) azon viszonteladói árára, amelyet az Unióban egyéb ügyfelekkel szemben gyakorolnak.

(167) Másrészt az aláajánlás tekintetében az alaprendelet nem ír elő semmilyen konkrét módszertant. Következésképpen az intézmények széles mérlegelési jogkört gyakorolhatnak ennek a kártényezőnek az értékelése során. Ezt a mérlegelést az alaprendelet 3. cikkének (2) bekezdése korlátozza, amely előírja, hogy a következtetéseknek kétségbevonhatatlan bizonyítékokra kell alapulniuk, és a vizsgálat során tárgyilagosan kell eljárni.

(168) Az aláajánlás kiszámításakor figyelembe vett elemek (különösen az exportár) tekintetében a Bizottságnak azonosítania kell azt az első pontot, ahol az uniós piacon versenyre kerül (vagy kerülhet) sor az uniós gyártókkal. Ez a pont valójában az első független importőr beszerzési ára, mert a vállalatnak elvben megvan az a választási lehetősége, hogy az uniós gazdasági ágazatból vagy tengerentúli ügyfelektől szerezze be a termékeket. Ezzel szemben a független importőrök viszonteladói árának figyelembevétele nem tükrözi azt a pontot, ahol a valódi versenyre sor kerül. Ez csupán az a pont, ahol az exportőr kialakított értékesítési struktúrája ügyfeleket próbál találni, de már elhagyta azt a pontot, ahol a behozatalra vonatkozó döntés megszületett. Valójában miután az exportőr az Unióban kialakította a vele kapcsolatban álló vállalatok rendszerét, akkor már meghozta a döntést arról, hogy áruját a tengerentúlról szerzi be. Ennélfogva az összehasonlítási pontnak közvetlenül az után kell következnie, hogy az áru átlépte az Unió határát, nem pedig a forgalmazási lánc egy későbbi szakaszában kell lennie, például az áru végső felhasználónak való értékesítésekor.

(169) Ez a megközelítés biztosítja továbbá az összhangot azokkal az esetekkel, amikor az exportáló gyártó közvetlenül egy független ügyfélnek (importőrnek vagy végső felhasználónak) értékesíti az áruit, mert ebben a forgatókönyvben a viszonteladói árak meghatározás szerint nem használhatók. Egy ettől eltérő megközelítés az exportáló gyártók közötti hátrányos megkülönböztetéshez vezetne, csupán az általuk igénybe vett értékesítési csatorna alapján.

(170) Ebben az esetben az importár annak névértékén nem vehető figyelembe, mivel az exportáló gyártó és az importőr kapcsolatban állnak egymással. Következésképpen egy megbízható importár szokásos piaci feltételek melletti megállapításához ezt az árat úgy kell képezni, hogy kiindulási pontnak a kapcsolatban álló importőr viszonteladói árát használják fel. Ennek az árképzésnek az elvégzésekor az alaprendelet 2. cikke (9) bekezdésében szereplő exportár-képzési szabályok helyénvalóak, csakúgy mint a dömpinghez kapcsolódó exportár meghatározásakor. Az alaprendelet 2. cikke (9) bekezdésének alkalmazása lehetővé teszi egy olyan ár meghatározását, amely teljes mértékben összehasonlítható a független ügyfelek felé végzett értékesítések vizsgálatakor felhasznált (uniós határparitáson számított) CIF-árral.

(171) Ezért a tisztességes összehasonlítás lehetővé tétele érdekében indokolt az SGA-költségek és a nyereség levonása a független ügyfelek felé végzett értékesítések során alkalmazott viszonteladói árból, mivel így van lehetőség egy megbízható CIF-ár elérésére.

(172) Egyes felek arra kérték a Bizottságot, hogy a forrás megjelölésével hozza nyilvánosságra egyes behozatal utáni költségek jellegét és az alkalmazott százalékos arányt. A Xingyuan csoport továbbá azt állította, hogy ezeket az állandó költségeket abroncsonként rögzített összegként, nem százalékos arányként kellene elosztani, igazságtalanul büntetve azokat az exportőröket, amelyeknek az árai a skála alsó tartományában vannak.

(173) A Bizottság megjegyezte, hogy a CIF-értéket 3,2 %-kal növelte a behozatal utáni költségek esetében (ezeken belül a szállítási kiadások 60 %-ot, az anyagmozgatási kiadások 32 %-ot, a vámkiadások pedig 8 %-ot tettek ki). A Bizottság a százalékos arányokat az ellenőrzött, darabonkénti behozatal utáni költségek alapján számította ki, majd azokat az ellenőrzött független importőrök CIF-árának százalékos arányában fejezte ki.

(174) A végső nyilvánosságra hozatalt követően a CCCMC és a CRIA azt állította, hogy az új és az újrafutózott abroncsok közötti eltéréseket figyelembe kell venni az aláajánlás és az alulértékesítés meghatározására irányuló vizsgálat során végzett összehasonlítás tisztességességének érdekében.

(175) Az ideiglenes rendelet (84) preambulumbekezdésében foglaltak szerint az új abroncsok és az újrafutózott abroncsok azonos fizikai tulajdonságokkal rendelkeznek, és alapvető felhasználásuk is megegyezik. Ezért a Bizottság elutasította ezt az állítást.

(176) A végső nyilvánosságra hozatalt követően a Hankook csoport eltérést fedezett fel az 1. termékkategóriára vonatkozóan bejelentett haszonkulcs és az alulértékesítési különbözet meghatározásához használt célhaszonkulcs között.

(177) A Bizottság felülvizsgálta az alulértékesítési különbözeteket, és elírást fedezett fel az 1. és 2. termékkategóriák alulértékesítési különbözeteinek megállapítását illetően. Következésképpen a Bizottság kijavította az alulértékesítési különbözetre vonatkozó számítást.

(178) A Hankook (14) preambulumbekezdésben említett meghallgatását követően a Bizottság további információt hozott nyilvánosságra azokra az SGA-elemekre vonatkozóan, amelyeket a gyártelepi szint elérése érdekében levont az első független ügyféllel szemben alkalmazott árból. A Bizottság megerősítette, hogy a következő költségeket vonta le: fuvarozás és biztosítási költségek, anyagmozgatási, rakodási és járulékos költségek, csomagolás, hitelek, árengedmények és jutalékok. A Bizottság nem vonta le az uniós gyártók áraiból a közvetett értékesítési költségeket, a kutatási és fejlesztési, pénzügyi vagy marketingköltségeket, vagy a nyereség hányadát.

4.6. **Az uniós gazdasági ágazat gazdasági helyzete**

4.6.1. *Általános megjegyzések*

4.6.1.1. A súlyozási módszertan

(179) Több fél részletesebb információkat kért az ideiglenes szakaszban alkalmazott azon módszertant illetően, amellyel meghatározták a különböző vállalatkategóriák (nagy vagy kkv) és termékkategóriák súlyát az ideiglenes rendelet (157) és (158) preambulumbekezdései szerint.

(180) A Bizottság a súlyozást az értékesítés alapján végezte, mivel ez a releváns paraméter az Unión belüli értékesítési árak annak megállapítása érdekében végzett vizsgálatakor, hogy a független vevők részére történő Unión belüli értékesítéshez mennyi termelési költség vagy jövedelmezőség kapcsolódik.

(181) Az uniós gyártókból álló minta kiválasztásának egyik kritériuma az uniós gyártók méret tekintetében érvényesülő reprezentativitása, különösen pedig a kkv-k és a nagyvállalatok közötti megoszlása volt (az ideiglenes rendelet (24) preambulumbekezdése). Öt kkv szerepelt a mintában. Egy kkv úgy döntött, hogy abbahagyja a vizsgálatban való együttműködést. Négy kkv válaszolt a mintavételi kérdőívre. Ahogyan a (10) preambulumbekezdésben szerepel, a Bizottság megvizsgálta a kkv kérdőívet, amelynek esetében nem került sor ellenőrző látogatásra az ideiglenes intézkedések elrendelése előtt.

(182) A Bizottság ezenfelül figyelembe vette azoknak az érdekelt feleknek az észrevételeit, amelyek úgy vélték, hogy a piac három termékkategória szerinti szegmentálódásának tükröződnie kell az uniós gyártókat tartalmazó mintában (az ideiglenes rendelet (20) preambulumbekezdése). Ahogyan az ideiglenes rendelet (21) preambulumbekezdése kifejti, az együttműködő gyártók további információkkal szolgáltak. Az uniós gyártókat arra kérte a Bizottság, hogy a termékkategóriánkénti termelés és uniós értékesítés vonatkozásában szolgáltassanak információt az értékesítés értékéről és volumenéről, az újrafutózott abroncsok esetében pedig az újrafutózandó abroncsok forrásáról (bérmunka/készleten lévő újrafutózandó abroncsok). Sem a mintavételi kérdőív, sem az uniós gyártók kérdőíve nem szolgált információval az újrafutózó vállalatok által használt újrafutózandó abroncsok származásával/márkájával kapcsolatban.

(183) A Bizottság tizenegy uniós gyártót szerepeltetett a mintában. Ez szokatlan számú, vizsgált uniós gyártó. Ezen erőfeszítések ellenére azonban a kkv-k teljesítménye és a termékkategóriánkénti teljesítmény súlyozást tett szükségessé a mikrogazdasági kármutatók elvégzett összesítésének megfelelő elemzéséhez.

(184) Az együttműködő uniós gyártók és a mintában szereplő uniós gyártók értékesítésének kategóriák szerinti megoszlása hasonló volt: 60 % és 70 % között mozgott az 1. kategória esetében, 15 % és 25 % között mozgott a 2. kategória esetében, illetve 10 % és 20 % között mozgott a 3. kategória esetében. A kkv-k az együttműködő uniós gyártók által közölt összes uniós értékesítés 7–10 %-át képviselték. A mintában szereplő uniós gyártók ezenfelül új és újrafutózott abroncsokat gyártanak a 2. és a 3. kategóriában. A 3. kategóriában a minta értékesítésének nagyjából fele újrafutózott abroncs.

(185) Az első lépés a nagyvállalatok és a kkv-k értékesítése közötti különbség becslése volt. A kkv-k értékesítésének becslése az ETRMA által szolgáltatott információkon (a hideg újrafutózási eljárás esetében), valamint az ETRMA Europool-tagsággal nem rendelkező futófelület-beszállítók által szolgáltatott információkon alapult. E vizsgálat keretében a Bizottság úgy tekintette, hogy a hidegalakításon átesett termékek értékesítését a kkv-k, a melegalakításon átesett termékek értékesítését pedig a nagy gyártók végezték. Ez a kkv-k értékesítésének becslésére szolgáló konzervatív megközelítés, mivel a Bizottság egy olyan kkv-gyártót is ellenőrzött, amely mindkét eljárást alkalmazza. A nagyvállalatok becsült értékesítése az uniós gyártók összes uniós értékesítésének és a kkv-k becsült értékesítésének a különbsége. Az ideiglenes szakaszban a Bizottság megállapította, hogy a kkv-k értékesítése az uniós gazdasági ágazat 2016. évi összes uniós értékesítésének kb. 15 %-át tette ki (a fentiekben foglaltaknak megfelelően ez konzervatív becslés volt, ugyanis egyes kkv-k meleg újrafutózási eljárásokat is alkalmaznak). Így a nagyvállalatok esetében megállapított arány kb. 85 %, a kkv-k esetében megállapított arány pedig kb. 15 % volt.

(186) A második lépés a 85 %/15 % aránynak és a minta arányának az összehasonlítása volt (a mintában a nagyvállalatok aránya meghaladta a 95 %-ot). Ezenfelül a mintában szereplő kkv-k értékesítési adatai az uniós kkv-gyártók teljes becsült uniós értékesítésének kb. 4 %-át tették ki. A Bizottság – annak biztosítása érdekében, hogy a két uniós gyártói kategória relatív jelentősége tükröződjön a mikrogazdasági mutatókban – a fent említett 85 %/15 % arány alapján végzett összesítés során az egyes vállalatokra vonatkozó mutatókat súlyozta. A módszertan a 3. kategóriához kapcsolódó értékesítés súlyának növekedését eredményezte a mikrogazdasági mutatók megállapításában.

(187) Az ideiglenes szakaszban a Bizottság mindkét súlyozást – a vállalatkategóriák súlyozását és a termékkategóriák súlyozását – a 2016. évi adatok alapján egyformán alkalmazta a figyelembe vett időszak során. A Bizottság ezt a megközelítést a rendelkezésre álló bizonyítékokra tekintettel észszerűnek tartotta.

(188) A végső nyilvánosságra hozatalt követően a CRIA és a CCCMC azt állította, hogy a figyelembe vett időszakban a Bizottságnak nem egy rögzített arányt (konkrétan a 2016-os évben kiszámított arányt), hanem a figyelembe vett időszak egyes időszakainak megfelelő arányokat kellene alkalmaznia. Emellett azt állították, hogy egyes nagy futófelület-gyártók hideg újrafutózási eljárással állítottak elő újrafutózott abroncsokat, két újrafutózó gyártó pedig egy nagyobb csoport részét képezi, így nagyvállalatnak minősül. Következésképpen a felek azt állították, hogy az alkalmazott módszertan nem tekinthető konzervatívnak, és a kkv-k értékesítési volumenét túlbecsülték. A Bipaver azt állította, hogy a meleg újrafutózási eljárást nem csak egy, hanem több uniós újrafutózó vállalat is alkalmazza ([46]).

(189) A Bizottság egyrészt megvizsgálta a felek állításait és az általuk szolgáltatott bizonyítékokat. Megállapította, hogy egyes nagy futófelület-beszállítók valóban kapcsolatban állnak olyan leányvállalatokkal, amelyek hideg újrafutózási eljárással állítanak elő újrafutózott abroncsokat. Emellett a felek által megjelölt, és eredetileg kkv-nak tekintett két gyártó nagyobb csoportokhoz tartoztak, ezért nem tekinthetők kkv-nak. Ennélfogva a Bizottság kiigazította a súlyozásban használt arányokat. A nagy beszállítók és a kkv-k átadták a figyelembe vett időszakban végzett értékesítéseikkel kapcsolatos információkat. A bejelentett teljes mennyiség 227 000 és 254 000 újrafutózott abroncs között mozog, ami az újrafutózott abroncsok figyelembe vett időszakon belüli becsült értékesítéseinek kb. 5,5 %-át teszi ki.

(190) Másrészt a kkv-k meleg újrafutózási eljáráshoz kapcsolódó értékesítéseit illetően a Bizottság megállapította, hogy több mint egy kkv gyárt újrafutózott abroncsokat ezzel az eljárással. Néhány gyártótól adatokat kért be a figyelembe vett időszakban meleg újrafutózási eljárással előállított abroncsok volumenét illetően. A bejelentett teljes mennyiség 132 000 és 150 000 újrafutózott abroncs között mozog, ami az újrafutózott abroncsok figyelembe vett időszakon belüli becsült értékesítéseinek kb. 3,2 %-át teszi ki.

(191) Harmadsorban a Bizottság újraszámította a kkv-k által a figyelembe vett időszakon belül bonyolított értékesítések becsült értékét, a kkv-k meleg újrafutózási eljárásból származó értékesítéseinek hozzáadásával és a nagyvállalatok hideg újrafutózási eljárásból származó bevételeinek levonásával.

(192) Végezetül a Bizottság a figyelembe vett időszak minden egyes időszakára vonatkozóan kiszámította a kkv-k által bonyolított értékesítések teljes uniós értékesítésen belüli arányát:

4. táblázat

A kkv-k által bonyolított értékesítések aránya a teljes uniós értékesítésen belül (százalékban)

	2014	2015	2016	Vizsgálati időszak
A kkv-k által bonyolított értékesítések aránya a teljes uniós értékesítésen belül	16,9	15,3	13,7	13,2
Az ideiglenes szakaszban használt arány a kkv értékesítések teljes uniós értékesítésen belüli mértékét illetően	14,6	14,6	14,6	14,6

(193) Ahogyan a 4. táblázat mutatja, a figyelembe vett időszakban a kkv-k teljes uniós értékesítésen belüli súlya 2,3 százalékponttal nőtt 2014-ben, 0,7 százalékponttal nőtt 2015-ben, 0,9 százalékponttal csökkent 2016-ban, illetve 1,4 százalékponttal csökkent a vizsgálati időszakban. A Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy egy évenkénti arány megállapítása csupán csekély hatással van az elemzés általános eredményére. A fentiek alapján az ideiglenes rendelet tendenciáira alapuló következtetések érvényesek maradnak.

