REGULAS

KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULA (ES) 2018/1579

(2018. gada 18. oktobris),

ar kuru nosaka galīgu antidempinga maksājumu un galīgi iekasē pagaidu maksājumu, kas noteikts tādu konkrētu jaunu vai atjaunotu Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes gumijas pneimatisko riepu importam, kuras paredzētas autobusiem vai kravas automobiļiem un kuru slodzes indekss pārsniedz 121, un atceļ Īstenošanas regulu (ES) 2018/163

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 8. jūnija Regulu (ES) 2016/1036 par aizsardzību pret importu par dempinga cenām no valstīm, kas nav Eiropas Savienības dalībvalstis ([1]), un jo īpaši tās 9. panta 4. punktu,

tā kā:

1. PROCEDŪRA

1.1. Pagaidu pasākumi

(1) Eiropas Komisija ("Komisija") 2018. gada 4. maijā pieņēma Komisijas Regulu (ES) 2018/683 ([2]) ("pagaidu regula"), ar kuru noteica pagaidu antidempinga maksājumu tādu konkrētu jaunu vai atjaunotu Ķīnas Tautas Republikas ("ĶTR") izcelsmes gumijas pneimatisko riepu importam Eiropas Savienībā ("Savienība"), kuras paredzētas autobusiem vai kravas automobiļiem un kuru slodzes indekss pārsniedz 121 ("attiecīgais ražojums").

(2) Pēc tam, kad koalīcija pret riepu netaisnīgu importu ("sūdzības iesniedzējs") 2017. gada 30. jūnijā iesniedza sūdzību tādu riepu ražotāju vārdā, kuru ražošanas apjoms pārsniedz 25 % no kopējā Savienībā saražoto autobusiem vai kravas automobiļiem paredzēto jauno vai atjaunoto riepu apjoma, Komisija 2017. gada 11. augustā bija sākusi izmeklēšanu, *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* publicējot paziņojumu par procedūras sākšanu ("paziņojums par procedūras sākšanu").

(3) Komisija ar Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2018/163 ([3]) noteica, ka uz ĶTR izcelsmes attiecīgā ražojuma importu attiecina reģistrāciju. Importa reģistrācija tika izbeigta 2018. gada 8. maijā, kad stājās spēkā pagaidu pasākumi.

1.2. Izmeklēšanas laikposms un attiecīgais laikposms

(4) Kā norādīts pagaidu regulas 10. apsvērumā, dempinga un kaitējuma izmeklēšana aptvēra laikposmu no 2016. gada 1. jūlija līdz 2017. gada 30. jūnijam ("izmeklēšanas laikposms") un kaitējuma novērtēšanai būtisko tendenču pārbaude aptvēra laikposmu no 2014. gada 1. janvāra līdz izmeklēšanas laikposma beigām ("attiecīgais laikposms").

1.3. Turpmākā procedūra

(5) Pēc pagaidu antidempinga maksājumu noteikšanas sūdzības iesniedzējs, Ķīnas Metālizstrādājumu, derīgo izrakteņu un ķimikāliju importētāju un eksportētāju tirdzniecības kamera ("*CCCMC*"), Ķīnas Kaučuka rūpniecības asociācija ("*CRIA*"), pieci Ķīnas ražotāji eksportētāji, pieci nesaistīti importētāji, Savienības importētāju asociācija *L'Association Française des Importateurs de Pneumatiques* ("*AFIP*") un viens Savienības piegādātājs ("*Kraiburg*") iesniedza rakstiskas piezīmes par pagaidu konstatējumiem.

([1]) OV L 176, 30.6.2016., 21. lpp.

([2]) Komisijas 2018. gada 4. maija Regula (ES) 2018/683, ar ko nosaka pagaidu antidempinga maksājumu konkrētu Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes autobusiem vai kravas automobiļiem paredzētu jaunu vai atjaunotu gumijas pneimatisko riepu, kuru slodzes indekss pārsniedz 121, importam un ar ko groza Īstenošanas regulu (ES) 2018/163 (OV L 116, 7.5.2018., 8. lpp.).

([3]) Komisijas 2018. gada 1. februāra Īstenošanas regula (ES) 2018/163, ar ko attiecina reģistrāciju uz jaunu un atjaunotu autobusiem vai kravas automobiļiem paredzētu Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes riepu importu (OV L 30, 2.2.2018., 12. lpp.).

(6) Viena ieinteresētā persona, proti, uzņēmums *Hämmerling The Tyre Company GmbH* (“*Hämmerling*”), 2018. gada 2. jūlijā, kas ir diezgan ilgu laiku pēc noteiktā termiņa piezīmju iesniegšanai par pagaidu informācijas izpaušanu, iesniedza papildu piezīmes par pagaidu konstatējumiem. Komisija minētās piezīmes iztirzāja kopā ar citām piezīmēm, kas saņemtas par galīgās informācijas izpaušanas dokumentu galīgajā posmā.

(7) Ieinteresētajām personām, kuras to lūdza, tika sniegta iespēja tikt uzklausītām. Tika uzklausīti *CCCMC* un *CRIA*; visi izlasē iekļautie ražotāji eksportētāji – *Aeolus Group* ([4]), *Pirelli Tyre Co., Ltd* (“*Pirelli*”) un saistītais importētājs *Prometeon Tyre Group S.r.l.* (“*Prometeon*”), *Giti Group* ([5]), *Hankook Group* ([6]) un *Xingyuan Group* ([7]); divi nesaistīti importētāji un Savienības ražotāji, asociācijas un Savienības riepu protektoru un labošanas materiālu piegādātāji, kas atbalstīja attiecīgos pasākumus.

(8) Komisija ņēma vērā ieinteresēto personu iesniegtās piezīmes, tās izanalizēja un vajadzības gadījumā attiecīgi grozīja pagaidu konstatējumus.

(9) Komisija turpināja apkopot un pārbaudīt visu informāciju, ko tā uzskatīja par vajadzīgu galīgo konstatējumu izdarīšanai. Lai pārbaudītu uz anketas jautājumiem saņemtās atbildes, kas nebija pārbaudītas procedūras pagaidu posmā, notika turpmāk norādīto ieinteresēto personu pārbaudes apmeklējumi.

a) Nesaistītie importētāji Savienībā:

— *Heuver Bandengroothandel B.V*, Nīderlande (“*Heuver*”),

— *Hämmerling The Tyre Company GmbH*, Vācija.

b) Saistītie importētāji Savienībā:

— *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) Pēc galīgās informācijas izpaušanas tika veikts pārbaudes apmeklējums *Roline N.V.* – Savienības ražotāja, kas atrodas Nīderlandē, – telpās.

(11) Komisija informēja visas ieinteresētās personas par būtiskajiem faktiem un apsvērumiem, pamatojoties uz kuriem tā plāno noteikt galīgu antidempinga maksājumu konkrētu autobusiem un kravas automobiļiem paredzētu riepu importam (“galīgā informācijas izpaušana”) un galīgi iekasēt ar pagaidu maksājumu nodrošinātās summas.

(12) Visām ieinteresētajām personām tika atvēlēts termiņš, kurā tās varēja sniegt piezīmes par galīgo informācijas izpaušanu. Sūdzības iesniedzējs, Ķīnas ražotāji eksportētāji (*Aeolus Group*, *Giti Group*, *Hankook Group*, *Pirelli* un tā saistītais importētājs *Prometeon*), rūpniecības asociācijas (*CRIA*, *CCCMC*, *Associazione Italiana Ricostruttori Pneumatici*, *Assoiaçao Nacional de Industriais de Recauchtagem de Pneus*, *Bipaver*, *Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk*, Čehijas Atjaunoto riepu ražotāju asociācija, Atjaunoto riepu ražošanas asociācija), importētāji (*Hämmerling* un *Kirkby Tyres Ltd*), riepu atjaunotājs–ražotājs (*Rula-BRW*) un riepu atjaunotāji–izejvielu piegādātāji (*Vipal*, *Kraiburg*, *RemaTipTop*) iesniedza rakstiskas piezīmes.

(13) Pēc galīgās informācijas izpaušanas notika *CRIA* un *CCCMC*, *Aeolus Group*, *Giti Group*, *Prometeon*, sūdzības iesniedzēja un *Bipaver* uzklausīšana.

([4]) *Aeolus Group* sastāvā ir *Aeolus Tyre Co., Ltd, Qingdao Yellow Sea Rubber Co., Ltd un Aeolus Tyre (Taiyuan) Co., Ltd* Uzņēmuma iepriekšējais nosaukums līdz 2018. gada 13. augustam, kad tas to mainīja, bija *Chonche Auto Double Happiness Tyre Corp. Ltd*.

([5]) *Giti Group* sastāvā ir *Giti Tire* (Ķīna) *Investment Co.*, (Šanhaja); *Giti Tire (Anhui) Co., Ltd*; (*Hefei*); *Giti Tire (Hualin) Co., Ltd (Hualin)*; *Giti Tire (Fujian) Co., Ltd*; *Giti Tire (Yinchuan) Co., Ltd* un saistīts eksportētājs Singapūrā.

([6]) *Hankook Group* sastāvā ir *Shanghai Hankook Tire Sales Co., Ltd* (Šanhaja); *Chongqing Hankook Tire Co., (Chongqing) Ltd*; *Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd (Jiangsu)* un saistīts eksportētājs Seulā, Korejā.

([7]) *Xingyuan Group* sastāvā ir *Xingyuan Tire Group Ltd, Co.* un *Guangrao Xinhongyuan Tyre Co., Ltd (Dongying).*

(14) Uzklausīšanas amatpersona organizēja uzklausīšanu pēc *Hankook Group* pieprasījuma 2018. gada 16. augustā un pēc *Hämmerling* pieprasījuma 2018. gada 29. augustā.

(15) Komisija 2018. gada 10. septembrī iesniedza visām ieinteresētajām personām papildu galīgo informāciju konkrēti par 3. līmeņa mērķa peļņas līmeņa jautājumu.

(16) Visām ieinteresētajām personām tika atvēlēts trīs dienu termiņš, kurā tās varēja sniegt piezīmes par galīgās informācijas izpaušanas dokumentu. Sūdzības iesniedzējs, Ķīnas ražotāji eksportētāji (*Aeolus Group*, *Giti Group*, *Pirelli* un tā saistītais importētājs *Prometeon*, *Xingyuan*), rūpniecības asociācijas (*CRIA*, *CCCMC*, *Associazione Italiana Ricostruttori Pneumatici*, *Bipaver*, *Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk*, Čehijas Atjaunoto riepu ražotāju asociācija, *ITMA Europe*, Atjaunoto riepu ražošanas asociācija), importētāji (*Hämmerling*, *Heuver* un *Kirkby Tyres Ltd*), riepu atjaunotājs (*Rula-BRW*), Lietuvas Nacionālā autopārvadātāju asociācija (*LINAVA*) un izejvielu piegādātājs riepu atjaunotājiem (*Kraiburg*) iesniedza rakstiskas piezīmes.

(17) Pēc papildu galīgās informācijas izpaušanas *Prometeon* uzklausīšana notika 2018. gada 14. septembrī.

(18) Ieinteresēto personu sniegtās piezīmes tika izskatītas un attiecīgā gadījumā ņemtas vērā.

1.4. **Kļūdas labojums**

(19) Pēc pagaidu regulas publicēšanas *Pirelli* norādīja, ka *Pirelli Tyre Co., Ltd* nav *Aeolus Group* meitasuzņēmums, kā ir kļūdaini norādīts pagaidu regulas 119. apsvērumā. Tas paskaidroja, ka *Pirelli Tyre Co. Ltd* ir no *Aeolus Tyre Co., Ltd* un *Aeolus Group* neatkarīgs uzņēmums.

(20) Atzīstot savu kļūdu, Komisija 2018. gada 10. jūlijā izdeva kļūdas labojumu ([8]).

(21) Attiecībā uz atsauci uz *Aeolus Group* Komisija norādīja, ka tās izmeklēšana attiecas uz uzņēmumiem vai saistītu uzņēmumu grupām. Ražotāju eksportētāju saistība ir analizēta saskaņā ar Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2015/2447 ([9]) 127. pantu. Tāpēc šīs izmeklēšanas kontekstā *Pirelli Tyre Co., Ltd* un *Aeolus Tyre Co., Ltd* tiek uzskatīti par saistītiem uzņēmumiem, jo tiem abiem izmeklēšanas laikposmā bija viens akcionārs, proti, *China National Tire & Rubber Co., Ltd* ("*CNRC*"). Visā pagaidu regulā saīsinātā forma "*Aeolus Group*" tika lietota kā atsauce uz saistītiem uzņēmumiem. Saīsinātā forma "*Aeolus Group*" tika izvēlēta, jo *Aeolus Tyre Co., Ltd* ir no saistītajiem uzņēmumiem vislielākā ražošanas struktūra. Lai gan pagaidu regulā ir lietota saīsinātā forma kā atsauce uz *Aeolus Group*, dempinga starpība tika aprēķināta atsevišķi katram saistītajam ražotājam eksportētājam, un tad tika noteikta vienota vidējā svērtā dempinga starpība visiem saistītajiem uzņēmumiem.

(22) Pēc galīgās informācijas izpaušanas *Pirelli* apgalvoja, ka tas nebūtu jāuzskata par uzņēmumu, kas saistīts ar *CNRC* un *Aeolus Group*. *Pirelli* nepiekrita Regulas (ES) 2015/2447 127. panta piemērošanai, lai aprēķinātu vidējo svērto dempinga starpību, ko nosaka saistītiem uzņēmumiem. Lai noteiktu saistību starp uzņēmumiem, *Pirelli* ierosināja piemērot Regulas (ES) 2016/1036 ("pamatregula") 4. pantu.

(23) Komisija atgādināja, ka pamatregulas 4. pants attiecas uz Savienības ražošanas nozares definīciju un Savienības ražotāju saistību ar ražotājiem eksportētājiem. Šajā kontekstā Savienības ražotāju neuzskata par Savienības ražošanas nozari, ja ražotāju kontrolē ražotājs eksportētājs ([10]). Tomēr pamatregulas 2. panta 1. punktā ir tieša atsauce uz Regulas (ES) 2015/2447 127. pantu, ko piemēro, lai noteiktu, vai dempinga starpības noteikšanas nolūkos abas personas ir saistītas. Pārbaudot, vai puses ir saistītas, tiek nodrošināts, ka antidempinga pasākumi tiek efektīvi īstenoti. Jo īpaši tas ļauj izvairīties no riska, ka eksports tiek novirzīts, izmantojot saistītu uzņēmumu, kam ir zemāks antidempinga maksājums. Turklāt procedūras sākumā paziņojumā par procedūras sākšanu ([11]) tika skaidri minēts Regulas (ES) 2015/2447 127. pants.

([8]) OV L 174, 10.7.2018., 23. lpp.

([9]) Komisijas 2015. gada 24. novembra Īstenošanas regula (ES) 2015/2447, ar ko paredz sīki izstrādātus noteikumus, kas vajadzīgi, lai īstenotu konkrētus noteikumus Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) Nr. 952/2013, ar ko izveido Savienības Muitas kodeksu (OV L 343, 29.12.2015., 558. lpp.).

([10]) Sk. pamatregulas 4. panta 2. punkta a) apakšpunktu.

([11]) Sk. paziņojuma par procedūras sākšanu 5.2.3. iedaļu par izmeklēšanu attiecībā uz nesaistītiem importētājiem un jo īpaši 1. zemsvītras piezīmi 15. un 17. lpp.

(24) Saskaņā ar Regulas (ES) 2015/2447 127. panta d) punktu divas personas uzskata par saistītām, ja: trešai personai tieši vai netieši pieder, tā pārvalda vai tur 5 % vai vairāk no abu personu balsstiesīgajām apgrozībā esošajām akcijām vai daļām. *CNRC* ir vislielākais *Pirelli* akcionārs. Izmeklēšanas laikposmā *CNRC* piederēja 65 % *Pirelli* akciju. Uz 2018. gada septembri tā turējumā joprojām ir 46 % *Pirelli* akciju. Tāpēc šīs izmeklēšanas kontekstā *Pirelli* un *Aeolus Group* tiek uzskatīti par savstarpēji saistītiem uzņēmumiem ar kopīga mātesuzņēmuma (*CNRC*) starpniecību. Tādējādi tika noraidīts *Pirelli* apgalvojums, ka tas nebūtu jāuzskata par uzņēmumu, kas saistīts ar *CNRC* un *Aeolus Group*.

(25) Pēc galīgās informācijas izpaušanas *Pirelli* arī apgalvoja, ka tas būtu jāuzskata tikai par personu, kas sadarbojas, nevis par ražotāju eksportētāju, jo tas ir pārtraucis attiecīgā ražojuma ražošanu 2017. gada novembrī.

(26) Komisija konstatēja, ka izmeklēšanas laikposmā *Pirelli* bija ražotājs eksportētājs. Tas, ka vēlāk *Pirelli* pārtrauca ražošanu, nemaina šo faktu. Tāpēc šis apgalvojums tika noraidīts.

1.5. **Pagaidu informācijas izpaušana**

(27) Vairākas ieinteresētās personas apgalvoja, ka Komisijas izpaustā pagaidu informācija ir nepietiekama un tādējādi tiek ietekmētas to aizstāvības tiesības, un lūdza Komisiju sniegt papildu precizējumus un izpaust papildu informāciju un atkārtoti izteica tās pašas bažas pēc galīgās informācijas izpaušanas.

(28) Komisija uzskatīja, ka publiski pieejamos lietas materiālos un pagaidu regulā jau ir ietverta pietiekama informācija, kas ļauj visām ieinteresētajām personām pilnīgi īstenot to aizstāvības tiesības. Tomēr pirms galīgās informācijas izpaušanas publiski pieejamos lietas materiālos tika iekļauta piezīme ([12]) ar paskaidrojumiem par pagaidu regulu un diviem ražotājiem eksportētājiem tika sniegti daži papildu precizējumi par individuālo dempinga aprēķinu pamatā esošajiem datiem.

(29) Komisija ņēma vērā, ka *CRIA* un *CCCMC* bija norādījuši, ka Komisija nav atklājusi tiem un Ķīnas eksportētājiem sīku informāciju par cenu un mērķa cenu samazinājuma aprēķiniem, tādējādi liedzot tiem jebkādu iespēju pārbaudīt Komisijas iespējamās kļūdas vai iesniegt piezīmes par konkrētiem aprēķinu aspektiem.

(30) *CRIA*, *CCCMC* un Ķīnas eksportētāji saņēma visu informāciju, un tā tika sniegta, ievērojot to procesuālās tiesības. Izlasē iekļautie Ķīnas eksportētāji saņēma pārdoto ražojumu kontroles numuru ("RKN") sarakstu, informāciju par vienības pārdošanas cenu un kopējā attiecīgā pārdošanas apjoma diapazonu ([13]). Kā norādīts 45.–49. apsvērumā, Komisija nedrīkst atklāt informāciju, kas tiek uzskatīta par konfidenciālu, ja tam ir pamatots iemesls, bez informācijas sniedzēja īpašas atļaujas.

(31) *Aeolus Group* apgalvoja, ka saskaņā ar 1994. gada Vispārējās vienošanās par tarifiem un tirdzniecību (*GATT* 1994) VI panta nolūkos kaitējums būtu jānosaka, pamatojoties uz tiešiem pierādījumiem un objektīvi pārbaudot gan a) importa par dempinga cenām apjomu un šāda importa ietekmi uz līdzīgu ražojumu cenām vietējā tirgū, gan b) šāda importa vēlāko ietekmi uz šādu ražojumu vietējiem ražotājiem. Tā uzskatīja, ka Komisijai tās lēmumi būtu jāpieņem, pamatojoties nevis uz nekonkrētiem elementiem vai uz pušu iesniegtiem konfidenciāliem datiem, bet gan uz visu pieejamo informāciju un objektīvajiem faktiem. "Objektīvas pārbaudes" prasība nozīmē, ka izmeklēšana par vietējo ražošanas nozari un importa par dempinga cenām ietekmi ir jāveic objektīvi, neizdabājot nevienas ieinteresētās personas vai ieinteresēto personu grupas interesēm izmeklēšanā ([14]). Kā norādīja *Aeolus Group*, lielākā daļa datu pašreizējā procedūrā ir konfidenciāla, un tas traucē ieinteresētajām personām īstenot to aizstāvības tiesības. Tomēr *Aeolus Group* norādīja, ka izmeklēšanas sākšanas mērķis nepārprotami bija aizsargāt konkrēta Savienības ražošanas nozares segmenta (proti, riepu atjaunošanas segmenta) intereses, neņemot vērā, ka vairākums lielo Eiropas riepu ražotāju arī importē attiecīgo ražojumu no ĶTR un pārdod to tālāk Savienības tirgū.

(32) Atbildot uz šīm piezīmēm, Komisija norādīja, ka pamatregulas 19. pantā ir konkrēti paredzēts, ka ieinteresētās personas var sniegt informāciju konfidenciāli, ja tam ir pamatots iemesls. Turklāt publiski pieejamos lietas materiālos ir iekļauts jēgpilns konfidenciālās informācijas kopsavilkums, ko ieinteresētās personas var izskatīt. Tas,

([12]) Lietas piezīme (lietas reģistrācijas sistēmas numurs t18.007994).
([13]) Ņemot vērā konkrētu Savienības ražotāju identitātes konfidencialitāti, tika norādīts apjoma diapazons.
([14]) PTO Apelācijas institūcijas ziņojums lietā WT/DS184/AB/R, *United States – Anti-dumping Measures on Certain Hot-Rolled Steel Products from Japan*, 109. punkts.

ka tādu konkrētu Savienības ražotāju identitāte, kuri sadarbojās, ir konfidenciāla, nedz liedza Komisijai veikt faktu objektīvu pārbaudi, nedz arī traucēja ieinteresētajām personām īstenot to aizstāvības tiesības. Turklāt, kā paskaidrots 37. apsvērumā, ieinteresēto personu aizstāvības tiesības tika nodrošinātas, piesaistot uzklausīšanas amatpersonu.

1.6. **Izlases veidošana**

(33) *CRIA* un *CCCMC* apgalvoja, ka Ķīnas ražojošie mazie un vidējie uzņēmumi (MVU) tika diskriminēti salīdzinājumā ar Savienības ražojošajiem MVU, jo Savienības MVU bija tiesības aizpildīt mazāk sīki izstrādātu (un attiecīgi arī mazāk uzticamu) aptaujas anketu. Minētās personas apgalvoja, ka Ķīnas ražojošos MVU no dalības izmeklēšanā, iespējams, atturēja ievērojamais slogs, ko ietver atbilžu sniegšana uz visiem aptaujas anketas jautājumiem.

(34) *CRIA* un *CCCMC* arī apgalvoja, ka, ņemot vērā to, ka Komisija kaitējumu noteica, (iespējams, kļūdaini) pamatojoties galvenokārt uz datiem par MVU nelielo pārdošanas apjomu, Ķīnas ražojošo MVU nepietiekamo reprezentativitāti vēl jo vairāk pastiprināja tas, ka Savienības ražojošie MVU varēja iesniegt nepilnīgāku un tādējādi arī mazāk uzticamu aptaujas anketu. Līdzīgs apgalvojums tika atkārtots pēc galīgās informācijas izpaušanas. Turklāt *CRIA* un *CCCMC* prasīja, lai Komisija izpaustu konkrētus datus par Savienības ražotāju atlasi, jo īpaši tāpēc, lai varētu pārliecināties par izlasē iekļauto Savienības ražotāju reprezentativitāti attiecībā gan uz jaunām, gan atjaunotām riepām. Šis apgalvojums tika atkārtots pēc galīgās informācijas izpaušanas.

(35) Apgalvojums, ka kaitējums tika noteikts, pamatojoties galvenokārt uz datiem par Savienības ražojošiem MVU, neatbilst patiesībai, jo Komisija izveidoja reprezentatīvu izlasi, lai precīzi izanalizētu kaitējumu Savienības ražotājiem. Komisija aprēķināja svērto Savienības pārdošanas apjomu, lai nodrošinātu pienācīgu reprezentativitāti attiecībā uz MVU pārdošanas apjomiem Savienības tirgū. Turklāt Komisijai ir iedibināta prakse nosūtīt vienkāršotu aptaujas anketu ražojošiem MVU Savienībā, tomēr šim faktam nav ietekmes uz sniegto datu pareizību vai izmeklēšanas pamatīgumu. Tāpēc šis apgalvojums tika noraidīts.

(36) Kā minēts pagaidu regulas 15. apsvērumā, divi ražotāji eksportētāji apgalvoja, ka konfidencialitātes dēļ tās nav varējušas pārbaudīt, vai sūdzības iesniedzējs pārstāv vairāk nekā 25 % no Savienības kopējā ražošanas apjoma. Tās arī apgalvoja, ka nav varējušas pārbaudīt, vai izveidotā Savienības ražošanas uzņēmumu izlase ir pietiekami reprezentatīva.

(37) Ņemot vērā šos apgalvojumus, Komisijas dienesti pieaicināja uzklausīšanas amatpersonu, lai garantētu ieinteresēto personu aizstāvības tiesības. Uzklausīšanas amatpersona 2018. gada 12. jūlijā pievienoja publiski pieejamiem lietas materiāliem piezīmi ar šādiem diviem konstatējumiem:

"*1. Konfidenciālajos lietas materiālos ietvertie dati pamato secinājumu, ka Komisijas dienesti ir pareizi atspoguļojuši saņemtos datus izmeklēšanas ierosināšanas prasību aprēķināšanā. Sūdzības iesniedzējs, ņemot vērā arī abus Savienības ražotājus, kas pieprasījuši anonimitāti, pārstāv vairāk nekā 25 % no izmeklēšanai pakļautā ražojuma kopējā ražošanas apjoma Savienībā.*

2. Konfidenciālajos lietas materiālos ietvertie dati pamato secinājumu, ka izlases veidošana, ko veica par izmeklēšanu atbildīgie Komisijas dienesti, ir precīzi aprakstīta to attiecīgajā 2017. gada 18. oktobra lietas piezīmē par izlases veidošanas priekšmetu, kas ietverta lietas materiāliem, kurus ieinteresētās personas var izskatīt." ([15])

(38) Tāpēc Komisija uzskatīja, ka ieinteresēto personu aizstāvības tiesības ir ievērotas.

(39) Visbeidzot, daži ražotāji eksportētāji apgalvoja, ka zināšanu trūkums par iespējamām saiknēm starp anonīmiem sūdzības iesniedzējiem un Ķīnas ražotājiem eksportētājiem ir traucējis to aizstāvības tiesībām. Tomēr netika pamatots, kā zināšanas par šādu iespējamu saikni palīdzētu tām aizstāvēties lietā. Pat ja hipotētiski pieņem, ka pastāvēja saikne starp vienu vai vairākiem anonīmiem Savienības ražotājiem un vienu vai vairākiem Ķīnas ražotājiem eksportētājiem, tam nebūtu būtiskas ietekmes uz dempinga un kaitējuma analīzi.

(40) *Giti Group* argumentēja, ka Komisijai, veidojot Savienības ražotāju izlasi, vajadzēja ņemt vērā katra līmeņa īpatsvaru Savienības kopējā pārdošanas apjomā. Šāda pieeja būtu bijusi objektīvāka nekā pašreizējā pieeja, kurā, kā uzskata *Giti Group*, svērums, kas piešķirts datiem par 3. līmeni, kuram nodarīts vislielākais kaitējums, ir nesamērīgi liels.

([15]) Lietas piezīme par prasību pārbaudīt informāciju konfidenciālajos lietas materiālos (lietas reģistrācijas sistēmas numurs: t18.008053).

(41) Kā paskaidrots pagaidu regulas 24. apsvērumā, Komisija Savienības ražotāju izlases veidošanā patiešām ņēma vērā līmeņus. Turklāt pagaidu regulas 157. un 158. apsvērumā un papildu skaidrojumos, kas ietverti šīs regulas 28. apsvērumā minētajā lietas piezīmē, ir plaši izskaidrota metodika, kas izmantota, lai visus līmeņus pienācīgi atspoguļotu mikroekonomiskajos rādītājos (plašāku informāciju sk. 4.5.1.2. iedaļā turpmāk).

1.7. **Piekļuve informācijai**

(42) *CRIA* un *CCCMC* prasīja, lai to likumīgajiem pārstāvjiem tiktu nodrošināta pilnīga piekļuve informācijai par dempinga starpību, ietekmi uz cenām un Komisijas veiktajiem kaitējuma starpības aprēķiniem, tostarp piekļuve jebkurai no citām ieinteresētām personām saņemtai informācijai, pamatojoties uz kuru ir veikti šādi aprēķini (ievērojot attiecīgas informācijas neizpaušanas saistības). *CRIA* un *CCCMC* norādīja, ka pamatregulas 19. panta prasībām vajadzētu būt samērīgām attiecībā pret aizstāvības tiesībām, ko garantē Eiropas Savienības Pamattiesību hartas 41. pants.

(43) *CRIA* un *CCCMC* apgalvoja, ka advokāti, kuriem tiktu piešķirta piekļuve, ir reģistrējušies Eiropas advokātu asociācijā un uz viņiem attiecas stingri advokatūras noteikumi – konfidenciālas informācijas izpaušana klientiem nozīmētu nopietnas disciplināras sankcijas, tostarp izslēgšanu no advokatūras un iespējamu kriminālvajāšanu. Tāpēc *CRIA* un *CCCMC* apgalvoja, ka ar piekļuvi konfidenciālajiem lietas materiāliem netiktu pārkāpts Komisijas pienākums aizsargāt konfidenciālu informāciju, vienlaikus tiktu sniegta iespēja efektīvi izmantot aizstāvības tiesības. Turklāt minētās ieinteresētās personas uzskatīja, ka uzklausīšanas amatpersonas piesaistīšanu, lai tā piekļūtu konfidenciālajai informācijai un ziņotu par saviem secinājumiem ieinteresētajām personām, nevar uzskatīt par šādu aprēķinu pārskatīšanas aizstāšanu.

(44) Uzklausīšanā pie uzklausīšanas amatpersonas 2018. gada 16. augustā *Hankook Group* apgalvoja, ka Komisija ir pārkāpusi tās aizstāvības tiesības, liedzot tai piekļuvi datiem, kurus *Hankook Group* uzskatīja par nepamatoti konfidenciāliem. *Hankook Group* izteica vispārēju prasību mainīt politiku attiecībā uz darbībām ar konfidenciāliem datiem un aicināja Komisijas dienestus mainīt pastāvošo praksi attiecībā uz aprēķinu izpaušanu un nākotnē atļaut ieinteresēto personu likumīgajiem pārstāvjiem piekļūt aprēķiniem, cik vien iespējams. *Hankook Group* uzskatīja, ka konfidenciālu datu aizsardzība būtu jāpiemēro tikai tiktāl, ciktāl tā ir nepieciešama, lai novērstu iespējamu kaitējumu attiecīgajiem uzņēmumiem. Šāds kaitējums nerastos, ja likumīgie pārstāvji darbotos saskaņā ar konfidencialitātes nolīgumu, kas noslēgts ar Komisijas dienestiem. Attiecībā uz pašreizējo izmeklēšanu *Hankook Group* arī prasīja, lai tās likumīgajiem pārstāvjiem tiek atļauta piekļuve visiem dempinga un kaitējuma starpības aprēķiniem, tostarp visiem normālās vērtības datiem.

(45) Pamatregulas 19. pantā ir noteikts, ka Komisija nedrīkst izpaust informāciju, kas pēc sava rakstura ir konfidenciāla vai ko puses sniedz konfidenciāli, ja tam ir pamatots iemesls, bez šādas informācijas sniedzēja īpašas atļaujas. Tajā nav paredzēts, ka šāda piekļuve tiek piešķirta kādai citai personai, tostarp Eiropas advokātu asociācijā reģistrētiem advokātiem. Būtu arī jānorāda, ka 2018. gada 9. janvārī *CRIA* un *CCCMC* iesniedza pilnvaras, ko bija parakstījuši izlasē iekļautie ražotāji eksportētāji, kuri sadarbojās. Komisija konstatēja, ka dažas no pilnvarām, ko izlasē iekļautie Ķīnas ražotāji eksportētāji bija piešķīruši *CRIA* un *CCCMC*, neattiecās uz konfidenciālu informāciju, bet attiecās uz dalību sanāksmēs un piezīmju un apsvērumu iesniegšanu.

(46) Turklāt Eiropas Savienības Tiesas judikatūra paredz, ka aizstāvības tiesību aizsardzībai vajadzības gadījumā jābūt samērīgai attiecībā pret konfidencialitātes principu, kas īpaši noteikts pamatregulas 19. pantā. Šajā konkrētajā gadījumā konfidencialitāte bija pamatota, jo vairākas ieinteresētās personas, baidīdamās no klientu vai konkurentu pretdarbības, prasīja, lai viņu nosaukumi netiktu izpausti. Komisija novērtēja minētos prasījumus un atzina tos par pamatotiem. Tāpēc tā secināja, ka šādas konfidenciālas informācijas izpaušana radītu būtisku nelabvēlīgu ietekmi šīm personām.