(194) A kategóriák szerinti második kiigazításkor a Bizottság az ideiglenes szakaszban a panaszban (15. melléklet) szereplő információkra támaszkodott, amelyek a 2016-os uniós felhasználás tekintetében becsléseket tartalmazott az egyes kategóriák súlyát illetően. Ugyanakkor, ahogyan a (188) preambulumbekezdésben szerepel, a CRIA és a CCCMC azt állította, hogy a Bizottságnak külön arányt kellene alkalmaznia a figyelembe vett időszak minden egyes időszakára.

([46]) A Kraiburg futófelület-beszállító átadta a Bipaver szövetségnek a meleg újrafutózási eljáráshoz szükséges nyersanyagokat vásárló ügyfelei listáját. A listán 38 vállalat szerepel.

(195) A vizsgálat nem tárt fel olyan adatot, amely megfelelőbb lett volna, ennek nyomán pedig felhasználható lett volna a termékkategóriák figyelembe vett időszak alatti súlyozásának kiszámításához, és az érdekelt felek sem tudtak ilyen adatokat benyújtani. Következésképpen a Bizottság úgy határozott, hogy a végső szakaszban nem alkalmazza a kategóriánkénti második kiigazítást. Ez a megközelítés az 1. és a 2. kategória súlyának növekedését eredményezte a mikrogazdasági mutató megállapításában.

(196) Ahogyan az 5. táblázat mutatja, a felülvizsgált súlyozással az ideiglenes rendelet tendenciáin alapuló következtetések érvényesek maradnak az összesített formában elemzett valamennyi mikrogazdasági mutató tekintetében:

5. táblázat

Az Unióban független vevőknek történő értékesítések jövedelmezősége (az értékesítési forgalom százalékában)

	2014	2015	2016	Vizsgálati időszak
Az ideiglenes rendelet 13. táblázata szerinti haszonkulcs (az értékesítési forgalom százalékában)	15,6	16,7	15,2	13,7
Index: 2014 = 100	*100*	*106,9*	*97,7*	*88,1*
Haszonkulcs a súlyozás felülvizsgálatát követően (az értékesítési forgalom százalékában)	15,4	16,9	15,3	13,7
Index: 2014 = 100	*100*	*109,5*	*99,5*	*88,6*

(197) Ahogyan a 6. táblázat mutatja, a felülvizsgált súlyozással az ideiglenes rendelet tendenciáin alapuló következtetések érvényesek maradnak a 3. kategória esetében:

6. táblázat

Az Unióban független vevőknek történő értékesítések jövedelmezősége a 3. kategória esetében (az értékesítési forgalom százalékában)

	2014	2015	2016	Vizsgálati időszak
Az ideiglenes rendelet 16. táblázata szerinti haszonkulcs (az értékesítési forgalom százalékában)	6,1	0,6	2,7	– 0,4
Index: 2014 = 100	*100*	*10*	*45*	*– 7*
Haszonkulcs a súlyozás felülvizsgálatát követően (az értékesítési forgalom százalékában)	5,9	0,5	2,7	– 0,7
Index: 2014 = 100	*100*	*9*	*45*	*– 12*

4.6.1.2. A súlyozás jogellenessége

(198) A CRIA és a CCCMC azt állította, hogy a súlyozás jogellenes, mivel az alaprendelet nem teszi lehetővé az uniós gyártók mintavételezésének módosítását; a mintavételezés az uniós gazdasági ágazat egésze szempontjából reprezentatívnak feltételezendő. Ezenfelül azzal érveltek, hogy a Bizottság módszertana nem tesz eleget annak a követelménynek, hogy az objektív vizsgálat érdekében a kár meghatározásának egyértelmű bizonyítékokon kell alapulnia, mivel végső soron nagyon kevés vállalat határozta meg a kárértékelés teljes kimenetelét az alulbecsült jelentőségű, jóval nagyobb adatkészlet rovására. A végső nyilvánosságra hozatalt követően a felek egy hasonló állítást fogalmaztak meg. Ezenfelül a végső nyilvánosságra hozatalt követően a CRIA és a CCCMC azt állította, hogy a Bizottság nem támaszkodhat a mintában szereplő négy kkv által szolgáltatott információkra, amelyek alapul szolgálnának a kármutatók súlyozásához.

(199) A Bizottság emlékeztetett a (179)–(195) preambulumbekezdésben alkalmazott módszertanra.

(200) Emellett a Bizottság megismételte, hogy a súlyozás következtében a kiválasztott minta – a WTO és az EU alkalmazandó ítélkezési gyakorlatának ([47]) megfelelően – statisztikai szempontból reprezentatívabb lett az uniós gazdasági ágazat egészére nézve. Ez ráadásul lehetővé tette a Bizottság számára, hogy jobban figyelembe vegye a mintában nem szereplő uniós gyártók (a kkv-k és a nagy gyártók) teljesítményét, amely másként nem tükröződött volna megfelelően a kármutatókban, amennyiben a Bizottság a szóban forgó súlyozás alkalmazása nélkül a mintára alapozta volna a ténymegállapításait. Az uniós gazdasági ágazat széttagoltsága miatt a Bizottság nem hagyhatta egyszerűen figyelmen kívül a kkv gyártók uniós piacon betöltött jelentős szerepét. Amint az a (186) preambulumbekezdésben említésre került, a mintában szereplő kkv-k által nyújtott értékesítési adatok az uniós kkv-gyártók teljes becsült uniós értékesítésének kb. 4 %-át tették ki. a Bizottság a mintában szereplő vállalatok ellenőrzött adataira alapozta, a vállalatkategóriák relatív jelentőségének súlyozása az ETRMA adatain, a termékkategóriák súlyozása pedig a panaszon alapult. Az alapul vett információk szükség esetén – megfelelően ellenőrzött formában – rendelkezésre álltak a nyilvános aktában. A Bizottság ennek megfelelően úgy ítélte meg, hogy egyértelmű bizonyítékok alapján tárgyilagosan ellenőrizte a kár fennállását. Következésképpen ezeket az állításokat a Bizottság elutasította.

4.6.2. *Makrogazdasági mutatók*

(201) A CRIA és a CCCMC azt állította, hogy kétségei merültek fel a makrogazdasági mutatók vonatkozásában alapul vett információk némelyikének megbízhatóságával kapcsolatban.

(202) Ahogyan a (28) preambulumbekezdésben szerepel, a végső nyilvánosságra hozatalt megelőzően az ideiglenes rendeletet egyértelművé tevő dokumentum került a nyilvános aktába.

(203) Ami a makrogazdasági mutatók meghatározását illeti, a Bizottság különféle forrásokra, többek között az Európai Abroncs- és Gumigyártók Szövetsége (ETRMA) által szolgáltatott adatokra hagyatkozott. Az ETRMA piacelemzéseket tesz közzé, amelyek nyilvánosan hozzáférhetőek a honlapján. A panasz nyilvános változata tartalmazta az ETRMA egyik dokumentumát (16. melléklet – Az ETRMA 2016. évi brosúrája ([48])). A Bizottság megjegyezte, hogy néhány exportáló gyártó, valamint egyes uniós gyártók az ETRMA tagjai, és ezek a gyártók is benyújtottak az ETRMA adataival alátámasztott beadványokat (például a Hankook csoport és a Pirelli).

4.6.2.1. Termelés, termelési kapacitás és kapacitáskihasználás

(204) Ahogyan a (135) preambulumbekezdés utal rá, az ideiglenes rendeletben az uniós termelés nem tartalmazta az ETRMA Europool-tagsággal nem rendelkező futófelület-beszállítók értékesítését. Emellett a termelési kapacitás megállapításakor elírásra derült fény.

(205) A Bizottság ennek megfelelően felülvizsgálta a becsült teljes uniós termelést, termelési kapacitást és kapacitáskihasználást, amelyek a következőképpen alakultak a figyelembe vett időszakban:

7. táblázat

Termelés, termelési kapacitás és kapacitáskihasználás

	2014	2015	2016	Vizsgálati időszak
Termelési volumen (darab)	20 973 089	20 360 055	20 619 725	21 111 923
Index: 2014 = 100	*100*	*97,1*	*98,3*	*100,7*
Termelési kapacitás (darab)	29 038 117	28 225 985	27 115 950	26 525 214
Index: 2014 = 100	*100*	*97,2*	*93,4*	*91,3*
Kapacitáskihasználás	72,2 %	72,1 %	76,0 %	79,6 %
Index: 2014 = 100	*100*	*100*	*105*	*110*

Forrás: az ETRMA, az ETRMA Europool-tagsággal nem rendelkező futófelület-beszállítók, az Eurostat Comext adatbázisa, valamint a panaszos által benyújtott információk.

([47]) WT/DS184/AB/R, 2001.8.23., „*United States – Anti-dumping Measures on Certain Hot-Rolled Steel Products from Japan*" (Egyesült Államok – Japánból származó, egyes melegen hengerelt acéltermékekre vonatkozó dömpingellenes intézkedések), 204. pont, valamint a Törvényszék T-35/01. sz., *Shanghai Teraoka Electronic Co. Ltd* kontra *Tanács* ügyben 2004. október 28-án hozott ítéletének 129. és 258. pontja.

([48]) Az ETRMA honlapján megtalálható a 2016. és a 2017. évi brosúra.
Tanulmányozza a következőt: http://www.etrma.org/uploads/Modules/Documentsmanager/20180329—statistics-booklet-2017—alternative-rubber-section-final-web.pdf

(206) Ahogyan a 7. táblázat mutatja, a termelés viszonylag stabilan alakult, és a vizsgálati időszakban 21,1 millió darabos mennyiséget ért el, miközben a kapacitáskihasználás – a termelési kapacitás csökkenése miatt – a figyelembe vett időszakban 7,4 százalékponttal (72,2 %-ról 79,6 %-ra) emelkedett.

4.6.2.2. Értékesítési volumen és piaci részesedés

(207) Ahogyan a (135) preambulumbekezdés utal rá, az ideiglenes rendeletben az uniós piaci teljes értékesítési volumen nem tartalmazta az ETRMA Europool-tagsággal nem rendelkező futófelület-beszállítók értékesítését.

(208) A Bizottság ennek megfelelően felülvizsgálta az uniós gazdasági ágazat értékesítési volumenét és piaci részesedését, amelyek a következőképpen alakultak a figyelembe vett időszakban:

8. táblázat

Értékesítési volumen és piaci részesedés

	2014	2015	2016	Vizsgálati időszak
Teljes értékesítési volumen az uniós piacon (darab)	14 835 082	14 738 677	14 533 199	14 584 885
Index: 2014 = 100	*100*	*99,4*	*98,0*	*98,3*
Piaci részesedés	72,4 %	70,3 %	67,3 %	67,1 %
Index: 2014 = 100	*100*	*97,2*	*93,0*	*92,7*

Forrás: az ETRMA, az ETRMA Europool-tagsággal nem rendelkező futófelület-beszállítók, valamint az Eurostat Comext adatbázisa.

(209) Az uniós értékesítés az egyre bővülő piacon kismértékben csökkent a figyelembe vett időszakban. Ennek következtében a piaci részesedés 5,3 százalékponttal (72,4 %-ról 67,1 %-ra) csökkent, miközben a Kínából érkező behozatal volumene több mint 1,1 millió abronccsal nőtt, ami a piaci részesedés 4,2 százalékpontos növekedését (17,1 %-ról 21,3 %-ra) jelenti.

(210) Az Aeolus csoport és a Pirelli azt állította, hogy az uniós piacon az értékesítési volumen az előző három évben stabil maradt, és az uniós gazdasági ágazat abroncspiaci részesedése 2014-ről 2017-re 5 százalékponttal csökkent, ami jelentéktelen csökkenés.

(211) Azt állították továbbá, hogy a panaszokban a 2013 és 2016 közötti időszakra vonatkozóan közölt uniós értékesítési volumen a 3. kategória esetében jelentős (– 30 %), a 2. kategória esetében némi (– 7 %), az 1. kategória esetében pedig enyhe csökkenést (– 1 %) mutatott. Így egyértelmű, hogy kizárólag a 3. kategóriát tartalmazó szegmensben állapítható meg kár, és hogy a kárelemzésnek figyelembe kell vennie a piac szegmentálódását.

(212) A Bizottság megjegyezte, hogy az előző preambulumbekezdésben említett számadatok csak a panaszosok értékesítéséhez, nem az uniós gazdasági ágazat egészének értékesítéséhez kapcsolódnak. Ezenkívül más-más időszakhoz kapcsolódnak. Ezért a panaszosok értékesítési volumenének alakulása nem vetíthető az uniós gazdasági ágazatra. Ahogyan a (128) és (132) preambulumbekezdés kifejti, a Bizottság úgy vélte, hogy a jelentős kár fennállását az érintett termék és az uniós gazdasági ágazat egésze vonatkozásában kell megállapítani, nem csak annak egyes részei vonatkozásában. A Bizottság ezért nem elszigetelten, azaz termékkategóriánként vizsgálta meg a tendenciákat, mivel átfogó megközelítést követett.

4.6.2.3. Növekedés

(213) Az uniós felhasználás 6,1 %-kal nőtt a figyelembe vett időszakban. A bővülő felhasználás ellenére az uniós gazdasági ágazat értékesítési volumene 1,7 %-kal csökkent, ami az uniós gazdasági ágazat piaci részesedésének zsugorodását eredményezte. Az érintett országból érkező behozatal piaci részesedése (több mint 4 százalékponttal) nőtt a figyelembe vett időszakban.

(214) A Giti csoport azt állította, hogy az uniós felhasználást a volumen helyett az érték tekintetében kell elemezni. Ennek alapján az uniós felhasználás értéke 5 %-kal csökkent, és csak lassú növekedésnek indult 2016 és a vizsgálati időszak között.

(215) A Bizottság ezért elutasította az állítást. Az uniós felhasználás az uniós piacon egy adott időpontban rendelkezésre álló abroncsok pillanatnyi számát adta meg. Az uniós felhasználás kiszámítása szokásosan a volumenre irányul, pontosan annak elkerülése végett, hogy a piaci szereplők árképzési magatartása esetleg befolyásolja a figyelembe vett időszak alatti tendenciákat.

4.6.2.4. Foglalkoztatás és termelékenység

(216) A figyelembe vett időszakban a foglalkoztatás és a termelékenység a következőképpen alakult:

9. táblázat

Foglalkoztatás és termelékenység

	2014	2015	2016	Vizsgálati időszak
Alkalmazottak száma	38 445	36 478	34 959	34 188
Index: 2014 = 100	*100*	*95*	*91*	*89*
Termelékenység (darab/alkalmazott)	546	558	590	618
Index: 2014 = 100	*100*	*102*	*108*	*113*

Forrás: a mintában szereplő uniós gyártók kérdőívre adott ellenőrzött válaszai, valamint a futófelület-beszállítók és az ETRMA beadványai.

(217) Az Aeolus csoport és a Pirelli azt állította, hogy a foglalkoztatás, amelynek esetében a Bizottság 11 %-os csökkenést állapított meg, kizárólag az újrafutózási ágazatra vonatkozik. A termelékenység alakulása inkább azzal magyarázható, hogy az uniós gazdasági ágazat közelmúltbeli időszakát szerkezetátalakítás és észszerűsítés jellemezte.

(218) Az érdekelt feleknek a foglalkoztatás visszaesésére vonatkozó állítása ténybeli tévedés, ugyanis annak felét a nagy gyártók biztosítják. Ezért a Bizottság elutasította ezt az állítást.

(219) A Heuver az ideiglenes rendelet (171) preambulumbekezdésében említett 85 újrafutózó vállalat nevét kérte.

(220) A Bizottság az ideiglenes rendeletben – az e vizsgálat keretében a futófelület-beszállítók által szolgáltatott vevői lista alapján – arra a következtetésre jutott, hogy legalább 85 gyártó állította le a termelést. A Bizottság bizalmasan kezelte a vevők kilétét és az egyes vevők értékesítési volumenét, mivel ezek érzékeny üzleti adatok. Ezenfelül az érdekelt felek nem kértek összefoglalót ehhez a dokumentumtípushoz. Ezek után a futófelület-beszállítók kivételesen benyújtották a beadványaik összefoglalóját, amelyek megtalálhatók a nyilvános aktában.

(221) A végső nyilvánosságra hozatalt követően a CRIA és a CCCMC azt állította, hogy hibás a Bizottságnak az a feltételezése, miszerint a hideg újrafutózási eljárásokhoz kapcsolódó valamennyi értékesítést kkv-k bonyolították, ugyanis számos nagyvállalat is alkalmazza a hideg újrafutózási módszert. A felek arra a következtetésre jutottak, hogy ennek következtében a foglalkoztatásra és termelékenységre vonatkozó becslések megbízhatatlanok.

(222) Ahogyan a (189) preambulumbekezdésben szerepel, a Bizottság megállapította, hogy a hideg újrafutózási eljárást alkalmazó nagyvállalatok termelése meglehetősen korlátozott, és ezért nem cáfolja meg a Bizottság foglalkoztatással és termelékenységgel kapcsolatos becsléseit. Ezenfelül a termelékenység főképp a termelés típusához (újrafutózás vagy új) kapcsolódik. Ezért a Bizottság elutasította ezt az állítást.

(223) Emellett a CRIA és a CCCMC azt állította, hogy az egyik futófelület-beszállító által biztosított ügyféllista szerint az egyik ügyfelet inaktívként tüntették fel, a helyi hatóságokhoz benyújtott pénzügyi kimutatásai azonban arról tanúskodnak, hogy a vállalat 2017-ben még aktív volt. Az aktához fűzött feljegyzésében ([49]) a Bizottság kifejtette, hogy a lista összeállítása olyan értékesítési információk összesítésével történt, amelyeket nyolc futófelület-beszállító szolgáltatott. A vizsgálat keretében úgy tekintették, hogy egy újrafutózó vállalat leállította a termelését, ha többé már nem vásárolt futófelületeket. Ennek következtében csupán egy beszállító listája és/vagy a benyújtott pénzügyi kimutatások alapján nem lehet bizonyossággal megállapítani, hogy egy újrafutózó vállalat aktív vagy inaktív. Emellett, bár igaz, hogy a CCCMC által megjelölt vállalat nem szűnt meg, megerősítette a Bizottság számára, hogy újrafutózó műhelyét már nem működteti. Következésképpen a Bizottság folytatta az összeállított lista használatát.

([49]) Az aktához fűzött feljegyzés (Nyilvántartási rendszerbeli szám: t18.007994).

4.6.2.5. A dömpingkülönbözet nagysága

(224) Ahogyan a (122) preambulumbekezdésben szerepel, a Bizottság minden dömpingkülönbözetet felülvizsgált, és mindegyik jelentős marad. Az érintett országból származó behozatal mennyisége és árai miatt a tényleges dömpingkülönbözetek nagyságának az uniós gazdasági ágazatra gyakorolt hatása jelentős volt.

4.6.3. *Mikrogazdasági mutatók*

(225) A Giti csoport arra kérte a Bizottságot, hogy az általa elfogadott súlyozás nélkül is hozza nyilvánosságra a mikrogazdasági mutatók alakulását annak elemzéséhez, hogy a nem módosított adatok alapján eltérő kép alakulna-e ki a kárról. A végső nyilvánosságra hozatalt követően a CRIA, a CCCMC és a Giti csoport megismételte az állítást.

(226) A Bizottság elutasította a felvetést, mivel a kármutatók súlyozás nélküli nyilvánosságra hozatala nem tükrözné az uniós gazdasági ágazat valós helyzetét, mivel nem lehet a mintában annyi kkv-t szerepeltetni, ahányra szükség lenne ahhoz, hogy tükrözni lehessen az uniós gyártók közötti tényleges súlyuk.

4.6.3.1. Árak és az árakat befolyásoló tényezők

(227) A CRIA és a CCCMC annak egyértelművé tételére kérte a Bizottságot, hogy figyelembe vette-e az egymással kapcsolatban álló vállalatok közötti transzferárakat a kármutatók megállapításakor.

(228) Amikor egymással kapcsolatban álló vállalatok vettek részt az értékesítésben, a Bizottság arra kérte a mintában szereplő gyártókat, hogy közöljék az első független vevőknek történő értékesítést. Ami az egymással kapcsolatban álló vállalatok közreműködésével végzett nyersanyagvásárlást illeti, a Bizottság megvizsgálta meg a transzferárazási politikát, ami semmilyen kiigazítást nem eredményezett.

4.6.3.2. Készletek

(229) Az Aeolus csoport és a Pirelli azt állította, hogy a Bizottságnak mérlegelnie kell azt, hogy ne csak a gazdasági ágazat egészét, hanem az új és az újrafutózott abroncsok, illetve a különböző termékkategóriák megkülönböztetését is elemezze. Azzal érveltek, hogy a panasz szerint az 1. és a 2. kategóriába tartozó abroncsok esetében nem volt készletnövekedés. Épp ellenkezőleg, az 1. kategória készletei 15 %-kal, a 2. kategória készletei pedig 21 %-kal emelkedtek 2013 és 2016 között. A panasz viszont 17 %-os készletnövekedésről számolt be a 3. kategóriába tartozó abroncsok esetében. Szerintük a közölt készletnövekedés csak az újrafutózási ágazatra vonatkozik. Ezenfelül a készletek ingadozását különféle tényezők magyarázhatják. A készletnövekedést például okozhatja az előrejelzett megrendeléseken alapuló értékesítés-növekedés. Konkrétan a Prometeon Tyre Group S.r.l. több, az európai gazdasági válsághoz kapcsolódó tényező miatti készletnövekedést rögzített. Az abroncsgyártás szorosan kapcsolódik a fuvarozáshoz, a fuvarozás pedig elsősorban általában a kereskedelemtől függ. A kereskedelmi válság kevés fuvarozást eredményez, és ez logikusan kevesebb abroncsértékesítést jelent.

(230) A Bizottság először is megjegyezte, hogy a mintában szereplő uniós gyártók készletnövekedése 2016 és a vizsgálati időszak között következett be. Ezért nem érintette közvetlenül a 2011. évi pénzügyi válság. Ezenfelül az érdekelt felek által hivatkozott számadatok csak a panaszosra vonatkoztak, és nem a mintában szereplő uniós gyártók helyzetét tükrözték. Így az ezekből levont esetleges következtetések a vizsgálat szempontjából nem tekinthetők az uniós gazdasági ágazatra nézve reprezentatívnak. Ennek alapján a Bizottság elutasította ezt az állítást.

4.6.3.3. Jövedelmezőség, pénzforgalom, beruházások, a beruházások megtérülése és tőkebevonási képesség

(231) Ami a beruházásokat illeti, az Aeolus csoport és a Pirelli azt állította, hogy a vizsgálat megcáfolta a panaszos által szolgáltatott számadatokat. A Giti csoport azt állította, hogy az uniós gazdasági ágazat egészének jövedelmezősége alulbecsült volt, mert a Bizottság módosította a mintában szereplő uniós gyártók adatait annak érdekében, hogy növelje a 3. kategóriára vonatkozó adatok jelentőségét. A Giti csoport továbbá azt állította, hogy a romló (és alacsony) haszonkulcsokkal rendelkező egyetlen ágazat a 3. kategóriát tartalmazó szegmens volt. Ez a piaci szegmens azonban az összes uniós értékesítésnek/felhasználásnak csak 20 %-át képviselte. Az Aeolus csoport és a Pirelli úgy vélte, hogy az uniós gazdasági ágazat általában véve igen nyereséges, egyértelműen pozitív az 1. kategória szegmensében, és pozitív a 2. kategória szegmensében.

(232) Ami a jövedelmezőség kiszámítására szolgáló módszertanra vonatkozó észrevételt illeti, a Bizottság a (179)–(195) preambulumbekezdésben kifejtette azt a módszertant, amelyet a mikrogazdasági mutatók súlyozásához alkalmazott az uniós gyártók gazdasági realitásának visszatükrözése érdekében. Azt is megjegyezte, hogy 2014-től a vizsgálati időszak végéig valamennyi termékkategória jövedelmezősége romlott, és hogy a jövedelmezőségre vonatkozó abszolút számadatokat a termékkategóriák közötti kapcsolatra vonatkozó ténymegállapításaival összefüggésben kell értelmezni.

4.7. **Az új és az újrafutózott abroncsok közötti, valamint a termékkategóriák közötti kapcsolat**

(233) Az érdekelt felek általában elfogadták azt az elvet, hogy a piac három termékkategóriára tagolódik. Ahogyan az ideiglenes rendelet (54)–(59) preambulumbekezdésében szerepel, az uniós piacon a márkákat a három termékkategória egyikébe pozicionálták. Minden termékkategóriát általában közös értékesítési csatornákon keresztül értékesítettek.

(234) Számos érdekelt fél vitatta a kategóriák közötti kapcsolatra vonatkozó ideiglenes ténymegállapításokat, és a végső nyilvánosságra hozatalt követően megismételték ugyanezeket az aggályokat. A Bizottság az aktához fűzött, az új és újrafutózott abroncsok közötti, valamint a termékkategóriák közötti kapcsolatról szóló feljegyzésben ([50]) gyűjtötte össze az ezzel kapcsolatos információkat.

(235) A CRIA és a CCCMC azt állította, hogy alaptalan az az elképzelés, hogy a 3. kategória árai vezérelnék az 1. és a 2. kategórián belüli árképzést (az ideiglenes rendelet (203) és (207) preambulumbekezdése), és hogy a Bizottság nem tudta megindokolni ezt az állítólagos hatást. Még azt feltételezve is, hogy a fent említett ténymegállapítások helyesek voltak, egyik sem vezethet ahhoz a következtetéshez, hogy a 3. kategória árai hatással lennének az 1. és a 2. kategória áraira. Ezenkívül azt állították, hogy az abroncsok árát a nyersanyagköltség vezérli, és helytelennek tartották, hogy a három szegmens között verseny folyik. Vitatták, hogy a Bizottság – alátámasztó bizonyítékok nélkül, a panaszost idézve – csupán arra hivatkozik, hogy „az alacsonyabb kategóriák árai hatással vannak a magasabb kategórián belüli árképzésre" (az ideiglenes rendelet (203) preambulumbekezdése). A Giti csoport a beadványában azt állította, hogy a Bizottság ellenkező irányú kaszkádhatásra vonatkozó elméletét a rendelkezésre álló tények nem támasztották alá (és tulajdonképpen megcáfolták). A Giti csoport ennek kapcsán emlékeztetett arra is, hogy maga a panasz a következőket közölte: „A szereplők, az árképzés, a verseny és a stratégiák szegmensenként jelentősen változnak, és az egyik szegmensnél meghatározó tényező egy másiknál irreleváns lehet. Bár létezhet közvetlen verseny a szegmensek peremei között, a szegmenseken belüli verseny főként a minőség és az ár közötti stratégiai döntés eredménye" ([51]).

(236) Ahogyan a (234) preambulumbekezdésben szerepel, a Bizottság az aktához fűzött feljegyzést készített, amely tartalmazta a termékkategóriák közötti kapcsolatra vonatkozó következtetésének alapját. Ez a következtetés több tényezőn alapult. Az első az, hogy a termékkategóriák közötti verseny a vásárlás eldöntésekor zajlik. A vásárló ezután a következők közül választhat:

— 1. kategóriába tartozó, tartósabb, a legújabb technológiájú és a legjobb üzemi tulajdonságokkal rendelkező, magasabb bevezető árú abroncs, vagy

— 2. kategóriába tartozó, gyakran a prémium minőségű abroncsok gyártói által készített, a 3. kategóriába tartozó márkáknál tartósabb és a prémium márkáknál olcsóbb, a 3. kategóriába tartozó abroncsoknál magasabb bevezető árú abroncs, vagy

— 3. kategóriába tartozó, a legalacsonyabb előzetes költségű, de a legkevésbé tartós és a leggyengébb üzemi tulajdonságokkal rendelkező abroncs.

(237) Ez az árakban kifejeződő döntés két tényező elemzését eredményezi: az előzetes fizetés és az abroncsonkénti összes költség elemzését. Ami az előzetes fizetést illeti, az 1. kategóriába tartozó abroncsok járnak magasabb beruházással. A kilométerre vetített abroncsonkénti költség alapján ugyanakkor a legalacsonyabb költségűek. A változók pontosan ellenkezőek a 3. kategóriába tartozó abroncsok esetében, amelyeknél az előzetes fizetés a legalacsonyabb, de a kilométerre vetített abroncsonkénti költség a legmagasabb ([52]).

(238) Kritikus szerepet betöltő további tényezőt a közös értékesítési csatornák jelentettek, amelyek az értékesítéshez a különböző kategóriájú abroncsokat általában együtt mutatják be, megkönnyítve a kategóriák közötti kapcsolat dinamikáját ([53]).

(239) A Bizottság ezenkívül megjegyezte, hogy a nyersanyagköltségre vonatkozó állítást nem támasztották alá bizonyítékokkal.

(240) A végleges tájékoztatóban a Bizottság említést tett a különböző kategóriák uniós értékesítésének alakulásáról, és ebben a tekintetben az érdekelt felek (Prometeon/Pirelli) által biztosított táblázatra támaszkodott. Ezt a táblázatot „Az ETRMA-tagsággal rendelkező uniós gyártók uniós értékesítésének becsült alakulása" címkével látták el. A végső nyilvánosságra hozatalt követően a CRIA és a CCCMC azt állította, hogy a végső nyilvánosságra hozatali

([50]) Az aktához fűzött feljegyzés a kapcsolatról (Nyilvántartási rendszeren belüli szám: t18.007993).
([51]) A panasz 107. pontja.
([52]) Az ideiglenes rendeletnek a kategóriánkénti uniós értékesítési átlagárakra vonatkozó 8–10. táblázata, valamint az aktához fűzött, az abroncsok közötti kapcsolatról szóló feljegyzés 7–10. oldala (Nyilvántartási rendszeren belüli szám: t18.007993).
([53]) Az aktához fűzött, az abroncsok közötti kapcsolatra vonatkozó feljegyzés 11. és 12. oldala (Nyilvántartási rendszeren belüli szám: t18.007993).

dokumentum 4. táblázatában található számok eltérnek. A Bizottság megvizsgálta az állítást, és pontosítást kért az ETRMA szövetségtől. Az ETRMA magyarázata szerint a végső nyilvánosságra hozatali dokumentum 6. táblázatban szereplő adatok címkézése hibás volt. A végleges nyilvánosságra hozatali dokumentum 6. táblázatában szereplő adatok valójában az új gumiabroncsok uniós cserepiacának alakulására vonatkoztak (10. táblázat). Ezen adatok szerint az uniós gyártók egyértelmű és egyre gyorsabban növekvő érdeklődést mutattak az alacsonyabb árú 3. kategóriát tartalmazó piaci szegmens iránt.

10. táblázat

Az új abroncsok uniós cserealkatrész piacának becsült alakulása

Milliós nagyságrendben kifejezve	2014	2015	2016	2017	2018. évi becslés
1. kategória + 2. kategória	8,7	9,0	9,1	9,0	9,2
Index: 2014 = 100	*100*	*103*	*105*	*103*	*106*
3. kategória	3,6	4,0	5,0	5,4	5,5
Index: 2014 = 100	*100*	*111*	*139*	*150*	*153*
Az ETRMA termelők részesedése a T3 szegmensben	12,5 %	12,4 %	13,1 %	14,1 %	18,9 %

Forrás: a Prometeon Tyre csoport és a Pirelli ([54]).

(241) A fenti táblázat alapján a 3. kategóriába tartozó új abroncsok 2018. évi becsült értékesítése várhatóan több mint 53 %-kal meg fogja haladni a 2014. évi szintet, míg az 1. kategóriába és a 2. kategóriába tartozó abroncsok értékesítési volumene hasonló marad, és várhatóan csak 6 %-kal emelkedik a 2014. évi szinthez képest. Ezt a tendenciát annak összefüggésében kell vizsgálni, hogy az érintett országban az exportáló gyártók részéről drasztikusan megnőtt a 3. kategórián belüli verseny a 2014–2018 közötti időszakban, valamint annak összefüggésében, hogy a 3. kategóriában az érintett termék uniós gyártóinak nyereségszintje pénzügyi szempontból nem volt életképes.

(242) A Bizottság megfigyelte, hogy az uniós cserealkatrész piacnak ez az eltolódása hatással volt az uniós gyártókra, amelyek jelentősen nagyobb nyereségszintre tehettek volna szert az 1. és 2. kategóriákban. Ez csak a (141) és az azt követő preambulumbekezdésekben foglalt okok ismeretében érthető meg, azaz arra irányuló lépésről volt szó, hogy a magasabb termékkategóriák esetében megvédjék a fő értékösztönzőt, különbséget téve az 1. és 2. kategória uniós értékesítése, valamint az 1. és 2. kategória érintett országból érkező behozatala között. Az alacsony nyereségű 3. kategória értékesítésének növekedése, ezáltal a 3. kategória értékesítési szegmensében tapasztalható verseny fokozódása azt jelzi, hogy az érintett termék uniós gyártói a vizsgálati időszakban és azt megelőzően érzékelték az 1. és 2. kategóriák értékesítésére kifejtett ellenkező irányú kaszkádhatás okozta nyomást, és hogy ez a nyomás még a vizsgálat utáni időszakban is fokozódni fog.