(47) Šāda samērošana ļauj saņemt konfidenciālas informācijas nekonfidenciālus kopsavilkumus (piemēram, diapazonu un/vai indeksētu informācijas elementu veidā), ja šādā nekonfidenciālā informācijā netiek izpausti komercnoslēpumi. Tomēr tika uzskatīts, ka pilnīga konfidenciālās informācijas izpaušana nav samērojama ar pienākumu aizsargāt šādu informāciju. Tāpat un ņemot vērā to, ka Savienības likumdevējs pamatregulā nav paredzējis šādu izņēmumu, Komisija uzskatīja, ka tas, ka uz Eiropas advokātu asociācijā reģistrētiem advokātiem attiecas stingri advokatūras noteikumi un iespējamas sankcijas, ja minētie noteikumi tiek pārkāpti, neļauj Komisijai piešķirt

piekļuvi konfidenciālai informācijai, pārkāpjot spēkā esošos tiesību aktus. Tādējādi Komisija secināja, ka Eiropas advokātu asociācijā reģistrētiem advokātiem nevar piešķirt piekļuvi konfidenciālai informācijai. Jebkurā gadījumā papildu elements ieinteresēto personu aizstāvības tiesību aizsardzībai ir iespēja izmantot uzklausīšanas amatpersonu tirdzniecības procedūrās saskaņā ar 15. pantu Eiropas Komisijas priekšsēdētāja 2012. gada 29. februāra lēmumā par uzklausīšanas amatpersonas amatu un pilnvarām noteiktās tirdzniecības procedūrās ([16]). Tā kā ieinteresētās personas nelūdza uzklausīšanas amatpersonas atzinumu par šo punktu, apgalvojums attiecīgi ir jānoraida.

(48) Turklāt Komisija uzskatīja, ka publiski pieejamos lietas materiālos, kas bija pieejami ieinteresētajām personām, tostarp *CRIA* un *CCCMC* un *Hankook Group*, bija ietverta visa izmeklēšanā izmantotā attiecīgā lietas informācija. Ja informācija tika uzskatīta par konfidenciālu, publiski pieejamos lietas materiālos bija ietverts tās jēgpilns kopsavilkums. Visām ieinteresētajām personām, tostarp *CRIA* un *CCCMC*, bija piekļuve publiski pieejamiem lietas materiāliem un iespēja ar tiem iepazīties.

(49) Ņemot vērā šos apsvērumus, Komisija informācijas dokumentos un publiski pieejamos lietas materiālos ietverto informāciju uzskatīja par pietiekamu, lai būtu ievērotas visu ieinteresēto personu aizstāvības tiesības. Tāpēc šis apgalvojums tika noraidīts. Tomēr pēc uzklausīšanas pie uzklausīšanas amatpersonas Komisija izpauda konkrētus papildu datus par dempinga un kaitējuma aprēķiniem, kā izklāstīts 77. un 178. apsvērumā.

(50) *Hämmerling* pieprasīja uzklausīšanu pie uzklausīšanas amatpersonas, lai informētu par juridiskajām problēmām saistībā ar pašreizējo izmeklēšanu un par konkrētiem horizontāliem jautājumiem, kas saistīti ar *TRON TDI* datubāzē ietvertās konfidenciālās un nekonfidenciālās informācijas aizsardzību un pašreizējo praksi saistībā ar piekļuvi nekonfidenciālajiem lietas materiāliem, kuru piešķir datubāzes lietotājiem ārpus Savienības teritorijas.

(51) Komisija norādīja, ka jaunā Vispārīgā datu aizsardzības regula ([17]) nav piemērojama šajā gadījumā. Turklāt *Hämmerling* apstiprināja, ka personas datu aizsardzības jautājums nav tieši saistīts ar iespējamiem īpašiem šķēršļiem tā aizstāvības tiesību izmantošanā atbilstoši tirdzniecības aizsardzības tiesību aktiem. Tāpēc Komisija secināja, ka jaunā Vispārīgā datu aizsardzības regula nav ietekmējusi minētās personas individuālo stāvokli procedūrā un tās aizstāvības tiesības.

2. ATTIECĪGAIS RAŽOJUMS UN LĪDZĪGAIS RAŽOJUMS

2.1. Apgalvojumi attiecībā uz Savienības riepu tirgus iedalījumu segmentos

(52) Vairākas ieinteresētās personas atkārtoti izteica savu apgalvojumu, ka jaunas riepas un atjaunotas riepas nevarētu būt viens attiecīgais ražojums vai daļa no viena atsevišķa segmenta. Turklāt vairākas ieinteresētās personas apgalvoja, ka Savienības tirgus būtu jāiedala vismaz četros līmeņos – trīs jaunu riepu līmeņos un vienā jaunā atjaunotu riepu kategorijā, kas būtu jāizveido. Alternatīvi būtu jāievieš jauns līmenis, kurā klasificē lētas importētas riepas. *CRIA* un *CCCMC* arī apgalvoja, ka būtu jāievieš papildu segmenti oriģinālā aprīkojuma ražotāju riepām un nomaiņas riepām.

(53) Kā minēts pagaidu regulas 72.–74. apsvērumā, jaunām (atjaunojamām un neatjaunojamām) un atjaunotām riepām tehniskās īpašības un fizikālās un ķīmiskās pamatīpašības neatšķiras. Pēc pagaidu informācijas izpaušanas ieinteresētās personas neiesniedza papildu pierādījumus par pretējo. Tāpēc Komisija noraidīja *CRIA* un *CCCMC* apgalvojumu, ka jaunas un atjaunotas riepas nevar būt viens attiecīgais ražojums. Attiecībā uz prasību noteikt ceturto līmeni atjaunotām riepām Komisija uzsvēra, ka jaunām un atjaunotām riepām ir vienādas pamatīpašības un tās ir lielā mērā savstarpēji aizvietojamas. Turklāt, kā paskaidrots pagaidu regulas 55.–57. apsvērumā, atjaunotas riepas ietilpst galvenokārt 3. līmenī. Tādējādi nav vajadzības radīt ceturto līmeni šādām riepām. Tāpēc Komisija noraidīja arī šo apgalvojumu.

(54) *Aeolus Group* apgalvoja, ka Komisijai būtu jāizslēdz jaunas riepas no izmeklēšanas darbības jomas. Tā atsaucās uz PTO Apelācijas institūcijas ziņojumu lietā *European Communities – Measures Affecting Asbestos and Products Containing Asbestos* ([18]), saskaņā ar kuru noteikt, vai divi ražojumi ir līdzīgi, būtībā nozīmē noteikt, vai attiecīgie ražojumi savstarpēji konkurē. *Aeolus Group* apgalvoja, ka minētā pieeja Komisijai būtu jāņem vērā, nosakot, vai divus produktus var uzskatīt par līdzīgiem.

([16]) OV L 107, 19.4.2012., 5. lpp.
([17]) Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 27. aprīļa Regula (ES) 2016/679 par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti un ar ko atceļ Direktīvu 95/46/EK (OV L 119, 4.5.2016., 1. lpp.).
([18]) Apelācijas institūcijas ziņojums lietā WT/DS/135/AB/R *European Communities – Measures Affecting Asbestos and Products Containing Asbestos*.

(55) Komisija uzskatīja, ka starp jaunām un atjaunotām riepām ir konkurējošas attiecības. Kā pierādīts turpmāk 4.6. iedaļā ietvertajā līmeņu savstarpējās saistības analīzē, importētas (jaunas) 3. līmeņa riepas konkurē ar riepām, kas ir atjaunotas Savienībā, un patlaban pārņem 3. līmeņa atjaunoto riepu tirgus daļu. Tam savukārt ir "apvērstās kaskādes efekts" arī uz 2. un 1. līmeņa riepām, tādējādi ietekmējot Savienības 1. un 2. līmeņa riepu ražotāju konkurences stāvokli. Tāpēc šis apgalvojums tika noraidīts.

(56) *Hankook Group* apgalvoja, ka tās zīmols *Hankook* būtu jāklasificē 2. līmenī, jo visi trīs Komisijas izmantotie kritēriji, proti, i) zīmola atpazīstamība; ii) riepu atjaunojamība un iii) riepu pārdošana tieši autobusu un kravas automobiļu ražotājiem, t. i., pārdošana oriģinālā aprīkojuma ("*OE*") ražotājiem, sniedz vienādu rezultātu.

(57) Attiecībā uz pirmo minēto kritēriju – zīmola atpazīstamību – *Hankook Group* uzstāja, ka ne tikai *ETRMA* (2017. un 2018. gada ziņojumos), bet arī *Global Tire Intelligence* 2016. gada jūnija ziņojumā un ASV Starptautiskās tirdzniecības komisija 2016. gada marta ziņojumā uzskatīja *Hankook* par 2. līmeņa zīmolu ([19]). Komisija atzina, ka minētajos četros ziņojumos ir norādes, ka *Hankook* ir atzīts par 2. līmeņa zīmolu. Vienlaikus *Hankook* tīmekļa vietnē šīs grupas zīmols tiek reklamēts kā *premium* zīmols. Turklāt, kā jau ir norādīts pagaidu regulas 63. apsvērumā, šā uzņēmuma iekšējā dokumentā, kas iesniegts Komisijai pārbaudes apmeklējuma laikā, bija norādīts, ka zīmols ir pārvirzījies uz 1. līmeni. Tādējādi Komisija konstatēja, ka tas, kā *Hankook Group* tiek uztverta tirgū, pilnā mērā neatbilst tam, kā šī grupa uztver pati sevi pati.

(58) *Hankook Group* arī iesniedza konfidenciālas iekšējas aptaujas, kas veiktas 2017. gadā *Hankook* Vispārējās tirgvedības stratēģijas grupai Apvienotajā Karalistē, Vācijā, Spānijā un Itālijā, par vieglo automobiļu riepām. Kā norādījis uzņēmums, minētie dokumenti liecina, ka citiem 1. līmeņa zīmoliem ir lielāka atpazīstamība klientu vidū minētajās valstīs. Komisija konstatēja, ka, pamatojoties uz šiem datiem, var izdarīt divus galvenos secinājumus. Pirmkārt, *Hankook Group* pati atzina, ka zīmolu klasifikācija līmeņos ir dinamiska koncepcija, ko attiecina uz visiem zīmoliem. Piemēram, Apvienotajā Karalistē viens no grupas konkurentiem tika uzskatīts par 2. līmeņa zīmolu, savukārt Vācijā, Spānijā un Itālijā tas pats konkurents tiek ierindots starp "galvenajiem tirgus dalībniekiem" jeb "1. līmeņa dalībniekiem". Otrkārt, šķiet, ka *Hankook Group* atrodas "starp" diviem līmeņiem, ja vērtē pēc tā, kāda ir klientu uztvere par vieglajiem automobiļiem – "uzvedinošā atpazīstamība" ([20]) attiecībā uz *Hankook* bija kopumā mazāka nekā 1. līmeņa zīmoliem, savukārt "neuzvedinošā atpazīstamība" ([21]) bija tādā pašā līmenī vai pat nedaudz augstākā līmenī – izņemot Apvienoto Karalisti – nekā citiem konkurējošiem zīmoliem, ko Komisija bija klasificējusi kā 1. līmeņa zīmolus.

(59) Tad Komisija pievērsās otrajam kritērijam. Tā atgādināja, ka 1. līmeņa riepas ir ražotas atkārtotas izmantošanas cikliem, vēl vairāk palielinot oriģinālā ražojuma nobraukumu, kas ir ievērojami lielāks (līdz trim atjaunošanas reizēm normālai izmantošanai), kā noteikts pagaidu regulas 55. apsvērumā. Šajā saistībā *Hankook Group* argumentēja, ka tai ir līgumiska garantija, ka *Hankook* riepas var atjaunot ne vairāk kā vienu reizi un ka tās pašas atjaunoto zīmola *Alphatread* riepu tirgus daļa ir ļoti maza un samazinās. Turklāt tās korpusu cenas ir zemākas nekā tirgus līderu piedāvāto korpusu cenas.

(60) No vienas puses, Komisija pieņēma zināšanai *Alphatread* stāvokli tirgū, tomēr konstatēja, ka šis fakts drīzāk ir jautājums par uzņēmuma lēmumu, vai nodarboties ar vertikāli integrētu riepu atjaunošanas darījumdarbību. Komisija arī atzina, ka juridiskā garantija par *Hankook* riepām attiecas tikai uz vienu atjaunošanas reizi. No otras puses, atjaunojamība nav atkarīga tikai no zīmola *Alphatread* riepu atjaunošanas vai no *Hankook Group* sniegtas juridiskas garantijas, kas pēc būtības ir konservatīva. Tai drīzāk ir būtiskāka nozīme, lai klasificētu, cik bieži riepas faktiski tiek atjaunotas tirgū un tādējādi konkurē ar citām 1. līmeņa riepām šajā aspektā.

(61) Tāpēc Komisija aptaujāja riepu atjaunotājus Savienībā, lai noskaidrotu, vai *Hankook* riepas var atjaunot tikai vienreiz vai divreiz vai vairāk nekā divas reizes. Riepu atjaunotāju asociācija *BIPAVER* informēja Komisiju, ka visi septiņi aptaujātie atjaunotāji (trīs no Vācijas, viens no Portugāles, viens no Spānijas, viens no Itālijas un viens no Apvienotās Karalistes) ir atbildējuši, ka *Hankook* riepas var atjaunot divreiz. Turklāt aptaujātie riepu atjaunotāji Portugālē, Spānijā un Apvienotajā Karalistē, kuri atbildēja *BIPAVER*, konkrētu izmēru *Hankook* riepas var atjaunot

([19]) *Hankook Group* piezīmes par pagaidu informācijas izpaušanu (lietas reģistrācijas sistēmas numurs: t18.006816).

([20]) Uzdodot uzvedinošās zīmola atpazīstamības jautājumu, aptaujā noskaidro, vai cilvēki var atpazīt konkrētu zīmolu labi zināmu zīmolu sarakstā. Lietas reģistrācijas sistēmas numurs: t18.007850.

([21]) Neuzvedinoša zīmola atpazīstamība norāda to, ka iespaids par zīmolu ir bijis pietiekams, lai patērētāju prātos zīmols būtu kā viens no augstākā līmeņa zīmoliem. Lai noskaidrotu neuzvedinošo zīmola atpazīstamību, uzdod atvērta tipa jautājumu, konkrēti neminot zīmola nosaukumu. Lietas reģistrācijas sistēmas numurs: t18.007850.

arī vairāk nekā divreiz. Viens riepu atjaunotājs no Itālijas individuāli atbildēja, ka *Hankook* riepas ar zemu augstuma un platuma attiecību var atjaunot tikai vienreiz, bet riepas, kurām šī attiecība ir augstāka, atjauno divreiz. Riepu atjaunotājs no Francijas individuāli atbildēja, ka *Hankook* riepas atjauno divreiz vai vairāk nekā divreiz. Cits riepu atjaunotājs no Spānijas informēja, ka *Hankook* korpusiem ir tāda pati kvalitāte kā *premium* riepām, piemēram, *Michelin*, *Continental*, *Goodyear* un *Bridgestone* riepām. Ņemot vērā šīs atbildes, Komisija secināja, ka *Hankook* riepas Savienībā atjauno galvenokārt divreiz, bet to korpusu kvalitāte ļauj konkrētu izmēru riepas atjaunot vēl vairāk reižu.

(62) Attiecībā uz trešo kritēriju *Hankook Group* apgalvoja, ka tās *OE* pārdošanas apjoms Savienībā bija tikai 1,6 % no visa *OE* pārdošanas apjoma 2017. gadā. Tik maza tirgus daļa nav pietiekama, lai *OE* varētu klasificēt 1. līmenī. Komisija nepiekrita šim vērtējumam. Tā norādīja, ka attiecībā uz *Hankook OE* pārdošanu bija vērojama augšupejoša tendence. Lai gan *Hankook Group* 2014. gadā nebija noslēgusi nevienu līgumu par *OE* pārdošanu, līdz šim tās ar *OE* saistītā darījumdarbība ir katru gadu palielinājusies līdz 2017. gadam. Turklāt, lai gan 1,6 % šķiet mazs rādītājs absolūtā izteiksmē, tas ietver darījumus ar vienu no vadošajiem kravas automobiļu ražotājiem Eiropā, kura īpatsvars ir lielāks, proti, [7–12 %]. Komisija konstatēja, ka tas vien, ka šis svarīgais kravas automobiļu ražotājs uzticas zīmola *Hankook premium* kvalitātei, ir nozīmīgs fakts. Uzklausīšanā, kas notika 2018. gada 20. jūnijā, *Hankook Group* arī apgalvoja, ka *OE* pārdošanai paredzētās riepas tika piegādātas no Dienvidkorejas, nevis no ĶTR. Tāpēc *OE* pārdošanu nevar attiecināt uz eksportētajām Ķīnas riepām. Komisija nepārbaudīja šo apgalvojumu. Tomēr, pat ja tas faktiski atbilst patiesībai, tas neizskaidro, kāpēc *Hankook Group* nevarētu izmantot savu zinātību arī Ķīnas ražotnēs un drīzā nākotnē veikt ĶTR ražotu riepu *OE* pārdošanu. Tāpēc Komisija secināja, ka *Hankook Group* ir spējīga nodibināt *OE* pārdošanas darījumdarbību ar labi zināmiem Eiropas kravu automobiļu ražotājiem, ar iespēju drīzā nākotnē palielināt šīs darījumdarbības apjomu.

(63) Ņemot vērā šos visus trīs kritērijus kopumā, Komisija apstiprināja savu konstatējumu, ko tā bija izdarījusi pagaidu posmā, proti, ka zīmols *Hankook* ir pārvirzījies no 2. līmeņa uz 1. līmeni. Lai gan, ņemot vērā dominējošo atpazīstamību tirgū, šis zīmols joprojām ir klasificējams 2. līmenī, divi *Hankook Group* pašnovērtējuma elementi, kas konstatēti izmeklēšanā, un zīmolu aptauju analīze liecina, ka zīmola *Hankook* riepas pieder 1. līmenim. Tādējādi ir uzskatāms, ka *Hankook Group* ir ierindojama "starp" līmeņiem. Tomēr no riepu atjaunotājiem saņemtās atbildes liecina, ka mūsdienās *Hankook* riepas Savienībā tiek atjaunotas vismaz divreiz un ka riepu kvalitāte ir ļāvusi šai grupai attīstīt *OE* pārdošanas darījumdarbību arī ar labi zināmiem Eiropas kravas automobiļu ražotājiem. Tāpēc Komisija klasificēja *Hankook Group* kā 1. līmeņa ražotāju šīs izmeklēšanas nolūkā.

(64) *Hankook Group* arī apgalvoja, ka tās zīmols *Aurora* būtu jāklasificē kā 3. līmeņa zīmols. Tomēr, tā kā atšķirība starp zīmoliem *Aurora* un *Hankook* nav tik liela un tā kā Komisija apstiprināja, ka tā zīmolu *Hankook* klasificē kā 1. līmeņa zīmolu, tā arī joprojām uzskatīja, ka zīmols *Aurora* ir jāklasificē kā 2. līmeņa zīmols.

(65) *Giti Group* apgalvoja, ka tās *Primewell* būtu jāklasificē kā 3. līmeņa zīmols. Komisija piekrita šim apgalvojumam, jo zīmols *Primewell* atbilda 3. līmeņa kritērijiem – tas ir zemākas kvalitātes zīmols ar ļoti ierobežotu atjaunojamību, un šis zīmols netiek tirgots *OE* segmentā.

2.2. **Ražojumu izslēgšanas pieprasījumi**

(66) Vairākas ieinteresētās personas apgalvoja, ka pagaidu regulas 68.–83. apsvērumā minētās konkurences lietas un trešo valstu veiktā izmeklēšana nebūtu jāignorē, un atkārtoti izteica tās pašas bažas pēc galīgās informācijas izpaušanas. Komisijai būtu nevis jāignorē minētie lēmumi, atsaucoties uz procesuāliem iemesliem, bet gan jāanalizē tajos ietvertie konstatējumi pēc būtības. Minētās personas atkārtoti norādīja, ka būtu jāņem vērā ASV, Indijas, Eirāzijas Ekonomikas komisijas un Ēģiptes veiktā izmeklēšana un ka attiecībā uz pašreizējo procedūru būtiska ir arī konkurences procedūra, kas sākta 1996. gada maijā ([22]). Turklāt *CRIA* un *CCCMC* apgalvoja, ka Komisija nevar vienkārši ignorēt savus konstatējumus, ko tā izdarīja kādā apvienošanas lietā ([23]), proti, ka jaunas lētās nomaiņas riepas neaizstāj atjaunotas riepas. Minētās personas uzskatīja, ka šiem konstatējumiem ir ļoti būtiska nozīme attiecībā uz Komisijas veikto tirgus iedalījumu segmentos un – vispārīgākā nozīmē – kaitējuma analīzi.

([22]) Eiropas Komisija, lieta COMP/E-2/36.041/*PO Michelin*.
([23]) Eiropas Komisija, lieta COMP/M.4564–*BRIDGESTONE/BANDAG*, 20.–22. punkts.

(67) Attiecībā uz minētajiem apgalvojumiem Komisija atkārtoti norādīja, ka konkurences izmeklēšanā un antidempinga izmeklēšanā būtiski atšķiras tas, kā tiek definēts attiecīgais ražojums. Turklāt saskaņā ar PTO Antidempinga nolīgumu tā parakstītājpusēm ir plaša rīcības brīvība attiecīgā ražojuma un līdzīgā ražojuma definēšanā. Tāpēc ne konkurences lietas, ne citas antidempinga lietas trešās valstīs nav tieši piemērojamas konkrētajai izmeklēšanai. Attiecīgi minētie apgalvojumi tika noraidīti.

(68) Vairākas ieinteresētās personas apgalvoja, ka pastāv atšķirības attiecībā uz jaunu riepu un atjaunotu riepu fizikālajām, ķīmiskajām un tehniskajām pamatīpašībām, lietojumiem un pārdošanas kanāliem, un atkārtoti izteica līdzīgu apgalvojumu pēc galīgās informācijas izpaušanas. Minētās personas apgalvoja, ka izejvielas, ko izmanto jaunu riepu ražošanai, būtiski atšķiras no izejvielām, kas ir vajadzīgas atjaunotu riepu ražošanai. Tāpēc atjaunojamas jeb atkārtotas izmantošanas cikliem ražotas riepas būtu jāizslēdz no attiecīgā ražojuma definīcijas.

(69) Kā norādīts pagaidu regulas 72. apsvērumā, jaunām riepām un atjaunotām riepām ir vienādas tehniskās īpašības, sastāvdaļas, kā arī jaunas riepas struktūra. Jauna riepa nodrošina korpusu, ko izmanto riepu atjaunošanas nozare. Protektors ir līdzīgs jaunas riepas protektoram. Tāpēc Komisija noraidīja šo apgalvojumu.

(70) Turklāt *CRIA* un *CCCMC* apgalvoja, ka atjaunotām riepām un jaunām riepām nav vienāds lietojums, jo atjaunotu riepu drošības rādītāji ir ievērojami sliktāki nekā jaunām riepām, un atkārtoti izteica tās pašas bažas pēc galīgās informācijas izpaušanas. Lai to pierādītu, tās iesniedza citātu no ASV tiesību aktiem ([24]). Turklāt tās apgalvoja, ka arī Savienības iestādes uzskata atjaunotas riepas un jaunas riepas par atšķirīgiem riepu veidiem citās jomās. Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1222/2009 ([25]) tik tiešām nebūtu attiecināma uz atjaunotām riepām. Tādējādi uz tām nebūtu attiecināmi tie paši tiesību akti pretēji tam, kā ierosināts pagaidu regulas 75. apsvērumā.

(71) Komisija noraidīja šo apgalvojumu. Pagaidu regulas 73. apsvērumā Komisija iztirzāja, kā riepas tiek uztvertas kvalitātes rādītāju ziņā, un secināja, ka tieši tādas pašas uztveres atšķirības attiecībā uz tehnisko uzbūvi, kvalitāti un drošību rodas starp divām jaunām atšķirīgu līmeņu riepām. Turklāt Padomes 2006. gada 13. marta lēmumā, ar ko groza Lēmumu 2001/507/EK un Lēmumu 2001/509/EK nolūkā padarīt obligātus ANO Eiropas Ekonomikas komisijas (ANO/EEK) Noteikumus Nr. 109 un 108 par atjaunotām riepām ([26]), ir noteikts, ka ANO/EEK Noteikumu Nr. 108 un Nr. 109 normas piemēro kā obligātu nosacījumu atjaunotu riepu laišanai Savienības tirgū, lai nodrošinātu, ka atjaunotās riepas atbilst drošības un kvalitātes kontroles prasībām, kas ir līdzīgas tām, kuras piemēro jaunām riepām ([27]).

(72) Pēc galīgās informācijas izpaušanas *CRIA* un *CCCMC* apgalvoja, ka jaunu riepu ražošanas process pēc būtības atšķiras no atjaunotu riepu ražošanas procesa. Lai gan Komisija piekrīt šīm personām, ka ražošanas process ir atšķirīgs, jaunu un atjaunotu riepu lietojums ir vienāds – tās uzmontē uz autobusu vai kravas automobiļu riteņiem, lai veidotu mīkstu saķeri ar ceļu. Tāpēc šis apgalvojums tika noraidīts.

2.3. **Līdzīgais ražojums**

(73) Visi izlasē iekļautie ražotāji eksportētāji, *CRIA* un *CCCMC* prasīja, lai Komisija izpaustu vairāk informācijas par riepu veidiem, kas izmantoti salīdzināšanas nolūkos. Tie apgalvoja, ka ir ļoti iespējams, ka RKN/ražojuma veidi neatspoguļo konkrētas atšķirības un tāpēc būtu jāveic korekcijas. Ķīnas eksportētāji, *CRIA* un *CCCMC* apgalvoja, ka tie nevar konkretizēt šādas atšķirības, jo tiem nav informācijas par ražojumiem, ko pārdod izlasē iekļautie Savienības ražotāji. Līdzīgus apgalvojumus minētās personas atkārtoti izteica pēc galīgās informācijas izpaušanas.

(74) Komisija konstatēja, ka publiski pieejamos lietas materiālos jau ir ietverta pietiekama informācija par RKN/ražojuma veidu definīciju. Ražojuma veida definīcija ir diezgan sarežģīta un ietver septiņas īpašības (tostarp tādas kā riepas platums, augstuma un platuma attiecība, konstrukcijas veids, aploces/riteņa diametrs, riepas novietojums, ziemas riepa ("jā" vai "nē"), riepa bez kameras ("jā" vai "nē")). Komisija attiecīgi secināja, ka RKN īpašības ir pietiekami detalizētas, lai varētu ņemt vērā visu Savienības tirgū pieejamo ražojumu īpašības. Patiesi,

([24]) ASV tiesību aktos ir noteikts: "Autobusu priekšējiem riteņiem nedrīkst izmantot riepas ar atjaunotām rievām, atjaunotu pārklājumu vai atjaunotiem protektoriem"; 49 *CFR* 393.75 – *Tires.(d)*.

([25]) Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 25. novembra Regula (EK) Nr. 1222/2009 par riepu marķēšanu attiecībā uz degvielas patēriņa efektivitāti un citiem būtiskiem parametriem (OV L 342, 22.12.2009., 46. lpp.).

([26]) OV L 181, 4.7.2006., 1. lpp.

([27]) http://www.etrma.org/tyres/retreading/eu-regulatory-framework (pēdējoreiz skatīts 2018. gada 12. jūlijā).

neviena cita ieinteresētā persona neapgalvoja, ka RKN neatspoguļo visas atšķirības starp dažādajiem ražojuma veidiem un ka kāds Savienībā ražots ražojuma veids atšķiras no tieši tāda paša ražojuma veida, kas ražots ĶTR. Neviena ieinteresētā persona arī nesniedza informāciju par to, kādas citas īpašības būtu nepieciešamas, lai nodrošinātu vēl pilnīgāku vai plašāku salīdzinājumu starp importētiem un vietējiem attiecīgā ražojuma veidiem. Tādēļ Komisija nemainīja savu konstatējumu, ka RKN īpašības ir pietiekami detalizētas, lai aptvertu visas būtiskās atšķirības starp dažādajiem ražojuma veidiem, nodrošinot ražojumu (un cenas) taisnīgu salīdzināšanu. Tāpēc Komisija noraidīja šo apgalvojumu.

(75) *CRIA* un *CCCMC* apgalvoja, ka nav skaidrs, vai jēdzieni "ražojuma veidi" un "RKN" atšķiras, un prasīja, lai Komisija precizētu šo jautājumu. Komisija apstiprināja, ka pašreizējā procedūrā abi minētie jēdzieni ir savstarpēji aizstājami.

3. **DEMPINGS**

(76) *CRIA* un *CCCMC*, *Aeolus Group* un *Pirelli*, *Hankook Group* un *Giti Group* iebilda pret faktu, ka konfidenciāla ir ne tikai analogās valsts ražotāja identitāte, bet arī sīki izstrādātie normālās vērtības aprēķini. Tās apgalvoja, ka šā iemesla dēļ tās nevar īstenot savas likumīgās procesuālās tiesības un jēgpilni iesniegt piezīmes par normālās vērtības aprēķinu. *Giti Group* un *Hankook Group* šo apgalvojumu atkārtoti izteica pēc galīgās informācijas izpaušanas.

(77) Komisija atgādināja, ka analogās valsts ražotājs prasīja, lai tiktu noteikta tā identitātes konfidencialitāte, un attiecīgi pamatoja šo prasību. Komisija pārbaudīja anonimitātes prasības pamatotību, konstatēja, ka ir pierādījumi par ievērojamu pretdarbības iespējamību, un piekrita, ka attiecīgā uzņēmuma nosaukums nebūtu jāizpauž. Turklāt analogās valsts ražotājs iesniedza pierādījumus tam, ka, pamatojoties uz tā pārdošanas un izmaksu datiem, jo īpaši tā pārdošanas rādītājiem līmeņu ietvaros, tā konkurenti varētu noskaidrot tā identitāti un tādējādi draudēt ar pretdarbību gadījumā, ja tas turpinātu darbību. Tāpēc Komisija piekrita ražotājam, ka sīki izstrādātajiem normālās vērtības aprēķiniem ir jābūt konfidenciāliem vai izteiktiem diapazonos. Pēc uzklausīšanas pie uzklausīšanas amatpersonas, kā minēts 14. apsvērumā, Komisija izpauda papildu informāciju par analogās valsts ražotāja ražošanas izmaksām ("RI") un vispārējām un administratīvajām ("TVA") izmaksām.

3.1. **Normālā vērtība**

3.1.1. *Tirgus ekonomikas režīms ("TER")*

(78) Pēc pagaidu informācijas izpaušanas *Giti Group*, *CRIA* un *CCCMC* apgalvoja, ka Komisijas pieeja turpināt piemērot pamatregulas 2. panta 7. punktu (pirms grozījumiem, kas pieņemti 2017. gada 19. decembrī ([28])) ir pretrunā Savienības saistībām, ko tā uzņēmusies Protokolā par Ķīnas pievienošanos PTO, un tāpēc ir nelikumīga. Šajā saistībā *Giti Group* nepiekrita Komisijas apgalvojumam, ka pierādīšanas pienākums ir *Giti Group*, un nobeigumā norādīja, ka nekas likumiski neliedz Komisijai noteikt normālo vērtību, pamatojoties uz pašas *Giti Group* izmaksām un (vietējās) pārdošanas datiem.

(79) Kā norādīts pagaidu regulas 88. apsvērumā, Komisija savā izmeklēšanā ievēroja tiesību aktus, kas bija piemērojami izmeklēšanas laikā, tostarp pamatregulas 2. panta 7. punkta b) un c) apakšpunktu. Šajā saistībā apgalvojums, ka *Giti Group* nav pierādīšanas pienākuma, neatbilst piemērojamam pamatregulas 2. panta 7. punkta c) apakšpunktam, kurā ir noteikts: "*Saskaņā ar b) apakšpunktu pieprasījums ir jāiesniedz rakstveidā, un tajā ir jābūt pietiekamiem pierādījumiem par to, ka ražotājs darbojas tirgus ekonomikas apstākļos (..)*." Turklāt attiecībā uz normālās vērtības noteikšanu pamatregulas 2. panta 7. punkta a) apakšpunktā ir noteikts, ka normālo vērtību var noteikt, "*pamatojoties uz cenu vai salikto vērtību kādā trešā valstī ar tirgus ekonomiku vai pamatojoties uz cenu, importējot izstrādājumus no šīs trešās valsts uz citām valstīm, tostarp Savienību (..)*".

(80) Pēc pagaidu informācijas izpaušanas *Giti Group* arī apgalvoja, ka Komisija, noraidot tās apgalvojumu par TER, ir divkārt pārkāpusi tās aizstāvības tiesības, proti,

a) *Giti Group* nebija atvēlēts pietiekams laiks, lai tā varētu jēgpilni iesniegt piezīmes par TER informācijas izpaušanu, jo termiņš piezīmju iesniegšanai par TER informāciju bija neatbilstošs vai nepamatots; un

([28]) Eiropas Parlamenta un Padomes 2017. gada 12. decembra Regula (ES) 2017/2321, ar ko groza Regulu (ES) 2016/1036 par aizsardzību pret importu par dempinga cenām no valstīm, kas nav Eiropas Savienības dalībvalstis, un Regulu (ES) 2016/1037 par aizsardzību pret subsidētu importu no valstīm, kas nav Eiropas Savienības dalībvalstis (OV L 338, 19.12.2017., 1. lpp.).

b) Komisija (2018. gada 3. maijā) publiskoja tikai savu ziņojumu par TER pārbaudi jeb aptuveni mēnesi pēc tam, kad tika pieņemts galīgais lēmums par TER (2018. gada 9. aprīlī).