(243) A CRIA és a CCCMC megjegyezte, hogy a Bizottság állítása szerint a jó minőségű kopott abroncsok újrafutóztatása egyre kevésbé megoldható (az ideiglenes rendelet (202) preambulumbekezdése). A Bizottság azonban nem szolgált konkrét számadatokkal. Az, hogy az újrafutózó vállalatok gyárait és műhelyeit bezárhatják, nem feltétlenül jelenti azt, hogy kevesebb lehetőség van a jó minőségű kopott abroncsok újrafutóztatására, mivel e jó minőségű abroncsok iránti kereslet a Bizottság szerint is visszaesett a gazdasági válság után (az ideiglenes rendelet (200) preambulumbekezdése). A CRIA és a CCCMC arra kérte a Bizottságot, hogy hozza nyilvánosságra az 1. kategóriába tartozó abroncsok értékesítési számadatait és a tényleges újrafutózási kapacitást annak értékelhetőségéhez, hogy az újrafutózást végző létesítmények rendelkezésre állása – az 1. kategóriába tartozó abroncsok visszaszoruló értékesítésének figyelembevételével – ténylegesen milyen mértékben csökkent. A Giti csoport megjegyezte, hogy a Bizottság nem közölt termékkategóriánkénti piaci részesedésre vonatkozó adatokat, amelyek szükségesek lennének annak ellenőrzéséhez, hogy a Bizottság ellenkező irányú kaszkádhatásra vonatkozó elméletét alátámasztják-e tények. Ez az elmélet azon a feltételezésen alapult, hogy az olcsó 3. kategória behozatala árnyomást fejtett ki, és az uniós gyártók piaci részesedéstől estek el a 2. kategóriában (és az 1. kategóriában). Amennyiben azonban a piaci részesedésre vonatkozó adatok azt jelzik, hogy az 1. kategória és/vagy a 2. kategória uniós gyártói ténylegesen meg tudták őrizni (sőt növelni tudták) a piaci részesedésüket, az végzetesen aláásná ezt az elméletet. A Giti csoport számára nem egyértelmű, hogy a Bizottság úgy döntött-e, hogy nem hozza nyilvánosságra a piaci részesedésre vonatkozó információkat, vagy ezen információkat egyszerűen nem gyűjtötte össze. A Giti csoport mindenesetre szorgalmazta, hogy a Bizottság hozza nyilvánosságra (és szükség esetén gyűjtse össze) ezeket az információkat a Bizottság ellenkező irányú kaszkádhatásra vonatkozó elmélete helyességének ellenőrzése érdekében.

([54]) A Prometeon Tyre csoport és a Pirelli meghallgatása, 2018. április 9. (Nyilvántartási rendszeren belüli szám: t18.007993).

(244) A makrogazdasági mutatók tekintetében a Giti csoport termékkategóriánkénti elemzést kért, a Bizottság a (128) és a (132) preambulumbekezdésben kifejtette, hogy az uniós gazdasági ágazat egésze gazdasági helyzetének elemzése helyénvaló. Valamennyi termékkategóriában volt kapacitás, termelés és behozatal. A 3. kategória, amelyben a legtöbb kínai behozatalra sor kerül, lehúzta a gazdasági ágazat egészét, ahogyan az ideiglenes rendelet rámutatott. A vizsgálati időszakban a kínai dömpingárak jelentős mértékben az uniós gazdasági ágazat árai alá kínáltak minden termékkategóriában. A figyelembe vett időszakban az uniós gazdasági ágazat összteljesítménye romlott. A különböző termékkategóriákat előállító gyárak némelyikét be kellett zárni ([55]), és számos újrafutózó vállalatnak fel kellett hagynia a termeléssel. A Bizottság megállapította, hogy legalább 85 kkv hagyott fel a termeléssel, ami – az ideiglenes rendelet (202) preambulumbekezdésben foglaltaknak megfelelően – csökkentette az újrafutózási kapacitást.

(245) A CRIA és a CCCMC állítása szerint nehezen érthető a Bizottság azon állítása, hogy „az új abroncsok uniós gyártóinak nem maradt más választásuk, mint az, hogy a 3. kategóriában is megerősítsék jelenlétüket" (az ideiglenes rendelet (202) preambulumbekezdése), mivel maga a Bizottság kifejtette, hogy az integrált újrafutózó vállalatok (így az újrafutózást is végző, új abroncsokat előállító gyártók) a 2. kategóriába tartoznának (az ideiglenes rendelet (58) preambulumbekezdése).

(246) A Bizottság megjegyezte, hogy a feljegyzésben az új és az újrafutózott abroncsok márkánkénti feltérképezésével voltak az új abroncsok uniós gyártóinak voltak a 3. kategóriába sorolt márkái.

(247) A Bizottság állítása szerint „a Bizottság rendelkezésére álló információk ugyanakkor azt mutatták", hogy az árazási hatás megváltozott, és hogy immár inverz módon a 3. kategória árai gyakorolnak hatást az 1. kategória áraira (az ideiglenes rendelet (206) preambulumbekezdése). A CRIA és a CCCMC azt kérte, hogy ezeket az információkat a Bizottság bocsássa az érdekelt felek rendelkezésére.

(248) A Bizottság úgy vélte, hogy a termékkategóriák közötti kapcsolat a termékkategóriák árképzésének logikájára is kiterjed. A több márka gyártására vonatkozó stratégiát követő uniós újabroncs-gyártók tulajdonképpen megállapodtak arról, hogy az egyik termékkategória árának megváltozása szükségszerűen a portfólió egésze esetében árkiigazítást von maga után, és a mintában szereplő egyik uniós gyártó indokolást nyújtott be, amelyet a Bizottság szintén figyelembe vett a termékkategóriákban érvényesülő árnyomásra vonatkozó következtetés levonásához ([56]).

(249) Egyes érdekelt felek azt állították, hogy az 1. kategória, a 2. kategória és a 3. kategória jövedelmezőségének alakulása nincs összefüggésben a kategóriák közötti kapcsolattal. Rámutattak, hogy az 1. kategóriát előállító uniós gyártók vizsgálati időszak alatti jövedelmezősége (17,5 %) meghaladja a Bizottság által (15,6 %-ban) megállapított nyereségcélt, azaz a dömpingelt behozatal hiányában várható nyereséget (amint az a (196) preambulumbekezdésben szerepelt, a végső nyilvánosságra hozatalt követően a jövedelmezőséget felülvizsgálták és 15,4 %-ban állapították meg). Hasonlóképpen, a 2. kategória uniós gyártóinak a vizsgálati időszak alatti jövedelmezősége (15,3 %) lényegében megegyezett a nyereségcéllal. Ezenfelül amennyiben az 1. kategóriában és a 2. kategóriában az uniós gyártók jövedelmezőségét (közvetetten) befolyásolta az olcsó 3. kategória behozatala, a jövedelmezőség várhatóan hasonlóan alakulna, mint a 3. kategória uniós gyártói esetében. Ez nincs így. Míg a 3. kategória jövedelmezősége 2015-ben 6,1 %-ról 0,6 %-ra visszaesett (a (197) preambulumbekezdésben foglaltak szerint a végső nyilvánosságra hozatalt követően a jövedelmezőséget felülvizsgálták és 5,9 % helyett 0,5 %-ban állapították meg), 2014 és 2015 között az 1. kategóriába tartozó termékeket előállító gyártók jövedelmezősége valójában nőtt, 17,9 %-ról 21,8 %-ra. Ezzel szemben, míg az 1. és a 2. kategória jövedelmezősége 2015 és 2016 között visszaesett, ugyanezen időszakban a 3. kategóriába tartozó termékeket előállító gyártók jövedelmezősége négyszeresére nőtt, 0,5 %-ról 2,7 %-ra. Röviden: ezek a felek azt állítják, hogy nem volt összefüggés a 3. kategória jövedelmezőségének alakulása, valamint az 1. kategória és a 2. kategória jövedelmezősége között. Az egyetlen olyan időszak, amikor volt összefüggés a jövedelmezőség alakulásában, 2016 és a vizsgálati időszak között volt. A jövedelmezőség vizsgálati időszak alatti kismértékű csökkenése azonban állítólag a nyersanyagköltségek hirtelen növekedésével magyarázható, amelyek még nem tükröződtek magasabb értékesítési árakban. Ami az értékesítési árak alakulását illeti, még abban az esetben is, ha helyes volt az a megállapítás, hogy az ideiglenes rendeletben közölt adatok az értékesítési árak 9 %-os csökkenését (az 1. kategória esetében) és 12 %-os csökkenését (a 2. kategória esetében) mutatták a figyelembe vett időszakban, ez a csökkenő tendencia a következő okok miatt nem tulajdonítható a 3. kategória kínai behozatalának. Először is, ahogyan a Bizottság az ideiglenes rendelet más szakaszaiban elismerte – ugyanakkor az ellenkező irányú kaszkádhatásra vonatkozó elméletének kidolgozásakor láthatóan figyelmen kívül hagyta –, a termelési költség (a nyersanyagárak visszaesése miatt) csökkent a vizsgálati időszakban. Az 1. kategória esetében a termelési költség 9 %-kal, pontosan az értékesítési ár

([55]) A Goodyear csoport 2017-ben bezárta egyesült királyságbeli gyárát (330 munkahely); a Michelin csoport több uniós gyárat bezárt: Franciaországban kettőt (2014-ben 700 alkalmazott, 2017-ben 330 alkalmazott), valamint Németországban (2016-ban 200 alkalmazott), Magyarországon (2015-ben 500 alkalmazott) és Olaszországban; a Continental csoport pedig egy németországi gyárat zárt be.

([56]) Az aktához fűzött, az abroncsok közötti kapcsolatra vonatkozó feljegyzés 12–14. oldala (Nyilvántartási rendszeren belüli szám: t18.007993).

esetében tapasztalt mértékben csökkent. Hasonlóképpen, a 2. kategória esetében a termelési költség 9 %-kal esett vissza. Másképp fogalmazva: ezek az érdekelt felek azt állították, hogy a Bizottság által tapasztalt árcsökkenést (az 1. kategória esetében) teljes mértékben, illetve (a 2. kategória esetében) 75 %-ban a termelési költség visszaesése magyarázza. Azt állítják, hogy ez abból is nyilvánvaló, hogy miután a termelési költség emelkedett 2016 és a vizsgálati időszak között, az értékesítési árak is emelkedtek. Másodszor, az uniós piacon kisebb abroncsokra tértek át. A kisebb abroncsok egységára alacsonyabb, mint a nagyobb abroncsoké, és ez magyarázza az értékesítési árak figyelembe vett időszak alatti csökkenésének egy részét. Ezek az érdekelt felek azt állítják, hogy a Bizottság nem vette figyelembe ezt a tendenciát.

(250) A Bizottság úgy vélte, hogy a különböző termékkategóriák jövedelmezősége közötti összefüggés hiányára a vásárlási döntések meghozatalának módja adhat magyarázatot. A termék jellege és a felhasználó helyzettől függő különböző választási lehetőségei miatt bizonyos idő eltelik. A felhasználó különböző választási lehetőségei tulajdonképpen attól függnek, hogy van-e abroncsa, és amennyiben igen, az abroncsa további újrafutózhatóságától, a rendelkezésre álló választási lehetőségek relatív árától stb. Ha például a felhasználónak abroncsot kell vásárolnia, valószínűleg a rendelkezésre álló összes lehetőség alapján fog döntést hozni. Ha azonban a felhasználónak már van újrafutózható abroncsa, az abroncs újrafutózási költsége valószínűleg versenyezni fog azzal a költséggel, amelyet a köpenyváz értékesítéséből befolyt nettó bevételből 3. kategóriába tartozó új abroncs vásárlására fordít.

(251) Ezenfelül azok az információk, amelyeket a Bizottság az uniós piacon a figyelembe vett időszakban forgalmazott különböző méretű abroncsokra vonatkozóan összegyűjtött, nem támasztották alá azt az érvet, hogy az árak és a költségek a kisebb abroncsok viszonylag nagyobb piaci jelenléte miatt voltak alacsonyabbak ([57]). Az adatok valójában azt mutatták, hogy a piaci termékkínálat stabil volt, és továbbra is a főbb abroncsméretekre összpontosul. Ezenfelül a termék átlagos méretének csökkenése nem volt megfigyelhető az Eurostat kínai behozatalra vonatkozó adataiban, ami azt jelzi, hogy a Kínából importált abroncsok mérete ezzel szemben 3 %-kal nőtt 2014 és a vizsgálati időszak között. A Bizottság viszont megjegyezte, hogy a szóban forgó különböző termékkategóriákra kifejtett dominóhatás miatt az uniós gazdasági ágazat a költségek csökkentése érdekében általános strukturális kiigazításokat végzett.

(252) Egyes érdekelt felek azt állították, hogy jelentős behozatalra került sor (ami 11,9 %-os piaci részesedésért felelt; 2014-hez képest több mint 1 % magasabb) más országokból, és ezek csökkenő árakon történtek (a figyelembe vett időszakban az átlagos importár 17 %-kal csökkent). A behozatal árképzése is azt jelezte, hogy ez a behozatal az 1. kategóriát és/vagy 2. kategóriát tartalmazó piaci szegmenst célozta meg. A Törökországból, Thaiföldről, Japánból, Dél-Koreából, valamint (Oroszország kivételével) más országokból érkező behozatal – 10 % és 25 % közötti mértékben – következetesen az uniós gyártók árai alá kínált az 1. kategóriában. Az ideiglenes szakaszban és a végső nyilvánosságra hozatalt követően a Giti csoport azt állította, hogy az 1. kategóriában és a 2. kategóriában bekövetkezett árcsökkenést az 1. kategóriába és a 2. kategóriába tartozó abroncsok más országokból érkező behozatala, nem pedig a 3. kategóriába tartozó kínai abroncsok okozta árnyomás idézhette elő. Ez a helyzet szintén végzetesen aláásná a Bizottság elméletét. Ez a fél mindenesetre – az 1. kategóriába és a 2. kategóriába tartozó, más országokból érkező abroncsok behozatalának volumenére (és importáraira) irányuló vizsgálat hiányában – megjegyezte, hogy a Bizottság elméletének ténybeli helyessége nem határozható meg.

(253) Ezen állítás kapcsán a Bizottság megállapította, hogy a Giti csoport által előterjesztett elemzés téves, mivel azt vette figyelembe, hogy az összes behozatalt közvetlenül az első független uniós vevők részére értékesítették. Ez az elmélet figyelmen kívül hagyja, hogy az átlagárakat befolyásolhatja az, hogy e behozatal egy részét egymással kapcsolatban álló érdekelt feleknek értékesítik. Ezenfelül a behozatali statisztikák nem közöltek termékkategóriánkénti átlagárat, így a Bizottság nem tudta termékkategóriánként megvizsgálni az importárakat, ahogyan azt a Giti csoport kérte. Ezért a javasolt elemzés nem végezhető el a Bizottság által a vizsgálat során eddig összegyűjtött információkkal, illetve az érdekelt felektől beérkezett információkkal, ennek megfelelően a Bizottság azt elutasította.

(254) Ezért a Bizottság elutasította az érdekelt felek felvetéseit, és megerősítette a kezdeti ténymegállapításait.

4.8. **A kárra vonatkozó következtetés**

(255) A fenti megfontolások alapján a Bizottság megerősítette az ideiglenes rendelet (208) és (209) preambulumbekezdésében foglalt eredeti ténymegállapításait. Az uniós gazdasági ágazat egésze erőteljes nyomás alatt volt. A figyelembe vett időszakban csökkent a termelési kapacitás és a foglalkoztatás, visszaestek a beruházások, és az értékesítési árak folyamatos csökkenése ellenére a piaci részesedés jelentősen lecsökkent. A kínai behozatal jelentősen az uniós gazdasági ágazat árai alá kínált. Az uniós gazdasági ágazat egészének jövedelmezősége is csökkent, a figyelembe vett időszak vége felé még gyorsabb ütemben. Ezenfelül valamennyi abroncstípus készletei növekedtek, különösen a vizsgálati időszakban, ezáltal negatívan befolyásolták az uniós gazdasági ágazat

([57]) Az aktához fűzött, az abroncsok közötti kapcsolatra vonatkozó feljegyzés 12. és 13. oldala (Nyilvántartási rendszeren belüli szám: t18.007993).

pénzügyi helyzetét. Számos, újrafutózást végző kkv felhagyott a termeléssel, és nem tudta kihasználni a gazdasági fellendülést. A Bizottság jelentőséget tulajdonított az AIRP, a Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk (az olasz, illetve a német újrafutózó vállalatok szövetsége), a Banden Plan Europa B.V. (uniós újrafutózó vállalat), illetve a Vipal Europe (futófelület-beszállító) beadványának, ugyanakkor megjegyezte, hogy az ideiglenes intézkedések előírása már pozitív lendületet váltott ki az ágazatban. Konkrétabban: több uniós tagállambeli újrafutózó vállalat megrendelései gyarapodtak 2018 májusa óta, és véleményük szerint ez az optimista kilátás folytatódni fog, amennyiben az ideiglenes intézkedések megerősítésre kerülnek.

(256) A végső nyilvánosságra hozatalt követően a Giti csoport azt állította, hogy az újrafutózó vállalatok jobb teljesítménye inkább a nyersanyagköltségek növekedésének, mintsem az ideiglenes intézkedések elrendelésének köszönhető. A Bizottság nem talált bizonyítékot arra vonatkozóan, hogy a nyersenyagköltségek alakulása kapcsolatban lenne a kereskedelmi megrendelések újrafutózó vállalatok által jelentett növekedésével. Ezért a Bizottság elutasította ezt az állítást.

(257) Az uniós gazdasági ágazat jövedelmezősége kapcsán a Bizottság elismerte az Aeolus csoporttól beérkezett bíráló észrevételeket, amelyek szerint a 3. kategória veszteséges a vizsgálati időszakban (– 0,7 %), míg az 1. kategória és a 2. kategória jövedelmezősége kétszámjegyű. A Bizottság azonban nem értett egyet azzal a következtetéssel, hogy ez a mutató, amely a termékkategóriáktól függően eltérő jövedelmezőséget jelez, megcáfolhatja az uniós gazdasági ágazat egészét ért jelentős kárra vonatkozó ténymegállapítást.

(258) Valamennyi releváns mutató azt jelzi, hogy az uniós gazdasági ágazatot jelentős kár érte a 3. kategóriában. A negatív haszonkulcson kívül jelentősen visszaesett a foglalkoztatás, különösen az újrafutózási ágazat esetében. A 31 %-os alákínálás szintje számottevő a 3. kategóriában, amelyben a kínai verseny volumenhatása a leginkább érzékelhető. Ahogyan a 9. táblázatból kiderül, az új abroncsok uniós gyártók általi értékesítése észrevehetően és folyamatosan (évről évre) a 3. kategória értékesítése felé tolódik el. 2016-ban a 9. táblázatban szereplő uniós értékesítés 5 millió abroncs volt a 3. kategóriában. Ez a tendencia folytatódott 2017-ben. A 2018-ra vonatkozó előrejelzés szerint az értékesítésnek a 3. kategória felé való eltolódása még nagyobb növekedést mutat, így egyértelműen bizonyítja az 1. kategória és a 2. kategória uniós gyártóit érő árnyomást.

(259) Ennek kapcsán, ahogyan az ideiglenes rendelet (210) és (211) preambulumbekezdésében szerepel, és amelyre e rendelet 4.6. szakasza további indokolással szolgál, a Bizottság fenntartotta, hogy a termékkategóriák között jelentős kapcsolat áll fenn, ellenkező irányú kaszkádhatás mellett. Számos érdekelt fél észrevételeivel ellentétben az uniós gyártók szemszögéből csak egy abroncspiac létezik, ők osztják azt három termékkategóriára, főként marketingstratégiát és minőségbeli különbségeket érintő okok miatt. Ez azt jelenti, hogy az uniós gyártók mindhárom termékkategóriában figyelembe veszik a tendenciákat. Ennélfogva – ahogyan a (234) *és az azt követő* preambulumbekezdésekben szerepel – a 3. kategórián belüli ár- és mennyiségi nyomás közvetlen hatást fejt ki a két másik termékkategóriára is. Ezenfelül az abroncsok felhasználói mindhárom kategória közül választanak: az abroncsok várható élettartamához és a járulékos költségekhez igazodva kiegyensúlyozottan hajlandóak magasabb árat fizetni. Ennek megfelelően a gyártók és a vevők magatartása megerősíti, hogy jelentős kapcsolat van a termékkategóriák között. Következésképp a 3. kategória felé mutató, megfigyelt eltolódás folyamatos nyomást fejt ki a két másik termékkategóriára is. Ennek kapcsán a Bizottság azt is megjegyezte, hogy a dömpingelt behozatal elsősorban a 3. kategóriát érinti. A termékkategóriák közötti kapcsolatra, valamint a 3. kategória fokozódó jelentőségére tekintettel a Bizottság úgy vélte, hogy az uniós gazdasági ágazat egésze esetében már megfigyelt negatív tendenciák csak folytatódhatnak a közeljövőben.

(260) Az ideiglenes rendelet (213) és (214) preambulumbekezdésének az észrevételek benyújtására vonatkozó kifejezett felkérése ellenére egyik kínai exportáló gyártó sem cáfolta az uniós gazdasági ágazat azon állítását, miszerint fennáll a kár további súlyosbodásának a kockázata. A Bizottság ezért elfogadta, hogy a kínai kihasználatlan kapacitás a jelenlegi kínai kivitelnek mintegy 40 %-át teszi ki.

(261) A végső nyilvánosságra hozatalt követően a CRIA és a CCCMC azt állította, hogy nem kell észrevételt fűzniük a Kínai Népköztársaság kihasználatlan kapacitásának szintjével kapcsolatos kijelentésekre, mert az nem releváns az ügy szempontjából.

(262) A Bizottság ezzel nem ért egyet. A kár további súlyosbodása kockázatának fennállását az is bizonyítja, hogy a kínai vegyipar és petrolkémiai ipar fejlesztésére vonatkozó 13. ötéves terv a technológiai innovációt, a strukturális alkalmazkodást és a zöld fejlesztést célozza. Ez a terv alkalmazandó az abroncságazatra, és a párhuzamosan végzett szubvencióellenes vizsgálat során a Bizottság már számos szubvencionálást talált. Ezek alátámasztják, hogy a kínai exportáló gyártók strukturális előnnyel rendelkeznek ahhoz, hogy az olcsó finanszírozáshoz való folyamatos hozzáférés révén feljebb kerüljenek az értéklláncban. Ha a Kínából érkező jobb minőségű abroncsok fokozottabban versenyeznének az uniós abroncsokkal dömpingárakon, akkor csökkenne az uniós abroncságazat árrése, ennélfogva pedig a beruházási és az innovációs kapacitása is. Ez viszont valószínűleg azt jelentené, hogy az uniós gazdasági ágazat kénytelen lenne a gyengébb minőségű, kevesebb kutatási-fejlesztési célú ráfordítást igénylő abroncsokra hagyatkozni, ami további következményekkel járna az újrafutózhatóságuk szempontjából, és ez mindhárom termékkategóriának kárt okozna.

(263) A 3. kategórián belüli kárt okozó helyzet, valamint a 2. és az 1. kategóriában jelenleg érzékelhető ellenkező irányú kaszkádhatás miatt a Bizottság így fenntartotta azt a következtetését, hogy az alaprendelet 3. cikkének (5) bekezdése értelmében az ágazat egészét jelentős kár érte.

5. **OK-OKOZATI ÖSSZEFÜGGÉS**

5.1. **A dömpingelt behozatal hatása**

(264) Egyes érdekelt felek azt állították, hogy a Bizottság nem bizonyította be, hogy a kínai importabroncsok mennyisége és árszintje – akár külön-külön, akár együttesen – mennyire jelentős mértékben érintette az uniós gazdasági ágazatot. Bár a kínai exportőrök Unióba irányuló behozatala 1 124 101 darabbal nőtt a figyelembe vett időszakban, az uniós felhasználás is nőtt, 1 249 178 darabbal. Így a versenyképes árú kínai behozatal növekedése önmagában nem károsíthatta az uniós gazdasági ágazat piaci értékesítését. Ezenfelül az, hogy néhány uniós gyártónak ki kellett lépnie egy-egy piaci szegmensből, és hogy az uniós piacon megváltozott az árképzés, nem feltétlenül jelenti azt, hogy a kínai behozatal a felelős az uniós gazdasági ágazatot ért jelentős károkozásért. Az, hogy a kínai exportőrök árai alacsonyabbak voltak az uniós gazdasági ágazat árainál, és hogy az uniós gyártók nem tudták kihasználni a felhasználás növekedését és csökkenteniük kellett az áraikat ahhoz, hogy versenyképesebbek legyenek, nem elegendő annak bizonyításához, hogy a kínai behozatal a felelős az uniós gazdasági ágazatot ért jelentős kárért.

(265) A Bizottság megismételte, hogy a vizsgálati időszakban a kínai dömpingárak jelentős mértékben az uniós gazdasági ágazat árai alá kínáltak minden termékkategóriában. A kínai árak átlagosan jóval alacsonyabbak voltak a figyelembe vett időszak egészében. Ezenfelül az, hogy az importárak stabilak maradtak 2014 és 2015 között, 2016-ban visszaestek, és ugyanazon az alacsony szinten maradtak a vizsgálati időszakban (lásd az ideiglenes rendelet (147) preambulumbekezdését), nem magyarázható a nyersanyagárak alakulásával. Ez utóbbiak csökkentek a figyelembe vett időszak elején, de növekedtek a vizsgálati időszakban. A kínai exportáló gyártók mindazonáltal nem korrigálták felfelé az áraikat. Ez arra utalt, hogy további piaci részesedést kívántak szerezni az uniós gazdasági ágazat kárára.

(266) Egy exportáló gyártó azt állította, hogy nincs ok-okozati összefüggés a kínai behozatal és az uniós gazdasági ágazatot ért kár között, mivel a kínai kivitel túlnyomórészt a 3. kategória piacán van jelen, míg az uniós gyártók többsége az 1. és a 2. kategóriába tartozó termékeket értékesít. Ez az állítás tényszerűen helytelen. Az 1. és a 2. kategóriába tartozó termékek az összes kínai behozatalnak mintegy 35 %-át teszik ki. Ezenfelül, ahogyan az új és újrafutózott abroncsok közötti, valamint a különböző termékkategóriák közötti kapcsolatra vonatkozó, fenti 4.7. szakasz kifejti, egymásrautaltsággal jellemzett kapcsolat van a különböző termékkategóriák között. A 3. kategóriában az olcsó, dömpingelt kínai abroncsok okozta ár- és mennyiségi nyomás szintén befolyásolja a többi termékkategória árait. Ezért a Bizottság elutasította ezt az állítást.

(267) Ugyanez az exportáló gyártó azt állította, hogy a kárelemzést és így az ok-okozati összefüggésre vonatkozó elemzést annak figyelembevételével kell elvégezni, hogy a 3. kategóriába tartozó abroncsok alacsonyabb árúak, mivel jóval rövidebb élettartamúak, mint az 1. és a 2. kategóriába tartozó abroncsok. A piaci részesedés értékelését az érték, nem pedig a mennyiség szempontjából képviselt piaci részesedés összehasonlításával kell elvégezni. Ennek figyelembevétele esetén az uniós gazdasági ágazat piaci részesedésének csökkenése és a kínai exportáló gyártó piaci részesedésének növekedése kevésbé markáns.

(268) A Bizottság elismerte, hogy az abroncsok élettartama fontos elemzési szempont, ami az abroncsok közötti kapcsolatot bizonyítja. Nem fogadta el azonban azt, hogy ez a szempont megcáfolná az ok-okozati összefüggésre vonatkozó ténymegállapítást. Még abban az esetben is, ha a kínai abroncsok Unión belüli piaci részesedése a „rövidebb élettartam" miatt elismerten kisebb értéket képvisel, mint egységenként, nem módosítja azt a tényt, hogy ennek pontosan az az oka, hogy a felhasználók számára egyre vonzóbb alternatíva azoknak az alacsony árú és alacsony kilométerszámú kínai abroncsoknak a vásárlása, amelyek az uniós gazdasági ágazatra nyomást gyakoroltak, és amelyek miatt az uniós gazdasági ágazatot jelentős kár érte.

(269) Egy érdekelt fél azt állította, hogy a kínai behozatal árának csökkenését a kisebb abroncsok iránti növekvő kereslet által kiváltott termékkínálat-változás okozza. Nem volt olyan bizonyíték, amely alátámasztotta volna ezt az állítást. Mindenesetre még akkor is, ha az abroncsok mérete hatással volt az átlagárak alakulására, a kínai behozatal az uniós gazdasági ágazat árai alá kínált az azonos méretű abroncsok esetében is, mivel az összehasonlítás mindig terméktípusonkénti. A Bizottság ezért elutasította ezt az állítást.

5.2. **Harmadik országokból érkező behozatal**

(270) Több érdekelt fél azt állította, hogy a Bizottságnak részletesebben elemeznie kellene a kínai behozatal árszintjével azonos orosz behozatal hatását.

(271) A Bizottság megállapította, hogy alapvető különbség van az importált mennyiségek között. Míg a kínai behozatal a 2014. évi 3,5 millió abroncsról 4,6 millió abroncsra (azaz 1 100 000 darabbal) nőtt a vizsgálati időszakban, az orosz behozatal 0,2 millió abroncsról 0,3 millió abroncsra (azaz csak 100 000 darabbal) nőtt ugyanezen időszakban. Az Oroszországból származó, hasonló árú, korlátozott mennyiségre tekintettel (a Kínából érkező teljes behozatali volumennek mindössze 6 %-át teszi ki, és mindössze 1,29 %-os az uniós piaci részesedése) ez a behozatal nem csökkentheti a kínai behozatal és az uniós gazdasági ágazatot ért kár közötti ok-okozati összefüggést.

(272) Más érdekelt felek azt állították, hogy más országokból, például Japánból, Dél-Koreából és Törökországból jelentős mennyiségű, és az uniós gazdasági ágazaténál alacsonyabb árú behozatal érkezett. Ezek az áruk és a mennyiségük miatt állítólag fokozták a kínai behozatal és az uniós gazdasági ágazatot ért kár közötti ok-okozati összefüggést.

(273) A Bizottság megjegyezte, hogy a Japánból, Dél-Koreából és Törökországból érkező behozatal ára jóval meghaladta a kínai importárakat. Ezenfelül ezek az importárak az egymással kapcsolatban álló importőröknek felszámított transzferárak. Ezért ezek az importárak nem szolgálhatnak az uniós gazdasági ágazat áraival való összehasonlítás alapjául. Végezetül a japán, a dél-koreai és a török abroncsokat az uniós piaci termékkategóriájuknak megfelelő áron értékesítették. Ezért ezen abroncsok behozatala nem okozhat kárt az uniós gazdasági ágazatnak. Ami a mennyiségeket illeti, a piaci részesedésük stabil maradt (Dél-Korea esetében a mennyiség 50 000 darabbal csökkent, Japán esetében stabil maradt, Törökország esetében pedig 170 000 darabbal nőtt), és a Kínából származó behozatal volumenének mintegy felét képviselte. Ezért a Bizottság elutasította ezt az állítást.

5.3. **Az uniós gazdasági ágazat exportteljesítménye**

(274) Egyes érdekelt felek azt állították, hogy az uniós gazdasági ágazat veszteséges, mivel a figyelembe vett időszak egészében veszteségesen exportál, ami hatással van a beruházásaik megtérülésére és a beruházási képességükre. Ahogyan az ideiglenes rendelet (226) preambulumbekezdésében szerepel, az átlagos exportárakat befolyásolják az egymással kapcsolatban álló vállalatok között alkalmazott transzferértékek. Ezenfelül az ideiglenes rendelet (176) preambulumbekezdésében közölt termelési költségeket a Bizottság a mintában szereplő uniós gyártók független vevők részére történő értékesítése esetén számította ki. Ez nem teszi lehetővé, hogy e két adatkészlet összehasonlítása alapján érdemi következtetéseket lehessen levonni. Ezen túlmenően a mikrogazdasági mutatók azt jelezték, hogy a mintában szereplő uniós gyártók kivitele nyereségesnek bizonyult. Ezért a Bizottság elutasította ezt az állítást.

(275) A Bizottság megismételte, hogy a mennyiségek stabilak maradtak a figyelembe vett időszakban. Ráadásul ezek az árak az egymással kapcsolatban álló felek közötti transzferárak, ezért nem vonható le következtetés abból, hogy ezek az árak csökkenő tendenciát mutatnak a figyelembe vett időszakban. A Bizottság ezért elutasította ezeket az állításokat. A Bizottság ezért megerősíti, hogy nincs bizonyíték arra, hogy az uniós gazdasági ágazat exporttevékenysége mérsékelhette a dömpingelt behozatal és a megállapított kár közötti ok-okozati összefüggést.