(81) Komisija nepiekrita minētajiem apgalvojumiem turpmāk izklāstīto iemeslu dēļ.

a) Komisija savu novērtējumu par TER publiskoja 2018. gada 15. martā, un termiņš piezīmju iesniegšanai bija 2018. gada 27. marts līdz darbdienas beigām. Šāds 12 dienu termiņš ir pamatots un ļāva *Giti Group* pienācīgi aizstāvēt savas intereses.

b) TER informācijas izpaušanas dokumentā, kas datēts ar 2018. gada 15. martu, bija ietverti ne tikai būtiskie fakti, bet arī uz vietas veiktās izmeklēšanas rezultāti. Šajā konkrētajā dokumentā Komisijas dienesti sīki un pārredzami izklāstīja visus būtiskos elementus, tādējādi sniedzot *Giti Group* iespēju aizstāvēt savas intereses attiecībā uz TER novērtējumu. Turklāt trīs nedēļu laikposmā notika pārbaudes apmeklējumi *Giti Group* telpās, kuros piedalījās vismaz viens juridiskais konsultants, kas pārstāvēja *Giti Group*. Pārbaudes apmeklējumu laikā Komisijas dienesti gan mutiski, gan ar e-pasta starpniecību pastāvīgi darīja zināmu uzņēmuma pārstāvjiem to, kāda informācija ir sekmīgi pārbaudīta un kāda informācija vēl ir jāpārbauda vai jāsniedz. Identisks visu pārbaudes procesā savākto pierādījumu saraksts tika iesniegts *Giti Group* juridiskajam konsultantam katra pārbaudes apmeklējuma beigās. Tādējādi pat bez apmeklējumu ziņojuma, kurā ir tikai sniegts kopsavilkums par faktu konstatējumiem, kas jau bija publiskoti TER informācijas izpaušanas dokumentā, *Giti Group* bija plašas iespējas iesniegt piezīmes par būtiskajiem apsvērumiem attiecībā uz TER novērtējumu.

(82) Visbeidzot, pēc pagaidu informācijas izpaušanas piezīmēs par TER nebija apšaubīti faktu konstatējumi, un piezīmes nebija tādas, lai Komisija mainītu konstatējumus par TER. Saskaņā ar pamatregulas 2. panta 7. punkta c) apakšpunktu to, vai *Giti Group* atbilst TER kritērijiem, Komisija noteica septiņu mēnešu laikā, tomēr katrā ziņā ne ilgāk kā astoņu mēnešu laikā pēc izmeklēšanas sākšanas pēc tam, kad Savienības ražošanas nozarei ir bijusi iespēja izteikt savas piezīmes. Komisija tādējādi uzskatīja, ka attiecībā uz tās konstatējumiem par TER *Giti Group* aizstāvības tiesības ir pilnīgi ievērotas.

3.1.2. *Analogā valsts*

(83) Pagaidu regulā Komisija saskaņā ar pamatregulas 2. panta 7. punktu kā analogo valsti izvēlējās Brazīliju.

(84) Pēc pagaidu informācijas izpaušanas *Giti Group* apgalvoja, ka Brazīlija nav atbilstoša analogā valsts šādu iemeslu dēļ: 1) Brazīlijā nosacījumi attiecībā uz piekļuvi izejvielām ir mazāk labvēlīgi, jo Ķīna ir lielāks dabiskā kaučuka ražotājs un atrodas tuvāk galvenajām ražošanas vietām Dienvidaustrumāzijā; 2) Brazīlija ir noteikusi antidempinga maksājumus vairākām valstīm; 3) Brazīlijā ir augsti regulārie ievedmuitas nodokļi 16 % apmērā konkrētām autobusu un kravas automobiļu riepām.

(85) Komisija atgādināja, ka Brazīlija ir konkurences tirgus, kurā ar autobusu un kravas automobiļu riepu ražošanu aktīvi nodarbojas pieci lieli ražotāji. Tas ir liels tirgus patēriņa ziņā, un tajā ir ievērojams importa un eksporta apjoms neatkarīgi no spēkā esošajiem antidempinga maksājumiem un regulārajiem muitas nodokļiem. Komisija arī atgādināja, ka tai nav citas reālas alternatīvas. Vienīgais Taizemes ražotājs, kurš vēlējas sadarboties, aktīvi darbojas tikai kameras riepu tirgū, tādēļ tas nebija piemērots, jo vairāk nekā 95 % riepu, ko eksportē uz Savienību, ir riepas bez kamerām. Visbeidzot, Dienvidāfrikas tirgus ir daudz mazāks ražošanas un patēriņa ziņā, un tajā ir pat lielāki antidempinga maksājumi, tādēļ tas ir mazāk piemērots nekā Brazīlija. Tāpēc Komisija apstiprināja, ka Brazīlija ir vispiemērotākā analogā valsts no ierosinātajām alternatīvām.

(86) Komisija arī padziļināti novērtēja dabiskā kaučuka izmaksas analogās valsts ražotāja ražošanas izmaksu ("RI") pārskatā. Dabiskā kaučuka izmaksas uz kilogramu autobusu un kravas automobiļu riepām, ko ražo analogās valsts ražotājs, bija [4,1–4,5] RMB, kas atbilda Ķīnas ražotāju eksportētāju izmaksām, kuras tie norādījuši savās atbildēs uz aptaujas anketas jautājumiem. Analogās valsts ražotāja RI uz vienu kilogramu (RI/kg) izlaides kopumā ir lielākas nekā Ķīnas ražotāju eksportētāju RI/kg. Tomēr RI līmeņa galveno atšķirību Brazīlijā veido lielākas darbaspēka izmaksas, tiešās amortizācijas izmaksas un citas tiešās un netiešās ražošanas izmaksas. Tāpēc prasība veikt korekciju attiecībā uz izejvielu cenas analogajā valstī un ĶTR starpību tika noraidīta.

(87) Pēc pagaidu informācijas izpaušanas *Giti Group*, *Hankook Group*, *Aeolus Group* un *Pirelli* apgalvoja, ka normālā vērtība jāaprēķina par lielāko daļu to pārdošanas apjoma Savienībā, un norādīja ka tas vieš nopietnas šaubas par to ražojuma veidu salīdzināmību, kuri tiek pārdoti analogās valsts vietējā tirgū. Pēc galīgās informācijas izpaušanas *Giti Group* atkārtoti izteica šo apgalvojumu.

(88) Attiecīgais ražojums ietver ļoti daudzus ražojuma veidus ar vairākiem atšķirīgiem izmēriem un citām īpašībām. Fakts, ka konkrēti izmēri un riepu veidi netika ražoti Brazīlijā, nenozīmē, ka Brazīlijas ražojuma veidi nebija salīdzināmi. Patiešām ražojuma veidi, ko ražoja Brazīlijas ražotājs, ietilpst tajā paša ražojuma grupā, un tos zināmā mērā varēja salīdzināt ar ražojuma veidiem, ko izlasē iekļautie Ķīnas ražotāji eksportētāji eksportēja uz Savienību. Tāpēc Komisija noraidīja šo argumentu.

(89) Tā kā papildu piezīmes par analogās valsts piemērotību nav saņemtas, tiek apstiprināts Komisijas pagaidu secinājums, ka Brazīlija ir izmantojama kā analogā valsts, kā noteikts pagaidu regulas 112. apsvērumā.

3.1.3. *Normālā vērtība*

(90) Sīkāka informācija par normālās vērtības aprēķināšanu ir izklāstīta pagaidu regulas 113.–115. apsvērumā.

(91) Visi izlasē iekļautie ražotāji eksportētāji apgalvoja, ka normālās vērtības aprēķina metode, ko Komisija izmantoja pagaidu posmā, ir radījusi īpaši lielas dempinga starpības un rezultātus, kas neatbilst reālajai situācijai, proti, normālā vērtība nav zemāka 2. un 3. līmenim, lai gan realitātē 2. un 3. līmeņa riepas vienmēr ir lētākas. Ražotāji eksportētāji aicināja Komisiju koriģēt normālo vērtību, lai tā atspoguļotu samazinātās 2. un 3. līmeņa ražošanas izmaksas. Arī *Giti Group* prasīja veikt korekciju, kas atspoguļotu samazinātas to riepu ražošanas izmaksas, kurām ir lielāks platums.

(92) Komisija piekrita apgalvojumam, ka metodē, ko tā provizoriski izmantoja, lai aprēķinātu normālo vērtību neatbilstošiem RKN, iespējams, nav pietiekami ņemts vērā iedalījums līmeņos. Komisija analizēja produktu veidus, ko analogās valsts ražotājs ražoja visos trīs līmeņos, un ievēroja, ka 2. līmeņa RI uz vienību bija vidēji [83–87] % apmērā no 1. līmeņa RI uz vienību un 3. līmeņa RI uz vienību bija vidēji [77–82] % no 1. līmeņa RI uz vienību. Tāpēc Komisija nolēma uzlabot normālās vērtības aprēķina metodi, lai ņemtu vērā šīs ražošanas izmaksu uz vienību atšķirības par katru līmeni, kā izklāstīts turpmāk. Pirmkārt, tā aprēķināja vidējās RI/kg visām 1. līmeņa riepām, ko ražoja analogās valsts ražotājs: [19–21] RMB uz kg. Otrkārt, tā samazināja 2. līmeņa RI/kg, kas izmantotas normālās vērtības aprēķināšanai, par 1. un 2. līmeņa RI uz vienu vienību vidējo starpību, proti, [83–87] %, rezultātā iegūstot šādas 2. līmeņa RI/kg: [16–18] RMB/kg; 3. līmeņa RI/kg tika samazinātas par 1. un 3. līmeņa RI uz vienību vidējo starpību, proti, [77–82] %, rezultātā iegūstot vērtību, kas ir [15–17] RMB uz vienību. Ražojuma veidi, ko analogās valsts ražotājs ražoja visos trīs līmeņos, veidoja [70–80] % no analogās valsts ražošanas apjoma, tāpēc šo īpatsvaru uzskatīja par reprezentatīvu, lai to izmantotu kā pamatu korekcijai.

(93) Komisija aprēķināja katra Ķīnas ražotāju eksportētā neatbilstošā ražojuma veida normālo vērtību, reizinot tā svaru ar attiecīgajām RI/kg katram līmenim. Tad Komisija pieskaitīja samērīgu TVA izmaksu summu un saprātīgu peļņas summu katram ražojuma veidam.

(94) Pamatojoties uz iepriekš izklāstītajām korekcijām, Komisija aprēķināja normālo vērtību neatbilstošajiem ražojuma veidiem (RKN), ņemot vērā noteiktās ražošanas izmaksu atšķirības starp visiem trim līmeņiem.

(95) Pēc apgalvojumiem, ka analogās valsts ražotāja TVA izmaksas ir nesamērīgi augstas, Komisija atkārtoti sīki izvērtēja ražotāja TVA izmaksas un ievēroja, ka vietējās transporta izmaksas sākotnējā posmā tika saskaitītas divreiz. Tāpēc Komisija atskaitīja šīs izmaksas no normālās vērtības aprēķiniem, kā rezultātā TVA izmaksas, kas izmantotas normālās vērtības aprēķināšanai, samazinājās no [35–45 %] no analogās valsts ražotāja RI līdz [20–30 %] no tā RI. Šai pārskatīšanai nebija ietekmes uz pagaidu maksājumu līmeņiem, jo tā nesamazināja pagaidu dempinga starpību līdz līmenim, kas ir zemāks par kaitējuma starpību. Pārskatītās TVA izmaksas atbilst Savienības ražošanas nozares vidējām TVA izmaksām visiem izlasē iekļautajiem ražotājiem visos trīs līmeņos. Tāpēc Komisija uzskatīja šo pārskatīto TVA izmaksu līmeni par saprātīgu.

(96) Pēc galīgās informācijas izpaušanas *Giti Group* apgalvoja, ka Komisija nav veikusi korekcijas attiecībā uz faktu, ka 1. līmeņa ražotājiem parasti ir daudz lielākas tirdzniecības izmaksas (nosakot TVA izmaksas) un ka 1. līmeņa ražotāju rentabilitāte ir daudz lielāka nekā 2. un 3. līmeņa ražotājiem (nosakot peļņu). Tāpēc tiek apgalvots, ka, aprēķinot normālo vērtību, Komisijai attiecībā uz 2. līmeņa riepām būtu jāizmanto zemāka peļņas norma nekā 1. līmeņa riepām, bet attiecībā uz 3. līmeņa riepām peļņas normai vajadzētu būt vēl zemākai.

(97) Komisija atgādināja, ka tā bija pārskatījusi savu metodiku pēc pagaidu posma, lai normālās vērtības aprēķināšanā ņemtu vērā atšķirības starp līmeņiem (sk. 92. apsvērumu). No analogās valsts ražotāja saņemtie dati nepamatoja papildu korekciju veikšanu. Tāpēc šis apgalvojums tika noraidīts.

(98) Attiecībā uz prasību koriģēt normālo vērtību samazinātajām lielāko riepu RI Komisija norādīja, ka *Giti Group* neiesniedza sīku analīzi, kurā būtu norādīts, par cik lētāka ir lielāku riepu ražošana un vai pastāv acīmredzama RI samazināšanās tendence. Visbeidzot, *Giti Group* neieteica iespējamu metodiku, ko varētu izmantot šādas korekcijas veikšanai. Pēc galīgās informācijas izpaušanas *Giti Group* apgalvoja, ka tā nav saņēmusi pietiekamus datus, lai varētu ierosināt jebkādu iespējamu metodiku korekciju veikšanai attiecībā uz riepu izmēriem. Komisija uzskatīja, ka *Giti Group* varēja izmantot pati savus datus, lai pierādītu, ka pastāv būtiskas atšķirības starp lielāka un mazāka izmēra riepu RI, un uz šāda pamata ierosināt metodiku korekcijas veikšanai. Tomēr šāds ierosinājums netika izteikts. Tāpēc minētie apgalvojumi tika noraidīti.

(99) *Giti Group* arī norādīja, ka izmeklēšanas laikposmā Brazīlijas Centrālās bankas publicētās procentu likmes bija no 14,25 % līdz 11,25 %, savukārt Ķīnas Tautas bankas publicētā procentu likme tajā pašā laikposmā bija 4,35 %. *Giti Group* apgalvoja, ka tad, ja liela daļa šo TVA izmaksu ir saistīta ar finanšu izdevumiem, šīs izmaksas būtu jākoriģē uz leju, lai atspoguļotu aizdevumu procentu likmes, kas Brazīlijā ir augstākas nekā ĶTR.

(100) Komisija atgādināja, ka tai bija jāizmanto analogās valsts izmaksas, jo pastāvēja būtiski konkurences izkropļojumi, kas saistīti ar augsto valsts iejaukšanās līmenī ĶTR. Tā kā Ķīnas uzņēmumu piekļuve banku finansējumam ir viens no šādiem konkurences izkropļojumiem, Komisija uzskatīja, ka ir lietderīgi izmantot analogās valsts procentu likmi. Tāpēc šis apgalvojums tika noraidīts.

(101) Pēc galīgās informācijas izpaušanas *Giti Group* atkārtoti izteica apgalvojumu, ka Komisijai būtu jāveic korekcija attiecībā uz finansēšanas izmaksu starpību starp ĶTR un Brazīliju, proti, starp Ķīnas Tautas Bankas procentu likmi un Brazīlijas Centrālās Bankas procentu likmi. *Giti Group* arī prasīja lejupēji koriģēt analogās valsts ražotāja RI, lai kompensētu tā lielākas pieskaitāmās izmaksas, un TVA izmaksas, lai kompensētu citas izmaksas un lielākus nodokļus.

(102) Komisija atgādināja, ka saskaņā ar pamatregulas 2. panta 7. punkta a) apakšpunktu un b) apakšpunktu attiecībā uz ĶTR normālā vērtība jānosaka, pamatojoties uz cenu vai salikto vērtību kādā trešā valstī ar tirgus ekonomiku. Kā minēts 100. apsvērumā, ĶTR ir būtiski konkurences izkropļojumi, kas ietekmē Ķīnas finansēšanas izmaksas. Tāpēc fakts, ka varētu būt finansēšanas izmaksu atšķirības starp ĶTR un analogo valsti, nepamato prasīto korekciju. Attiecībā uz papildu apgalvojumu, ka analogās valsts ražotāja RI būtu jākoriģē uz leju, lai kompensētu lielākas pieskaitāmās izmaksas un nodokļus Brazīlijā, Komisija atgādināja, ka tā ir noraidījusi *Giti Group* TER pieprasījumu. Viens no iemesliem šim noraidījumam bija tas, ka tā grāmatvedības pamatdokumentu kopums pienācīgi neatspoguļo visas TVA izmaksas. Attiecīgi Komisija nevarēja paļauties uz *Giti Group* uzņēmumam specifiskiem izmaksu datiem, un tie netika nedz izmantoti, nedz pārbaudīti. No tā izriet, ka Komisija nevarēja veikt salīdzinājumu ar, iespējams, lielākām pieskaitāmām izmaksām un nodokļiem Brazīlijā. Tā kā prasītās korekcijas apstiprināšanas rezultātā šādi neuzticami Ķīnas dati tiktu ieskaitīti atkārtoti, Komisija noraidīja arī šo apgalvojumu.

3.2. **Eksporta cena**

(103) Sīkāka informācija par eksporta cenas aprēķināšanu ir izklāstīta pagaidu regulas 116.–119. apsvērumā.

(104) *Hankook Group* apgalvoja, ka tā būtu jāuzskata par vienu saimniecisku vienību, kas nozīmē, ka korekcijas atbilstoši pamatregulas 2. panta 9. punktam nav vajadzīgas vai citādi pamatotas. Tā argumentēja, ka, atbilstoši pamatregulas 2. panta 9. punktam izslēdzot TVA izmaksas un peļņu, kas rodas saistītajiem uzņēmumiem

Savienībā, no eksporta cenas tika atskaitītas visas izmaksas un izdevumi, kas rodas eksporta pārdošanas nodaļai, un daļa no peļņas. Pēc galīgās informācijas izpaušanas *Hankook Group* atkārtoti izteica apgalvojumu, ka tā ir viena saimnieciska vienība, un pauda uzskatu, ka Komisijai nevajadzētu koriģēt ne saistīto tirgotāju Savienībā TVA izmaksas, ne to peļņu. Komisijai tā vietā būtu jāizmanto faktiskā cena pirmajam neatkarīgajam klientam Savienībā, jo, pēc minētās grupas ieskatiem, šī cena ir ticama.

(105) Attiecībā uz eksporta cenas aprēķināšanu atbilstoši pamatregulas 2. panta 9. punktam – saskaņā ar iedibināto judikatūru tas, ka pastāv viena saimnieciska vienība, neliedz Komisijai aprēķināt eksporta cenu saskaņā ar 2. panta 9. punktu ([29]). Atbilstoši pamatregulas 2. panta 9. punkta pirmajai un otrajai daļai, ja izrādās, ka eksporta cena nav ticama, jo eksportētājs un importētājs ir savstarpēji saistīti, Komisija ir tiesīga aprēķināt eksporta cenu. Lai noteiktu ticamu eksporta cenu, šādos gadījumos Savienības robežas līmenī tiek koriģētas visas izmaksas, tostarp maksājumi un nodokļi, kas rodas laikā starp importēšanu un tālāku pārdošanu, kā arī uzkrātā peļņa. Atbilstoši pamatregulas 2. panta 9. punkta trešajai daļai koriģējamie posteņi ietver visas tās izmaksas, kas parasti rodas importētājam, bet ko nomaksā kāda puse, tostarp saprātīgu daļu par TVA izmaksām un peļņu. Šajā gadījumā Komisija konstatēja, ka šāda savstarpēja saikne pastāv, jo ražotāji eksportētāji un importētāji pieder pie vienas un tās pašas uzņēmumu grupas, proti, *Hankook Group*. Tāpēc Komisija ir tiesīga veikt korekcijas attiecībā uz *Hankook Group* saistīto importētāju TVA izmaksām un peļņu. Komisija šajā situācijā par samērīgu pamatu eksporta cenas aprēķināšanai uzskatīja arī pārbaudītu peļņu, ko guvuši nesaistīti importētāji. Tāpēc šis apgalvojums tika noraidīts.

(106) *Hankook Group* argumentēja, ka tādējādi, ja Komisija noraidīja tās apgalvojumu par pamatregulas 2. panta 9. punktā paredzēto korekciju neveikšanu attiecībā uz *Hankook Group* eksporta cenu, Komisijai būtu vajadzējis koriģēt analogās valsts ražotāja normālo vērtību, atskaitot pārdošanas izmaksas un saprātīgu peļņu saskaņā ar pamatregulas 2. panta 10. punkta d) apakšpunktu. Tā uzskata, ka analogās valsts ražotāja tirdzniecības izmaksu un peļņas normas iekļaušana rada asimetriju, kas ietekmē cenas salīdzināmību un ir jākoriģē. Pēc papildu informācijas izpaušanas *Hankook Group* uzskaitīja korekcijas, ko, pēc tās ieskatiem, vajadzēja veikt attiecībā uz analogās valsts ražotāja TVA izmaksām un peļņu, lai novērstu asimetriju, kas ietekmē cenas salīdzināmību.

(107) Komisija precizēja, ka atbilstoši pamatregulas 2. panta 9. punktam veikto korekciju mērķis ir noteikt ticamu eksporta cenu, ko neietekmē saistība starp eksportētāju un importētāju Savienībā, kā atgādināts 105. apsvērumā. Tajā pašā laikā Tiesa nosprieda, ka normālās vērtības noteikšanu un eksporta cenas noteikšanu reglamentē atsevišķi noteikumi, tāpēc attiecībā uz TVA izmaksām abos gadījumos ir jāievēro vienāda pieeja ([30]). Komisija apstiprināja savu nostāju, ka analogās valsts ražotāja galīgā pārdošanas cena tika samazināta līdz tādam pašam ražotāja cenas tirdzniecības līmenim, to koriģējot ar pienācīgi pārbaudītām vērtībām, kas norādītas ražotāja darījumu tabulā. Tādēļ šis apgalvojums tika noraidīts.

3.3. **Salīdzinājums**

(108) Pagaidu regulas 120. un 121. apsvērumā ir paskaidrots, kā tika veikts normālās vērtības un eksporta cenas salīdzinājums.

(109) Kā sīki izklāstīts 110.–117. apsvērumā *Giti Group*, *Hankook Group*, *CCCMC* un *CRIA* savās piezīmēs par pagaidu un galīgajiem konstatējumiem apstrīdēja PVN korekcijas metodi, atsaucoties uz vairākiem iemesliem.

(110) Šīs ieinteresētās personas uzskatīja, ka, normālās vērtības noteikšanā neņēmusi vērā Ķīnas cenas un izmaksas, Komisija normālās vērtības aprēķinā vēlāk atkārtoti ieskaitīja Ķīnas PVN nodokļa likmes. Minētās personas arī apgalvoja, ka ar šo metodiku tiek mākslīgi palielināta dempinga starpība, jo īpaši tāpēc, ka koriģēta tiek normālā vērtība, nevis eksporta cena.

([29]) Tiesas 2017. gada 4. maija spriedums *RFA International*/Komisija, C-239/15 P, ECLI:EU:C:2017:337, 24.–26. punkts, un Vispārējās tiesas 2015. gada 17. marta spriedums *RFA International*/Komisija, T-466/12, ECLI:EU:T:2015:151, 51.–56. punkts.

([30]) Tiesas 1992. gada 10. marta spriedums *Minolta*/Padome, C-178/87, EU:C:1992:112, 12. punkts.

(111) Komisija noraidīja apgalvojumus. Atbilstoši pamatregulas 2. panta 10. punktam veiktu korekciju mērķis ir nodrošināt, ka dempinga starpība tiek noteikta, pamatojoties uz taisnīgu normālās vērtības un eksporta cenas salīdzinājumu. Šī prasība ir piemērojama neatkarīgi no tā, uz kāda pamata normālā vērtība tiek noteikta, arī tad, ja normālā vērtība tiek noteikta analogā valstī situācijās, kad uzņēmumiem nav piešķirts TER. Attiecībā uz PVN korekciju, kas veikta atbilstoši 2. panta 10. punkta b) apakšpunktam, Komisija nodrošināja, ka normālā vērtība un eksporta cena tika salīdzinātas vienādā nodokļu līmenī, kā plašāk paskaidrots 115. un 116. apsvērumā saskaņā ar iedibināto judikatūru ([31]).

(112) *Giti Group* apgalvoja, ka, pēc tās ieskatiem, situācija Komisijas citētajā judikatūrā, t. i., *Dashiqiao* spriedums ([32]), atšķiras no *Giti Group* situācijas, jo uzņēmumam, uz ko attiecas šis spriedums, bija piešķirts TER un netika veiktas korekcijas atbilstoši pamatregulas 2. panta 10. punkta b) apakšpunktam.

(113) Komisija atzina, ka izmeklēšanā, kas iztirzāta *Dashiqiao* spriedumā, bija citi apstākļi. Šajā lietā eksporta pārdevumiem izmeklēšanas laikposmā piemēroja PVN saistības pēc pilnas 17 % likmes, tāpēc nebija nepieciešams koriģēt normālo vērtību, lai nodrošinātu taisnīgu salīdzināšanu ar normālu vērtību, kas atspoguļo tādu pašu PVN likmi. Turpretī šajā izmeklēšanā eksporta pārdevumiem piemēroja samazinātu PVN saistību, tāpēc bija vajadzīga korekcija, lai normālās vērtības cenu, ieskaitot PVN, samazinātu līdz tādam pašam nodokļu līmenim, kāds ir līmenis, kas ietekmē eksporta pārdevumus. Kā izklāstīts 111. apsvērumā, nav būtiski, vai Ķīnas ražotājam eksportētājam bija piešķirts TER, nav būtisks. Būtiski ir tas, vai eksporta cena un normālā vērtība tiek salīdzinātas vienādā nodokļu līmenī, lai nodrošinātu taisnīgu cenas salīdzināšanu.

(114) *Giti Group* arī apgalvoja, ka Komisijai ir pierādīšanas pienākums attiecībā uz vajadzību veikt korekciju. *Hankook Group* uzsvēra, ka atbilstoši Ķīnas tiesību aktiem eksporta pārdevumiem vispār netika piemērots PVN, tāpēc korekcija nebija pamatota. Alternatīvi *Hankook Group* apgalvoja, ka pat tad, ja būtu nepieciešama korekcija attiecībā uz PVN saistību, šāda korekcija būtu jāveic eksporta cenai, nevis normālajai vērtībai. Arī *Giti Group* apgalvoja, ka jebkāda korekcija attiecībā uz PVN saistību drīzāk būtu jāveic, lai kompensētu jebkādu tā PVN starpību, kuru minētā grupa samaksājusi pēc tam, kad PVN vai citi nodokļi, kas samaksāti par izejvielu un citu izejmateriālu iegādi, ir dzēsti ar PVN saistību, ko piemēro attiecīgi eksporta pārdevumiem un vietējiem pārdevumiem. Proti, *Giti* argumentēja, ka jebkurā PVN korekcijā būtu jāatspoguļo eksportēto un vietējā tirgū pārdoto materiālu izmaksu atšķirība.

(115) *Giti Group* un *Hankook Group* izvirzīto argumentu pamatā ir nepareiza izpratne par PVN saistības korekcijas loģisko pamatu. Pirmkārt, attiecībā uz korekcijas būtību jānorāda, ka ne viena, ne otra minētā persona neapstrīd faktu, ka attiecīgā ražojuma eksporta pārdevumi uzliek PVN saistību konkrētajam ražotājam eksportētājam. Patiešām, minētās personas apgalvoja, ka vai nu korekcija būtu jāveic eksporta cenai, vai arī korekcija būtu jāveic, lai kompensētu vietējo un eksporta pārdevumu izmaksu starpību (t. i., izmaksas, ko rada nespēja atgūt PVN, kas samaksāts par izejvielu vai citu izejmateriālu iegādi, jo attiecīgā ražojuma eksporta pārdevumu dēļ tika piemērota PVN saistība). Lai gan Komisija nepiekrita šiem argumentiem 116. un 117. apsvērumā izklāstīto iemeslu dēļ, tā atzīmē, ka šie argumenti apstiprina, ka eksporta pārdevumi rada PVN saistību (pretēji tam, ko apgalvoja arī *Hankook Group*), kas ir līdzvērtīga tā dēvētajai "neatmaksājamai likmei" par eksportu jeb vienotai likmei, kuru piemēro attiecīgā ražojuma *FOB* eksporta cenai. Otrkārt, attiecībā uz korekciju kā tādu Komisija atgādināja, ka korekcijas mērķis ir nodrošināt, ka normālā vērtība un eksporta cena tiek salīdzinātas vienādā PVN likmes līmenī.

(116) Uz šāda pamata Komisija vispirms noteica normālo vērtību, ieskaitot PVN, 17 % likmes apmērā, kas ir parastā PVN likme vietējiem pārdevumiem ĶTR. Vēlāk Komisija koriģēja šo normālo vērtību uz leju, lai tā atbilstu zemākajai PVN saistības likmei, kas novērota attiecībā uz konkrētā ražojuma eksporta pārdevumiem (t. i., tā dēvētajai "neatmaksājamai likmei"). Tas nodrošināja vajadzīgo simetriju starp normālo vērtību un eksporta cenu nodokļu līmenim. Atbildot uz *Hankook Group* izteiktajiem argumentiem, ka korekcija būtu jāveic eksporta cenai, Komisija atzīmēja, ka, vadoties no pamatregulas 2. panta 10. punkta b) apakšpunkta, ir skaidri saprotams, ka jebkura netiešo nodokļu līmeņa starpība ir jautājums, kas jāskata normālās vērtības kontekstā, nevis eksporta cenas kontekstā.

([31]) Tiesas 2013. gada 19. septembra spriedums *Dashiqiao Sanqiang Refractory Materials*/Padome, C-15/12 P, EU:C:2013:572, 34. un 35. punkts.

([32]) Turpat.

(117) Attiecībā uz argumentu, ka korekcija būtu jāveic, lai neitralizētu jebkādu izejvielu vai izejmateriālu izmaksu starpību starp eksporta un vietējiem pārdevumiem, ko rada atlikusī PVN saistība, kuru piemēro šādām izmaksu pozīcijām, Komisija atgādināja, ka šajā kontekstā veiktās korekcijas mērķis nav ņemt vērā izejvielu vai citu izejmateriālu varbūtēju starpību. Korekcija nodrošina to, ka salīdzināšanā izmantotās cenas atbilst vienādam nodokļu līmenim. Visbeidzot, attiecībā uz *Giti Group* argumentu par pierādīšanas pienākumu Komisija atgādināja, ka tas, ka attiecīgā ražojuma eksporta pārdevumi rada PVN saistību, tika konstatēts kā fakts šajā izmeklēšanā un ka realitātē to neapstrīd neviena no grupām – tās drīzāk piedāvā atšķirīgu pieeju šā fakta vērtēšanai (eksporta cenas korekcija vai korekcijas attiecībā uz izmaksu starpību). Tāpēc šie apgalvojumi tika noraidīti.

(118) Pēc galīgās informācijas izpaušanas *Hankook Group* atkārtoti norādīja, ka tā ir viena saimnieciska vienība, tāpēc Komisijai nebūtu jāveic korekcijas attiecībā uz komisijas maksu atbilstoši pamatregulas 2. panta 10. punkta i) apakšpunktam.

(119) Komisija atkārtoti apstiprināja savu nostāju, ka saskaņā ar pamatregulas 2. panta 10. punkta i) apakšpunktu tā ir tiesīga veikt korekcijas attiecībā uz komisijas maksu, kas samaksāta saistībā ar izskatāmajiem pārdevumiem. Šajā gadījumā Komisija konstatēja, ka komisijas maksa bija paredzēta starp attiecīgajām personām noslēgtā līgumā un ka ražotāji eksportētāji to *de facto* maksāja saistītajām personām. Maksājumi tika paziņoti, ražotājs eksportētājs tos apstiprināja, un tie tika pārbaudīti izmeklēšanas laikā. Tika konstatēts, ka tie ietekmē cenu salīdzinājumu. Tāpēc Komisijai bija jāveic korekcijas attiecībā uz komisijas maksu neatkarīgi no tā, vai attiecīgie uzņēmumi bija viena saimnieciska vienība. Komisija arī atgādināja, ka jēdziens "viena saimnieciska vienība" to korekciju kontekstā, kuras veic atbilstoši pamatregulas 2. panta 10. punktam, bija iztirzāts Tiesas judikatūrā ([33]) attiecībā uz "nosacīto komisijas maksu" (tostarp uzcenojumu, ko saņem tirgotājs), kā minēts 2. panta 10. punkta i) apakšpunktā, nevis situācijām, kurās faktiskā komisijas maksa ir skaidri definēta un tiek *de facto* maksāta. Tāpēc šis apgalvojums tika noraidīts.

(120) Pēc galīgās informācijas izpaušanas *Hankook Group* atkārtoti izteica apgalvojumu, ka autoratlīdzību, kas samaksāta galvenajai mītnei Korejā par *Hankook* tehnoloģijas un zīmola izmantošanu, nevajadzētu atskaitīt no eksporta cenas. Komisija atkārtoti izvērtēja šo apgalvojumu, konstatēja, ka tas ir pamatots, un attiecīgi pārrēķināja dempinga starpību.

3.4. **Dempinga starpība**

(121) Kā izklāstīts 3.1.–3.3. iedaļā, Komisija ņēma vērā vairākas piezīmes, kas saņemtas no ieinteresētajām personām pēc pagaidu informācijas izpaušanas, un pārrēķināja dempinga starpības visiem izlasē iekļautajiem ražotājiem eksportētājiem. Rezultātā sākotnēji noteiktās dempinga starpības tika samazinātas. Šīs izmaiņas ietekmēja arī dempinga starpību visiem pārējiem uzņēmumiem, kas sadarbojās un kas nesadarbojās, jo šo starpību pamatā ir izlasē iekļautajiem uzņēmumiem noteiktās starpības.

(122) Galīgās dempinga starpības, kas izteiktas procentos no *CIF* cenas ar piegādi līdz Savienības robežai pirms nodokļa nomaksas, ir šādas.

1. tabula

Galīgās dempinga starpības

Uzņēmums	Galīgā dempinga starpība
Xingyuan Group	106,7 %
Giti Group	56,8 %
Aeolus Group un *Pirelli*	85 %
Hankook Group	60,1 %
Citi uzņēmumi, kas sadarbojās	71,5 %
Visi pārējie uzņēmumi	106,7 %

([33]) Tiesas 2012. gada 16. februāra spriedums *Interpipe*/Padome, C-191/09 P un C-200/09 P, Tiesas 2016. gada 26. oktobra spriedums *PT Perindustrian dan Perdagangan Musim Semi Mas (PT Musim Mas)*/Padome, C-468/15 P.

4. **KAITĒJUMS**

4.1. **Savienības ražošanas nozares definīcija**

(123) Kā izklāstīts pagaidu regulas 127.–129. apsvērumā, līdzīgo ražojumu Savienībā ražoja vairāk nekā 380 ražotāji, kas ražoja gan jaunas, gan atjaunotas riepas. Tie visi kopā bija definēti kā "Savienības ražošanas nozare".

(124) Pēc galīgās informācijas izpaušanas *CRIA* un *CCCMC* apgalvoja, ka riepu atjaunotājus neatkarīgi no tā, vai tie darbojas atbilstoši pārstrādes līgumiem, nevar uzskatīt par daļu no Savienības ražošanas nozares. Minētās personas uzskatīja, ka riepu atjaunošana ir pēcpakalpojumu tirgus, ko nevar aizsargāt ar antidempinga pasākumiem, jo riepu atjaunotāji izmanto esošas riepas, kas ir daļēji nolietotas, un pārstrādā tās, lai tās varētu izmantot. Turklāt riepu atjaunotāji, kas darbojas uz pārstrādes līgumu pamata, nevar iegūt īpašumtiesības uz korpusiem. Klienti patur īpašumtiesības uz korpusiem, kamēr veic korpusu apstrādi, uzklājot nolietotai riepai jaunu protektoru pirms korpusa atdošanas īpašniekam.

(125) Komisija atzīmēja, ka riepu atjaunošanas nozare piešķir nolietotas riepas korpusam otro kalpošanas mūžu (vai vairākus mūžus, jo vienam un tam pašam korpusam protektoru var atjaunot vairākas reizes). Nolietota riepa vairs nav droša izmantošanai uz koplietošanas ceļiem, un to nevar izmantot satiksmē. Bez atjaunošanas procesa nolietotas riepas liktenis ir izlemts – tā tiek apglabāta atkritumos; lai gan daļa nolietotu riepu var tikt pirolizētas, lai no tām iegūtu degvielu. Kā izklāstīts pagaidu regulas 49. apsvērumā, protektora atjaunošana būtībā ir reciklēšanas process, kurā nodilusi riepa tiek atjaunota, vecam riepas korpusam uzklājot jaunu protektora kārtu. Tāpēc atjaunošana nav tikai pakalpojums, bet arī ražošanas process. Neatkarīgi no īpašumtiesību kārtības riepu atjaunotāji ir Savienības ražotāji, kuru ražošanas process sākas no korpusa un kuri izgatavo riepu.

(126) Turklāt nolietoto riepu aprites cikls beidzas vienā no diviem veidiem: tās var izmest atkritumos, kas jāutilizē, vai izmantot par labu korpusu, ko var atjaunot. Ja riepa tiek izmesta atkritumos, īpašniekam var būt nepieciešams maksāt par nolietoto riepu apglabāšanu atkritumos. Otrajā scenārijā nolietotās riepas kļūst par ieņēmumu avotu. Atjaunotāji var nopirkt nolietotās riepas no autoservisiem vai atjaunot nolietotās riepas saskaņā ar pārstrādes līgumu. Visi apstiprinātie riepu atjaunotāji izmanto divus piegādes avotus (proti, korpusu krājumu vai pārstrādes līgumus) riepu ražošanai. Nolietotas riepas iegādes cena kopumā bija aptuveni 10 % no atjaunotas riepas kopējām ražošanas izmaksām. Komisija uzskatīja, ka ražošanas izmaksu vai pievienotās vērtības starpība starp abiem korpusu atjaunošanas veidiem nav būtiska, un uzskatīja šos veidus par diviem dažādiem riepu atjaunošanas darījumdarbības modeļiem. Tāpēc Komisija secināja, ka riepu atjaunotāji ir daļa no Savienības ražošanas nozares.

(127) Tādējādi kaitējuma rādītāju noteikšanai un kaitējuma starpības aprēķināšanai tika izmantoti faktisko izmaksu un pārdošanas cenu dati, ko bija snieguši riepu atjaunotāji un ko Komisija bija pārbaudījusi.

4.2. **Kaitējuma analīze segmentu līmenī**

(128) Kā paskaidrots pagaidu regulas 162. apsvērumā, Savienības ražošanas nozares ekonomiskais stāvoklis tika analizēts kopumā un atsevišķu mikroekonomisko rādītāju gadījumā arī segmentu līmenī, ņemot vērā Savienības tirgus sadrumstalotību. Konkrētas ieinteresētās personas pēc galīgās informācijas izpaušanas atkārtoti pauda tās pašas bažas, ka kaitējuma analīzē, ko veic segmentu līmenī, būtu jāņem vērā visi kaitējuma rādītāji un cēloņsakarības rādītāji. Tās atsaucās uz Apelācijas institūcijas ziņojumu lietā *United States – Hot Rolled Steel Products from Japan* ("Amerikas Savienotās Valstis – Antidempinga pasākumi attiecībā uz konkrētiem karsti velmēta tērauda izstrādājumiem no Japānas") ([34]). Turklāt minētās personas uzstāja, ka Komisijai būtu arī jānošķir jaunas riepas un atjaunotas riepas, oriģinālā aprīkojuma ražotāju riepas un nomaiņas riepas, jo oriģinālā aprīkojuma tirgus bija norobežots no Ķīnas konkurences, un arī šajā jautājumā tās atsaucās uz Apelācijas institūcijas ziņojumu lietā *United States – Hot Rolled Steel Products from Japan* ([35]). *CRIA* un *CCCMC* atkārtoti pauda tās pašas bažas pēc galīgās informācijas izpaušanas.

(129) Iepriekš minētā judikatūra liecina, ka izmeklēšanas iestādēm, kas pārbauda vienu vietējās ražošanas nozares daļu, "*principā līdzīgā veidā būtu jāpārbauda visas pārējās šo nozari veidojošās daļas, kā arī nozare kopumā*" ([36]). Tomēr Apelācijas institūcijas ziņojums neuzliek izmeklēšanas iestādēm pienākumu norādīt visus kaitējuma rādītājus segmentu līmeņos.

([34]) Apelācijas institūcija lietā WT/DS184/AB/R, *United States – Hot Rolled Steel Products from Japan*, 195. un 196. punkts.
([35]) Apelācijas institūcija lietā WT/DS184/AB/R, *United States – Hot Rolled Steel Products from Japan*, 207. punkts.
([36]) Apelācijas institūcija lietā WT/DS184/AB/R, *United States – Hot Rolled Steel Products from Japan*, 204. punkts.

(130) Turklāt fakti minētajā lietā bija atšķirīgi. Apelācijas institūcijas ziņojumā lietā *United States – Hot Rolled Steel Products from Japan* bija norādīts, ka ievērojamu daļu vietējās ražošanas Amerikas Savienotajās Valstīs, proti, ražošanu pašu vajadzībām, no attiecīgā importa tiešās konkurences norobežoja vietējā tirgus struktūra. Konkrētajā situācijā Apelācijas institūcija iebilda pret katras vietējā tirgus daļas "salīdzinošu izvērtējumu", kur tirdzniecības tirgus tiek pielīdzināts pašu vajadzībām paredzētajam tirgum. Apelācijas institūcijas ieskatā tas "uzlaboja" izmeklēšanas iestāžu spēju izdarīt atbilstošu secinājumu par vietējās ražošanas nozares stāvokli kopumā. Tomēr pašreizējā gadījumā 1. un 2. līmeņa segmenti Savienībā netiek aizsargāti. Ķīnas importa ražojumu tirdzniecība ir koncentrēta galvenokārt nomaiņas riepu tirgū; šī ir faktiska situācija, kas nav radusies Savienības tirgus struktūras iespaidā. Turklāt attiecīgais ražojums tika pārdots arī oriģinālā aprīkojuma ražotājiem. Tāpēc apgalvojums, ka Savienības oriģinālā aprīkojuma tirgus bija norobežots no Ķīnas konkurences un tāpēc būtu jāanalizē atsevišķi, tika noraidīts.

(131) Turklāt, kā norādīts pagaidu regulas 160. apsvērumā, saskaņā ar judikatūru, kad tiek izvērtēts, vai ir nodarīts kaitējums Savienības ražošanas nozarei kopumā, šāda analīze var būt vērsta uz segmentu, ko visvairāk skāris imports par dempinga cenām. Pašreizējā gadījumā aptuveni 65 % Ķīnas riepu importa ir saistīti ar 3. līmeni. Tāpēc pienācīgā kaitējuma analīzē nevar ignorēt ietekmi, ko rada imports par dempinga cenām, jo īpaši tirgus situācijā, kurā 3. līmeņa riepu pārdošanas apjoms pastāvīgi palielinās un kurā visi līmeņi, kas veido Savienības riepu tirgu, ir savstarpēji saistīti.

(132) Šo iemeslu dēļ Komisija nosprieda, ka ir veikusi pienācīgu izvērtējumu par ražošanas nozari kopumā.

4.3. **Patēriņš Savienībā**

(133) Kā minēts 9. apsvērumā, Komisija veica pārbaudes apmeklējumus divu nesaistītu importētāju telpās. Tika konstatēts, ka attiecīgā ražojuma imports attiecīgajā laikposmā bija deklarēts arī ar KN kodiem 4011 90 00 un 4011 99 00. Minētais imports bija saistīts ar 3. līmeņa riepām. Tomēr nebija iespējams noskaidrot, vai tā bija sistēmiska problēma saistībā ar attiecīgā ražojuma deklarēšanu, vai arī tas bija saistīts tikai ar konkrēto importētāju.

(134) Turklāt kopējais apjoms, ko izmeklēšanas laikposmā norādīja Ķīnas ražotāji eksportētāji, kuri sadarbojās, pārsniedza kopējo Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes importu, kas bija norādīts *Eurostat* datubāzē *Comext*. Tomēr, tā kā minētie ražotāji eksportētāji nav norādījuši datus par iepriekšējiem gadiem, Komisija nolēma izmantot piesardzīgu pieeju un nepārskatīt ĶTR importa apjoma datus.

(135) Pēc pagaidu informācijas izpaušanas tika konstatēts, ka, nosakot patēriņu Savienībā, nav ņemts vērā to protektoru piegādātāju pārdošanas apjoms, kuri nav *ETRMA Europool* locekļi. Tāpēc Komisija pārskatīja datus par patēriņu Savienībā par attiecīgo laikposmu.

(136) Patēriņam Savienībā ([37]) attiecīgajā laikposmā bija šāda izmaiņu dinamika.

2. tabula

Patēriņš Savienībā (vienības)

	2014	2015	2016	Izmeklēšanas laikposms
Kopējais patēriņš Savienībā	20 499 603	20 962 782	21 600 223	21 748 781
Indekss 2014. gads = 100	*100*	*102,3*	*105,4*	*106,1*

Avots: ETRMA un protektoru piegādātāji, kas nav *ETRMA Europool* locekļi.

(137) Attiecīgajā laikposmā Savienības patēriņš attiecīgi palielinājās. Kopumā attiecīgajā laikposmā patēriņš palielinājās par 6,1 % no aptuveni 20,5 miljoniem riepu līdz aptuveni 21,7 miljoniem riepu izmeklēšanas laikposmā.

([37]) Lietas piezīme par metodiku, kas izmantota, lai aplēstu patēriņu Savienībā (lietas reģistrācijas sistēmas numurs: t18.004870).

4.4. **Jaunu un atjaunotu riepu savstarpējā saistība**

(138) Vairākas ieinteresētās personas apstrīdēja pagaidu konstatējumus par jaunu un atjaunotu riepu, kā arī līmeņu savstarpējo saistību un pauda tās pašas bažas pēc galīgās informācijas izpaušanas. Komisija visu informāciju par šo jautājumu apkopoja lietas piezīmē par savstarpējo saistību ([38]).

(139) Attiecībā uz pagaidu regulas 140. apsvērumu *CRIA* un *CCCMC* apgalvoja, ka uz 1. un 2. līmeņa riepām nebija attiecināta vērtība, kas atspoguļo riepu atjaunošanas nozares pastāvēšanu.

(140) Informācija par riepu atjaunošanas darījumdarbības nozīmīgumu ir plaši izplatīta un publiski pieejama. Kā norādīts pagaidu regulas 58. apsvērumā, jaunu riepu ražotāji ražo arī atjaunotas riepas. Dažiem Ķīnas ražotājiem eksportētājiem ir savi atjaunotu riepu zīmoli, piemēram, *Hankook Alphatread* vai *Giti Genesis*. Kā paskaidrots lietas piezīmē par savstarpējo saistību, Komisija konstatēja, ka galvenie riepu ražotāji, tostarp Ķīnas ražotāji eksportētāji, ir iesaistīti riepu atjaunošanas darījumdarbībā. *Hankook Group* savām riepu atjaunošanas darbībām piesaista Savienības riepu atjaunotājus, piemēram, *Vacu-Lug* Apvienotajā Karalistē vai *B.R.P. Pneumatici* Itālijā. *Giti Genesis*, kura iepriekšējais nosaukums bija *GT Ree Tread*, šai vajadzībai piesaista *Vacu-Lug* Apvienotajā Karalistē.

(141) Turklāt *Pirelli Italy* 2009. gadā saistībā ar līgumu, kas parakstīts ar *Marangoni* (riepu atjaunošanas risinājumu nodrošinātājs Savienībā), paziņoja, ka šim projektam, kas ir daļa no *Pirelli Truck* pakalpojumu piedāvājuma nostiprināšanas un paplašināšanas stratēģijas, mērķis ir radīt pievienoto vērtību, jo īpaši jaunajiem 88. un 01. sērijas produktiem, kas laisti Eiropas tirgū 2009. gadā un ko cita starpā raksturo to īpašā piemērotība atjaunošanai ([39]). Arī citi ražotāji reklamē, ka to riepas ir atjaunojamas, piemēram, zīmola *Athos* importētājs, kurš norāda, ka *Athos* riepām ir atjaunojamas rievas un tās ir piemērotas aukstajai un karstajai atjaunošanai, kā arī *Aeolus* zīmols ([40]) (abu zīmolu riepas norādītas kā 3. līmeņa riepas). Tas liecina, ka atjaunojamība ir būtisks vērtības faktors gan Eiropas Savienībā, gan attiecīgajā valstī. Komisijas veiktā izmeklēšana patiešām liecina, ka "augstāko līmeņu" ražotāji ievērojami paļaujas uz riepu atjaunošanas nozares pastāvēšanu un pieejamību ne vien tāpēc, lai radītu augstas vērtības tirgus iespaidu, bet arī to patērētāju un darbības nepārtrauktības stratēģiju vajadzībām. Turklāt, kā liecina lietas piezīme par savstarpējo saistību, gan Savienības ražošanas nozares, gan attiecīgās valsts ražošanas nozares ieskatā atjaunojamība nav tikai tirdzniecības aktīvs – tā ir arī reāls vērtību palielinošs faktors augstākajiem līmeņiem. Attiecīgi augšējo līmeņu vērtība un pārdošanas cena ir nesaraujami saistītas ar "veselīgu" riepu atjaunošanas nozari lejupējos līmeņos. Minēto iemeslu dēļ Komisija pagaidu regulas 140. apsvērumā norādīja, ka "liela daļa no vērtības, kas tiek attiecināta uz 1. un 2. līmeņa riepām, patiesībā izriet no 3. līmeņa riepu atjaunošanas nozares pastāvēšanas".

(142) Pamatojoties uz minēto, Komisija apstiprināja savus sākotnējos konstatējumus par jaunu un atjaunotu riepu, kā arī līmeņu savstarpējo saistību.

(143) Attiecībā uz pagaidu regulas 141. apsvērumu *CRIA* un *CCCMC* uzskatīja, ka Komisija nav izpaudusi, kādos avotos bija norādīts par atjaunoto riepu augsto savstarpējo aizstājamību tādā mērā, ka cena bija noteicošs faktors, patērētājam pieņemot lēmumu iegādāties atjaunotas vai jaunas 3. līmeņa riepas.

(144) Komisija piekrita šim apgalvojumam. Attiecīgi tā savā lietas piezīmē par savstarpējo saistību izklāstīja piemērus par dažādu līmeņu riepām, kam ir vieni un tie paši pārdošanas kanāli.

4.5. **Imports no attiecīgās valsts**

4.5.1. *Attiecīgās valsts izcelsmes importa apjoms un tirgus daļa*

(145) *Aeolus Group* un *Pirelli* apgalvoja, ka Komisijai tās veiktajā analīzē vajadzēja ņemt vērā patēriņa palielinājumu Savienībā, kā arī vajadzēja sagatavot atsevišķu analīzi par visiem trim līmeņiem. Minētās personas apgalvoja, ka attiecībā uz 1. un 2. līmeni laikposmā no 2015. gada līdz 2016. gadam Ķīnas imports samazinājās attiecīgi par 2,7 % un 2 %, savukārt 3. līmeņa imports palielinājās par 3,9 %. Nobeigumā minētās personas apgalvoja, ka jebkāds iespējamais importa palielinājums, ja tāds ir bijis (absolūtā vai relatīvā izteiksmē) izmeklēšanas laikposmā, nav bijis ievērojams un nav radījis kaitējumu Savienības ražošanas nozarei.

([38]) Lietas piezīme par savstarpējo saistību (lietas reģistrācijas sistēmas numurs: t18.007993).
([39]) https://www.pirelli.com/tyre/ww/en/news/2009/12/04/pirelli-tyre-collaboration-with-marangoni-for-truck-tyre-retreading/ (pēdējoreiz skatīts 2018. gada 7. septembrī).
([40]) https://www.aeolus-tyres.com/aeolus-eco-twin-a-second-life-for-tyres/ (pēdējoreiz skatīts 2018. gada 17. jūlijā).

(146) Kā paskaidrots 128. un 132. apsvērumā, Savienības ražošanas nozares ekonomiskais stāvoklis tika analizēts kopumā, veicot arī importa analīzi. Ņemot vērā Savienības tirgus sadrumstalotību, papildu analīze segmentu līmenī tika veikta tikai par atsevišķiem svarīgākajiem mikroekonomiskajiem rādītājiem. Attiecīgā ražojuma importa apjomi no ĶTR palielinājās. *Eurostat Comext* importa statistikas dati (kas, kā paskaidrots 133. un 134. apsvērumā, var būt novērtēti pārāk zemu) liecina, ka šāds ĶTR importa apjoma palielinājums bija ievērojams gan absolūtā, gan relatīvā izteiksmē.

4.5.2. *No attiecīgās valsts importēto riepu cenas*

(147) *Aeolus Group* un *Pirelli* apgalvoja, ka Komisijas analīzē nav atsauces uz tirgus sadrumstalotību un tajā ir ietverti tikai *Eurostat* dati, neminot importa datus, kas saņemti no izlasē iekļautajiem ražotājiem eksportētājiem.

(148) Kā paskaidrots 128. un 132. apsvērumā, Savienības ražošanas nozares ekonomiskais stāvoklis ir analizēts kopumā un atsevišķu svarīgāko mikroekonomisko rādītāju gadījumā arī segmentu līmenī, ņemot vērā Savienības tirgus sadrumstalotību. Tomēr cenu samazinājuma aprēķinos izlasē iekļauto ražotāju eksportētāju cenas patiešām tika salīdzinātas ar Savienības ražotāju cenām, ņemot vērā konkrēto līmeni, kuram tie piederēja.

(149) *Aeolus Group* un *Pirelli* arī apgalvoja, ka būtisku ietekmi uz importa cenām radīja valūtas maiņas kursa svārstības. Komisija uzskatīja, ka valūtas maiņas kursam attiecīgajā gadījumā nav nozīmes, jo visas cenas, kas izmantotas salīdzināšanai kaitējuma starpības aprēķināšanā, ir izteiktas EUR valūtā. Tādējādi USD un EUR valūtas maiņas kursa svārstībām nebija nozīmes nedz cenu samazinājuma, nedz pasākumu līmeņa noteikšanā. Tāpēc šis apgalvojums tika noraidīts.

(150) Dažas ieinteresētās personas (*Pirelli*, *Giti Group*) apgalvoja, ka saskaņā ar *Eurostat* Ķīnas importa cenas (galvenokārt saistībā ar 3. līmeņa riepām) ir samazinājušās iepriekšējos trīs gados galvenokārt izejvielu cenu samazinājuma dēļ (par 15,6 EUR par vienību). Minētās personas norādīja, ka izejvielu (dabiskā kaučuka un naftas) cenas būtiski samazinājās, izmeklēšanas laikposmā pastāvīgi ietekmējot importa cenas.

(151) No attiecīgās valsts Savienībā importēto ražojumu vidējās cenas izmaiņu un galveno izejvielu cenu izmaiņu dinamika norādīta turpmāk.

3. tabula

Importa un galveno izejvielu cenu izmaiņu dinamika

	2014	2015	2016	Izmeklēšanas laikposms
ĶTR importa cena (EUR/gab.)	144,4	144,3	127,7	128,8
Indekss 2014. gads = 100	*100*	*100*	*88*	*89*
Dabiskais kaučuks:				
SGX RSS3 USD/tonna	1 957	1 560	1 641	2 050
Indekss 2014. gads = 100	*100*	*80*	*84*	*105*
SGX TSR20 USD/tonna	1 710	1 370	1 378	1 660
Indekss 2014. gads = 100	*100*	*80*	*81*	*97*
Butadiēns USD centi par mārciņu	59,0	34,0	37,2	62,5
Indekss 2014. gads = 100	*100*	*58*	*63*	*106*
Brent markas naftas rādītājs USD par barelu	99,7	53,4	43,6	49,6
Indekss 2014. gads = 100	*100*	*54*	*44*	*50*

Avots: Eurostat Comext un sūdzība.

(152) Par attiecīgo laikposmu Ķīnas importa cenās nav atspoguļota izejvielu cenu izmaiņu dinamika. Lai gan Ķīnas importa cenas laikposmā no 2014. gada līdz 2015. gadam saglabājās stabilas, galveno izejvielu cena ir būtiski samazinājusies, proti, par 20 % dabiskajam kaučukam un par aptuveni 45 % butadiēna un *Brent* markas naftas rādītājiem. Lai gan Ķīnas importa cenas laikposmā no 2015. gada līdz 2016. gadam samazinājās par 12 %, izejvielu cenas saglabājās salīdzinoši stabilas. Visbeidzot, 2016. gadā un izmeklēšanas laikposmā, kad cenas lielākajai daļai izejvielu būtiski palielinājās no 2016. gada otrā ceturkšņa līdz 2017. gada pirmajam ceturksnim, Ķīnas importa cenas saglabājās stabilas. Komisija secināja, ka Ķīnas importa cenas nav saistītas ar izejvielu cenu izmaiņu dinamiku. Tāpēc šis apgalvojums tika noraidīts.

4.5.3. *Cenu samazinājums*

(153) Vairākas ieinteresētās personas apgalvoja, ka cenu samazinājuma aprēķini būtu jāveic pēc analoģijas ar metodiku, kas izmantota dempinga starpības aprēķināšanai, salīdzinot nesaistītiem klientiem noteiktās vidējās svērtās pārdošanas cenas katram izlasē iekļauto Savienības ražotāju ražojuma veidam un segmentam ar visu salīdzināmo eksporta darījumu vidējām svērtajām cenām. Turklāt *CRIA* un *CCCMC* apgalvoja, ka Komisijai būtu jākoriģē Ķīnas cenas uz augšu vai Savienības cenas uz leju atjaunotajām riepām, lai nodrošinātu, ka salīdzinātās cenas atspoguļo līdzīgu nobraukumu, un pēcpārdošanas un garantijas pakalpojumiem, ko sniedza Savienības ražotāji, kuri pārdod atjaunotas riepas, jo īpaši 3. līmenim, jo Ķīnas ražotāji nesniedza šādus pakalpojumus. Līdzīgus apgalvojumus minētās personas atkārtoti izteica pēc galīgās informācijas izpaušanas.

(154) Kā paskaidrots pagaidu regulas 149. un 150. apsvērumā, cenu samazinājuma salīdzināšanas metodikā tika ņemta vērā vidējā pārdošanas cena katram ražojuma veidam (RKN) un segmentam. Cenu samazinājums tika aprēķināts, pamatojoties uz salīdzināmiem darījumiem katram ražojuma veidam vai pa ražojuma veidiem. Tā kā katra līmeņa ietvaros riepas uzskata par līdzīgām nobraukuma ziņā, vispārēja korekcija nav vajadzīga. Tas pats attiecas uz garantijas pakalpojumiem, izņemot 3. līmeni, kurā atšķirībā no Ķīnas ražotājiem Savienības ražotāji tik tiešām var sniegt pēcpārdošanas un garantijas pakalpojumus. Komisija vajadzības gadījumā attiecīgi koriģēja izlasē iekļauto Savienības ražotāju cenas attiecībā uz pēcpārdošanas un garantijas pakalpojumiem 3. līmenī. Cenu samazinājuma starpības tika noteiktas, nepiemērojot svērumu. Tāpēc šis apgalvojums tika noraidīts.

(155) Attiecībā uz apgalvojumu par analoģiju starp dempinga un kaitējuma aprēķiniem Komisija norādīja, ka dempinga aprēķinos, kuros aprēķina dempinga starpības līdzīgajam ražojumam kopumā, patiešām ir jāņem vērā "visi salīdzināmie eksporta darījumi" ([41]). Turpretī "*izmeklēšanas iestādei nav (..) jānosaka cenu samazinājuma pastāvēšana attiecībā uz katru ražojuma veidu, par kuru notiek izmeklēšana, vai attiecībā uz visu ražojumu klāstu, kas veido vietējo līdzīgo ražojumu. Tomēr izmeklēšanas iestādei ir pienākums objektīvi pārbaudīt importa par dempinga cenām ietekmi uz cenām vietējā tirgū*" ([42]). Konkrētajā gadījumā Komisija pārliecinājās par to, ka pastāv ļoti augsts atbilstības līmenis starp Savienības ražotāju ražojuma veidiem un ražotāju eksportētāju Savienības tirgū pārdotajiem ražojuma veidiem (vispārējais atbilstības līmenis ir 80–90 %). Tāpēc šis apgalvojums tika noraidīts.

(156) *CRIA* un *CCCMC* apgalvoja, ka Komisijai būtu jāizpauž papildu informācija par salīdzināšanai izmantoto riepu veidu fizikālajām īpašībām, jo ir ļoti liela varbūtība, ka pastāv atšķirības, kas nav atspoguļotas RKN, bet kas pamatotu korekcijas veikšanu, bet Ķīna eksportētāji, *CRIA* un *CCCMC* vienkārši nespēj konstatēt šādas atšķirības, jo tiem nav informācijas par ražojumiem, ko pārdeva izlasē iekļautie Savienības ražotāji. Attiecīgās personas apgalvoja, ka PTO Apelācijas institūcijas ziņojums lietā *EC – Fasteners* ([43]) pamato šādu pieeju. Līdzīgus apgalvojumus minētās personas atkārtoti izteica pēc galīgās informācijas izpaušanas.

(157) Komisija nepiekrita šim argumentam. Tā norādīja, ka minētais Apelācijas institūcijas ziņojums attiecas uz nepieciešamās informācijas nesniegšanu par normālās vērtības noteikšanai izmantota konkrēta ražojuma īpašībām. Tāpēc bija radusies situācija, kurā ražotāji nevarēja izlemt, vai ir jāprasa tirdzniecības līmeņa korekcijas, lai nodrošinātu taisnīgu salīdzināšanu atbilstoši pamatregulas 2. panta 10. punktam saistībā ar dempinga aprēķiniem. Tomēr šķīrējtiesas ziņojumā par to pašu lietu bija noteikts, ka, "*lai gan ir skaidrs, ka noteiktās vispārējās*

([41]) Apelācijas institūcijas atbilstības ziņojums lietā WT/DS397/AB/RW, *EC – Fasteners*, 5.265. punkts.
([42]) Apelācijas institūcijas ziņojums lietās WT/DS454/AB/R un WT/DS460/AB/R, Ķīna – *HP-SSST* (Japāna)/Ķīna – *HP-SSST* (ES), 5.180. punkts.
([43]) Apelācijas institūcijas atbilstības ziņojums lietā WT/DS397/AB/RW, *EC – Fasteners*, 5.189. punkts.

objektīvās pārbaudes un tiešu pierādījumu prasības pamatregulas 3. panta 2. punktā ierobežo izmeklēšanas iestādes rīcības brīvību cenu samazinājuma analīzes veikšanā, tas nenozīmē, ka ir piemērojamas pamatregulas 2. panta 10. punkta prasības attiecībā uz pienācīgām korekcijām, lai ņemtu vērā atšķirības, kas ietekmē cenu salīdzināmību" ([44]). Tāpēc uz minēto judikatūru nevar atsaukties šajā gadījumā, kur *CRIA* un *CCCMC* izsaka pieņēmumus par to, ka nav izpausta informācija par "jebkādām citām būtiskām īpašībām" un ka RKN nav atspoguļotas atšķirības cenu samazinājuma un kaitējuma aprēķinu nolūkā. Turklāt Komisija veica cenu samazinājuma aprēķinu atbilstoši tās ierastajai praksei, lai nodrošinātu taisnīgu salīdzināšanu, kurā RKN pietiekami atspoguļo fiziskās un visas citas atšķirības starp ražojuma veidiem, ko pārdeva Savienības ražotāji un ražotāji eksportētāji. Turklāt, ja ražotāji eksportētāji uzskata, ka to ražojumiem ir īpašas iezīmes, kas parasti atšķiras no Savienības ražojumu īpašībām un kuras, pēc to domām, nav ietvertas RKN, tiem būtu vajadzējis iesniegt šos apsvērumus pienācīgā laikā. Tāpēc šis apgalvojums tika noraidīts.

(158) Konkrētas ieinteresētās personas apgalvoja, ka Komisija nav noteikusi cenu samazinājumu par visu attiecīgo laikposmu. Sīks cenu samazinājuma aprēķins tika veikts tikai par izmeklēšanas laikposmu. Lai gan Ķīnas importa vidējās cenas iepriekšējos laikposmos var salīdzināt ar Savienības ražošanas nozares pārdošanas cenām, šāds salīdzinājums būtībā ir bezjēdzīgs, jo 1) nav pieejami atsevišķi dati par Ķīnas importa cenām pa līmeņiem, un 2) šajās vidējās cenās nav ņemta vērā varbūtība, ka ražojumu klāsts attiecīgajā laikposmā ir mainījies.

(159) PTO Apelācijas institūcijas ziņojumā lietā Ķīna – *HP-SSST* (ES) ([45]) bija noteikts, ka izmeklēšanas iestādei ir jānovērtē, cik būtisks ir bijis cenu samazinājums, ko izraisījis imports par dempinga cenām, attiecībā pret vietējās produkcijas īpatsvaru, saistībā ar kuru cenu samazinājums nav konstatēts. Minētās puses uzskatīja, ka Komisija nav veikusi šādu novērtējumu. Līdzīgus apgalvojumus minētās personas atkārtoti izteica pēc galīgās informācijas izpaušanas.

(160) Kā norādīts pagaidu regulas 149. apsvērumā, Komisija saskaņā ar piemērojamo judikatūru veica parastos aprēķinus, pamatojoties uz pārbaudītiem datiem par izmeklēšanas laikposmu, attiecībā uz katru RKN un pa līmeņiem. Visi attiecīgie aprēķini tika darīti zināmi ieinteresētajām personām, ievērojot to procesuālās tiesības. Kopējais cenu samazinājuma līmenis izmeklēšanas periodā bija aptuveni 21 %, ko Komisija uzskata par būtisku. Tāpēc šis apgalvojums tika noraidīts.

(161) Tomēr *CRIA* un *CCCMC* uzskatīja, ka ir iespējams, ka Komisija konstatēja cenu samazinājumu tikai nelielam izlasē iekļauto Savienības ražotāju pārdošanas apjoma apakškopumam. Minētās personas pauda uzskatu, ka Komisijai ir jānovērtē Ķīnas importa iespējamais cenu spiediens (ja tāds ir) uz pārējo Savienības ražošanas nozares pārdošanas apjomu, attiecībā uz kuru tā nav konstatējusi cenu samazinājumu.

(162) Šis apgalvojums tika noraidīts, jo izlasē iekļauto Savienības ražotāju pārdošanas apjoms, kas atbilda Ķīnas ražotāju eksportētāju importam, bija ievērojams (no 80 % līdz 90 %). Turklāt visos trīs līmeņos konstatētā vidējā svērtā cenu samazinājuma starpība bija būtiska (no 18 % līdz 24 %).