5.4. **A költségek alakulása**

(276) A Giti csoport azt állította, hogy az új abroncsok a költségek csökkenésével olcsóbbak lettek, az újrafutózó vállalatok azonban nem tudták kihasználni a költségcsökkenést, mivel a termelési költségükön belül a nyersanyagárak aránya jóval alacsonyabb az új abroncsokhoz viszonyítva. Ez magyarázatot ad az újrafutózási ágazatot a 3. kategóriában ért kárra, ami főként a nyersanyagárak alakulásának tulajdonítható, mivel azok 2012 óta folyamatosan csökkentek, és csak 2017-ben kezdtek helyreállni.

(277) Ahogyan az a (152) preambulumbekezdésben szerepel, a kínai importárak nem követték a nyersanyagárak alakulását, míg ezt az uniós gazdasági ágazat termelési költsége tükrözte ([58]). A veszteség annak tudható be, hogy a kínai behozatal jelentősen az uniós gazdasági ágazat árai alá kínál a figyelembe vett időszakban. Ezért a Bizottság elutasította ezt az állítást.

5.5. **Egyéb ismert tényezők**

(278) Az Aeolus csoport és a Pirelli azt állította, hogy a Bizottság nem vette figyelembe azt, hogy két nagy gyártó jelentős beruházásokat hajtott végre az újrafutózási ágazatban. Ez állítólag magyarázatot adhatott arra, hogy az uniós gyártóknak miért kellett kilépniük a piac 3. kategóriájából. E felek szerint a gazdasági válság két jelentős gyártót (a Goodyear és a Continental vállalatot) arra késztetett, hogy az újrafutózási ágazatában hajtson végre beruházásokat, és e gyártók megnyitották a saját újrafutózási gyárukat. A rendelkezésre álló információk szerint

([58]) Az ideiglenes rendelet (176)–(182) preambulumbekezdése.

mindegyik gyár termelési kapacitása tíz újrafutózó kisvállalat éves termelésével egyenértékű. Az Aeolus csoport úgy véli, hogy ezek a beruházások önkárosításhoz vezettek. Ezek a beruházások állítólag kapacitásfelesleget teremtettek és mesterségesen növelték az egységköltséget, és ennek következtében nyereségcsökkenést okoztak. A beruházásoknak az uniós gazdasági ágazat egészére kifejtett hatása állítólag elegendő ahhoz, hogy mérsékelje a dömpingelt kínai behozatal és az uniós gazdasági ágazatot ért kár közötti, esetleges ok-okozati összefüggést, akár külön-külön, akár a többi ismert tényezővel együtt vizsgálva.

(279) Az ETRMA és egyes nagy gyártók által a (189)–(191) preambulumbekezdésekben szereplő módon nyújtott információknak megfelelően a (főképp meleg újrafutózási eljárást alkalmazó) nagy gyártók termelése valójában csökkent a figyelembe vett időszakban (a 2014-es 2,4 millió körüli érték a vizsgálati időszakban 2,2 millióra csökkent). Ezek a számadatok tehát nem támasztották alá azt az állítást, hogy a két jelentős gyártó beruházása kapacitásfelesleget okozott. Ezért a Bizottság az önkárosításra vonatkozó állítást elutasította.

(280) Egyes érdekelt felek beadványa szerint a kisebb abroncsok iránti növekvő kereslet valószínűleg oly módon befolyásolta a termékkínálatot különböző években, hogy arányosan kisebb méretű abroncsokat értékesítettek a vizsgálati időszak vége felé. A városon belüli és a járművek méretére vonatkozó korlátozások, valamint az e-kereskedelmi tevékenység növekedése miatt (ami a rakomány kisebb mennyiségekbe osztását igényli, ez viszont több könnyű tehergépjárművet és könnyű kereskedelmi kistehergépjárművet tesz szükségessé) a kisebb abroncsok iránti kereslet növekedése irányába való elmozdulás következett be. Ez a megfigyelés nem csak az uniós gyártók értékesítésére vonatkozott. A kínai behozatal kielégítette a kisebb abroncsok iránti megnövekedett keresletet is, ezért ez (részben) magyarázatot adott a kínai behozatal értékesítési árainak csökkenésére.

(281) Ami a termékkínálat alakulására vonatkozó állítást illeti, azok az információk, amelyeket a Bizottság az uniós piacon a figyelembe vett időszakban forgalmazott különböző méretű abroncsokra vonatkozóan összegyűjtött, nem támasztják alá azt az érvet, miszerint az árak és a költségek a kisebb abroncsok viszonylag nagyobb piaci jelenléte miatt alacsonyabbak ([59]). A vizsgálati időszakra vonatkozó adatok inkább azt mutatják, hogy a piaci termékkínálat stabil, és továbbra is a főbb abroncsméretekre összpontosul. Ezenfelül a termék átlagos méretének csökkenése nem figyelhető meg az Eurostat kínai behozatalra vonatkozó adataiban, ami azt mutatja, hogy a Kínából importált abroncsok súlya pont ellenkezőleg 3 %-kal nőtt 2014 és a vizsgálati időszak között ([60]). A Bizottság ezzel szemben megjegyezte, hogy az ágazat – a szóban forgó különböző termékkategóriákra kifejtett dominóhatásra tekintettel – a költségek csökkentése érdekében általános strukturális kiigazításokat végzett. Ezért a Bizottság elutasította ezt az állítást.

5.6. **Az ok-okozati összefüggésre vonatkozó következtetés**

(282) Az uniós gazdasági ágazatot ért kár fő oka nem az Oroszországból érkező behozatal (kis volumene miatt), és nem is a Japánból, Dél-Koreából és Törökországból érkező behozatal volt (a kínai áraknál magasabb transzferáraik miatt). A kárt okozó helyzet továbbá nem az Unió exportteljesítményéből és a költségei alakulásából fakadt. Ez a helyzet más tényezőkkel – például két jelentős gyártó újrafutózási ágazatbeli beruházásaival és a termékkínálat alakulásával – sem magyarázható.

(283) A Bizottság ezért megerősítette az ideiglenes rendelet (229) és (232) preambulumbekezdésében foglalt ténymegállapításait, amelyek szerint az uniós gazdasági ágazatot ért jelentős kárt a Kínából érkező dömpingelt behozatal okozta, és a többi tényező – akár külön-külön, akár együttesen vizsgálva – nem befolyásolta a dömpingelt behozatal és az uniós gazdasági ágazatot ért kár közötti ok-okozati összefüggést.

6. **UNIÓS ÉRDEK**

6.1. **Az uniós gazdasági ágazat érdeke**

(284) A Bizottság megerősítette az ideiglenes rendelet (234) és (235) preambulumbekezdésében foglalt ideiglenes ténymegállapításait, amelyek szerint az intézkedések előírása az uniós gyártók érdekét szolgálja.

(285) Az Aeolus csoport, a Pirelli, a Giti csoport és a Kirkby úgy vélte, hogy az uniós újrafutózási ágazatot negatívan befolyásolná az újrafutózandó abroncsok csökkent kínálata és megnövekedett ára. Álláspontjuk szerint az 1. és a 2. kategóriába tartozó abroncsokra vonatkozó dömpingellenes intézkedések negatív hatással lennének a független uniós újrafutózó vállalatokra, amelyek az e kategóriákba tartozó újrafutózandó abroncsokat használják a gyártósorukon. A végső nyilvánosságra hozatalt követően a Giti csoport hasonló állításokat ismételt meg.

([59]) A piacon értékesített abroncsméreteknek az ETRMA Europool adatain alapuló elemzése. A koalíció által az ideiglenes rendelettel kapcsolatban tett észrevételek nyilvános változatában összefoglalt, harmadik felektől származó adatok.

([60]) Az Eurostat adatain alapuló „tömeg/egység” számítás, amely teljes egészében rendelkezésre áll a panasz nyilvános változata 2. mellékletének „behozatal/tömeg változóról” szóló lapján. (Nyilvántartási rendszeren belüli szám: t18.007295).

(286) A Bizottság nem értett egyet ezzel az értékeléssel. Annak ellenére, hogy a jelentős uniós gyártók beépítenek újrafutózási műveleteket, az újrafutózandó abroncsaik közül sokat még mindig a független uniós újrafutózó vállalatok futóznak újra. Ezenfelül az uniós újrafutózó vállalatok jelezték, hogy jelenleg túlkínálat van újrafutózandó abroncsokból. Értékelésében számos vevő olcsóbbnak találta, ha alacsony kategóriájú kínai abroncsokat vásárol, mint ha újrafutóztatja a meglévő abroncsokat. Ez azt jelenti, hogy sok olyan újrafutózandó abroncsot ki kellett dobni, amelyek újrafutózhatóak. Ennél is fontosabb, hogy míg a független újrafutózó vállalatok és szövetségek támogatták az intézkedéseket, egyetlen olyan uniós újrafutózó vállalat sem jelentkezett, amely kifogásolta volna az intézkedéseket. Ez azt jelzi, hogy az intézkedések az uniós újrafutózási ágazat érdekét szolgálják.

(287) A végső nyilvánosságra hozatalt követően a CRIA és a CCCMC azt állította, hogy egy uniós újrafutózó vállalat kijelentése szerint az intézkedések nem szolgálták az érdekeit. Mivel azonban ezt bizonyítékok nem támasztották alá, a Bizottság figyelmen kívül hagyta az állítást.

6.2. **Az uniós felhasználók és importőrök érdeke**

(288) Az Aeolus csoport, a Pirelli, a Giti csoport és a Heuver azt állította, hogy intézkedések elfogadása esetén csökkenne a kínai behozatal, ezáltal általános kereslet-visszaesés következne be. Ez viszont spekulatív áremelkedéshez vezetne a végfelhasználók kárára. Az uniós gazdasági ágazatot védő intézkedések egyúttal azt is feltételeznék, hogy a végső fogyasztók kevesebb termék közül választhatnának.

(289) A Bizottság úgy vélte, hogy elegendő összesített kapacitás van az Unióban a belső piac ellátásához, ahogyan a 4. táblázatból is kiderül. Ezenfelül számos, harmadik országbeli (törökországi, dél-koreai, japán, oroszországi, thaiföldi és sok más országbeli) gyártó létezik, amelyek már értékesítenek az uniós piacra. Összesített értékesítési volumenük a figyelembe vett időszakban viszonylag stabil volt, 10 % körüli piaci részesedéssel. A Bizottság emlékeztetett arra, hogy a kínai árak jóval alacsonyabbak minden egyéb jelentős importőr ország árainál. Az Eurostat adatai szerint az átlagos kínai importár 128,8 EUR/darab volt (ahogyan az ideiglenes rendelet 3. táblázatában szerepel), míg az összes többi ország importára 189 EUR/darab volt a vizsgálati időszakban (ahogyan az ideiglenes rendelet 18. táblázatában szerepel). Ezért észszerűen várható, hogy az egyenlő versenyfeltételek uniós piaci helyreállását követően az összes országból érkező behozatal ki fogja elégíteni a szükséges kínálatot.

(290) A Bizottság emlékeztetett arra is, hogy az uniós piac olyan versenypiac, amelyen az összes kategória számos gyártója kiélezett versenyt folytat. Ezért a tisztességes árszintű behozatal folyamatosan további versenynyomást fog gyakorolni az uniós gazdasági ágazat áraira.

(291) Több importőr azt állította, hogy az intézkedések előírása esetén együttesen kiléphetnek a piacról. A Bizottság emlékeztetett arra, hogy a dömpingellenes intézkedések előírása az egyenlő versenyfeltételek helyreállítását célozza, annak érdekében, hogy az uniós gyártók és a harmadik országbeli gyártók egyenlő versenyfeltételek mellett versenyezzenek. Ennek megfelelően a Bizottság a vámokat csak olyan szinten állapította meg, amely még lehetővé tenné, hogy a kínai behozatal továbbra is versenyezzen az uniós gyártókkal, de tisztességes árakon. Ezenfelül, tekintettel arra, hogy a kínai dömpingárak és az összes többi ország importárai közötti jelentős különbség az intézkedések révén csökkenni fog, az importőröknek több üzleti lehetőségük nyílik más országokból származó autóbusz- és tehergépjármű-abroncsok értékesítésére.

(292) A végső nyilvánosságra hozatalt követően az újrafutózó vállalatok szövetsége azt állította, hogy az ellátás biztosított. A szövetség véleménye szerint nincs termékhiány, mivel a kereskedelmi adatok azt mutatják, hogy a gyártók a beszerzési forrásaikat Kínából egyéb országokba, például Dél-Koreába teszik át. A fél azt állította, hogy az ideiglenes vámok bejelentése óta a helyi kereslet 5 és 10 % közötti mértékben nőtt.

(293) A Bizottság azt a következtetést vonta le, hogy az intézkedések nem azoknak az importőröknek az érdekeit fogják szolgálni, amelyek túlnyomórészt a nagyon olcsó kínai abroncsok behozatalára hagyatkoznak. Nem valószínű azonban, hogy a szélesebb portfóliójú importőröket jelentősen befolyásolná a tisztességes verseny helyreállítása.

6.3. **A beszállítók érdeke**

(294) A kérdéssel kapcsolatos észrevételek hiányában a Bizottság megerősítette az ideiglenes rendelet (242) preambulumbekezdésében foglalt ténymegállapítását, amely szerint az intézkedések a futófelület-beszállítók érdekét szolgálják.

6.4. **Egyéb érdekek**

(295) Ellenkező értelmű, a végleges tájékoztatóval ([61]) kapcsolatos észrevételek benyújtására előírt határidőn belül beérkezett észrevételek hiányában a Bizottság megerősítette az ideiglenes rendelet (243)–(249) preambulumbekezdésében foglalt megállapításait, amelyek szerint az intézkedések a hulladékcsökkentést és a fenntartható nyersanyag-gazdálkodást célzó uniós szakpolitika érdekét szolgálják. Ezenfelül tekintettel arra, hogy főként kkv-k tevékenykednek az újrafutózási ágazatban, az intézkedések előírása összhangban lenne a Bizottság azon fontos célkitűzésével is, hogy támogassa a kkv-kat.

6.5. **Az uniós érdekre vonatkozó következtetés**

(296) Ezért a Bizottság megerősítette az ideiglenes rendelet (234)–(249) preambulumbekezdésében levont következtetését. Nem állnak fenn olyan, az alaprendelet 21. cikke szerinti kényszerítő okok, amelyek miatt az Uniónak nem fűződne érdeke az intézkedések előírásához.

7. **AZ INTÉZKEDÉSEK VISSZAMENŐLEGES HATÁLLYAL TÖRTÉNŐ BEVEZETÉSÉNEK VIZSGÁLATA**

(297) A (4) preambulumbekezdésben említetteknek megfelelően az érintett termék behozatalára 2018. február 3-tól az ideiglenes intézkedések 2018. május 8-i hatálybalépésének időpontjáig nyilvántartásbavételi kötelezettség vonatkozott annak érdekében, hogy a nyilvántartásba vett behozatalra visszamenőleges hatállyal vámot lehessen beszedni.

(298) A vizsgálat végleges szakaszában a Bizottság a nyilvántartásba vétellel összefüggésben gyűjtött adatokat értékelte. A Bizottság megvizsgálta, hogy a végleges vámok visszamenőleges hatállyal történő beszedéséhez teljesültek-e az alaprendelet 10. cikkének (4) bekezdése szerinti kritériumok.

(299) A nyilvántartásba vétel idején a rendelkezésre álló adatok a behozatal jelentős mértékű növekedését mutatták a KN-kódok szintjén. Az újabb adatokból azonban az derül ki, hogy a vizsgálati időszak alatti behozatal szintjéhez képest a behozatal jelentős mértékű további növekedése nem volt tapasztalható. Ezért ez az alaprendelet 10. cikke (4) bekezdésének d) pontja szerinti feltétel nem teljesül.

(300) A Bizottság ennélfogva azt a következtetést vonta le, hogy a végleges vámok visszamenőleges hatállyal történő beszedése ebben az ügyben nem indokolt.

8. **VÉGLEGES DÖMPINGELLENES INTÉZKEDÉSEK**

8.1. **A kár megszüntetéséhez szükséges mérték (kárkülönbözet)**

(301) Az ideiglenes nyilvánosságra hozatalt követően több érdekelt fél azt állította, hogy széles körű az egyetértés azt illetően, hogy az uniós piac három termékkategóriára tagolódik, és hogy az ideiglenes rendelet az egyes szegmensekre vonatkozóan részletes elemzéseket és adatokat tartalmaz. Az ideiglenes szakaszban alkalmazott, az összes termékkategóriához egy nyereségcélt tartalmazó megközelítés azonban azzal a hatással járt, hogy túlzott mértékben megvédte az uniós gyártókat a 3. kategóriába tartozó abroncsok dömpingelt behozatalától, amelyek nem tudták elérni a gazdasági ágazat egésze számára előírt nyereségcélt. A Bizottságnak ezért az alacsonyabb összegű vámra vonatkozó szabály megfelelő alkalmazásához az egyes termékkategóriák jövedelmezőségét kellene használnia a kárt nem okozó ár és a kárkülönbözet kiszámításához.