(163) *Aeolus Group* un *Heuver* prasīja pārskatīt *Aeolus CIF* cenas, lai tajās atspoguļotu *Heuver* pēcimporta izmaksas. *Pirelli* apgalvoja, ka Komisijai ir jāņem vērā tā papildu izmaksas, kad tā salīdzina *Pirelli* riepas ar citām riepām, ko ražo un pārdod Savienības ražošanas nozare, un ar (neatkarīgajiem) mazumtirgotājiem.

(164) Komisija konstatēja, ka *Heuver* nav saistīts ar *Aeolus Group*. Tāpēc korekcija nebija pamatota. Attiecībā uz *Pirelli* vidējā svērtā *CIF* cena tika noteikta saskaņā ar pamatregulas 2. panta 9. punktu, kā aprakstīts pagaidu regulas 118. apsvērumā. Tāpēc šis apgalvojums tika noraidīts.

(165) Vairākas ieinteresētās personas apgalvoja, ka Komisija, veicot cenas samazinājuma analīzi un nosakot kaitējuma līmeni, nevar izmantot aprēķinātās eksporta cenas, un ka izmantotā metodika ir pretrunā pamatregulas 3. panta 2. punkta a) apakšpunktam un 3. panta 3. punktam. Turklāt *Hankook Group* apgalvoja, ka tā būtu jāuzskata par vienu saimniecisku vienību gan dempinga, gan kaitējuma starpības aprēķināšanas nolūkos.

([44]) Šķīrējtiesas ziņojums lietā WT/DS397/R, *EC – Fasteners* (Ķīna), 7.328. punkts; *sk. arī* šķīrējtiesas ziņojumu lietā WT/DS219/R, *EC – Tube or Pipe Fittings*, 7.292. punktu.

([45]) Apelācijas institūcijas ziņojums lietā WT/DS460/AB/R, Ķīna – *HP-SSST* (ES), 5.180. punkts.

(166) Pirmkārt, pamatregulas 3. panta 2. punktā ir atsauce uz importa par dempinga cenām ietekmi, kas var radīt kaitējumu Savienības ražotājiem, nevis uz uzņēmuma (saistīta importētāja) tālākpārdošanas cenu Savienībā citam klientam.

(167) Otrkārt, attiecībā uz cenas samazinājumu pamatregulā nav paredzēta īpaša metodika šim jēdzienam. Tāpēc iestādēm ir plaša rīcības brīvība šā kaitējuma faktora novērtēšanā. Šo rīcības brīvību ierobežo vajadzība izdarīt secinājumus, pamatojoties uz pozitīviem pierādījumiem, un veikt objektīvu pārbaudi, kā noteikts pamatregulas 3. panta 2. punktā.

(168) Attiecībā uz elementiem, kas ņemti vērā cenas samazinājuma (jo īpaši eksporta cenas) aprēķināšanai, Komisijai ir jānosaka pirmais punkts, kurā notiek (vai var notikt) konkurence ar Savienības ražotājiem Savienības tirgū. Šis punkts faktiski ir pirmā nesaistītā importētāja pirkšanas cena, jo attiecīgajam uzņēmumam principā ir izvēle veikt iegādi vai nu no Savienības ražošanas nozares, vai no ārvalstu klientiem. Turpretī tālākpārdošanas cenas nesaistītiem importētājiem neatspoguļo punktu, kurā notiek reāla konkurence. Šis ir vienīgais punkts, kurā eksportētāja noteiktā pārdošanas struktūra mēģina atrast klientus, bet tas jau ir aiz punkta, kurā ir pieņemts lēmums importēt. Patiešām, tiklīdz eksportētājs ir izveidojis savu saistīto uzņēmumu sistēmu Savienībā, tas jau ir nolēmis, ka veiks iegādi no ārvalstīm. Tādējādi salīdzināšanas punktam vajadzētu būt tūlīt pēc tam, kad prece šķērso Savienības robežu, nevis vēlākā izplatīšanas ķēdes posmā, piem., kad notiek preces pārdošana galalietotājam.

(169) Šī pieeja arī nodrošina saskaņotību gadījumos, kad ražotājs eksportētājs pārdod preces tieši nesaistītam klientam (importētājam vai galalietotājam), jo saskaņā ar šo scenāriju tālākpārdošanas cenas netiek izmantotas pēc definīcijas. Atšķirīga pieeja radītu ražotāju eksportētāju diskrimināciju, kuras pamatā ir tikai to izmantotais pārdošanas kanāls.

(170) Šajā gadījumā importa cenu nevar pieņemt kā nominālvērtību, jo ražotājs eksportētājs un importētājs ir saistīti. Tāpēc, lai noteiktu ticamu importa cenu godīgas konkurences apstākļos, šāda cena ir jāpārrēķina, kā sākumpunktu izmantojot saistītā importētāja tālākpārdošanas cenu. Lai veiktu šādu pārrēķināšanu, ir atbilstoši izmantot pamatregulas 2. panta 9. punkta noteikumus par eksporta cenas aprēķināšanu, jo tie ir izmantojami arī eksporta cenas noteikšanai attiecībā uz dempingu. Piemērojot pamatregulas 2. panta 9. punktu, var aprēķināt cenu, kas ir pilnībā salīdzināma ar *CIF* cenu (uz Savienības robežas), kuru izmanto, izvērtējot pārdošanu nesaistītiem klientiem.

(171) Tāpēc, lai varētu veikt taisnīgu salīdzināšanu, ir pamatoti atskaitīt TVA izmaksas un peļņu no saistītā importētāja tālākpārdošanas cenas nesaistītiem klientiem, tādējādi nosakot ticamu *CIF* cenu.

(172) Konkrētas ieinteresētās personas prasīja, lai Komisija darītu zināmu konkrētu pēcimporta izmaksu veidu un piemēroto procentu, norādot arī avotu. Turklāt *Xingyuan Group* apgalvoja, ka šīs nemainīgās izmaksas būtu jāsadala kā nemainīga summa par katru riepu, nevis jāizsaka procentos, kas ir netaisnīgi pret eksportētājiem, kuru cenas atbilst skalas apakšējam līmenim.

(173) Komisija norādīja, ka tā palielināja *CIF* vērtību par 3,2 % pēcimporta izmaksām (no kurām 60 % bija transporta izdevumi, 32 % bija apstrādes izdevumi un 8 % bija muitas izdevumi). Šīs procentuālās vērtības tika aprēķinātas, pamatojoties uz pārbaudītām pēcimporta izmaksām uz vienu vienību, un vēlāk tika izteiktas procentos no pārbaudīto nesaistīto importētāju *CIF* cenas.

(174) Pēc galīgās informācijas izpaušanas *CCCMC* un *CRIA* apgalvoja, ka atšķirības starp jaunām riepām un atjaunotām riepām būtu jāņem vērā, lai izmeklēšanā veiktu taisnīgu salīdzināšanu cenas samazinājuma noteikšanai.

(175) Kā noteikts pagaidu regulas 84. apsvērumā, jaunām riepām un atjaunotām riepām ir vienas un tās pašas fizikālās pamatīpašības, kā arī vieni un tie paši pamatlietojumi. Tāpēc šis apgalvojums tika noraidīts.

(176) Pēc galīgās informācijas izpaušanas *Hankook Group* konstatēja neatbilstību starp peļņas normu, kas paziņota attiecībā uz 1. līmeni, un mērķa peļņas normu, kas izmantota cenas samazinājuma starpības noteikšanai.

(177) Komisija pārskatīja cenas samazinājuma starpības un konstatēja pārrakstīšanās kļūdu, kad tā noteica cenas samazinājuma starpību 1. un 2. līmenim. Tāpēc Komisija koriģēja cenas samazinājuma starpības aprēķinu.

(178) Pēc uzklausīšanas ar *Hankook* pie uzklausīšanas amatpersonas, kā minēts 14. apsvērumā, Komisija izpauda papildu informāciju par TVA izmaksu pozīcijām, kas atskaitītas no cenas pirmajam neatkarīgajam klientam, lai sasniegtu *ex-work* līmeni. Komisija apstiprināja, ka tika atskaitītas šādas izmaksas: transporta, apdrošināšanas izmaksas, apstrādes, iekraušanas un papildu izmaksas, iepakošanas izmaksas, kredīta izmaksas, atlaides un komisijas maksas. Komisija nav atskaitījusi no Savienības ražotāju cenām netiešās pārdošanas izmaksas, pētniecības un izstrādes izmaksas, finansēšanas izmaksas, tirdzniecības izmaksas vai peļņu.

4.6. **Savienības ražošanas nozares ekonomiskais stāvoklis**

4.6.1. *Vispārīgas piezīmes*

4.6.1.1. Svēruma metodika

(179) Vairākas ieinteresētās personas prasīja sīkāku informāciju par metodiku, kas izmantota pagaidu posmā, lai piemērotu svērumu dažādajām uzņēmumu kategorijām (lielie uzņēmumi vai MVU) un svērumu pa kategorijām, kā izklāstīts pagaidu regulas 157. un 158. apsvērumā.

(180) Svēruma procesa pamatā bija pārdošanas apjoms, jo tas ir būtisks kritērijs, izvērtējot pārdošanas cenu Savienībā, lai noteiktu ražošanas izmaksas vai pārdošanas rentabilitāti Savienībā nesaistītiem klientiem.

(181) Viens no kritērijiem Savienības ražotāju izlases veidošanā bija Savienības ražotāju reprezentativitāte lieluma ziņā, proti, attiecībā uz MVU un lielākiem uzņēmumiem (pagaidu regulas 24. apsvērums). Izlasē tika iekļauti pieci MVU. Viens MVU nolēma izbeigt sadarbību izmeklēšanā. Četri atbildēja uz atlases anketas jautājumiem. Kā minēts 10. apsvērumā, Komisija pārbaudīja pēdējo tā MVU aptaujas anketu, kurā netika veikts pārbaudes apmeklējums pirms pagaidu pasākumu piemērošanas.

(182) Turklāt Komisija ņēma vērā no ieinteresētajām personām saņemtās piezīmes, kurās bija norādīts, ka Savienības ražotāju izlasē jābūt atspoguļotam tirgus sadalījumam trīs līmeņos (pagaidu regulas 20. apsvērums). Ražotāji, kas sadarbojās, sniedza papildu informāciju, kā paskaidrots pagaidu regulas 21. apsvērumā. Savienības ražotājiem tika prasīts sniegt informāciju par produkcijas pārdošanas vērtību un apjomu un pārdošanu Savienībā attiecībā uz katru līmeni un atjaunotu riepu gadījumā norādīt arī korpusu izcelsmi (korpusi no pārstrādes/krājumiem). Ne atlases anketā, ne Savienības ražotāju aptaujas anketā nebija sniegta informācija par riepu atjaunotāju izmantoto korpusu izcelsmi/zīmolu.

(183) Komisija iekļāva izlasē 11 Savienības ražotājus. Tas ir neparasti liels Savienības ražotāju skaits izmeklēšanas veikšanai. Tomēr neatkarīgi no šiem centieniem MVU veiktspējai un veiktspējai par katru līmeni bija jāpiemēro svērums, lai pienācīgi izanalizētu rezultātā iegūtos kopējos mikroekonomiskos kaitējuma rādītājus.

(184) Savienības ražotāju, kas sadarbojās, un izlasē iekļauto Savienības ražotāju pārdošanas apjoma sadalījums pa līmeņiem bija līdzīgs, proti, diapazonā no 60 % līdz 70 % 1. līmenim, diapazonā no 15 % līdz 25 % 2. līmenim un diapazonā no 10 % līdz 20 % 3. līmenim. MVU pārdošanas apjoms bija diapazonā no 7 % līdz 10 % no kopējā pārdošanas apjoma Savienībā, ko bija norādījuši Savienības ražotāji, kuri sadarbojās. Turklāt izlasē iekļautie Savienības ražotāji ražo jaunas un atjaunotas 2. un 3. līmeņa riepas. Aptuveni pusi no izlasē iekļauto ražotāju pārdošanas apjoma 3. līmenī veido atjaunotas riepas.

(185) Pirmā darbība bija lielu uzņēmumu un MVU pārdošanas apjoma sadalījuma noteikšana. MVU pārdošanas apjoms tika aplēsts, pamatojoties uz informāciju, ko sniedza *ETRMA* (attiecībā uz auksto procesu) un protektoru piegādātāji, kuri nav *ETRMA Europool* locekļi. Šīs izmeklēšanas nolūkā tika uzskatīts, ka aukstajā procesā iegūto ražojumu pārdošanu veic MVU, bet karstajā procesā iegūto ražojumu pārdošanu veic lieli ražotāji. Šī ir piesardzīga pieeja MVU pārdošanas apjoma novērtēšanai, jo Komisija pārbaudīja vienu ražojošu MVU, izmantojot abas metodes. Aplēstais lielu uzņēmumu pārdošanas apjoms ir starpība, ko iegūst, no Savienības ražotāju kopējā pārdošanas apjoma Savienībā atskaitot aplēsto MVU pārdošanas apjomu. Pagaidu posmā Komisija konstatēja, ka MVU pārdošanas apjoms veidoja aptuveni 15 % no Savienības ražošanas nozares kopējā pārdošanas apjoma Savienībā 2016. gadā (kā norādīts iepriekš, šī bija piesardzīga aplēse, jo daži MVU izmanto arī karstās atjaunošanas procesus). Rezultātā iegūtā attiecība bija aptuveni 85 % lieliem uzņēmumiem un aptuveni 15 % MVU.

(186) Otrā darbība bija attiecības 85 %/15 % salīdzināšana ar izlases (kurā lielo uzņēmumu īpatsvars bija vairāk nekā 95 %) attiecību. Turklāt saskaņā ar datiem izlasē iekļauto MVU pārdošanas apjoms bija aptuveni 4 % no ražojošo Savienības MVU aplēstā kopējā pārdošanas apjoma Savienībā. Lai nodrošinātu abu Savienības ražotāju kategoriju relatīvā nozīmīguma pienācīgu atspoguļošanu mikroekonomiskajos rādītājos, Komisija, veicot summēšanu, piemēroja individuālajiem uzņēmumu rādītājiem svērumu, pamatojoties uz iepriekš minēto attiecību 85 %/15 %. Šīs metodikas izmantošanas rezultātā palielinājās 3. līmeņa pārdevumu svērums, kas izmantots mikroekonomisko rādītāju noteikšanai.

(187) Pagaidu posmā abi svērumi – gan uzņēmumu kategorijas svērums, gan līmeņu svērums – tika piemēroti vienādi par attiecīgo laikposmu, pamatojoties uz 2016. gada datiem. Komisija uzskatīja šo pieeju par saprātīgu, ņemot vērā pieejamos pierādījumus.

(188) Pēc galīgās informācijas izpaušanas *CRIA* un *CCCMC* apgalvoja, ka Komisijai būtu jāizmanto nevis nemainīga attiecība (proti, attiecība, kas aprēķināta par 2016. gadu) par attiecīgo laikposmu, bet attiecība par katru attiecīgā laikposma periodu. Turklāt tās apgalvoja, ka daži lieli protektoru ražotāji atjaunotās riepas ražoja, izmantojot auksto procesu, un ka divi atjaunoto riepu ražotāji bija daļa no lielākas grupas, tāpēc tie būtu jākvalificē kā liels uzņēmums. Tāpēc personas apgalvoja, ka izmantoto metodiku nevar uzskatīt par piesardzīgu un ka MVU apjoms bija novērtēts pārāk augstu. *Bipaver* apgalvoja, ka karsto procesu izmanto nevis viens riepu atjaunotājs, bet gan vairāki riepu atjaunotāji Savienībā ([46]).

(189) Pirmkārt, Komisija pārbaudīja pušu izteiktos apgalvojumus un iesniegtos pierādījumus. Tā konstatēja, ka dažiem lieliem protektoru piegādātājiem patiešām ir saistīti meitasuzņēmumi, kas ražo atjaunotas riepas, izmantojot auksto procesu. Turklāt divi personu minētie ražotāji, kas sākotnēji tika uzskatīti par MVU, bija daļa no lielākām grupām, tāpēc tos nevar uzskatīt par MVU. Tādējādi Komisija koriģēja svērumā izmantotās attiecības. Lielie piegādātāji un MVU iesniedza datus par saviem pārdošanas apjomiem attiecīgajā laikposmā. Kopējais paziņotais apjoms ir no 227 000 līdz 254 000 atjaunotu riepu, kas ir aptuveni 5,5 % no aplēstā atjaunoto riepu pārdošanas apjoma attiecīgajā laikposmā.

(190) Otrkārt, attiecībā uz MVU karstajā ražošanā iegūtās produkcijas pārdošanas apjomiem Komisija konstatēja, ka vairāk nekā viens MVU ražo atjaunotas riepas, izmantojot karsto procesu. Tā prasīja, lai daži ražotāji iesniedz datus par karstajā ražošanā iegūtās produkcijas pārdošanas apjomiem attiecīgajā laikposmā. Kopējais paziņotais apjoms ir no 132 000 līdz 150 000 atjaunotu riepu, kas ir aptuveni 3,2 % no aplēstā atjaunoto riepu pārdošanas apjoma attiecīgajā laikposmā.

(191) Treškārt, Komisija pārrēķināja aplēsi par MVU pārdošanas apjomiem attiecīgajā laikposmā, pieskaitot MVU karstajā ražošanā iegūtās produkcijas pārdošanas apjomus un atskaitot lielo uzņēmumu aukstajā ražošanā iegūtās produkcijas pārdošanas apjomus.

(192) Visbeidzot, Komisija aprēķināja MVU pārdošanas apjomu īpatsvaru Savienības kopējā pārdošanas apjomā par katru attiecīgā laikposma periodu.

4. tabula

MVU pārdošanas apjomu īpatsvars Savienības kopējā pārdošanas apjomā (%)

	2014	2015	2016	Izmeklēšanas laikposms
MVU pārdošanas apjomu īpatsvars Savienības kopējā pārdošanas apjomā	16,9	15,3	13,7	13,2
Pagaidu posmā izmantotā MVU pārdošanas apjomu īpatsvara attiecība Savienības kopējā pārdošanas apjomā	14,6	14,6	14,6	14,6

(193) Kā redzams 4. tabulā, MVU svērums Savienības kopējā pārdošanas apjomā attiecīgajā laikposmā bija palielinājies par 2,3 procentpunktiem 2014. gadā, 0,7 procentpunktiem 2015. gadā un samazinājies par 0,9 procentpunktiem 2016. gadā un 1,4 procentpunktiem izmeklēšanas laikposmā. Komisija secināja, ka attiecības noteikšanai pa gadiem ir ļoti minimāla ietekme uz analīzes kopējo rezultātu. Pamatojoties uz iepriekš izklāstīto, secinājumi, kas izdarīti, pamatojoties uz pagaidu regulas tendencēm, paliek spēkā.

(194) Attiecībā uz otro korekciju atbilstīgi līmeņiem Komisija pagaidu posmā kā atsauci izmantoja sūdzības iesniedzēja sniegto informāciju (15. pielikums), kurā ietverta aplēse par katra līmeņa svērumu attiecībā uz patēriņu Savienībā par 2016. gadu. Tomēr, kā minēts 188. apsvērumā, *CRIA* un *CCCMC* apgalvoja, ka Komisijai būtu jāizmanto attiecība par katru attiecīgā laikposma periodu.

([46]) Protektoru piegādātājs *Kraiburg* iesniedza *Bipaver* to savu klientu sarakstu, kuri pērk izejvielas karstajam procesam. Sarakstā ir 38 uzņēmumu nosaukumi.

(195) Izmeklēšanā netika atklāti dati, kas būtu vairāk piemēroti un ko attiecīgi varētu izmantot līmeņu svēruma aprēķināšanai par visu attiecīgo laikposmu, un arī ieinteresētās personas nav varējušas iesniegt šādus datus. Tāpēc Komisija nolēma galīgajā posmā nepiemērot otro korekciju atbilstīgi līmeņiem. Izmantojot šo pieeju, ir palielinājies 1. un 2. līmeņa svērums, kas izmantots mikroekonomisko rādītāju noteikšanai.

(196) Kā redzams 5. tabulā, arī piemērojot pārskatīto svērumu, secinājumi, kas izdarīti, pamatojoties uz pagaidu regulas tendencēm, paliek spēkā attiecībā uz visiem mikroekonomiskajiem rādītājiem, kuri analizēti kopumā.

5. tabula

Nesaistītiem pircējiem Savienībā veiktās pārdošanas rentabilitāte (% no pārdošanas apgrozījuma)

	2014	2015	2016	Izmeklēšanas laikposms
Peļņas norma, kas norādīta pagaidu regulas 13. tabulā (% no pārdošanas apgrozījuma)	15,6	16,7	15,2	13,7
Indekss 2014. gads = 100	*100*	*106,9*	*97,7*	*88,1*
Peļņas norma, piemērojot pārskatīto svērumu (% no pārdošanas apgrozījuma)	15,4	16,9	15,3	13,7
Indekss 2014. gads = 100	*100*	*109,5*	*99,5*	*88,6*

(197) Kā redzams 6. tabulā, arī piemērojot pārskatīto svērumu, secinājumi, kas izdarīti, pamatojoties uz pagaidu regulas tendencēm, attiecībā uz 3. līmeni paliek spēkā.

6. tabula

Nesaistītiem pircējiem Savienībā veiktās pārdošanas rentabilitāte 3. līmenim (% no pārdošanas apgrozījuma)

	2014	2015	2016	Izmeklēšanas laikposms
Peļņas norma, kas norādīta pagaidu regulas 16. tabulā (% no pārdošanas apgrozījuma)	6,1	0,6	2,7	– 0,4
Indekss 2014. gads = 100	*100*	*10*	*45*	*– 7*
Peļņas norma, piemērojot pārskatīto svērumu (% no pārdošanas apgrozījuma)	5,9	0,5	2,7	– 0,7
Indekss 2014. gads = 100	*100*	*9*	*45*	*– 12*

4.6.1.2. Svērumu piemērošanas procesa nelikumīgums

(198) *CRIA* un *CCCMC* apgalvoja, ka svērumu piemērošanas process bija nelikumīgs, jo pamatregula nepieļāva grozījumus Savienības ražotāju izlasē, kam vajadzētu būt reprezentatīvai attiecībā uz visu Savienības ražošanas nozari. Minētās personas turklāt apgalvoja, ka Komisijas metodika neatbilst prasībai kaitējumu noteikt, pamatojoties uz tiešiem pierādījumiem, lai varētu veikt objektīvu pārbaudi, jo galu galā visu kaitējuma novērtējuma rezultātu noteica ļoti ierobežots uzņēmumu skaits, tādējādi nelabvēlīgi ietekmējot daudz lielāku datu kopu, kuras nozīmīgums ir samazināts. Līdzīgus apgalvojumus minētās personas atkārtoti izteica pēc galīgās informācijas izpaušanas. Turklāt pēc galīgās informācijas izpaušanas *CRIA* un *CCCMC* apgalvoja, ka Komisija nevar ticēt četru izlasē iekļautu MVU sniegtajai informācijai, kas izmantota par pamatu, lai piemērotu svērumu kaitējuma rādītājiem.

(199) Komisija atgādināja, ka izmantotā metodika ir izklāstīta 179.–195. apsvērumā.

(200) Komisija arī atgādināja, ka svēruma rezultātā palielinājās izveidotās izlases statistiskā reprezentativitāte attiecībā uz Savienības ražošanas nozari kopumā, kas ir saskaņā ar piemērojamo PTO un ES judikatūru ([47]). Turklāt tādējādi Komisija varēja labāk ņemt vērā izlasē neiekļauto Savienības ražotāju (MVU un lielo ražotāju) rādītājus, kas citādi nebūtu pietiekami atspoguļoti kaitējuma rādītājos, ja Komisija konstatējumus par izlasi būtu izdarījusi, nepiemērojot konkrētajā gadījumā svērumu. Ņemot vērā Savienības ražošanas nozares sadrumstalotību, Komisija nevarēja vienkārši ignorēt ražojošo MVU nozīmīgumu Savienības tirgū. Kā minēts 186. apsvērumā, izlasē iekļauto MVU pārdošanas dati veidoja aptuveni 4 % no ražojošo Savienības MVU aplēstā kopējā pārdošanas apjoma Savienībā. Komisija konstatējumus izdarīja, pamatojoties uz pārbaudītiem izlasē iekļauto uzņēmumu datiem, un piemēroja svērumu, lai atspoguļo abu uzņēmumu kategoriju relatīvo nozīmīgumu. Informācija, kas tika izmantota kā atsauce, ir ietverta publiski pieejamos lietas materiālos un vajadzības gadījumā tika pienācīgi pārbaudīta. Komisija attiecīgi uzskatīja, ka tā ir veikusi objektīvu pārbaudi par kaitējuma esību, pamatojoties uz tiešiem pierādījumiem. Tādējādi minētie apgalvojumi tika noraidīti.

4.6.2. *Makroekonomiskie rādītāji*

(201) *CRIA* un *CCCMC* norādīja, ka tiem ir šaubas par to, vai daļa informācijas, kas tika izmantota attiecībā uz makroekonomiskajiem rādītājiem, ir uzticama.

(202) Kā minēts 28. apsvērumā, publiski pieejamos lietas materiālos pirms galīgās informācijas izpaušanas tika iekļauts dokuments, kurā bija sniegti paskaidrojumi par pagaidu regulu.

(203) Makroekonomisko rādītāju noteikšanai Komisija izmantoja dažādus informācijas avotus, tostarp datus, ko sniedza Eiropas Riepu un gumijas ražotāju asociācija (*ETRMA*). *ETRMA* publicē publiski pieejamo tirgus analīzi savā tīmekļa vietnē. Sūdzības publiski pieejamā versijā bija ietverts *ETRMA* dokuments (16. pielikums – *ETRMA* brošūra par 2016. gadu ([48])). Komisija norādīja, ka daži no ražotājiem eksportētājiem, kā arī konkrēti Savienības ražotāji ir *ETRMA* locekļi un arī iesniedza dokumentus, kas bija pamatoti ar *ETRMA* datiem (piemēram, *Hankook Group* un *Pirelli*).

4.6.2.1. Ražošanas apjoms, ražošanas jauda un jaudas izmantojums

(204) Kā netieši norādīts 135. apsvērumā, pagaidu regulā Savienības ražošanas apjomā nebija iekļauts to protektoru piegādātāju pārdošanas apjoms, kuri nav *ETRMA Europool* locekļi. Turklāt, nosakot ražošanas jaudu, tika konstatēta pārrakstīšanās kļūda.

(205) Aplēstais Savienības kopējais ražošanas apjoms, ražošanas jauda un jaudas izmantojums tika attiecīgi pārskatīti, un to izmaiņu dinamika attiecīgajā laikposmā bija šāda.

7. tabula

Ražošanas apjoms, ražošanas jauda un jaudas izmantojums

	2014	2015	2016	Izmeklēšanas laikposms
Ražošanas apjoms (vienības)	20 973 089	20 360 055	20 619 725	21 111 923
Indekss 2014. gads = 100	*100*	*97,1*	*98,3*	*100,7*
Ražošanas jauda (vienības)	29 038 117	28 225 985	27 115 950	26 525 214
Indekss 2014. gads = 100	*100*	*97,2*	*93,4*	*91,3*
Jaudas izmantojums	72,2 %	72,1 %	76,0 %	79,6 %
Indekss 2014. gads = 100	*100*	*100*	*105*	*110*

Avots: ETRMA, protektoru piegādātāji, kas nav *ETRMA Europool* locekļi, *Eurostat Comext* un sūdzības iesniedzēja sniegtā informācija.

([47]) WT/DS184/AB/R, 23.8.2001., *United States – Anti-dumping Measures on Certain Hot-Rolled Steel Products from Japan*, 204. punkts, un Vispārējās tiesas 2004. gada 28. oktobra spriedums *Shanghai Teraoka Electronic Co. Ltd/Padome*, T-35/01, 129. un 258. punkts.

([48]) *ETRMA* tīmekļa vietnē ir pieejama brošūra par 2016. un 2017. gadu.
Lūdzu skatīt http://www.etrma.org/uploads/Modules/Documentsmanager/20180329—statistics-booklet-2017—alternative-rubber-section-final-web.pdf.

(206) Kā norādīts 7. tabulā, ražošanas apjoms saglabājās salīdzinoši stabils, izmeklēšanas laikposmā sasniedzot 21,1 miljonu vienību, savukārt jaudas izmantojuma rādītājs izmeklēšanas laikposmā palielinājās par 7,4 procentpunktiem (no 72,2 % līdz 79,6 %), ņemot vērā ražošanas jaudas samazinājumu.

4.6.2.2. Pārdošanas apjoms un tirgus daļa

(207) Kā netieši norādīts 135. apsvērumā, pagaidu regulā Savienības tirgus kopējā pārdošanas apjomā nebija iekļauts to protektoru piegādātāju pārdošanas apjoms, kuri nav *ETRMA Europool* locekļi.

(208) Savienības ražošanas nozares pārdošanas apjoms un tirgus daļa tika attiecīgi pārskatīti, un to izmaiņu dinamika attiecīgajā laikposmā bija šāda.

8. tabula

Pārdošanas apjoms un tirgus daļa

	2014	2015	2016	Izmeklēšanas laikposms
Kopējais pārdošanas apjoms Savienības tirgū (vienības)	14 835 082	14 738 677	14 533 199	14 584 885
Indekss 2014. gads = 100	*100*	*99,4*	*98,0*	*98,3*
Tirgus daļa	72,4 %	70,3 %	67,3 %	67,1 %
Indekss 2014. gads = 100	*100*	*97,2*	*93,0*	*92,7*

Avots: ETRMA, protektoru piegādātāji, kas nav *ETRMA Europool* locekļi, un *Eurostat Comext*.

(209) Augoša tirgus apstākļos pārdošanas apjoms Savienībā attiecīgajā laikposmā nedaudz samazinājās. Tā rezultātā tirgus daļa samazinājās par 5,3 procentpunktiem (no 72,4 % līdz 67,1 %), savukārt importa apjoms no ĶTR palielinājās par vairāk nekā 1,1 miljonu riepu jeb par 4,2 procentpunktiem (no 17,1 % līdz 21,3 % tirgus daļai).

(210) *Aeolus Group* un *Pirelli* apgalvoja, ka pārdošanas apjoms Savienības tirgū iepriekšējos trīs gados saglabājās stabils un ka Savienības ražošanas nozares tirgus daļa laikposmā no 2014. gada līdz 2017. gadam samazinājās par 5 procentpunktiem, kas ir nebūtisks samazinājums.

(211) Minētie uzņēmumi arī apgalvoja, ka Savienībā pārdošanas apjoms, kuru sūdzības iesniedzēji bija norādījuši par 2013.–2016. gadu, samazinājās ievērojami 3. līmenī (– 30 %), mēreni 2. līmenī (– 7 %) un nedaudz 1. līmenī (– 1 %). Pamatojoties uz minēto, bija skaidrs, ka kaitējumu varēja konstatēt tikai 3. līmeņa segmentā un ka kaitējuma analīzē ir jāņem vērā tirgus sadrumstalotība.

(212) Komisija norādīja, ka iepriekšējā apsvērumā minētie skaitļi attiecas tikai uz sūdzības iesniedzēju pārdošanas apjomu, nevis uz Savienības ražošanas nozari kopumā. Tie attiecas arī uz atšķirīgu laikposmu. Tāpēc nav iespējams sūdzības iesniedzēju pārdošanas apjoma izmaiņu dinamiku "pārnest" uz Savienības ražošanas nozari. Kā paskaidrots 128. un 132. apsvērumā, Komisija uzskatīja, ka būtiska kaitējuma esība jānosaka attiecīgajam ražojumam un Savienības ražošanas nozarei kopumā, nevis atsevišķām to daļām. Tāpēc Komisija nav izvērtējusi tendences katru atsevišķi, proti, pa līmeņiem, jo tā izmantoja kopsavilkuma pieeju.

4.6.2.3. Izaugsme

(213) Attiecīgajā laikposmā patēriņš Savienībā palielinājās par 6,1 %. Lai gan palielinājās patēriņš, Savienības ražošanas nozares pārdošanas apjoms samazinājās par 1,7 %, kā rezultātā Savienības ražošanas nozare zaudēja noteiktu tirgus daļu. Attiecīgās valsts importa tirgus daļa attiecīgajā laikposmā palielinājās (par vairāk nekā četriem procentpunktiem).

(214) *Giti Group* apgalvoja, ka patēriņš Savienībā ir jāanalizē vērtības, nevis apjoma ziņā. Ja vērtē, pamatojoties uz vērtību, tad patēriņš Savienībā samazinājās par 5 % un sāka lēnām palielināties tikai laikposmā no 2016. gada līdz izmeklēšanas laikposmam.

(215) Komisija noraidīja šo apgalvojumu. Patēriņš Savienībā atspoguļoja aktuālo informāciju par Savienības tirgū pieejamo riepu skaitu konkrētā laikā. Patēriņu Savienībā ir ierasts aprēķināt apjoma ziņā tieši tādēļ, lai izvairītos no tā, ka tirgus dalībnieku cenu noteikšanas politika varētu ietekmēt tendences attiecīgajā laikposmā.

4.6.2.4. Nodarbinātība un ražīgums

(216) Nodarbinātības un ražīguma izmaiņu dinamika attiecīgajā laikposmā ir norādīta turpmāk.

9. tabula

Nodarbinātība un ražīgums

	2014	2015	2016	Izmeklēšanas laikposms
Darbinieku skaits	38 445	36 478	34 959	34 188
Indekss 2014. gads = 100	*100*	*95*	*91*	*89*
Ražīgums (vienības uz nodarbināto)	546	558	590	618
Indekss 2014. gads = 100	*100*	*102*	*108*	*113*

Avots: pārbaudītas izlasē iekļauto Savienības ražotāju atbildes uz anketas jautājumiem, kā arī protektoru piegādātāju un *ETRMA* sniegtā informācija.

(217) *Aeolus Group* un *Pirelli* norādīja, ka nodarbinātība, attiecībā uz kuru Komisija konstatēja samazinājumu par 11 %, attiecās tikai uz riepu atjaunošanas nozari. Savukārt ražīguma attīstību var izskaidrot ar faktu, ka Savienības ražošanas nozarē nesen ir notikusi pārstrukturēšana un racionalizācija.

(218) Ieinteresēto personu apgalvojums par nodarbinātības samazinājumu faktiski ir maldīgs, jo aptuveni puse nodarbināto strādā lielos ražotājuzņēmumos. Tāpēc šis apgalvojums tika noraidīts.

(219) *Heuver* prasīja, lai tiktu izpausti pagaidu regulas 171. apsvērumā minēto 85 riepu atjaunotāju nosaukumi.

(220) Komisija pagaidu regulā secināja, ka, pamatojoties uz klientu sarakstu, ko izmeklēšanā bija iesnieguši protektoru piegādātāji, bija vismaz 85 ražotāji, kas pārtraukuši ražošanu. Komisija piešķīra konfidencialitāti klientu identitātei un pārdošanas apjomam uz katru klientu, jo tā ir sensitīva komercinformācija. Turklāt ieinteresētajām personām netiek prasīts iesniegt kopsavilkumu par minētā veida dokumentu. Tomēr protektoru piegādātāji izņēmuma kārtā iesniedza savu dokumentu kopsavilkumu, kas ir atrodams publiski pieejamos lietas materiālos.

(221) Pēc galīgās informācijas izpaušanas *CRIA* un *CCCMC* apgalvoja, ka Komisijas pieņēmums, ka visu aukstā procesa produkcijas pārdošanu veic MVU, ir maldīgs, jo daudzi lielie uzņēmumi izmanto aukstā atjaunošanas procesa metodiku. Minētās personas secināja, ka rezultātā iegūtā nodarbinātības un ražīguma aplēse ir neuzticama.

(222) Kā minēts 189. apsvērumā, Komisija konstatēja, ka auksto procesu izmantojošo lielo uzņēmumu produkcija ir diezgan ierobežota, un tāpēc šis konstatējums neatceļ Komisijas aplēsi par nodarbinātību un ražīgumu. Turklāt produktivitāte attiecas galvenokārt uz produkcijas veidu (proti, atjaunotas vai jaunas riepas). Tāpēc šis apgalvojums tika noraidīts.

(223) *CRIA* un *CCCMC* arī apgalvoja, ka viena protektoru piegādātāja iesniegtais klientu saraksts liecina, ka viens no klientiem bija norādīts kā neaktīvs, lai gan finanšu pārskati, ko tas bija iesniedzis vietējām iestādēm, liecināja, ka tas joprojām bija aktīvs 2017. gadā. Komisija savā lietas piezīmē ([49]) paskaidroja, ka saraksts tika sagatavots, apkopojot astoņu protektoru piegādātāju sniegto informāciju par pārdošanas apjomiem. Izmeklēšanas nolūkos tika uzskatīts, ka riepu atjaunotājs ir pārtraucis ražošanu, ja tas vairs neiepērk protektorus. Tāpēc nav iespējams izdarīt pārliecinošu secinājumu par to, vai riepu atjaunotājs ir aktīvs vai neaktīvs, pamatojoties vienīgi uz unikālo piegādātāji sarakstu un/vai iesniegtiem finanšu pārskatiem. Turklāt, lai gan ir taisnība, ka *CCCMC* minētais uzņēmums nebija beidzis ražošanu, tas bija apstiprinājis Komisijai, ka vairs neuztur savu riepu atjaunošanas darbnīcu. Tāpēc Komisija turpināja izmantot sagatavoto sarakstu.

([49]) Lietas piezīme (lietas reģistrācijas sistēmas numurs t18.007994).

4.6.2.5. Dempinga starpības lielums

(224) Visas dempinga starpības tika pārskatītas, kā minēts 122. apsvērumā, un joprojām ir būtiskas. Ņemot vērā attiecīgās valsts importa apjomu un cenas, faktisko dempinga starpību lieluma ietekme uz Savienības ražošanas nozari bija būtiska.

4.6.3. *Mikroekonomiskie rādītāji*

(225) *Giti Group* prasīja, lai Komisija darītu zināmu arī mikroekonomisko rādītāju izmaiņu dinamiku bez Komisijas piemērotā svēruma, lai tā varētu izanalizēt, vai ar šādiem nemainītiem datiem tiktu iegūts atšķirīgs kaitējuma rādītājs. Pēc galīgās informācijas izpaušanas *CRIA*, *CCCMC* un *Giti Group* atkārtoti izteica šo prasību.

(226) Komisija noraidīja šo prasību, jo, izpaužot kaitējuma rādītājus bez svēruma, netiktu atspoguļots Savienības ražošanas nozares faktiskais stāvoklis, ņemot vērā, ka ir neiespējami iekļaut izlasē tik daudz MVU, cik būtu nepieciešams, lai atspoguļotu to reālo svērumu starp Savienības ražotājiem.

4.6.3.1. Cenas un tās ietekmējoši faktori

(227) *CRIA* un *CCCMC* prasīja, lai Komisija precizētu, vai kaitējuma rādītāju noteikšanā ir ņemtas vērā transfertcenas starp saistītiem uzņēmumiem.

(228) Gadījumos, kad pārdošanā bija iesaistīti saistīti uzņēmumi, izlasē iekļautajiem ražotājiem tika prasīts iesniegt datus par apjomiem, kas pārdoti pirmajiem neatkarīgajiem klientiem. Attiecībā uz izejvielu iegādi ar saistītu uzņēmumu starpniecību Komisija pārbaudīja transfertcenu politiku, bet neveica korekcijas.

4.6.3.2. Krājumi

(229) *Aeolus Group* un *Pirelli* apgalvoja, ka Komisijai būtu jāapsver iespēja analizēt ne tikai ražošanas nozari kopumā, bet arī atšķirību starp jaunām un atjaunotām riepām vai starp dažādām līmeņu kategorijām. Minētās personas apgalvoja, ka saskaņā ar sūdzību krājumu palielinājuma attiecībā uz 1. un 2. līmeņa riepām nav bijis. Tieši pretēji – laikposmā no 2013. gada līdz 2016. gadam 1. un 2. līmeņa krājumi samazinājās par attiecīgi 15 % un 21 %. Turpretī sūdzībā bija norādīts, ka 3. līmeņa riepu krājumi bija palielinājušies par 17 %. Minētās personas uzskata, ka krājumu palielinājums attiecas tikai uz riepu atjaunošanas nozari. Turklāt krājumu svārstības var būt skaidrojamas ar dažādiem faktoriem. Piemēram, krājumu palielināšanos var izraisīt pārdošanas apjoma palielināšana, pamatojoties uz plānotiem pasūtījumiem. Konkrēti *Prometeon Tyre Group S.r.l.* reģistrēja krājumu palielināšanos vairāku iemeslu dēļ, kas visi bija saistīti ar Eiropas ekonomikas krīzi. Riepu ražošana ir cieši saistīta ar pārvadājumiem, savukārt pārvadājumi ir galvenokārt atkarīgi no tirdzniecības kopumā. Tirdzniecības krīze izraisa pārvadājumu apjoma samazināšanos, kas loģiski nozīmē, ka samazinās riepu pārdošanas apjoms.

(230) Vispirms Komisija norādīja, ka izlasē iekļauto Savienības ražotāju krājumu palielināšanās notika laikposmā no 2016. gada līdz izmeklēšanas laikposmam. Tas nozīmē, ka tā nebija tieši saistīta ar 2011. gada finanšu krīzi. Turklāt skaitļi, uz kuriem atsaucās ieinteresētās personas, attiecās tikai uz sūdzības iesniedzēju un neatspoguļoja izlasē iekļauto Savienības ražotāju stāvokli. Tas nozīmē, ka secinājumus, kas izdarīti, pamatojoties uz minētajiem skaitļiem, nevar uzskatīt par reprezentatīviem attiecībā uz Savienības ražošanas nozari šīs izmeklēšanas nolūkos. Pamatojoties uz iepriekš minēto, šis apgalvojums tika noraidīts.

4.6.3.3. Rentabilitāte, naudas plūsma, ieguldījumi, ienākums no ieguldījumiem un spēja piesaistīt kapitālu

(231) Attiecībā uz ieguldījumiem *Aeolus Group* un *Pirelli* apgalvoja, ka izmeklēšanā konstatētie skaitļi ir pretrunā sūdzības iesniedzēja norādītajiem skaitļiem. *Giti Group* apgalvoja, ka visas Savienības ražošanas nozares rentabilitāte ir novērtētā pārāk zemu, jo Komisija neprasmīgi koriģēja izlasē iekļauto Savienības ražotāju datus, lai palielinātu 3. līmeņa datu nozīmīgumu. *Giti Group* arī apgalvoja, ka vienīgais ražošanas nozares segments, kurā peļņas normas pasliktinājās (un bija zemas), bija 3. līmeņa segments. Tomēr šis tirgus segments veidoja tikai 20 % no kopējā pārdošanas/patēriņa apjoma Savienībā. *Aeolus Group* un *Pirelli* uzskatīja, ka Savienības ražošanas nozare kopumā ir ļoti rentabla, ar izteikti pozitīvu bilanci 1. līmeņa segmentā un pozitīvu bilanci 2. līmeņa segmentā.

(232) Attiecībā uz piezīmi par rentabilitātes aprēķina metodiku Komisija 179.–195. apsvērumā izskaidroja metodiku, kas tika piemērota mikroekonomisko rādītāju svēruma noteikšanai, lai atspoguļotu Savienības ražotāju reālo ekonomisko stāvokli. Tā arī norādīja, ka visos līmeņos rentabilitāte pasliktinājās no 2014. gada līdz izmeklēšanas laikposma beigām un ka absolūtie rentabilitātes skaitļi ir jāskata saistībā ar Komisijas konstatējumiem par līmeņu savstarpējo saistību.

4.7. **Jaunu un atjaunotu riepu, kā arī līmeņu savstarpējā saistība**

(233) Interesētās personas kopumā piekrita tirgus iedalījumam trīs līmeņos. Kā izklāstīts pagaidu regulas 54.–59. apsvērumā, Savienības tirgū zīmoli bija klasificēti vienā no trim līmeņiem. Visus trīs līmeņos pārdošana notika pārsvarā ar vienu un to pašu pārdošanas kanālu starpniecību.

(234) Vairākas ieinteresētās personas apstrīdēja pagaidu konstatējumus par līmeņu savstarpējo saistību un pauda tās pašas bažas pēc galīgās informācijas izpaušanas. Komisija informāciju par šo jautājumu apkopoja lietas piezīmē par saistību starp jaunām un atjaunotām riepām un starp līmeņiem ([50]).

(235) *CRIA* un *CCCMC* apgalvoja, ka pieņēmums, ka cenas 3. līmenī ietekmēja cenu noteikšanu 1. un 2. līmenī (pagaidu regulas 203. un 207. apsvērums), ir nepamatots un ka Komisija nav norādījusi šādas varbūtējās ietekmes cēloni. Pat ja pieņem, ka iepriekšminētie konstatējumi atbilst patiesībai, neviens no tiem nepamato secinājumu, ka cenas 3. līmenī ir ietekmējušas cenu noteikšanu 1. un 2. līmenī. Minētās personas arī apgalvoja, ka viens no riepu cenas noteicošiem faktoriem ir izejvielu izmaksas un ka tas, ka dažādie segmenti savstarpēji konkurē, neatbilst patiesībai. Tās bija pārliecinātas, ka Komisija vienkārši piemin "zemāko līmeņu cenu ietekmi uz augstākā līmeņa cenām" (pagaidu regulas 203. apsvērums), atsaukdamās uz sūdzības iesniedzēju, bet nesniegdama nekādus pamatojošus pierādījumus. *Giti Group* apgalvoja, ka Komisijas izvirzītā "apvērstās kaskādes" teorija nav pamatota ar reģistrētajiem faktiem (un patiesībā ir pretrunā tiem). Šajā saistībā *Giti Group* arī atgādināja, ka sūdzībā ir norādīts: "Dalībnieki, cenu noteikšana, konkurence un stratēģijas katrā segmentā būtiski atšķiras, un faktors, kam ir izšķiroša nozīme vienā segmentā, var būt nebūtisks citā segmentā. Lai gan ir iespējama tieša konkurence starp segmentu galējām jomām, konkurenci starp segmentiem pārsvarā rada stratēģiskā izvēle starp kvalitāti un cenu" ([51]).

(236) Kā minēts 234. apsvērumā, Komisija sagatavoja lietas piezīmi, kurā bija izklāstīts, uz kāda pamata ir secināts, ka līmeņi ir savstarpēji saistīti. Šā secinājuma pamatā bija vairāki elementi. Pirmais elements ir fakts, ka konkurence starp līmeņiem notiek brīdī, kad tiek pieņemts lēmums par pirkumu. Tad pircējam ir iespēja izvēlēties:

— 1. līmeņa riepu, ko raksturo lielāka izturība, jaunākā tehnoloģija un vislabākā veiktspēja, par augstāku sākotnējo cenu vai

— 2. līmeņa riepu, ko bieži ir ražojis *premium* riepu ražotājs, ar lielāku izturību nekā 3. līmeņa zīmoliem un zemākām izmaksām nekā *premium* zīmoliem, un par augstāku sākotnējo cenu nekā 3. līmeņa riepām, vai

— 3. līmeņa riepu, kam ir viszemākās tūlītējās izmaksas, bet vienlaikus arī vismazākā izturība un viszemākā veiktspēja.

(237) Šis lēmums, to izsakot cenās, noved pie divējādas analīzes – tūlītējais maksājums un kopējās izmaksas uz vienu riepu. Attiecībā uz tūlītējo maksājumu – 1. līmeņa riepas ir vienīgās riepas, kas ir saistītas ar lielākiem ieguldījumiem. Tomēr, ja par pamatu izmanto vienas riepas izmaksas uz vienu kilometru, tad tām ir vismazākās izmaksas. Šīs mainīgās vērtības ir pilnīgi pretējas 3. līmeņa riepām, attiecībā uz kurām tiešais maksājums ir vismazākais, bet riepas izmaksas uz vienu kilometru ir vislielākās ([52]).

(238) Otrais elements, kam bija izšķiroša nozīme, bija vieni un tie paši pārdošanas kanāli, kuros dažādo līmeņu riepas parasti tiek izliktas pārdošanai visas kopā, tādējādi veicinot līmeņu savstarpējās saistības dinamiku ([53]).

(239) Komisija arī norādīja, ka apgalvojums par izejvielu izmaksām nav pamatots ar pierādījumiem.

(240) Galīgās informācijas izpaušanas dokumentā Komisija bija norādījusi uz dažādo līmeņu pārdošanas apjomu attīstību Savienībā, šajā saistībā atsaucoties uz tabulu, ko bija iesniegušas ieinteresētās personas (*Prometeon*/*Pirelli*). Tabulas nosaukums bija "Aplēses par pārdošanas apjoma izmaiņu dinamiku Savienībā Savienības ražotājiem, kas bija *ETRMA* locekļi". Pēc galīgās informācijas izpaušanas *CRIA* un *CCCMC* apgalvoja, ka attiecīgie skaitļi atšķiras

([50]) Lietas piezīme par savstarpējo saistību (lietas reģistrācijas sistēmas numurs: t18.007993).
([51]) Sūdzības 107. punkts
([52]) Pagaidu regulas 8.–10. tabula attiecībā uz vidējo pārdošanas cenu Savienībā par katru līmeni un lietas piezīme par savstarpējo saistību, 7.–10. lpp. (lietas reģistrācijas sistēmas numurs: t18.007993).
([53]) Lietas piezīme par savstarpējo saistību, 11. un 12. lpp. (lietas reģistrācijas sistēmas numurs: t18.007993).

no galīgās informācijas izpaušanas dokumenta 4. tabulā norādītajiem. Komisija pārbaudīja šo apgalvojumu un prasīja paskaidrojumu no *ETRMA*. *ETRMA* paskaidroja, ka datu apzīmējums galīgās informācijas izpaušanas dokumenta 6. tabulā ir kļūdains. Dati galīgās informācijas izpaušanas dokumenta 6. tabulā faktiski attiecas uz sekundārā jaunu riepu tirgus attīstību Savienībā (sk. 10. tabulu turpmāk). Kā liecina minētie dati, bija vērojama acīmredzama un strauji augoša Savienības ražotāju interese par tirgus zemāko cenu, proti, 3. līmeņa, segmentu.

10. tabula

Aplēstā sekundārā jaunu riepu tirgus attīstība Savienībā

Miljonos	2014	2015	2016	2017	aplēse par 2018. g.
1. līmenis + 2. līmenis	8,7	9,0	9,1	9,0	9,2
Indekss 2014. gads = 100	*100*	*103*	*105*	*103*	*106*
3. līmenis	3,6	4,0	5,0	5,4	5,5
Indekss 2014. gads = 100	*100*	*111*	*139*	*150*	*153*
ETRMA ražotāju īpatsvars 3. līmeņa segmentā	12,5 %	12,4 %	13,1 %	14,1 %	18,9 %

Avots: Prometeon Tyre Group un *Pirelli* ([54]).

(241) Kā redzams tabulā iepriekš, aplēstais 3. līmeņa jauno riepu pārdošanas apjoms 2018. gadā palielināsies par vairāk nekā 53 % salīdzinājumā ar tā līmeni 2014. gadā, savukārt 1. un 2. līmeņa riepu pārdošanas apjoms būs līdzīgs kā iepriekš, un ir paredzams, ka salīdzinājumā ar 2014. gadu tas būs palielinājies tikai par 6 %. Šī izmaiņu dinamika ir jāskata, ņemot vērā to, ka krasi palielinājās 3. līmeņa konkurence, ko radīja ražotāji eksportētāji attiecīgajā valstī laikposmā no 2014. gada līdz 2018. gadam, kā arī finansiāli neilgtspējīgo rentabilitāti 3. līmenī attiecīgā ražojuma ražotājiem Savienībā.

(242) Komisija atzīmēja, ka šī sekundārā tirgus pārvirze Savienībā ir ietekmējusi Savienības ražotājus, kuri būtu guvuši daudz lielāku peļņu 1. un 2. līmenī. To var saprast tikai tad, ja ņem vērā 141. apsvērumā un turpmākajos apsvērumos izklāstītos iemeslus, proti, tas tika darīts, lai pasargātu galveno vērtību veidojošo faktoru augstākajiem līmeņiem, atšķirot 1. un 2. līmeņa pārdošanas apjomu Savienībā no 1. un 2. līmeņa importa no attiecīgās valsts. Pārdošanas apjomu palielināšanās 3. līmenī, kas nes zemu peļņu, un tādējādi arī konkurences palielināšanās 3. līmeņa tirdzniecības segmentā uzskatāmi apliecina, ka Savienības ražotāji, kas ražoja attiecīgo ražojumu, izjuta spiedienu, ko radīja "apvērstās kaskādes efekts" uz tirdzniecību 1. un 2. līmenī, gan izmeklēšanas laikposmā, gan pirms tam un ka šis spiediens vēl vairāk palielināsies pēc izmeklēšanas laikposma.

(243) *CRIA* un *CCCMC* norādīja, ka Komisija bija apgalvojusi, ka nolietotu augstas kvalitātes riepu atjaunošana kļuva mazāk iespējama (pagaidu regulas 202. apsvērums). Tomēr nekādi skaitļi netika sniegti. Tas, ka, iespējams, ir notikusi riepu atjaunotāju ražotņu un darbnīcu slēgšana, nenozīmē, ka ir mazāk iespēju atjaunot nolietotas augstas kvalitātes riepas, jo pieprasījums pēc šādām augstas kvalitātes riepām samazinājās pēc ekonomikas krīzes, kā Komisija pati to norādījusi (pagaidu regulas 200. apsvērums). *CRIA* un *CCCMC* prasīja, lai Komisija izpaustu pārdošanas rādītājus par 1. līmeņa riepām un faktisko atjaunošanas jaudu, lai varētu novērtēt, cik lielā mērā reāli samazinājās atjaunošanas rūpnīcu pieejamība, ņemot vērā 1. līmeņa riepu pārdošanas apjoma samazināšanos. *Giti Group* norādīja, ka Komisija nebija sniegusi datus par katra līmeņa tirgus daļu, lai gan tā būtu nepieciešama informācija, lai varētu pārbaudīt, vai Komisijas izvirzītā "apvērstās kaskādes" teorija ir pamatota ar faktiem. Šī teorija tika pamatota ar pieņēmumu, ka lēts 3. līmeņa riepu imports radīja cenu spiedienu uz Savienības ražotājiem 2. līmenī (un 1. līmenī), kā ietekmē tie zaudēja noteiktu tirgus daļu. Tomēr, ja dati par katra līmeņa tirgus daļu liecinātu, ka Savienības 1. līmeņa un/vai 2. līmeņa riepu ražotājiem faktiski izdevās saglabāt (vai pat palielināt) savu tirgus daļu, tas pilnīgi atspēkotu šo teoriju. *Giti Group* nav skaidrs, vai Komisija ir izvēlējusies neizpaust informāciju par tirgus daļu, vai arī šāda informācija vienkārši nav apkopota. Katrā ziņā *Giti Group* aicināja Komisiju izpaust (un vajadzības gadījumā apkopot) šo informāciju, lai varētu pārbaudīt, vai Komisijas izvirzītā "apvērstās kaskādes" teorija atbilst patiesībai.

([54]) Prezentācija, ko 2018. gada 9. aprīļa uzklausīšanā sniedza *Prometeon Tyre Group* un *Pirelli* (lietas reģistrācijas sistēmas numurs: t18.007993).

(244) Attiecībā uz makroekonomiskajiem rādītājiem, kurus *Giti Group* prasīja analizēt par katru līmeni, Komisija 128. un 132. apsvērumā paskaidroja, ka bija atbilstoši analizēt Savienības ražošanas nozares ekonomisko stāvokli kopumā. Visos līmeņos bija ražošanas jauda, ražošana un imports. Kā parādīts pagaidu regulā, 3. līmenis, kurā bija vislielākais Ķīnas importa apjoms, pasliktināja visas ražošanas nozares rādītājus kopumā. Ķīnas dempinga cenas būtiski samazināja Savienības ražošanas nozares cenas visos līmeņos izmeklēšanas laikposmā. Attiecīgajā laikposmā Savienības ražošanas nozares vispārējie rādītāji pasliktinājās. Dažas ražotnes, kurās ražoja dažādu līmeņu riepas, bija jāslēdz ([55]), un daudziem riepu atjaunotājiem nācās pārtraukt ražošanu. Komisija konstatēja, ka ražošanu bija pārtraukuši vismaz 85 MVU, kā rezultātā samazinājās atjaunošanas jauda, kā paskaidrots pagaidu regulas 202. apsvērumā.

(245) *CRIA* un *CCCMC* apgalvoja, ka ir grūti saprast Komisijas apgalvojumu, ka "jaunu riepu ražotājiem Savienībā nav citas izvēles kā vien stiprināt savu klātbūtni 3. līmenī" (pagaidu regulas 202. apsvērums), jo Komisija pati bija skaidrojusi, ka visi integrētie riepu atjaunotāji (tātad jaunu riepu ražotāji, kuri arī veic riepu atjaunošanu) ir daļa no 2. līmeņa (pagaidu regulas 58. apsvērums).

(246) Komisija norādīja, ka piezīmē par jaunu un atjaunotu riepu klasificēšanu atbilstoši zīmoliem daži Savienības jaunu riepu ražotāju zīmoli bija klasificēti 3. līmenī.

(247) Komisija norādīja, ka "Komisijas rīcībā esošā informācija parādīja", ka cenu noteikšanas tendence ir mainījusies un ir sācies "apvērstas kaskādes efekts", 3. līmeņa cenām ietekmējot 1. līmeņa cenas (pagaidu regulas 206. apsvērums). *CRIA* un *CCCMC* prasīja, lai šī informācija tiktu darīta pieejama ieinteresētajām personām.

(248) Komisija uzskatīja, ka līmeņu savstarpējā saistība ietver arī loģisko pamatojumu cenu noteikšanai pa līmeņiem. Savienības jauno riepu ražotāji, kas ievēroja vairākzīmolu stratēģiju, faktiski piekrita, ka cenu izmaiņas vienā līmenī neizbēgami nozīmē cenas korekciju kopējā portfelī, un viens no izlasē iekļautajiem Savienības ražotājiem sniedza pamatotu skaidrojumu, ko arī ņēma vērā Komisija, izdarot secinājumu par cenu spiedienu uz līmeņiem ([56]).

(249) Konkrētas ieinteresētās personas apgalvoja, ka 1., 2. un 3. līmeņa rentabilitātes izmaiņu dinamikai nav sakara ar līmeņu savstarpējo saistību. Tās norādīja, ka Savienības 1. līmeņa riepu ražotāju rentabilitāte izmeklēšanas laikposmā (17,5 % līmenī) bija augstāka nekā mērķa rentabilitāte (proti, rentabilitāte, kādu varēja paredzēt, ja nebūtu importa par dempinga cenām), ko bija noteikusi Komisija (15,6 % līmenī) (kā aprakstīts 196. apsvērumā pēc galīgās informācijas izpaušanas rentabilitāte tika koriģēta 15,4 % līmenī). Līdzīgi arī Savienības 2. līmeņa riepu ražotāju rentabilitāte izmeklēšanas laikposmā (15,3 % līmenī) būtībā bija tāda pati kā mērķa rentabilitāte. Turklāt, ja Savienības 1. un 2. līmeņa riepu ražotāju rentabilitāti (netieši) ietekmētu lētais 3. līmeņa imports, līdzīgu rentabilitātes izmaiņu dinamiku varētu gaidīt arī attiecībā uz Savienības 3. līmeņa riepu ražotājiem. Tomēr tas tā nav. Lai gan 2015. gadā 3. līmeņa rentabilitāte samazinājās no 6,1 % līdz 0,6 % (kā izklāstīts 197. apsvērumā pēc galīgās informācijas izpaušanas rentabilitāte tika koriģēta no 5,9 % līdz 0,5 %), laikposmā no 2014. gada līdz 2015. gadam 1. līmeņa riepu ražotāju rentabilitāte faktiski palielinājās no 17,9 % līdz 21,8 %. Turpretī, lai gan 1. un 2. līmeņa rentabilitāte laikposmā no 2015. gada līdz 2016. gadam samazinājās, 3. līmeņa riepu ražotāju rentabilitāte tajā pašā laikposmā četrkāršojās no 0,5 % līdz 2,7 %. Rezumējot – minētās personas apgalvo, ka nebija saistības starp 3. līmeņa rentabilitātes izmaiņu dinamiku un 1. un 2. līmeņa izmaiņu dinamiku. Vienīgais laikposms, kad rentabilitātes izmaiņu dinamikas rādītāji bija savstarpēji saistīti, bija no 2016. gada līdz izmeklēšanas laikposmam. Tomēr nelielo rentabilitātes palielinājumu izmeklēšanas laikposmā varot izskaidrot ar izejvielu izmaksu strauju palielinājumu, kas vēl nav izpaudies kā pārdošanas cenu palielinājums. Attiecībā uz pārdošanas cenu izmaiņu dinamiku, pat ja bija taisnība, ka pagaidu regulā norādītie dati liecināja par pārdošanas cenu samazinājumu par 9 % (1. līmenim) un 12 % (2. līmenim) attiecīgajā laikposmā, šo samazinājuma tendenci nevar sasaistīt ar 3. līmeņa importu no Ķīnas turpmāk izklāstīto iemeslu dēļ. Pirmkārt, kā Komisija bija atzinusi citās pagaidu regulas iedaļās – bet, šķiet, bija to ignorējusi, izstrādājot savu "apvērstās kaskādes" teoriju –, ražošanas izmaksas (izejvielu cenu samazinājuma iespaidā) izmeklēšanas laikposmā samazinājās. Attiecībā uz 1. līmeni ražošanas izmaksas samazinājās par 9 %, un par tieši tādu pašu procentuālo daļu samazinājās arī

([55]) *Goodyear Group* 2017. gadā slēdza savu ražotni Apvienotajā Karalistē (aptuveni 330 darbvietu). *Michelin Group* slēdza vairākas ražotnes Savienībā: Francijā tika slēgtas divas ražotnes (2014. gadā – 700 darba ņēmēju un 2017. gadā – 330 darba ņēmēju), un ražotnes tika slēgtas arī Vācijā (2016. gadā – 200 darba ņēmēju), Ungārijā (2015. gadā – 500 darba ņēmēju) un Itālijā. *Continental Group* slēdza vienu ražotni Vācijā.

([56]) Lietas piezīme par savstarpējo saistību, 12.–14. lpp. (lietas reģistrācijas sistēmas numurs: t18.007993).

pārdošanas cenas. Līdzīgi attiecībā uz 2. līmeni ražošanas izmaksas samazinājās par 9 %. Proti, minētās ieinteresētās personas apgalvoja, ka cenu samazinājums, ko novēroja Komisija, bija pilnīgi (attiecībā uz 1. līmeni) un par 75 % (attiecībā uz 2. līmeni) izskaidrojams ar ražošanas izmaksu cenu samazinājumu. Tās apgalvo, ka par to nepārprotami liecina arī fakts, ka, tiklīdz notika ražošanas cenu palielinājums no 2016. gada līdz izmeklēšanas laikposmam, palielinājās arī pārdošanas cenas. Otrkārt, Savienības tirgū notika pāreja uz mazākām riepām. Vienības cena mazākām riepām ir zemāka nekā lielākām riepām, un ar to ir daļēji izskaidrojams pārdošanas cenu samazinājums attiecīgajā laikposmā. Minētās ieinteresētās personas apgalvo, ka Komisija šo tendenci nav ņēmusi vērā izmeklēšanā.

(250) Komisija uzskatīja, ka saistības neesību starp rentabilitātes izmaiņu dinamiku dažādajos līmeņos var izskaidrot ar to, kā tika pieņemti iegādes lēmumi. Pastāv laika nobīde, ņemot vērā attiecīgā ražojuma veidu un lietotājam pieejamo iespēju klāstu atkarībā no konkrētās situācijas. Lietotājam pieejamo iespēju klāsts patiešām ir atkarīgs no tā, vai viņam ir riepa un, ja ir, vai to var atjaunot, kā arī no pieejamo iespēju relatīvās cenas un citiem apstākļiem. Piemēram, ja lietotājam ir jāiegādājas riepa, viņš, iespējams, lēmumu pieņems, pamatojoties uz visu pieejamo iespēju klāstu. Tomēr, ja lietotājam jau ir atjaunojama riepa, tad viņa esošās riepas atjaunošanas izmaksas, iespējams, konkurēs ar jaunas 3. līmeņa riepas iegādes izmaksām, atskaitot no karkasa pārdošanas gūto ienākumu.

(251) Turklāt Komisijas apkopotā informācija par dažādiem riepu izmēriem, ko tirgoja Savienības tirgū attiecīgajā laikposmā, nepamatoja argumentu, ka cenas un izmaksas bija zemākas tāpēc, ka tirgū bija salīdzinoši vairāk mazāku riepu ([57]). Dati patiešām liecināja, ka produktu klāsts tirgū bija stabils un ka produktu klāstā joprojām dominēja pamatizmēri. Turklāt par šādu ražojuma vidējā izmēra samazinājumu neliecina *Eurostat* dati par Ķīnas importu, kuri – gluži pretēji – atklāj, ka no Ķīnas importēto riepu svars palielinājās par 3 % laikposmā no 2014. gada līdz izmeklēšanas laikposmam. Turpretī Komisija norādīja uz vispārējiem strukturālajiem pielāgojumiem, ko veica Savienības ražošanas nozare, lai samazinātu izmaksas, ņemot vērā ķēdes reakciju, kas ietekmēja dažādos līmeņus.

(252) Konkrētas ieinteresētās personas apgalvoja, ka bija ievērojams importa apjoms (kura tirgus daļa bija 11,9 % – par vienu 1 % vairāk nekā 2014. gadā), kas tika realizēts par samazinātām cenām (attiecīgajā laikposmā vidējā importa cena samazinājās par 17 %). Arī to cenu politika liecināja par to, ka minētais imports bija vērsts uz 1. līmeņa un/vai 2. līmeņa tirgus segmentu. Imports no Turcijas, Taizemes, Japānas, Dienvidkorejas, kā arī no citām valstīm (izņemot Krieviju) ir pastāvīgi samazinājis Savienības ražotāju cenas 1. līmenī par 10–25 %. Pagaidu posmā un pēc galīgās informācijas izpaušanas *Giti Group* apgalvoja, ka cenu samazinājumus 1. un 2. līmenī var būt izraisījis 1. un 2. līmeņa riepu imports no citām valstīm, nevis Ķīnas 3. līmeņa riepu cenu spiediens. Arī šāda situācija pilnīgi atspēkotu Komisijas teoriju. Minētā persona norādīja, ka jebkurā gadījumā, ja nav pārbaudīti 1. un 2. līmeņa riepu importa apjomi (un importa cenas) no citām valstīm, ir neiespējami noteikt, vai Komisijas teorija faktiski ir pareiza.