(302) A Bizottság elfogadta az állítást. Úgy vélte, hogy ebben a konkrét esetben azért helyénvalóbb nyereségcélok megállapítása, mert az intézkedések abroncsonként rögzített vám formájában valósulnak meg, ez pedig termékkategóriánkénti termékkódból származtatott kárkülönbözeten alapul. Ezért a Bizottság az 1. kategória esetében 17,9 %-ra, a 2. kategória esetében 17,9 %-ra, a 3. kategória esetében pedig 6,1 %-ra vizsgálta felül a nyereségcélt.

(303) A végső nyilvánosságra hozatalt követően a Giti csoport azt állította, hogy a nyereségcél alapjául használt 2014-es év egy szokatlan év volt, mivel az 1. és a 2. kategória jövedelmezősége megegyezett, míg a következő két évben az értékek eltértek.

(304) A Bizottság emlékeztetett, hogy a nyereségcélt egy olyan év azonosításával köteles megállapítani, amely a leginkább hasonlít a dömpingelt behozatal által nem torzított szokásos versenyfeltételekhez. Ennek megfelelően 2014-ben votl a dömpingelt behozatal volumene és piaci részesedése a legalacsonyabb 2015-höz vagy 2016-hoz viszonyítva, ezért az utóbbit ki kell zárni. Hasonlóképpen, a Bizottság nem vehet figyelembe 2014 előtti éveket, mivel ezen évek tekintetében nem állnak rendelkezésre ellenőrzött információk. Ezért a Bizottság elutasította ezt az állítást.

([61]) A Litván Nemzeti Közúti Fuvarozók Szövetsége jóval a végleges nyilvánosságra hozatali dokumentummal kapcsolatos észrevételek benyújtási határidejének lejárta után küldött észrevételeiben azt állította, hogy a kínai behozatal a teljes litván abroncs behozatali piac 37 %-át képviseli, és ezért a litván fuvarozók a litván abroncspiac importtól való teljes függősége miatt aránytalan negatív következményekkel szembesülnek más uniós vállalatokhoz képest. A Bizottság megállapította, hogy ezeket az észrevételeket határidőn túl nyújtották be, és nem támasztották alá őket bizonyítékokkal. Ezért a Bizottság ezt a felvetést elutasította.

(305) Egyes érdekelt felek (a panaszos, a finn abroncsszakértők, az olasz újrafutózó vállalatok szövetsége, a Bipaver, a VIPAL, a portugál újrafutózó ágazati szövetség és a Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk) úgy vélték, hogy a 3. kategória végső nyilvánosságra hozatalban használt 6,1 %-os nyereségcélja túl alacsony volt ahhoz, hogy alkalmas legyen az újrafutózó vállalatok által elszenvedett kár kezelésére, és egy 10 % körüli haszonráta elérése lett volna indokolt a behozatal növelése előtt.

(306) A Bizottság emlékeztetett, hogy a 3. kategóriába tartozó abroncsok piacát az újrafutózott és új abroncsok jelenléte jellemzi, amelyek aktív versenyt folytatnak egymással a piaci részesedések megszerzéséért. Ahogyan azt az ideiglenes rendelet (209) preambulumbekezdése előzetesen megállapította, az újrafutózó ágazat fenntarthatatlan veszteségszintjei a teljes uniós újrafutózó tevékenység túlélését veszélyeztetik. Ahogyan azt az ideiglenes rendelet (230) preambulumbekezdése előzetesen szintén megállapította, ezek a veszteségek az 1. és 2. kategóriákban tevékenységet folytató vállalatok jövedelmezőségére is hatással vannak. Ezeket a ténymegállapításokat az erős újrafutózó ágazat meglétéhez fűződő egyértelmű uniós érdek fényében kell megvizsgálni, ahogy azt az ideiglenes rendelet (243)–(249) preambulumbekezdése és a végleges tájékoztató (232) preambulumbekezdése megállapítja.

(307) Ennek megfelelően a Bizottság úgy döntött, hogy megvizsgálja azt az állítást, miszerint a 3. kategória által 2014-ben elért és a végleges tájékoztatóban szereplő 6,1 %-os jövedelmezőség nem biztosítaná megfelelő módon az uniós újrafutózó tevékenység túlélését.

(308) Ennek érdekében úgy döntött, hogy a kérdőívre kapott válaszokban szereplő ellenőrzött adatok alapján megvizsgálja a szóban forgó kategóriában tevékenykedő vállalatok 2014-es jövedelmezőségi szintjét. A mintában szereplő és a 3. kategóriába tartozó újrafutózott abroncsok területén tevékenykedő nagyvállalatok esetében a 2014-es jövedelmezőség – 6,04 % volt. A mintában szereplő kkv-k esetében 2,71 %-os érték volt megfigyelhető. Ezek a számok arról tanúskodnak, hogy az újrafutózó ágazat, ami a teljes uniós gazdasági ágazat jelentős részét teszi ki, már 2014-ben is érezte a kínai behozatal hatását.

(309) Ennek megfelelően a Bizottság törekedett annak a nyereségcélnak a meghatározására, amelyet a 3. kategóriába tartozó termékek uniós gyártóinak rendes versenyfeltételek mellett el kell érniük, kellő figyelmet fordítva az újrafutózó vállalatokra. Az értékeléshez a rendelkezésre álló adatokat is felhasználta. A panaszban az érintett termék 3. kategóriában tevékenykedő gyártóinak nyereségcélja 9,2 %-ban lett megállapítva, ami a panaszosok meglátásában megfelelő működést biztosítana a 3. kategóriában tevékenykedő valamennyi gyártó számára (ideértve az érintett terméket újrafutózó vállalatokat is). Ez az érték az érintett terméket újrafutózó vállalatok által a végleges tájékoztatóra válaszul benyújtott észrevételekkel is összhangban volt, amelyekben amellett érveltek, hogy a Bizottságnak egy 9 % körüli jövedelmezőségi szintet kellene megcéloznia a 3. kategóriába tartozó termékeket előállító gyártók esetében. Érvelésüket főképp a 2014-es számokra alapozták, amelyek már az uniós újrafutózó ágazat nem megfelelő állapotáról tanúskodtak. Hasonlóképpen, a Bizottság a mintában szereplő uniós újrafutózó vállalatok által a 2006-os és 2007-es évekre vonatkozóan benyújtott adatokat is figyelembe vette, mivel az uniós újrafutózó vállalatok véleménye szerint ezek voltak az utolsó évek, amelyeket rendes versenyfeltételek jellemeztek. Ezekben az években az uniós újrafutózó vállalatok jövedelmezősége 9,4 % volt.

(310) A Bizottság összehasonlította ezeket a számokat a mintában szereplő uniós újrafutózó gyártók 2014-es összesített 3. kategóriás jövedelmezőségi értékeivel. A kkv-k teljesítményének teljes uniós gazdasági ágazaton belüli súlyának tükrözése nélkül a 3. kategória jövedelmezősége az említett évben 9,2 % volt. Ez a súlyozatlan érték megfelelőbb volt, mint az előző 6,1 %-os súlyozott érték. A 3. kategóriába tartozó termékeket előállító kkv-kat már 2014-ben is súlyosan érintette a kínai behozatal, ezért az említett évre vonatkozó súlyozott értékek nem tükröznek teljes mértékben rendes versenyfeltételeket az újrafutózó ágazatban.

(311) Ennek következtében a Bizottság megfelelőbbnek tartotta, hogy a 2014-es évben oly módon számítsa ki a nyereségcélt, ami enyhíti a kínai behozatal káros hatását, amit abban az évben már az uniós újrafutózó ágazatban is megfigyeltek. A fenti információk fényében a Bizottság úgy döntött, hogy az érintett termék 3. kategóriában tevékenykedő gyártóinak nyereségcélját 9,2 %-ban állapítja meg. Ez figyelembe veszi azt a legkisebb kárt nem okozó árat, amit a 3. kategóriába tartozó termékeket előállító uniós gyártóknak rendes versenyfeltételek mellett el kell érniük, kellő figyelmet fordítva az újrafutózó ágazat igényeire.

(312) Ahogyan a (16) preambulumbekezdésben szerepel, a Bizottság nyilvánosságra hozta ezt a további ténymegállapítást, és felkérte az érdekelt feleket, hogy nyújtsák be észrevételeiket.

(313) A Heuver azt állította, hogy a Bizottság nem tehet különbséget az újrafutózott abroncsok és az új abroncsok között, mivel a felcserélhetőség tekintetében következetesen azonos termékeknek tekintette azokat. Ezenfelül a Bizottság a teljes kár- és ok-okozati elemzést bármilyen megkülönböztetés nélkül végezte.

(314) Az a fél azt állította, hogy a Bizottság nem nyújtott megfelelő alapot a vizsgálat által figyelembe vett időszaktól való eltérésre, és a kínai behozatal már 2014-ben hatással volt a teljes uniós gazdasági ágazatra. Ezenfelül ezen fél állítása szerint az a tény, hogy ezt a nyereségcélt nem érték el már akkor sem, amikor a kínai behozatal még nem okozott kárt az uniós gazdasági ágazatnak (2008-2014), egyértelműen jelzi, hogy a kárnak egyéb okai vannak.

(315) A Haemmerling azt állította továbbá, hogy a dokumentumon végzett jelentős változtatásokkal és a Bizottság végső következtetéseivel kapcsolatos észrevételek benyújtására rendelkezésre álló három napos határidő túl rövid volt, és sértette a Hämmerling védelemhez való jogát.

(316) A Xingyuan csoport azt állította, hogy a 9,2 %-os nyereségcél nem volt megfelelő, mivel nem ellenőrizték. A 2006-os és 2007-es évek túl távol esnek a jelenlegi helyzettől, és nem volt bizonyíték arra vonatkozóan, hogy az uniós gazdasági ágazat kárt szenvedett volna 2014-ben. Emellett a fél azt állította, hogy a nyereségcél rendeltetése nem az ágazat túlélésének biztosítása, hanem a kárt okozó dömping hatásának megszüntetése volt. Azt állította, hogy egy súlyozatlan jövedelmezőség használata nem volt megfelelő.

(317) Az Aeolus csoport azt állította, hogy a Bizottság nem végzett elemzést a kínai behozatal és az uniós újrafutózó ágazat teljesítménye közötti ok-okozati kapcsolatot illetően. Ezenfelül ez a fél azt állította, hogy a haszonkulcsot arra az értékre kell korlátozni, amire az uniós gazdasági ágazat észszerűen számíthatna rendes piaci versenyfeltételek mellett. Azt állítottta, hogy a 3. kategória megfelelő nyereségcéljának értékelésekor a Bizottságnak nem szabad különbséget tennie az új és az újrafutózott abroncsok között. Végezetül azt állította, a Bizottságnak nem indokolta meg, hogy a 3. kategória nyereségcélját miért 9,2 %-ban állapította meg.

(318) A CCCMC és a CRIA azt állította, hogy a 3. kategória esetében a nyereségcél 9,2 %-ban történő megállapítása nem tükrözte a rendes versenyfeltételeket, valamint a 2006-os és 2007-es év nem számít megfelelő viszonyítási alapnak a kár azonosításához. Mivel a Bizottság túlzott figyelmet fordított a 3. kategóriába tartozó termékeket előállító újrafutózó vállalatokra, aláásta az uniós gazdasági ágazat egészére vonatkozó kárelemzését.

(319) A Prometeon azt állította, hogy a felülvizsgált kárkülönbözet-számítás megerősíti azt a következtetést, hogy az állítólagos kár mértéke csekély. A 3. kategóriához rendelhető teljes veszteségnek 54 millió EURÓ körüli összegnek kellene lennie, ami az uniós gazdasági ágazat által elszenvedett teljes kár 91 %-ának felel meg, mivel az 1. és 2. kategóriába tartozó abroncsok nem érintettek. Megismételte továbbá azon állítását, hogy másik intézkedési formát kellene alkalmazni.

(320) A Bizottság a következő indokok alapján elutasította ezeket az érveket.

(321) Egyrészt a 3. kategória 9,2 %-os nyereségcélja a mintában szereplő, 3. kategóriába tartozó termékeket előállító uniós gyártók 2014-es, a vállalatok kategóriákkénti súlyozása előtti tényleges nyereségét veszi alapul. A súlyozatlan értékek használata nem helytelen a kkv-k teljesítményére kifejtett hatás csökkentése érdekében, amelyre már amúgy is hatással volt a jelentős mértékű kínai behozatal.

(322) Másrészt a Bizottság 2006-os és 2007-es évekre való hivatkozása nem változtat ezen az értékelésen. Éppen ellenkezőleg, megerősítette, hogy a 2014-es súlyozatlan értékekre alapuló ténymegállapítások észszerű viszonyítási alapnak minősülnek. Egyetlen érdekelt fél sem állította, hogy a 2006-os és 2007-es évben torzultak a versenyfeltételek. A mintában szereplő újrafutózó vállalatok pénzügyi kimutatásokkal igazolták azt az állítást, hogy rendes jövedelmezőségük 2006-2007-ben átlagosan 9 és 10 % között mozgott.

(323) Harmadsorban, a súlyozatlan 2014-es értékek alapján megállapított nyereségcél a 3. kategóriában a panaszos által javasolt nyereségcéllal is összhangban volt. Az uniós gazdasági ágazat már az indítási szakaszban is megfelelő nyereségcélnak tekintette ezt az értéket (vagyis a 9,2 %-ot) – azaz már jóval az előtt, hogy a Bizottság súlyozási műveletbe kezdett volna.

(324) A Bizottság ezért elutasította ezeket az állításokat, és megerősítette a 3. kategóriába tartozó abroncsok esetében megállapított 9,2 %-os nyereségcélt.

(325) Végezetül, az alaprendelet 20. cikke (5) bekezdése alapján a feleknek 10 napot kell biztosítani ahhoz, hogy észrevételeket fűzzenek a végső nyilvánosságra hozatalhoz. Ebben az esetben a Bizottság két teljes hetet biztosított erre a célra. Amennyiben újabb végső nyilvánosságra hozatalra van szükség, akkor rövidebb határidő is megállapíthat A Hämmerling állításával szemben az újabb végső nyilvánosságra hozatal sem összetett, sem alapvető nem volt. Ehelyett csupán egy két oldalas dokumentumban bemutatott konkrét szempontot érintett, konkrétan a nyereségcélt. Ebben a helyzetben az észrevételek benyújtásához megállapított három nap elegendő volt valamennyi fél számára ahhoz, hogy gyakorolja a védelemhez való jogát.

8.2. **Végleges dömpingellenes intézkedések**

(326) A Kínából származó érintett termék behozatalára végleges dömpingellenes intézkedéseket kell bevezetni az alaprendelet 7. cikkének (2) bekezdésében előírt, alacsonyabb összegű vámra vonatkozó szabálynak megfelelően. A Bizottság elvégezte a kárkülönbözetek és a dömpingkülönbözetek összehasonlítását. A vámok összegét a dömping- és a kárkülönbözetek közül az alacsonyabb szintjén kell rögzíteni.

(327) Mindezek alapján a végleges dömpingellenes vámtételek a vámfizetés nélküli, uniós határparitáson számított CIF-ár százalékában kifejezve a következők:

11. táblázat

A végleges dömpingellenes vám vámtétele

Vállalat	Dömpingkülönbözet (%)	Kárkülönbözet (%)	Végleges dömpingellenes vám (%)
Xingyuan csoport	106,7	55,07	55,07
Giti csoport	56,8	29,56	29,56
Aeolus csoport és Pirelli	85	37,29	37,29
Hankook csoport	60,1	23,41	23,41
Egyéb együttműködő vállalatok	71,5	32,39	32,39
Minden más vállalat	106,7	55,07	55,07

(328) Az ebben a rendeletben meghatározott, az egyes vállalatokra vonatkozó dömpingellenes vámtételeket a Bizottság a jelenlegi vizsgálat ténymegállapításai alapján állapította meg. Ezek a vámtételek tehát a jelenlegi vizsgálat során az említett vállalatok tekintetében feltárt helyzetet tükrözik. Ezeket az egyedi dömpingellenes vám vámtételeket (szemben a „minden más vállalatra" alkalmazandó országos vámokkal) kizárólag az érintett országból származó és a megnevezett jogalanyok által gyártott érintett termék behozatalára kell alkalmazni. Az e rendelet rendelkező részében kifejezetten meg nem említett vállalatok – ideértve a kifejezetten megemlített vállalatokkal kapcsolatban álló jogalanyokat is – által gyártott érintett termék behozatalára a „minden más vállalatra" vonatkozó vámtétel alkalmazandó. Esetükben az egyedi dömpingellenes vámtételek egyike sem alkalmazandó.