(253) Attiecībā uz minēto apgalvojumu Komisija konstatēja, ka *Giti Group* ierosinātā analīze ir neprecīza, jo tajā tika uzskatīts, ka visi importētie ražojumi tika tieši pārdoti pirmajiem neatkarīgajiem klientiem Savienībā. Šādā teorijā netiek ņemts vērā, ka vidējās cenas var ietekmēt fakts, ka daļa šādas importētās produkcijas tiek pārdota ieinteresētām saistītām personām. Turklāt importa statistikā netika norādīta vidējā cena par katru līmeni, tāpēc Komisija nevarēja pārbaudīt importa cenas atbilstoši līmeņiem, kā to prasīja *Giti Group*. Tāpēc ierosināto analīzi nevarēja veikt ar to informāciju, ko Komisija bija varējusi savākt iepriekš izmeklēšanā, vai ar informāciju, kas tika saņemta no ieinteresētajām personām un tika attiecīgi noraidīta.

(254) Tāpēc Komisija noraidīja ieinteresēto personu izvirzītos apgalvojumus un apstiprināja savus sākotnējos konstatējumus.

4.8. **Secinājums par kaitējumu**

(255) Ņemot vērā iepriekš izklāstītos apsvērumus, Komisija apstiprināja savus sākotnējos konstatējumus, kas izdarīti pagaidu regulas 208. un 209. apsvērumā. Savienības ražošanas nozare kopumā bija pakļauta intensīvam spiedienam. Attiecīgajā laikposmā samazinājās ražošanas jauda, ieguldījumi un nodarbinātības rādītāji, un, lai gan pārdošanas cenas pastāvīgi samazinājās, tika zaudēta ievērojama tirgus daļa. Ķīnas imports ievērojami samazināja Savienības ražošanas nozares cenas. Samazinājās arī visas Savienības ražošanas nozares rentabilitāte, jo īpaši

([57]) Lietas piezīme par savstarpējo saistību, 12. un 13. lpp. (lietas reģistrācijas sistēmas numurs: t18.007993).

attiecīgā laikposma beigu daļā. Turklāt palielinājās visu veidu riepu krājumi, jo īpaši izmeklēšanas laikposmā, nelabvēlīgi ietekmējot Savienības ražošanas nozares finanšu stāvokli. Daudzi riepas atjaunojošie MVU pārtrauca ražošanu un nevarēja gūt labumu no ekonomikas atveseļošanās. Komisija par nozīmīgiem uzskatīja arī dokumentus, kurus bija iesnieguši *AIRP*, *Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk* (attiecīgi Itālijas un Vācijas riepu atjaunotāju asociācija), *Banden Plan Europa B.V.* (Savienības riepu atjaunotājs) un *Vipal Europe* (protektoru piegādātājs) un kuros bija norādīts, ka pagaidu pasākumu ieviešana jau bija radījusi pozitīvu stimulu nozarē. Proti, riepu atjaunotājiem vairākās Savienības dalībvalstīs kopš 2018. gada maija ir palielinājies pasūtījumu skaits, un tie ir pārliecināti, ka šī optimistiskā tendence turpināsies, ja tiks apstiprināti pagaidu pasākumi.

(256) Pēc galīgās informācijas izpaušanas *Giti Group* apgalvoja, ka riepu atjaunotāju darbības rādītāju uzlabošanās, iespējams, ir cieši saistīta ar izejvielu izmaksu palielināšanos, nevis ar pagaidu pasākumu noteikšanu. Komisijai nebija pierādījumu par to, ka izejvielu izmaksu izmaiņas varētu būt saistāmas ar komercpasūtījumu palielināšanos, par ko ziņojuši riepu atjaunotāji. Tāpēc šis apgalvojums tika noraidīts.

(257) Attiecībā uz Savienības ražošanas nozares rentabilitāti Komisija atzina no *Aeolus Group* saņemtās kritiskās piezīmes par to, ka 3. līmenim izmeklēšanas laikposmā radās zaudējumi (–0,7 %), savukārt 1. un 2. līmeņa rentabilitāte ir rakstāma ir divciparu skaitli. Tomēr Komisija nepiekrita secinājumam, ka šis rādītājs, kas atspoguļo rentabilitātes starpību atkarībā no līmeņiem, var atspēkot konstatējumu par būtisku kaitējumu Savienības ražošanas nozarei kopumā.

(258) Visi būtiskie rādītāji liecina, ka Savienības ražošanas nozarei ir nodarīts būtisks kaitējums 3. līmenī. Papildus negatīvajai peļņas normai būtiski samazinājās nodarbinātība, jo īpaši riepu atjaunošanas segmentā. Cenas samazinājuma līmenis ir būtisks (31 %) 3. līmenī, kur arī Ķīnas konkurences ietekme uz apjomu ir vislielākā. Kā redzams 9. tabulā, Savienības ražotāji jaunu riepu pārdošanu ievērojamā apjomā un pastāvīgi (gadu no gada) pārvirza uz 3. līmeni. Saskaņā ar 9. tabulu pārdošanas apjoms Savienībā 2016. gadā 3. līmenī bija 5 miljoni riepu. Šī tendence turpinājās 2017. gadā. Attiecībā uz 2018. gadu tiek prognozēts, ka pārdošanas apjoma pārvirze uz 3. līmeni vēl palielināsies, tādējādi skaidri pierādot, ka tiek radīts spiediens uz Savienības ražotājiem 1. un 2. līmenī.

(259) Šajā saistībā, kā noteikts pagaidu regulas 210. un 211. apsvērumā un plašāk pamatots šīs regulas 4.6. iedaļā, Komisija joprojām uzskatīja, ka pastāv līmeņu cieša savstarpējā saistība ar "apvērstās kaskādes efektu". Pretēji piezīmēm, kas saņemtas no daudzām ieinteresētajām personām, Savienības ražotāju ieskatā ir tikai viens riepu tirgus, kas ir iedalāms trīs līmeņos galvenokārt tādu iemeslu dēļ kā tirgvedības stratēģija un kvalitātes atšķirības. Tas nozīmē, ka Savienības ražotāji ņem vērā tendences visos trīs līmeņos. Tādējādi cenu un apjoma spiedienam 3. līmenī ir tieša ietekme arī uz pārējiem diviem līmeņiem, kā izklāstīts 234. apsvērumā un turpmākajos apsvērumos. Turklāt riepu patērētāji izvēlas starp visiem trim līmeņiem – viņi savu vēlmi maksāt augstāku cenu samēro ar paredzamo riepu kalpošanas ilgumu un saistītajām izmaksām. Attiecīgi ražotāju un patērētāju uzvedība apliecina, ka starp līmeņiem pastāv cieša savstarpēja saistība. No tā izriet, ka novērotā pārvirze uz 3. līmeni rada pastāvīgu spiedienu arī uz pārējiem diviem līmeņiem. Šajā saistībā Komisija arī norādīja, ka imports par dempinga cenām skar pārsvarā 3. līmeni. Ņemot vērā līmeņu savstarpējo saistību un pieaugošo 3. līmeņa nozīmīgumu, Komisija uzskatīja, ka negatīvās tendences, kas jau novērotas attiecībā uz Savienības ražošanas nozari kopumā, tuvākajā nākotnē tikai turpināsies.

(260) Turklāt, lai gan pagaidu regulas 213. un 214. apsvērumā tika skaidri izteikts aicinājums sniegt piezīmes, neviens no Ķīnas ražotājiem eksportētājiem neatspēkoja Savienības ražošanas nozares pārstāvju apgalvojumu, ka pastāv kaitējuma turpmākas palielināšanās risks. Tāpēc Komisija atzina, ka neizmantotā jauda ĶTR veido aptuveni 40 % no pašreizējā Ķīnas eksporta.

(261) Pēc galīgās informācijas izpaušanas *CRIA* un *CCCMC* apgalvoja, ka tām nav vajadzības sniegt piezīmes par apgalvojumiem attiecībā uz neizmantotās jaudas līmeni Ķīnas Tautas Republikā, jo pašreizējā gadījumā tam nav nozīmes.

(262) Komisija tam nepiekrīt. Kaitējuma turpmākas palielināšanās risku apliecina arī 13. Piecgadu plāns ķīmiskās un naftas ķīmiskās rūpniecības attīstībai Ķīnā, kura izvirzītais mērķis ir tehnoloģiju inovācija, strukturālā pielāgošana un "zaļā" attīstība. Minētais plāns attiecas uz riepu rūpniecību, un vienlaikus notiekošajā antisubsidēšanas izmeklēšanā Komisija jau bija konstatējusi ievērojamu skaitu subsīdiju. Tās pamato konstatējumu, ka Ķīnas ražotājiem eksportētājiem ir strukturālas priekšrocības, lai virzītos augšup vērtības veidošanas ķēdē, pastāvīgi piekļūstot lētam finansējumam. Ja augstākas kvalitātes riepas no ĶTR arvien vairāk konkurēs ar Savienības riepām par dempinga cenām, Savienības riepu nozares peļņas normas samazināsies un tādējādi vājināsies tās iespēja veikt ieguldījumus un īstenot inovācijas. Tā rezultātā Savienības ražošanas nozare, iespējams, būs spiesta izmantot zemākas kvalitātes riepas un vajadzība pēc ieguldījumiem un pētniecības un izstrādes samazināsies, vēl vairāk ietekmējot šo riepu atjaunojamību, kā arī izraisot kaitējumu visiem trim līmeņiem.

(263) Ņemot vērā radīto kaitējumu 3. līmenī un patlaban jūtamo "apvērstās kaskādes efektu" uz 2. un 1. līmeni, Komisija apstiprināja savu secinājumu, ka visai ražošanas nozarei kopumā ir nodarīts būtisks kaitējums pamatregulas 3. panta 5. punkta izpratnē.

5. **CĒLOŅSAKARĪBA**

5.1. **Importa par dempinga cenām izraisītā ietekme**

(264) Konkrētas ieinteresētās personas apgalvoja, ka Komisija nav pierādījusi, kā Ķīnas riepu importa apjoms un cenu līmenis ir individuāli vai kopā būtiski ietekmējuši Savienības ražošanas nozari. Lai gan Ķīnas eksportētāju īstenotais imports Savienībā attiecīgajā laikposmā palielinājās par 1 124 101 vienību, arī patēriņš Savienībā palielinājās par 1 249 178 vienībām. Tādējādi Ķīnas importa par konkurējošām cenām palielinājums pats par sevi nevarēja kaitēt Savienības ražošanas nozares pārdošanas apjomam tirgū. Turklāt fakts, ka dažiem Savienības ražotājiem nācās pamest noteiktu tirgus segmentu un ka Savienības tirgū mainījās cenu noteikšana, nebūt nenozīmē, ka tieši Ķīnas imports ir izraisījis būtisku kaitējumu Savienības ražošanas nozarei. Fakts, ka Ķīnas eksportētāju cenas bija zemākas nekā Savienības ražošanas nozares cenas un ka Savienības ražotāji nevarēja tikt galā ar patēriņa palielinājumu, tāpēc tiem bija jāsamazina savas cenas, lai tie kļūtu konkurētspējīgāki, nav pietiekams pierādījums tam, ka Ķīnas imports ir izraisījis būtisku kaitējumu Savienības ražošanas nozarei.

(265) Komisija atgādināja, ka Ķīnas dempinga cenas būtiski samazināja Savienības ražošanas nozares cenas visos līmeņos izmeklēšanas laikposmā. Tās bija ievērojami zemākas visā attiecīgajā laikposmā. Turklāt fakts, ka importa cenas saglabājās stabilas laikposmā no 2014. gada līdz 2015. gadam, samazinājās 2016. gadā un saglabājās tādā pašā līmenī izmeklēšanas laikposmā (sk. pagaidu regulas 147. apsvērumu), nav skaidrojams ar izejvielu cenu izmaiņu dinamiku. Izejvielu cenas samazinājās attiecīgā laikposma sākumā, bet palielinājās izmeklēšanas laikposmā. Tomēr Ķīnas ražotāji eksportētāji neveica savu cenu augšupēju pārskatīšanu. Tas pierāda, ka tie vēlējās iegūt lielāku tirgus daļu, kaitējot Savienības ražošanas nozarei.

(266) Viens ražotājs eksportētājs apgalvoja, ka nav cēloņsakarības starp Ķīnas importu un Savienības ražošanas nozarei nodarīto kaitējumu, jo Ķīnas eksports notiek galvenokārt 3. līmeņa tirgū, savukārt lielākā daļa Savienības ražotāju pārdod 1. un 2. līmeņa ražojumus. Šis apgalvojums neatbilst faktiem. Produkti, kas klasificējami 1. un 2. līmenī, veido aptuveni 35 % no kopējā Ķīnas importa. Turklāt, kā paskaidrots 4.7. iedaļā iepriekš attiecībā uz jaunu un atjaunotu riepu, kā arī līmeņu savstarpējo saistību, starp līmeņiem pastāv simbiotiska saistība. Cenas un apjoma spiediens, ko rada lētais Ķīnas riepu imports par dempinga cenām 3. līmenī, ietekmē arī cenu pārējos līmeņos. Tāpēc šis apgalvojums tika noraidīts.

(267) Tas pats ražotājs eksportētājs apgalvoja, ka kaitējuma analīze un tādējādi arī cēloņsakarības analīze būtu jāveic, ņemot vērā, ka 3. līmeņa riepas ir lētākas, jo tām ir arī ievērojami īsāks kalpošanas laiks nekā 1. un 2. līmeņa riepām. Tirgus daļas novērtējums būtu jāveic, salīdzinot tirgus daļu vērtības, nevis daudzuma ziņā. Ja to ņem vērā, tad Savienība ražošanas nozares tirgus daļas samazinājums un Ķīnas ražotāja eksportētāja tirgus daļas palielinājums ir mazāk izteikti.

(268) Komisija atzina, ka riepu kalpošanas ilgums ir svarīgs aspekts analīzē, kas pierāda līmeņu savstarpējo saistību. Tomēr tā nepiekrita, ka šis aspekts atspēko cēloņsakarības konstatējumu. Pat ja pieņem, ka Ķīnas riepu tirgus daļa Savienībā vērtības ziņā ir mazāka, jo šīm riepām ir "īsāks kalpošanas laiks", nekā rēķinot "uz vienu vienību", tas nemaina faktu, ka spiedienu un būtisku kaitējumu Savienības ražošanas nozarei radīja tieši tas, ka patērētāji sāka vairāk pirkt Ķīnas lētās riepas ar zemiem nobraukuma rādītājiem.

(269) Viena ieinteresētā persona apgalvoja, ka Ķīnas importa cenas samazinājuma iemesls ir izmaiņas ražojumu klāstā, kuras izraisa pieaugošais pieprasījums pēc mazākām riepām. Nebija pierādījumu, kas pamatotu šo apgalvojumu. Katrā ziņā, pat ja izmēram bija ietekme uz vidējo cenu izmaiņu dinamiku, Ķīnas imports samazināja Savienības ražošanas nozares cenas arī tiem pašiem izmēriem, jo salīdzināšanu vienmēr veic par katru ražojuma veidu. Tāpēc Komisija noraidīja šo apgalvojumu.

5.2. **Imports no trešām valstīm**

(270) Vairākas ieinteresētās personas apgalvoja, ka Komisija būtu jāveic papildu analīze par ietekmi, ko radīja Krievijas imports, kura cenas ir Ķīnas importa cenu līmenī.

(271) Komisija konstatēja, ka pastāv būtiska importa apjomu atšķirība. Ķīnas imports palielinājās no 3,5 miljoniem riepu 2014. gadā līdz 4,6 miljoniem riepu (proti, par 1 100 000 vienību) izmeklēšanas laikposmā, savukārt Krievijas imports tajā pašā laikposmā palielinājās no 0,2 miljoniem riepu līdz 0,3 miljoniem riepu (proti, tikai par 100 000 vienību). Ņemot vērā ierobežotos Krievijas izcelsmes importa apjomus (tie veido tikai 6 % no kopējā Ķīnas importa apjoma un tikai 1,29 % īpatsvaru no Savienības tirgus) par līdzīgu cenu, šis imports nevar vājināt cēloņsakarību starp Ķīnas importu un Savienības ražošanas nozarei nodarīto kaitējumu.

(272) Citas ieinteresētās personas apgalvoja, ka notika imports no citām valstīm, piemēram, Japānas, Dienvidkorejas un Turcijas, ievērojamos apjomos un par zemākām cenām nekā cena Savienības ražošanas nozarē. Ja ņem vērā minētā importa cenu un apjomu, tad, viņuprāt, zūd cēloņsakarība starp Ķīnas importu un Savienības ražošanas nozarei radīto kaitējumu.

(273) Komisija norādīja, ka Japānas, Dienvidkorejas un Turcijas importa cenas bija daudz augstākas nekā Ķīnas importa cenas. Turklāt tās pārsvarā ir transfertcenas saistītiem importētājiem. Tāpēc minētās importa cenas nevar izmantot kā pamatu salīdzināšanai ar Savienības ražošanas nozares cenām. Visbeidzot, Japānas, Dienvidkorejas un Turcijas riepas tika pārdotas par cenu, kas atbilst to attiecīgajam līmenim Savienības tirgū. Tādējādi šim importam nebūtu jāizraisa kaitējums Savienības ražošanas nozarei. Apjoma ziņā minētā importa tirgus daļas saglabājās stabilas (Dienvidkorejas imports samazinājās par 50 000 vienību, Japānas imports saglabājās stabils, bet Turcijas imports palielinājās par 170 000 vienību) un veidoja aptuveni pusi no ĶTR izcelsmes importa apjoma. Tāpēc šis apgalvojums tika noraidīts.

5.3. **Savienības ražošanas nozares eksporta rādītāji**

(274) Konkrētas ieinteresētās personas apgalvoja, ka Savienības ražošanas nozarei ir radušies zaudējumi, jo tās visā attiecīgajā laikposmā eksportēja ar zaudējumiem, kas ietekmēja to ienākumu no ieguldījumiem un spēju ieguldīt. Kā norādīts pagaidu regulas 226. apsvērumā, vidējās eksporta cenas ietekmē transfertcenu lielums saistītiem uzņēmumiem. Turklāt ražošanas izmaksas, kas norādītas pagaidu regulas 176. apsvērumā, tika aprēķinātas par izlasē iekļauto Savienības ražotāju pārdevumiem, ko tie veica nesaistītiem klientiem. Tas neļauj izdarīt jēgpilnus secinājumus, pamatojoties uz šo divu datu kopu salīdzinājumu. Turklāt mikroekonomiskie rādītāji liecināja, ka izlasē iekļauto Savienības ražotāju eksports tika uzskatīts par rentablu. Tāpēc šis apgalvojums tika noraidīts.

(275) Komisija atkārtoti norādīja, ka apjoms attiecīgajā laikposmā saglabājās stabils. Turklāt šīs cenas ir transfertcenas starp saistītām pusēm, tāpēc nevar izdarīt secinājumus, pamatojoties uz faktu, ka attiecīgajā laikposmā bija vērojama cenu samazināšanās tendence. Tāpēc minētie apgalvojumi tika noraidīti. Tādējādi Komisija apstiprina, ka nav pierādījumu, ka Savienības ražošanas nozares eksporta darbība varēja mazināt cēloņsakarību starp importu par dempinga cenām un konstatēto kaitējumu.

5.4. **Izmaksu izmaiņas**

(276) *Giti Group* apgalvoja, ka, samazinoties izmaksām, jaunās riepas ir kļuvušas lētākas, bet riepu atjaunotāji nevarēja gūt labumu no šā samazinājuma, jo izejvielu īpatsvars attiecībā pret to ražošanas izmaksām ir ievērojami zemāks nekā jaunām riepām. Tas izskaidro zaudējumus, kas radās riepu atjaunošanas nozarei 3. līmenī, galvenokārt izejvielu cenu izmaiņu dēļ, jo šīs cenas pastāvīgi samazinājās kopš 2012. gada un sāka atkal palielināties tikai 2017. gadā.

(277) Kā minēts 152. apsvērumā, Ķīnas importa cenas nemainījās tāpat kā izejvielu cenas, lai gan Savienības ražošanas nozares ražošanas izmaksās šīs izmaiņas bija atspoguļotas ([58]). Zaudējumus izraisīja tas, ka Ķīnas imports būtiski samazināja Savienības ražošanas nozares cenas attiecīgajā laikposmā. Tāpēc šis apgalvojums tika noraidīts.

5.5. **Citi zināmi faktori**

(278) *Aeolus Group* un *Pirelli* apgalvoja, ka Komisija nav ņēmusi vērā, ka divi lielākie ražotāji ir ieguldījuši lielus līdzekļus savā riepu atjaunošanas darījumdarbībā. Ar to varot izskaidrot, kāpēc citiem Savienības ražotājiem nācās pamest tirgus 3. līmeni. Kā norādīja minētās personas, ekonomikas krīzes dēļ divi lielākie ražotāji (*Goodyear* un *Continental*) ieguldīja savā riepu atjaunošanas darījumdarbībā un atvēra savas riepu atjaunošanas rūpnīcas. Saskaņā ar pieejamo informāciju katras rūpnīcas ražošanas jauda ir līdzvērtīga desmit mazu atjaunotāju gada ražošanas

([58]) Pagaidu regulas 176.–182. apsvērums.

apjomam. *Aeolus Group* uzskata, ka šie ieguldījumi ir noveduši pie pašizraisīta kaitējuma. Tā norāda, ka šie ieguldījumi ir radījuši jaudas pārpalikumu un mākslīgi palielinājuši vienības izmaksas, rezultātā izraisot peļņas samazinājumu. Minētā grupa uzskata, ka ieguldījumu ietekme uz vispārējo Savienības ražošanas nozari ir pietiekama, lai vājinātu jebkādu iespējamu cēloņsakarību starp Ķīnas importu par dempinga cenām un Savienības ražošanas nozarei nodarīto kaitējumu, vērtējot gan individuāli, gan kopsakarā ar pārējiem zināmajiem faktoriem.

(279) Saskaņā ar informāciju, ko sniedza *ETRMA* un daži lielie ražotāji, kā izklāstīts 189.–191. apsvērumā, lielo ražotāju (kuri galvenokārt izmantoja karstās atjaunošanas procesu) produkcijas apjoms attiecīgajā laikposmā faktiski samazinājās (izlaide samazinājās no aptuveni 2,4 miljoniem 2014. gadā līdz 2,2 miljoniem izmeklēšanas laikposmā). Šie skaitļi tādējādi nepamatoja apgalvojumu, ka abu lielāko ražotāju ieguldījumi bija izraisījuši jaudas pārpalikumu. Tāpēc šis apgalvojums par pašizraisītu kaitējumu tika noraidīts.

(280) Dažas ieinteresētās personas apgalvoja, ka pieaugošs pieprasījums pēc mazākām riepām, iespējams, ietekmēja ražojumu klāstu dažādos gados tādējādi, ka proporcionāli vairāk maza izmēra riepu tika pārdots izmeklēšanas laikposma beigu daļā. Ņemot vērā pilsētās spēkā esošos transportlīdzekļu svara un lieluma ierobežojumus un e-komercijas izaugsmi (kas nozīmē, ka kravas ir jāsadala mazākos daudzumos, bet tam savukārt ir vajadzīgs lielāks skaits vieglo kravas automobiļu un vieglo tirdzniecības furgonu), palielinājās pieprasījums pēc mazākām riepām. Šis novērojums attiecās ne tikai uz Savienības ražotāju pārdevumiem. Arī Ķīnas imports veicināja mazāku riepu pieprasījuma palielināšanos, un tāpēc tas (daļēji) izskaidroja Ķīnas importa pārdošanas cenu samazinājumu.

(281) Attiecībā uz apgalvojumu par ražojumu klāsta izmaiņām Komisijas apkopotā informācija par riepu izmēriem, ko tirgoja Savienības tirgū attiecīgajā laikposmā, nepamato argumentu, ka cenas un izmaksas ir zemākas tāpēc, ka tirgū ir salīdzinoši vairāk mazāku riepu ([59]). Dati par izmeklēšanas laikposmu drīzāk liecina, ka produktu klāsts tirgū ir stabils un ka produktu klāstā joprojām dominē pamatizmēri. Turklāt par šādu ražojuma vidējā izmēra samazinājumu neliecina *Eurostat* dati par Ķīnas importu, kuri – gluži pretēji – atklāj, ka no Ķīnas importēto riepu svars palielinājās par 3 % laikposmā no 2014. gada līdz izmeklēšanas laikposmam ([60]). Turpretī Komisija norādīja, ka ražošanas nozarē bija īstenoti vispārēji strukturāli pielāgojumi, lai samazinātu izmaksas, ņemot vērā ķēdes reakciju, kas ietekmēja dažādos līmeņus. Tāpēc šis apgalvojums tika noraidīts.

5.6. **Secinājums par cēloņsakarību**

(282) Ne Krievijas imports (tā mazā apjoma dēļ), ne imports no Japānas, Dienvidkorejas un Turcijas (tā transfertcenu dēļ, kas bija pat augstākas nekā Ķīnas cenas) nav bijis Savienības ražošanas nozarei nodarītā kaitējuma galvenais cēlonis. Arī Savienības eksporta rādītāji un tā izmaksu dinamika nebija Savienības ražošanas nozarei nodarītā kaitējuma cēlonis. Kaitējumu nevar izskaidrot arī citiem faktiem, piemēram, divu lielāko ražotāju ieguldījumiem riepu atjaunošanas darījumdarbībā un ražojumu klāsta izmaiņām.

(283) Tāpēc Komisija apstiprināja savus pagaidu regulas 229. un 232. apsvērumā izklāstītos konstatējumus, ka būtisko kaitējumu Savienības ražošanas nozarei ir izraisījis imports par dempinga cenām no ĶTR un ka pārējie faktori ne atsevišķi, ne kopā nevājināja cēloņsakarību starp importu par dempinga cenām un Savienības ražošanas nozarei nodarīto kaitējumu.

6. **SAVIENĪBAS INTERESES**

6.1. **Savienības ražošanas nozares intereses**

(284) Komisija savos pagaidu konstatējumos pagaidu regulas 234. un 235. apsvērumā apstiprināja, ka pasākumu ieviešana būs Savienības ražotāju interesēs.

(285) *Aeolus Group* un *Pirelli*, *Giti Group* un *Kirkby* uzskatīja, ka riepu ražošanas nozari Savienībā nelabvēlīgi ietekmētu samazināts korpusu piedāvājums un palielināta korpusu cena. Minētās personas uzskata, ka antidempinga pasākumi attiecībā uz 1. un 2. līmeņa riepām nelabvēlīgi ietekmētu neatkarīgos riepu atjaunotājus Savienībā, kuri izmanto minēto līmeņu korpusus savās ražošanas līnijās. Līdzīgus apgalvojumus *Giti Group* atkārtoti izteica pēc galīgās informācijas izpaušanas.

([59]) Analīze par tirgū pārdoto riepu izmēriem, pamatojoties uz *ETRMA Europool* datiem. Trešo personu dati, kas apkopoti koalīcijas piezīmju par pagaidu regulu publiski pieejamā versijā.

([60]) Svara/vienības aprēķini, kas pamatoti ar *Eurostat* datiem un ir pilnā apjomā pieejami sūdzības 2. pielikuma publiski pieejamās versijas lapā *Var. Imports Weight* (koalīcijas atspēkojoši argumenti saistībā ar eksportētāju un importētāju apgalvojumiem (lietas reģistrācijas sistēmas numurs: t18.007295).

(286) Komisija nepiekrita šim vērtējumam. Lai gan lieli Savienības ražotāji ir integrējuši riepu atjaunošanas darbības, daudzus no to korpusiem joprojām atjauno neatkarīgi riepu atjaunotāji Savienībā. Turklāt neatkarīgi Savienības riepu atjaunotāji norādīja Komisijai, ka patlaban ir vērojams pārmērīgs korpusu piedāvājums. To vērtējumā daudzi patērētāji uzskatīja, ka lētāk ir pirkt zemu līmeņu Ķīnas riepas nekā atjaunot esošās riepas. Tas nozīmē, ka daudzi korpusi, ko varēja atjaunot, bija jāizmet. Galvenais ir tas, ka, lai gan neatkarīgi atjaunotāji un asociācijas atbalstīja pasākumus, neviens Savienības riepu atjaunotājs neizteica iebildumus pret pasākumiem. Tas nozīmē, ka pasākumi ir Savienības riepu atjaunošanas nozares interesēs.

(287) Pēc galīgās informācijas izpaušanas *CRIA* un *CCCMC* apgalvoja, ka viens Savienības riepu atjaunotājs ir norādījis, ka attiecīgie pasākumi nav tā interesēs. Tomēr, tā kā tas nebija apliecināts ar pierādījumiem, šis apgalvojums netika ņemts vērā.

6.2. **Savienības lietotāju un importētāju intereses**

(288) *Aeolus Group* un *Pirelli*, *Giti Group* un *Heuver* apgalvoja, ka tad, ja pasākumi tiktu noteikti, Ķīnas imports samazinātos, radot vispārēju piedāvājuma samazinājumu. Tas savukārt izraisītu cenu spekulatīvu palielināšanu, kaitējot tiešajiem lietotājiem. Savienības ražošanas nozares aizsardzības pasākumi arī nozīmētu mazāku ražojumu izvēli galapatērētājiem.

(289) Komisija uzskatīja, ka vispārējā jauda Savienībā bija pietiekama, lai apgādātu iekšējo tirgu, kā norādīts 4. tabulā. Turklāt ir daudz ražotāju trešās valstīs (Turcijā, Dienvidkorejā, Japānā, Krievijā, Taizemē un daudzās citās valstīs), kuri jau veic pārdošanu Savienības tirgum. To kopējais pārdošanas apjoms attiecīgajā laikposmā bija salīdzinoši stabils, un to tirgus daļa bija aptuveni 10 %. Komisija atgādināja, ka Ķīnas cenas bija daudz zemākas nekā visu pārējo lielāko importa valstu cenas. Saskaņā ar *Eurostat* datiem izmeklēšanas laikposmā Ķīnas Tautas Republikas importa vidējā cena bija 128,8 EUR par vienību (kā norādīts pagaidu regulas 3. tabulā), savukārt visu pārējo valstu importa cenas bija 189 EUR par vienību (kā norādīts pagaidu regulas 18. tabulā). Tāpēc var pamatoti paredzēt, ka, tiklīdz Savienības tirgū tiks atjaunoti vienlīdzīgi konkurences apstākļi, imports no visām valstīm nodrošinās vajadzīgo piedāvājumu.

(290) Komisija arī atgādināja, ka Savienības tirgus ir konkurences tirgus, kurā sīvi konkurē daudzi ražotāji, kas aktīvi darbojas visos līmeņos. Tāpēc imports par taisnīgām cenām turpinās radīt papildu konkurences spiedienu uz Savienības ražošanas nozares cenām.

(291) Vairāki importētāji apgalvoja, ka pasākumu ieviešanas gadījumā tie varētu pavisam pamest tirgu. Komisija atgādināja, ka antidempinga pasākumu ieviešanas mērķis ir atjaunot vienlīdzīgus konkurences apstākļus, lai Savienības ražotāji un trešo valstu ražotāji varētu konkurēt ar vienlīdzīgiem nosacījumiem. Attiecīgi tas nozīmē, ka maksājumi tiktu noteikti tikai tādā līmenī, kas joprojām ļautu Ķīnas importam arī turpmāk konkurēt ar Savienības ražotājiem, bet par taisnīgām cenām. Turklāt, ņemot vērā, ka ar pasākumu starpniecību tiks samazināta Ķīnas dempinga cenu un visu pārējo valstu importa cenu starpība, importētājiem būs lielākas darījumdarbības iespējas, lai pārdotu autobusu un kravas automobiļu riepas no citām valstīm.

(292) Pēc galīgās informācijas izpaušanas Atjaunoto riepu ražošanas asociācija apgalvoja, ka piedāvājums ir nodrošināts. Kā norādīja asociācija, produktu deficīts nepastāv, jo tirdzniecības dati liecina, ka ražotāji savas izejvielu iegādes pārceļ no Ķīnas Tautas Republikas uz citām valstīm, piemēram, Dienvidkoreju. Minētā persona apgalvoja, ka kopš paziņojuma par pagaidu maksājumiem vietējais pieprasījums ir palielinājies par 5–10 %.

(293) Komisija secināja, ka pasākumi nebūtu to importētāju interesēs, kuri galvenokārt ir atkarīgi no ļoti lētu Ķīnas riepu importa. Tomēr importētājus, kuru darījumdarbības portfelis ir plašāks, godīgas konkurences atjaunošana, visticamāk, būtiski neietekmēs.

6.3. **Piegādātāju intereses**

(294) Tā kā citu piezīmju par šo jautājumu nebija, Komisija apstiprināja savu pagaidu regulas 242. apsvērumā izdarīto konstatējumu, ka pasākumi ir protektoru piegādātāju interesēs.

6.4. **Citas intereses**

(295) Tā kā termiņā, kurš noteikts piezīmju iesniegšanai par galīgās informācijas izpaušanas dokumentu ([61]), netika saņemtas piezīmes par pretējo, Komisija apstiprināja savus pagaidu regulas 243.–249. apsvērumā izdarītos konstatējumus, ka pasākumi atbilst Savienības politikai nolūkā samazināt radīto atkritumu daudzumu un ilgtspējīgi apsaimniekot izejmateriālus. Turklāt, ņemot vērā to, ka riepu atjaunošanas nozarē darbojas galvenokārt MVU, pasākumu ieviešana arī atbilstu būtiskajam Komisijas mērķim atbalstīt MVU.