(329) Ha a későbbiek folyamán egy vállalat módosítja a jogalany nevét, kérelmezheti az egyedi dömpingellenes vámtételek alkalmazását. A kérelmet a Bizottsághoz kell intézni. A kérelemnek tartalmaznia kell az összes olyan releváns információt, amely alapján bizonyítható, hogy a változtatás nem érinti a vállalatnak a rá vonatkozó vámtételre való jogosultságát. Ha a vállalat nevének megváltoztatása nem érinti a rá vonatkozó vámtételre való jogosultságát, a névváltoztatásról a Bizottság értesítést tesz közzé az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*.

(330) A vámtételek közötti jelentős különbségből adódó, az intézkedések kijátszására vonatkozó kockázat lehető legkisebbre csökkentése érdekében az egyedi dömpingellenes vámok alkalmazásának biztosításához különleges intézkedésekre van szükség. Azoknak a vállalatoknak, amelyekre egyedi dömpingellenes vámok vonatkoznak, a tagállamok vámhatóságai felé érvényes kereskedelmi számlát kell bemutatniuk. A számlának meg kell felelnie az 1. cikk (3) bekezdésében meghatározott követelményeknek. Amennyiben a behozatalt nem kíséri ilyen számla, akkor a „minden más vállalatra" megállapított dömpingellenes vám alkalmazandó.

(331) A dömpingellenes vámok megfelelő érvényesítése érdekében a „minden más vállalatra" megállapított dömpingellenes vám nemcsak az e vizsgálatban nem együttműködő exportáló gyártókra alkalmazandó, hanem azokra a gyártókra is, amelyek a vizsgálati időszak alatt nem exportáltak az Unióba.

(332) A Bíróság legújabb ítélkezési gyakorlatára ([62]) való tekintettel helyénvaló rendelkezni a végleges vámok visszatérítésekor fizetendő késedelmi kamat esetében alkalmazandó kamatlábról, figyelemmel arra, hogy a vámokra vonatkozó hatályos irányadó rendelkezések nem írnak elő ilyen kamatlábat, és a nemzeti szabályok alkalmazása indokolatlanul torzítaná a gazdasági szereplők helyzetét attól függően, hogy melyik tagállamot választják a vámkezelés helyéül.

([62]) A Bíróság (harmadik tanács) C-365/15. sz., *Wortmann kontra Hauptzollamt Bielefeld* ügyben 2017. január 18-án hozott ítéletének (EU:C:2017:19) 35–39. pontja.

(333) Ahogyan az ideiglenes rendelet (263) preambulumbekezdésében szerepel, fennáll a kockázata annak, hogy az intézkedések megkerülése érdekében a vállalkozók kínai abroncsokkal ellátott kerekek behozatalához fognak folyamodni. Ezért a kockázatok minimalizálása érdekében a Bizottság megfelelőnek ítélte a 121 feletti terhelési indexű, autóbuszhoz vagy tehergépjárműhöz való új vagy újrafutózott gumi légabroncsokkal ellátott kerekek, valamint pótkocsi- (utánfutó-) és félpótkocsikerekek behozatalának nyomon követését.

(334) A Hämmerling azt állította, hogy az alaprendelet nem biztosít jogalapot a Bizottságnak arra, hogy vámügyi célokból osztályokba sorolja az árukat, ezért az ideiglenes rendelet 1. cikkének (5) bekezdése törvénytelen volt. Amint az az ideiglenes rendelet (263) preambulumbekezdésében szerepel, a Harmonizált Áruleíró- és Kódrendszer Magyarázatában a 8708 és 8716 vámtarifaszámokhoz fűzött magyarázat szerint az abronccsal ellátott kerekeket, pótkocsi- (utánfutó-) és félpótkocsikerekeket a 8708 és a 8716 vámtarifaszám alá kell besorolni. Ez a preambulumbekezdése kifejtette a Bizottság a 121 feletti terhelési indexű, autóbuszhoz vagy tehergépjárműhöz való új vagy újrafutózott, kerékre szerelt gumi légabroncsok behozatalának, illetve az ilyen abroncsok megfelelő – a Kombinált Nómenklatúra ([63]) 87. fejezetében szereplő vámjog szerinti – besorolásának nyomon követésére vonatkozó szándékát. Annak egyértelművé tétele érdekében, hogy a Bizottságnak nem az volt a célja, hogy az alaprendelet alapján vámügyi célokból osztályokba sorolja az árukat, hanem hogy nyomon kövesse az importot, e rendelet megfelelő cikkének, vagyis konkrétan az 1. cikk (4) bekezdésének szövegezése ennek megfelelően történt.

8.3. **Az intézkedések formája**

(335) Az Aeolus csoport azt állította, hogy a dömpingellenes intézkedésnek értékvám formájában kell megvalósulnia. Álláspontja szerint a rögzített vám sértené az alaprendelet 7. cikkének (2) bekezdését és 9. cikkének (4) bekezdését, amelyek előírják, hogy a kivetett ideiglenes és végleges dömpingellenes vám nem haladhatja meg az uniós gazdasági ágazatnak okozott kár megszüntetéséhez elegendő különbözetet. Ennélfogva a legmegfelelőbb megoldás az lenne, ha a Bizottság a piac 1., 2. és 3. kategória szerinti szegmentálódása alapján különböző értékvámokat vezetne be. Az Aeolus csoport azt állította, hogy ez összhangban lenne a jó minőségű abroncsok esetén aránytalan intézkedések elkerülésének jelentőségére vonatkozó bizottsági megfontolásokkal, valamint az eltérő fizikai tulajdonságokkal rendelkező abroncsok esetében az uniós gazdasági ágazatot ért kár megszüntetésének szükségességével, ezáltal egy sokkal egészségesebb piac létrehozásával.

(336) Ahogyan a (302) preambulumbekezdésben szerepel, a Bizottság felülvizsgálta a kárkülönbözetet, és termékkategóriánkénti nyereségcélt állapított meg. Ezért úgy vélte, hogy az így kapott rögzített vám megfelelően megszünteti az uniós gazdasági ágazatot ért kárt, miközben arányosan alkalmazandó a különböző termékkategóriákra.

(337) A CRIA és a CCCMC azt állította, hogy a rögzített vámok nem megfelelőek, különösen a 3. kategória esetében, és azt javasolta, hogy a Bizottságnak mérlegelnie kellene az értékvámok bevezetését, vagy másik megoldásként a rögzített vámok bevezetését a magas minőségű termékekre, és értékvámok bevezetését az alacsonyabb minőségű termékekre. Ezenfelül egyes felek azt állították, hogy a Bizottságnak figyelembe kellene vennie az abroncsok méreteit, mivel a méretbeli különbségek az abroncsok áraiban is tükröződnek. A CRIA és a CCCMC továbbá azt állította, hogy egy értékvám megfelelőbb megoldás lenne.

(338) A Giti csoport és a Prometeon azt állította, hogy a vámnak változó mértékű vám formáját kellene öltenie, amelynek alapján a bizonyos minimum importárat vagy egy termékkategóriánkénti minimum importárat meghaladó abroncsok nem lennének vámkötelesek. Ezenfelül *a Giti csoport azt állította, hogy* a nem együttműködő gyártókra maradvány értékvámot kellene kiszabni, az 1. és 2. kategóriának a végső intézkedések hatálya alóli kizárása érdekében.

(339) Ahogyan a (302) preambulumbekezdésben szerepel, a Bizottság felülvizsgálta a kárkülönbözetet, és termékkategóriánkénti nyereségcélt állapított meg. Ezért úgy vélte, hogy az így kapott rögzített vám megfelelően megszünteti az uniós gazdasági ágazatot ért kárt, miközben arányosan alkalmazandó a különböző termékkategóriákra.

(340) Tekintettel azokra az állításokra, miszerint egy minden abroncsra alkalmazandó minimum importár vagy egy termékkategóriánkénti minimum importár megfelelőbb megoldás lenne a dömpingelt behozatal által okozott kár megszüntetéséhez, a Bizottság az alábbiakat vette figyelembe:

— Nem létezik elfogadható meghatározása a csupán fizikai tulajdonságokból eredő minőségbeli különbségek; a termékkategóriánkénti különbségek a márkából, a vevői véleményekből és az újrafutózhatóságból is erednek. Ezért nem lehetséges egy olyan határvonal meghatározása, amely alkalmas lenne a vámok szabályozására.

— A behozott abroncsok főképp kapcsolatban álló leányvállalatokon és független, de nagyon közeli és hosszú ideje fennálló üzleti kapcsolatban lévő importőrökön keresztül történő forgalmazása rendkívül összetett. E kiterjedt tevékenységek nyomon követése gyakorlatilag lehetetlen.

([63]) A Bizottság (EU) 2017/1925 végrehajtási rendelete (2017. október 12.) a vám- és a statisztikai nómenklatúráról, valamint a Közös Vámtarifáról szóló 2658/87/EGK tanácsi rendelet I. mellékletének módosításáról (HL L 282., 2017.10.31., 1. o.).

— Az importőrök rendszerint egyéb, a vizsgálat tárgyát nem képező abroncsokat is behoznak (például személy-gépkocsi-abroncsokat). Ez a hátulütők és a kompenzációs megállapodások magas kockázatát hordozza magában.

(341) Tekintettel arra az állításra, hogy az intézkedéseknek értékvám formájában kellene megvalósulniuk, a Bizottság fenntartotta, hogy az ideiglenes rendelet (270) és (271) preambulumbekezdésében bemutatott indokok következtében egy értékvám ösztönzőleg hatna a kínálat alsó kategóriás termékeinek további behozatalára. Tekintettel a méretekre, a Bizottság megállapította, hogy a kis méretű abroncsok a mintában szereplő kínai gyártók exportvolumenének kb. 15 %-át teszik ki, és az importőrök rendszerint valamennyi méretből hoznak be. Ezért a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy ez a megfontolás nem nyújt a rögzített vám kivetésénél nagyobb előnyöket.

(342) Ezért a Bizottság a végleges intézkedések formáját illetően kitartott a rögzített vám mellett.

(343) A Xingyuan csoport azt állította, hogy a rögzített vám kiszámításának alapjául használt importár tévesen tartalmazta a behozatal utáni költségeket. A Bizottság elfogadta az állítást, és ennek megfelelően kiigazította a számításokat.

8.4. **Az ideiglenes vámok végleges beszedése**

(344) Tekintettel a megállapított dömpingkülönbözetekre, és figyelembe véve az uniós gazdasági ágazatnak okozott kár mértékét, az ideiglenes rendelettel kivetett ideiglenes dömpingellenes vám formájában biztosított összegeket véglegesen be kell szedni. Az e rendelet 1. cikkének (2) bekezdésében meghatározott végleges vámtételt meghaladóan biztosított összegeket el kell engedni.

(345) A Bizottság tájékoztatást kapott arról, hogy a Chonche Auto Double Happiness Tyre Corp., Ltd. (kiegészítő TARIC-kód: C333) neve 2018. augusztus 13-tól Aeolus Tyre (Taiyuan) Co., Ltd-re változott. Ezért a Chonche Auto Double Happiness Tyre Corp., Ltd. esetében alkalmazott minden ideiglenes intézkedést alkalmazni kell az Aeolus Tyre (Taiyuan) Co., Ltd-re.

(346) Az (EU) 2016/1036 rendelet 15. cikkének (1) bekezdésével létrehozott bizottság nem nyilvánított véleményt,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

(1) A Bizottság végleges dömpingellenes vámot vet ki a Kínai Népköztársaságból származó, jelenleg a 4011 20 90 és ex 4012 12 00 (TARIC-kód: 4012 12 00 10) KN-kódok alá tartozó egyes, 121 feletti terhelési indexű, autóbuszhoz vagy tehergépjárműhöz való új vagy újrafutózott gumi légabroncsok behozatalára.

(2) Az (1) bekezdésben meghatározott, az alább felsorolt vállalatok által gyártott termék darabjára alkalmazandó végleges dömpingellenes vámok EUR-ban kifejezve a következők:

Vállalat	Végleges dömpingellenes vám (EUR/darab)	TARIC-kiegészítő kód
Xingyuan Tire Group Ltd., Co.; 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
a Chongqing Hankook Tire Co., Ltd.; Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd.	42,73	C334
A mellékletben felsorolt egyéb együttműködő vállalatok	49,31	
Minden más vállalat	61,76	C999

(3) A (2) bekezdésben és a mellékletben felsorolt vállalatok számára meghatározott egyedi vámtételek alkalmazásának feltétele, hogy a tagállamok vámhatóságainak olyan érvényes kereskedelmi számlát mutassanak be, amelyen szerepel az említett számlát kibocsátó jogalany név és beosztás szerint azonosított tisztségviselője által keltezett és aláírt alábbi nyilatkozat: „Alulírott igazolom, hogy az e számla tárgyát képező, az Európai Unióba történő kivitelre értékesített (darabszám) (érintett termék)-t a(z) (vállalat neve és címe) (TARIC-kiegészítő kód) állította elő a Kínai Népköztársaságban. Kijelentem, hogy az e számlán szereplő adatok hiánytalanok és megfelelnek a valóságnak.” Amennyiben ilyen számla nem kerül bemutatásra, úgy „a minden más vállalatra” érvényes vámot kell alkalmazni.

(4) A Bizottság nyomon követi a 8708 70 10 15, 8708 70 10 80, 8708 70 50 15, 8708 70 50 80, 8708 70 91 15, 8708 70 99 15, 8716 90 90 15 és 8716 90 90 80 TARIC-kódok alá tartozó, 121 feletti terhelési indexű, autóbuszhoz vagy tehergépjárműhöz való új vagy újrafutózott gumi légabroncsokkal ellátott kerekek, valamint pótkocsi- (utánfutó-) és félpótkocsikerekek importjait.

(5) Eltérő rendelkezés hiányában a vámokra vonatkozó megfelelő hatályos rendelkezések alkalmazandóak. Késedelmi kamat fizetésére jogot adó visszatérítés esetén az Európai Központi Bank irányadó refinanszírozási műveleteire alkalmazott, az *Európai Unió Hivatalos Lapjának* C sorozatában közzétett, az esedékesség napja szerinti hónap első naptári napján érvényes kamatláb három és fél százalékponttal megnövelt értékének megfelelő késedelmi kamat fizetendő.

(6) Azokban az esetekben, amikor az áruk a szabad forgalomba bocsátásukat megelőzően sérültek, és ezért a vámérték meghatározásához a ténylegesen fizetett vagy fizetendő ár az (EU) 2015/2447 bizottsági végrehajtási rendelet 131. cikke alapján arányosításra kerül, a (2) bekezdésben megállapított dömpingellenes vám összege a ténylegesen fizetett vagy fizetendő ár arányosításának megfelelő százalékos arányban csökkentendő.

2. cikk

Amennyiben a Kínai Népköztársaságban működő bármely új exportáló gyártó elegendő bizonyítékot szolgáltat a Bizottságnak arra vonatkozóan, hogy:

— nem exportálta az Unióba az 1. cikk (1) bekezdésében meghatározott terméket a vizsgálati időszak alatt (2016. július 1-jétől 2017. június 30-ig),

— nem áll kapcsolatban egyetlen olyan kínai népköztársaságbeli exportőrrel vagy gyártóval sem, amely az e rendeletben előírt dömpingellenes intézkedések hatálya alá tartozik,

— az érintett terméket ténylegesen csak az intézkedések alapjául szolgáló vizsgálati időszakot követően exportálta az Unióba, vagy visszavonhatatlan szerződési kötelezettséget vállalt egy jelentős mennyiségnek az Unióba történő exportjára,

a Bizottság az 1. cikk (2) bekezdését módosíthatja úgy, hogy az új exportáló gyártót felveszi a mintában nem szereplő együttműködő vállalatok közé, és ezáltal darabonként legfelejbb 49,31 EUR-ós súlyozott átlagos vám hatálya alá vonja.

3. cikk

Az (EU) 2018/683 bizottsági végrehajtási rendelet alapján ideiglenes dömpingellenes vám formájában biztosított összegeket véglegesen be kell szedni. Az e rendelet 1. cikkének (2) bekezdésében foglalt dömpingellenes vámok euróban kifejezett végleges összegén felül biztosított összegeket el kell engedni.

4. cikk

Az (EU) 2018/163 bizottsági végrehajtási rendelet hatályát veszti.

5. cikk

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2018. október 18-án.

a Bizottság részéről
az elnök
Jean-Claude JUNCKER

MELLÉKLET

A mintában nem szereplő együttműködő kínai gyártók:

Vállalat neve	TARIC-kiegészítő kód
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

Vállalat neve	TARIC-kiegészítő kód
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