6.5. **Secinājums par Savienības interesēm**

(296) Tāpēc Komisija apstiprināja savu pagaidu regulas 234.–249. apsvērumā izdarīto secinājumu. Nav pārliecinošu iemeslu saskaņā ar pamatregulas 21. pantu, lai pasākumu ieviešana nebūtu Savienības interesēs.

7. **APSVĒRUMI PAR PASĀKUMU IEVIEŠANU AR ATPAKAĻEJOŠU SPĒKU**

(297) Kā minēts 4. apsvērumā, no 2018. gada 3. februāra līdz pagaidu pasākumu ieviešanai 2018. gada 8. maijā uz attiecīgā ražojuma importu attiecināta reģistrācija, ņemot vērā iespēju maksājumus par reģistrēto importu iekasēt ar atpakaļejošu spēku.

(298) Izmeklēšanas galīgajā posmā tika novērtēti saistībā ar reģistrāciju apkopotie dati. Komisija analizēja, vai bija izpildīti pamatregulas 10. panta 4. punktā noteiktie kritēriji galīgu maksājumu iekasēšanai ar atpakaļejošu spēku.

(299) Reģistrācijas laikā pieejamie dati liecināja, ka imports bija būtiski palielinājies KN kodu līmenī. Tomēr jaunāki dati liecina, ka imports neturpināja būtiski palielināties, ja salīdzina ar importa līmeni izmeklēšanas laikposmā. Tāpēc pamatregulas 10. panta 4. punkta d) apakšpunktā paredzētais nosacījums nav izpildīts.

(300) Komisija attiecīgi secināja, ka šajā gadījumā galīgo maksājumu iekasēšana ar atpakaļejošu spēku nav pamatota.

8. **GALĪGIE ANTIDEMPINGA PASĀKUMI**

8.1. **Kaitējuma novēršanas līmenis (kaitējuma starpība)**

(301) Pēc pagaidu informācijas izpaušanas vairākas ieinteresētās personas apstiprināja, ka pastāv plaša vienprātība par Savienības tirgus iedalījumu trīs līmeņos un ka pagaidu regulā bija izklāstīta plaša analīze un sniegti dati par katru segmentu. Tomēr pagaidu posmā izmantotā pieeja noteikt vienu mērķa peļņu visiem līmeņiem izraisīja situāciju, ka Savienības ražotāji tika pārlieku izsargāti no 3. līmeņa importa par dempinga cenām, un tie nevarēja sasniegt paredzēto mērķa peļņu, kas bija noteikta ražošanas nozarei kopumā. Tāpēc Komisijai būtu jāizmanto katra līmeņa rentabilitāte, lai aprēķinātu cenu, kas neizraisa kaitējumu, un kaitējuma starpību nolūkā pienācīgi piemērot mazākās nodevas noteikumu.

(302) Komisija piekrita šim apgalvojumam. Tā uzskatīja, ka šajā konkrētajā gadījumā ir atbilstošāk noteikt mērķa peļņu katram līmenim, jo pasākumu veids ir fiksēts maksājums par katru riepu, kas savukārt ir pamatots ar kaitējuma starpību, kura aprēķināta, pamatojoties uz ražojuma kontroles numuru katram līmenim. Tāpēc Komisija pārskatīja un koriģēja mērķa peļņu līdz 17,9 % 1. līmenim, 17,9 % 2. līmenim un 6,1 % 3. līmenim.

(303) Pēc galīgās informācijas izpaušanas *Giti Group* apgalvoja, ka 2014. gads nav piemērots gads, lai to izmantotu kā pamatu mērķa peļņas noteikšanai, jo šajā gadā rentabilitāte attiecībā uz 1. un 2. līmeni bija vienāda, bet tā atšķirās nākamajos divos gados.

(304) Komisija atgādināja, ka tai ir pienākums noteikt mērķa peļņu, pamatojoties uz gadu, kas visvairāk atbilst normāliem dempinga par importa cenām neizkropļotas konkurences apstākļiem. Vadoties no šā kritērija, 2014. gads ir gads, kurā ir viszemākais importa par dempinga cenām apjoms un tirgus daļa, salīdzinot ar 2015. vai 2016. gadu, un tādēļ tas būtu jāizslēdz. Līdzīgi Komisija nevarēja izmantot gadus pirms 2014. gada, jo par tiem nebija pārbaudītas informācijas. Tāpēc šis apgalvojums tika noraidīts.

([61]) Lietuvas Nacionālā autopārvadātāju asociācija nosūtīja piezīmes arī pēc tam, kad bija beidzies termiņš piezīmju iesniegšanai par galīgās informācijas izpaušanas dokumentu, apgalvojot, ka Ķīnas imports veido 37 % no kopējā Lietuvas riepu importa tirgus, un tāpēc Lietuvas pārvadātāji saskarsies ar nesamērīgām negatīvām sekām, salīdzinot ar citiem Savienības uzņēmumiem, jo Lietuvas riepu tirgus ir pilnībā atkarīgs no importa. Komisija konstatēja, ka piezīmes netika iesniegtas laikus un netika pamatotas ar pierādījumiem. Tāpēc šis apgalvojums netika ņemts vērā.

(305) Dažas ieinteresētās personas (sūdzības iesniedzējs, "Somijas Riepu speciālisti", Itālijas Riepu atjaunotāju asociācija, *Bipaver*, *VIPAL*, Portugāles Riepu atjaunošanas nozaru asociācija, *Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk*) uzskatīja, ka galīgās informācijas izpaušanas dokumentā norādītā mērķa peļņa 6,1 % apmērā 3. līmenim ir pārāk zema, lai to izmantotu riepu atjaunotājiem nodarītā kaitējuma novērtēšanai, un ka ir pamatoti izmantot peļņas normu aptuveni 10 % apmērā, kas bija sasniegta pirms importa straujā pieauguma.

(306) Komisija atgādināja, ka 3. līmeņa riepu tirgus ir identificējams pēc tā, ka tajā izteikti pastāv atjaunotas un jaunas riepas, kas savstarpēji sīvi konkurē par tirgus daļu. Kā iepriekš noteikts pagaidu regulas 209. apsvērumā, ievērojamie zaudējumi riepu atjaunošanas nozarē apdraudēja visas Savienības riepu atjaunošanas nozares izdzīvošanu. Savukārt, kā iepriekš noteikts pagaidu regulas 230. apsvērumā, šie zaudējumi ietekmē arī rentabilitāti, ko var panākt uzņēmumi, kas darbojas 1. un 2. līmenī. Šie konstatējumi ir jāskata, ņemot vērā to, ka Savienība acīmredzami ir ieinteresēta, lai pastāvētu spēcīga riepu atjaunošanas nozare, kā noteikts pagaidu regulas 243.–249. apsvērumā un galīgās informācijas izpaušanas dokumenta 232. apsvērumā.

(307) Attiecīgi Komisija nolēma novērtēt apgalvojumu, ka 6,1 % rentabilitātes līmenis, kas sasniegts 2014. gadā attiecībā uz 3. līmeni, kā norādīts galīgās informācijas izpaušanas dokumentā, pietiekami nenodrošina riepu atjaunošanas nozares izdzīvošanu Savienībā.

(308) Šim nolūkam tā nolēma izvērtēt rentabilitātes līmeņus, ko uzņēmumi, kas darbojās attiecīgajā līmenī, sasniedza 2014. gadā, pamatojoties uz datiem, kas ietverti pārbaudītajās atbildēs uz anketas jautājumiem. Lielajiem uzņēmumiem, kas darbojās 3. līmeņa riepu atjaunošanas nozarē, šis rentabilitātes rādītājs par 2014. gadu bija – 6,04 %. Izlasē iekļautajiem MVU šis rādītājs bija 2,71 %. Minētie skaitļi liecina, ka riepu atjaunošanas nozari, kas veidoja ievērojamu daļu no Savienības ražošanas nozares kopumā, imports no Ķīnas ietekmēja jau 2014. gadā.

(309) Komisija attiecīgi centās noteikt, kāda mērķa peļņa Savienības ražotājiem 3. līmenī būtu jāsasniedz normālos konkurences apstākļos, pievēršot pienācīgu uzmanību riepu atjaunotājiem. Lai veiktu šādu novērtējumu, tā arī izmantoja lietas materiālos pieejamo informāciju. Sūdzībā norādītā mērķa peļņa attiecīgā ražojuma ražotājiem 3. līmenī bija 9,2 %, kas, kā norādīja sūdzības iesniedzēji, nodrošināja pienācīgu darbību visiem ražotājiem, kuri darbojās 3. līmenī (tostarp attiecīgā ražojuma atjaunotājiem). Šis skaitlis bija atbilstošs arī tam, ko attiecīgā ražojuma atjaunotāji bija norādījuši savās piezīmēs, atbildot uz galīgās informācijas izpaušanas dokumentu un apgalvojot, ka Komisijai attiecībā uz 3. līmeņa ražotājiem būtu jāizmanto rentabilitātes līmenis, kas ir aptuveni 9 %. To arguments attiecās galvenokārt uz 2014. gada datiem, kuri jau liecināja par kaitējuma radīšanu riepu atjaunošanas nozarei Savienībā. Līdzīgi Komisija novērtēja datus, ko bija iesnieguši izlasē iekļautie Savienības riepu ražotāji par 2006. un 2007. gadu un kas, kā uzskatīja Savienības riepu atjaunotāji, bija pēdējie gadi, kuros pastāvēja normāli konkurences apstākļi. Šajos gados Savienības riepu atjaunotāju rentabilitāte bija 9,4 %.

(310) Komisija salīdzināja šos skaitļus ar apkopotiem 3. līmeņa rentabilitātes rādītājiem attiecībā uz izlasē iekļautajiem Savienības ražotājiem 2014. gadā. Neatspoguļojot MVU darbības rādītāju svērumu attiecībā pret visu Savienības ražošanas nozari kopumā, rentabilitātes rādītājs 3. līmenī minētajā gadā bija 9,2 %. Šis skaitlis, kam netika piemērots svērums, bija vairāk atbilstošs nekā rādītājs 6,1 % apmērā, kam iepriekš tika piemērots svērums. Tos MVU, kas darbojās 3. līmenī, imports no Ķīnas būtiski ietekmēja jau 2014. gadā, tāpēc svērtie skaitļi par minēto gadu nepilnīgi atspoguļo normālos konkurences apstākļus riepu atjaunošanas nozarē.

(311) Tāpēc Komisija uzskatīja, ka ir lietderīgāk mērķa peļņu par 2014. gadu aprēķināt tā, lai Ķīnas importa kaitējošā ietekme, kas jau novērota attiecībā uz minēto gadu, tiktu samazināta arī attiecībā uz Savienības riepu atjaunošanas nozari. Ņemot vērā iepriekš izklāstīto informāciju, Komisija nolēma mērķa peļņu attiecīgā ražojuma ražotājiem 3. līmenī noteikt 9,2 % apmērā. Tas atspoguļo minimālo cenu, kas neizraisa kaitējumu un kas 3. līmeņa Savienības ražotājiem ir jāsasniedz normālos konkurences apstākļos, pienācīgi ievērojot riepu atjaunošanas nozares vajadzības.

(312) Kā minēts 16. apsvērumā, Komisija darīja zināmu šo papildu konstatējumu un aicināja ieinteresētās personas iesniegt to piezīmes.

(313) *Heuver* apgalvoja, ka Komisija nevar nodalīt atjaunotas riepas un jaunas riepas, jo, ņemot vērā to savstarpējo aizstājamību, tās pastāvīgi tiek uzskatītas pat vienu un to pašu ražojumu. Turklāt visa kaitējuma un cēloņsakarības analīze esot veikta bez jebkādas ražojumu nodalīšanas.

(314) Minētā persona apgalvoja, ka Komisija nav minējusi pamatotu iemeslu, lai atkāptos no attiecīgā laikposma šajā izmeklēšanā, un ka imports no Ķīnas ietekmēja visu Savienības ražošanas nozari kopumā jau 2014. gadā. Turklāt minētā persona arī apgalvoja, ka tas, ka tā ne vienmēr sasniedza šo mērķa peļņas līmeni laikā, kad imports no ĶTR neradīja kaitējumu Savienības ražošanas nozarei (no 2008. gada līdz 2014. gadam), nepārprotami nozīmē, ka ir citi kaitējuma cēloņi.

(315) *Hämmerling* arī apgalvoja, ka atvēlētais trīs dienu termiņš piezīmju iesniegšanai par būtiskām izmaiņām dokumentā un Komisijas galīgajos secinājumos ir pārāk īss, tāpēc tiek pārkāptas *Hämmerling* aizstāvības tiesības.

(316) *Xingyuan Group* apgalvoja, ka mērķa peļņa 9,2 % apmērā ir neatbilstoša, jo tā nav pārbaudīta. Situācija 2006. un 2007. gadā bija pārāk atšķirīga no pašreizējās situācijas, un nebija pierādījumu, ka Savienības ražošanas nozarei tika nodarīts kaitējums 2014. gadā. Minētā persona arī apgalvoja, ka mērķa peļņas nolūks ir nevis nodrošināt nozares izdzīvošanu, bet likvidēt kaitējumu radošā dempinga ietekmi. Tā apgalvoja, ka ir neatbilstoši izmantot rentabilitāti, kam nav piemērots svērums.

(317) *Aeolus Group* apgalvoja, ka Komisija nav analizējusi cēloņsakarību starp Ķīnas importu un Savienības riepu atjaunošanas nozares darbības rādītājiem. Turklāt minētā persona apgalvoja, ka peļņas normai jābūt ierobežotai līdz tādai peļņas normai, uz kādu Savienības ražošanas nozare var pamatoti paļauties normālos konkurences tirgus apstākļos. Tā apgalvoja, ka Komisija, novērtējot atbilstošu mērķa peļņu 3. līmenim, nedrīkstot nodalīt jaunas riepas no atjaunotām riepām. Visbeidzot, tā apgalvoja, ka Komisija nav sniegusi pamatojumu, kādēļ tā 3. līmenim noteikusi mērķa peļņu 9,2 % apmērā.

(318) *CCCMC* un *CRIA* apgalvoja, ka noteiktā 9,2 % mērķa peļņa 3. līmenim neatspoguļo normālus konkurences apstākļus un ka nav atbilstoši 2006. un 2007. gadu izmantot kā atsauces gadus kaitējuma noteikšanai. Tas, ka Komisija ir pārlieku daudz pievērsusies 3. līmeņa riepu atjaunotājiem, ir nelabvēlīgi ietekmējis arī tās kaitējuma analīzi par Savienības ražošanas nozari kopumā.

(319) *Prometeon* apgalvoja, ka pārskatītais kaitējuma starpības aprēķins nostiprina secinājumu, ka varbūtējais kaitējums ir ļoti mazs. Kopējie zaudējumi, kas piedēvējami 3. līmenim, ir aptuveni 54 miljoni EUR, kas ir aptuveni 91 % no kopējā Savienības ražošanas nozarei radītā kaitējuma, savukārt 1. un 2. līmeņa riepas tas nav ietekmējis. Minētā persona arī atkārtoti izteica apgalvojumu, ka būtu jāizmanto cits pasākuma veids.

(320) Komisija nepiekrita minētajiem apgalvojumiem turpmāk izklāstīto iemeslu dēļ.

(321) Pirmkārt, mērķa peļņa 9,2 % apmērā 3. līmenim tika noteikta, pamatojoties uz izlasē iekļauto 3. līmeņa Savienības ražotāju faktisko rentabilitāti 2014. gadā pirms svēruma piemērošanas uzņēmumiem par līmeņiem. Nav neatbilstīgi šajā nolūkā atcelt skaitļiem piemēroto svērumu, lai mazinātu to MVU darbības rādītāju ietekmi, kurus jau bija skāris būtiskais Ķīnas importa apjoms.

(322) Otrkārt, Komisijas atsauce uz 2006. un 2007. gadu nemaina šo novērtējumu. Tā drīzāk apstiprināja konstatējumus par to, ka ir pamatoti kā piemērotu atsauces kritēriju izmantot 2014. gada skaitļus, kam nav piemērots svērums. Neviena no ieinteresētajām personām nav apgalvojusi, ka 2006. un 2007. gadā konkurences apstākļi bija izkropļoti. Izlasē iekļautie riepu atjaunotāji ir pamatojuši ar finanšu pārskatiem apgalvojumu, ka to normālā rentabilitāte 2006. un 2007. gadā bija 9–10 %.

(323) Treškārt, mērķa peļņa 3. līmenim, kas noteikta, pamatojoties uz 2014. gada skaitļiem, kam nebija piemērots svērums, bija arī atbilstoša sūdzībā ierosinātajam mērķa peļņas līmenim. Tādējādi jau sākumposmā – tātad ilgu laiku, pirms Komisija sāka svēruma piemērošanas procesu, – Savienības ražošanas nozare uzskatīja šo skaitli (proti, 9,2 %) par atbilstošu mērķa peļņas rādītāju.

(324) Tāpēc Komisija noraidīja šos apgalvojumus un apstiprināja savu izvēli izmantot 9,2 % mērķa peļņas rādītāju attiecībā uz 3. līmeņa riepām.

(325) Visbeidzot, saskaņā ar pamatregulas 20. panta 5. punkta būtu jāatvēl ieinteresētajām personām 10 dienas piezīmju iesniegšanai par galīgās informācijas izpaušanu. Pašreizējā gadījumā Komisija šim mērķim atvēlēja divas pilnas nedēļas. Ja ir vajadzīga papildu galīgas informācijas izpaušana, var noteikt īsāku termiņu. Pretēji *Hämmerling* apgalvojumam papildu galīgā izpaustā informācija nebija ne sarežģīta, ne būtiska. Tā tikai attiecās uz īpašu aspektu (proti, mērķa peļņu), kas izklāstīts divu lappušu dokumentā. Šajā situācijā atvēlētais trīs dienu termiņš piezīmju iesniegšanai bija pietiekams, lai visas ieinteresētās personas varētu īstenot savas aizstāvības tiesības.

8.2. **Galīgie antidempinga pasākumi**

(326) Galīgie antidempinga pasākumi būtu jānosaka ĶTR izcelsmes attiecīgā ražojuma importam saskaņā ar mazākā maksājuma noteikumu, kas paredzēts pamatregulas 7. panta 2. punktā. Komisija salīdzināja kaitējuma starpības ar dempinga starpībām. Maksājumu summa būtu jānosaka dempinga vai kaitējuma starpības apmērā atkarībā no tā, kurš no šiem lielumiem ir mazāks.

(327) Tādējādi galīgā antidempinga maksājuma likmēm, kas izteiktas kā *CIF* cena līdz Savienības robežai pirms nodokļa samaksas, vajadzētu būt šādām.

11. tabula

Galīgā antidempinga maksājuma likmes

Uzņēmums	Dempinga starpība (%)	Kaitējuma starpība (%)	Galīgais antidempinga maksājums (%)
Xingyuan Group	106,7	55,07	55,07
Giti Group	56,8	29,56	29,56
Aeolus Group un *Pirelli*	85	37,29	37,29
Hankook Group	60,1	23,41	23,41
Citi uzņēmumi, kas sadarbojās	71,5	32,39	32,39
Visi pārējie uzņēmumi	106,7	55,07	55,07

(328) Individuālās uzņēmumu antidempinga maksājuma likmes, kas norādītas šajā regulā, tika noteiktas, pamatojoties uz šīs izmeklēšanas konstatējumiem. Tāpēc tās atspoguļo izmeklēšanas gaitā konstatēto stāvokli attiecībā uz minētajiem uzņēmumiem. Šīs individuālās antidempinga maksājuma likmes (pretēji valsts mēroga maksājumam, kas piemērojams "visiem pārējiem uzņēmumiem") tādējādi ir piemērojamas vienīgi tāda attiecīgā ražojuma importam, kura izcelsme ir attiecīgajā valstī un kuru ražojuši minētie tiesību subjekti. Uz importēto attiecīgo ražojumu, kuru ražojis kāds cits uzņēmums, kas nav konkrēti minēts šīs regulas rezolutīvajā daļā, tostarp tiesību subjektiem, kas saistīti ar konkrēti minētajiem uzņēmumiem, būtu jāattiecina maksājuma likme, kas piemērojama "visiem pārējiem uzņēmumiem". Tam nepiemēro individuālās antidempinga maksājuma likmes.

(329) Uzņēmums var pieprasīt piemērot minētās individuālās antidempinga maksājuma likmes, ja tas pēc tam maina nosaukumu. Šāds pieprasījums adresējams Komisijai. Pieprasījumā jāietver visa attiecīgā informācija, ar ko var pierādīt, ka šāda maiņa neietekmē uzņēmuma tiesības izmantot tam piemērojamo maksājuma likmi. Ja uzņēmuma nosaukuma maiņa neietekmē uzņēmuma tiesības izmantot tam piemērojamo maksājuma likmi, paziņojums par nosaukuma maiņu tiks publicēts *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

(330) Lai mazinātu pasākumu apiešanas risku, kas ir saistīts ar maksājumu likmju lielo atšķirību, ir vajadzīgi īpaši pasākumi, kas nodrošinātu individuālo antidempinga maksājumu piemērošanu. Uzņēmumiem, uz kuriem attiecas individuālie antidempinga maksājumi, jāuzrāda derīgs rēķins dalībvalstu muitas dienestiem. Rēķinam ir jāatbilst 1. panta 3. punktā paredzētajām prasībām. Uz importu, kam nav pievienots šāds rēķins, būtu jāattiecina antidempinga maksājums, kas piemērojams "visiem pārējiem uzņēmumiem".

(331) Lai nodrošinātu antidempinga maksājumu pienācīgu piemērošanu, antidempinga maksājums, kas noteikts "visiem pārējiem uzņēmumiem", jāpiemēro ne vien ražotājiem eksportētājiem, kas šajā izmeklēšanā nesadarbojās, bet arī ražotājiem, kuri izmeklēšanas laikposmā neeksportēja uz Savienību.

(332) Ņemot vērā jaunāko Tiesas judikatūru ([62]), ir lietderīgi paredzēt nokavējuma procentu likmi, kas maksājama galīgo maksājumu atmaksas gadījumā, jo attiecīgajos spēkā esošajos noteikumos par muitas nodokļiem šāda procentu likme nav paredzēta un valsts noteikumu piemērošana radītu pārmērīgu konkurences kropļošanu starp tirgus dalībniekiem atkarībā no tā, kura dalībvalsts ir izvēlēta muitošanai.

([62]) Tiesas 2017. gada 18. janvāra spriedums (trešā palāta) *Wortmann/Hauptzollamt Bielefeld*, C-365/15, EU:C:2017:19, 35.–39. punkts.

(333) Kā minēts pagaidu regulas 263. apsvērumā, pastāv risks, ka uzņēmēji importēs ar Ķīnas izcelsmes riepām aprīkotus riteņus, lai apietu pasākumus. Tāpēc Komisija uzskatīja, ka, lai mazinātu šādu risku, ir atbilstoši uzraudzīt šādu ražojumu importu: autotransporta piekabju un puspiekabju riteņi, kas aprīkoti ar autobusiem vai kravas automobiļiem paredzētām jaunām vai atjaunotām gumijas pneimatiskajām riepām, kuru slodzes indekss pārsniedz 121.

(334) *Hämmerling* apgalvoja, ka pamatregula neparedz Komisijai juridisku pamatu klasificēt preces muitas vajadzībām un ka tāpēc pagaidu regulas 1. panta 5. punkts ir nelikumīgs. Kā minēts pagaidu regulas 263. apsvērumā, saskaņā ar Harmonizētās sistēmas skaidrojumu ("HSEN") par pozīciju 8708 un 8716 autotransporta piekabju un puspiekabju riteņi, kas aprīkoti ar riepām, ir klasificējami pozīcijās 8708 un 8716. Šajā apsvērumā paskaidrots Komisijas nolūks uzraudzīt šādu ražojumu importu: autobusiem vai kravas automobiļiem paredzētas jaunas vai atjaunotas gumijas pneimatiskās riepas, kuru slodzes indekss pārsniedz 121 un kuras uzstādītas riteņiem un pareizi klasificētas saskaņā ar muitas tiesību aktiem Kombinētās nomenklatūras 87. nodaļā ([63]). Lai precizētu, ka Komisijas nolūks nebija klasificēt preces muitas vajadzībām, pamatojoties uz pamatregulu, bet uzraudzīt importu, šīs regulas atbilstošā panta (proti, 1. panta 4. punkta) attiecīgais formulējums tika attiecīgi izstrādāts.

8.3. **Pasākumu veids**

(335) *Aeolus Group* apgalvoja, ka antidempinga pasākums būtu jāievieš procentuālā nodokļa veidā. Tā uzskatīja, ka fiksēts maksājums būtu pretrunā pamatregulas 7. panta 2. punktam un 9. panta 4. punktam, kas nosaka, ka ieviestais pagaidu un galīgais antidempinga maksājums nedrīkst pārsniegt starpību, kas ir pietiekama, lai novērstu Savienības ražošanas nozarei nodarīto kaitējumu. Attiecīgi vispiemērotākais risinājums būtu Komisijai ieviest procentuālos nodokļus, pamatojoties uz tirgus sadalījumu, proti, 1., 2. un 3. līmeni. *Aeolus Group* apgalvoja, ka tas būtu saskaņā ar Komisijas apsvērumiem par to, ka būtiski ir izvairīties no nesamērīgiem pasākumiem attiecībā uz augstas kvalitātes riepām, un vajadzību novērst Savienības ražošanas nozarei nodarīto kaitējumu attiecībā uz riepām, kam ir atšķirīgas fizikālās īpašības, tādējādi veidojot daudz "veselīgāku" tirgu.

(336) Kā minēts 302. apsvērumā, Komisija pārskatīja kaitējuma starpību un noteica mērķa peļņu katram līmenim. Tāpēc tā uzskatīja, ka ar rezultātā iegūto fiksēto maksājumu tiek pienācīgi novērsts Savienības ražošanas nozarei nodarītais kaitējums un ka vienlaikus maksājums tiek proporcionāli piemērots dažādajiem līmeņiem.

(337) *CRIA* un *CCCMC* apgalvoja, ka fiksēti maksājumi ir nepiemēroti, jo īpaši attiecībā uz 3. līmeni, un ierosināja Komisijai būtu jāapsver iespēja piemērot procentuālus maksājumus vai – alternatīvi – fiksētus maksājumus par augstas kvalitātes ražojumiem un procentuālus maksājumus par zemas kvalitātes ražojumiem. Turklāt dažas personas apgalvoja, ka Komisijai būtu jāņem vērā riepu izmērs, jo izmēru atšķirības ietekmē riepu cenu. *CRIA* un *CCCMC* arī apgalvoja, ka piemērotāks ir procentuāls maksājums.

(338) *Giti Group* un *Prometeon* apgalvoja, ka maksājums būtu jāpiemēro kā mainīgs maksājums, savukārt riepām, kas pārsniedz konkrētu minimālo importa cenu ("MIC") vai attiecīgā līmeņa MIC, maksājumi nebūtu jāpiemēro. Turklāt *Giti Group* apgalvoja, ka ražotājiem, kas nesadarbojās, arī turpmāk būtu jāpiemēro atlikušais procentuālais maksājums, lai no galīgo pasākumu piemērošanas jomas izslēgtu 1. un 2. līmeni.

(339) Kā minēts 302. apsvērumā, Komisija pārskatīja kaitējuma starpību un noteica mērķa peļņu katram līmenim. Tāpēc tā uzskatīja, ka ar rezultātā iegūto fiksēto maksājumu tiek pienācīgi novērsts Savienības ražošanas nozarei nodarītais kaitējums un ka vienlaikus maksājums tiek proporcionāli piemērots dažādajiem līmeņiem.

(340) Attiecībā uz apgalvojumiem, ka viena MIC visiem līmeņiem vai konkrēta līmeņa MIC būtu piemērotāka, lai likvidētu importa par dempinga cenām radīto kaitējumu, Komisija uzskatīja, ka:

— nav pieņemamas definīcijas attiecībā uz kvalitātes atšķirībām, kas izriet tikai no fizikālajām īpašībām – atšķirības līmeņu ietvaros izriet arī no zīmola, klientu attieksmes un riepu atjaunojamības. Tāpēc nav iespējams novilkt robežlīniju, ko varētu izmantot muita,

— importēto riepu izplatīšana galvenokārt ar saistītu meitasuzņēmumu un nesaistītu importētāju starpniecību, bet ar ļoti ciešām un ilgstošām darījumu attiecībām, ir ļoti sarežģīta. Šā plašā darbību tīkla uzraudzība ir praktiski neiespējama,

([63]) Komisijas 2017. gada 12. oktobra Īstenošanas regula (ES) 2017/1925, ar ko groza I pielikumu Padomes Regulā (EEK) Nr. 2658/87 par tarifu un statistikas nomenklatūru un kopējo muitas tarifu (OV L 282, 31.10.2017., 1. lpp.).

— importētāji parasti importē arī citas riepas, uz kurām neattiecas pašreizējā izmeklēšana (piemēram, automobiļu riepas). Tas rada augstu slēptas komisijas maksas un kompensācijas līgumu risku.

(341) Attiecībā uz apgalvojumiem, ka vajadzīgais pasākumu veids ir procentuāli maksājumi, Komisija norādīja, ka procentuāls maksājums radītu stimulu turpināt importēt lēto ražojumu klāstu, kā tas ir pamatots pagaidu regulas 270. un 271. apsvērumā. Attiecībā uz izmēriem Komisija konstatēja, ka mazās riepas veidoja aptuveni 15 % no izlasē iekļauto Ķīnas ražotāju eksporta apjoma un ka importētāji parasti importē visu izmēru riepas. Tāpēc Komisija secināja, ka šis apsvērums nav svarīgāks par fiksēta maksājuma noteikšanas radītajiem ieguvumiem.

(342) Komisija tādējādi nemainīja viedokli, ka visatbilstošākais galīgo pasākumu veids ir fiksēti maksājumi.

(343) *Xingyuan Group* apgalvoja, ka importa cenā, kas izmantota kā pamats fiksētā maksājuma aprēķināšanai, kļūdas pēc bija ieskaitītas pēcimporta izmaksas. Komisija piekrita šim apgalvojumam un attiecīgi koriģēja aprēķinus.

8.4. **Pagaidu maksājumu galīgā iekasēšana**

(344) Ņemot vērā konstatētās dempinga starpības un Savienības ražošanas nozarei nodarītā kaitējuma līmeni, būtu galīgi jāiekasē summas, kas nodrošinātas ar pagaidu regulā noteikto pagaidu antidempinga maksājumu. Nodrošinātās summas, kas pārsniedz galīgā maksājuma likmi, kura noteikta saskaņā ar šīs regulas 1. panta 2. punktu, būtu jāatmaksā.

(345) Komisiju informēja, ka uzņēmums *Chonche Auto Double Happiness Tyre Corp., Ltd* (*Taric* papildu kods C333) no 2018. gada 13. augusta mainīja nosaukumu uz *Aeolus Tyre (Taiyuan) Co., Ltd*. Tādēļ visi pasākumi, kas provizoriski piemēroti *Chonche Auto Double Happiness Tyre Corp., Ltd*, ir piemērojami *Aeolus Tyre (Taiyuan) Co., Ltd*.

(346) Komiteja, kas izveidota ar Regulas (ES) 2016/1036 15. panta 1. punktu, nav sniegusi atzinumu,

IR PIEŅĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

1. Konkrētu tādu Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes jaunu vai atjaunotu gumijas pneimatisko riepu importam, kuras paredzētas autobusiem vai kravas automobiļiem un kuru slodzes indekss pārsniedz 121, un kuras patlaban klasificē ar KN kodiem 4011 20 90 un ex 4012 12 00 (*Taric* kods 4012 12 00 10), tiek noteikts galīgs antidempinga maksājums.

2. Galīgie antidempinga maksājumi, kas piemērojami 1. punktā aprakstītajam ražojumam, kurš ražots turpmāk norādītajos uzņēmumos, EUR valūtā par vienību, ir šādi:

Uzņēmums	Galīgais antidempinga maksājums (EUR par vienību)	*Taric* papildu kods
Xingyuan Tire Group Co. Ltd; *Guangrao Xinhongyuan Tyre Co., Ltd*	61,76	C331
Giti Tire (Anhui) Company Ltd; *Giti Tire (Fujian) Company Ltd*; *Giti Tire (Hualin) Company Ltd*; *Giti Tire (Yinchuan) Company, Ltd*	47,96	C332
Aeolus Tyre Co., Ltd; *Aeolus Tyre (Taiyuan) Co., Ltd*; *Qingdao Yellow Sea Rubber Co., Ltd*; *Pirelli Tyre Co., Ltd*	49,44	C333
Chongqing Hankook Tire Co., Ltd; *Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd*	42,73	C334
Citi pielikumā norādītie uzņēmumi, kas sadarbojas	49,31	
Visi pārējie uzņēmumi	61,76	C999

3. Šā panta 2. punktā vai pielikumā norādītajiem uzņēmumiem individuālās maksājuma likmes piemēro tikai tad, ja dalībvalstu muitas dienestiem tiek uzrādīts derīgs komercrēķins, kurā ir šāda deklarācija, ko datējusi un parakstījusi šo rēķinu izdevušās struktūras amatpersona, norādot savu vārdu, uzvārdu un ieņemamo amatu: "*Es, apakšā parakstījies, apliecinu, ka šajā rēķinā norādītie (attiecīgā ražojuma) (vienības), kas pārdoti eksportam uz Eiropas Savienību, ir ražoti uzņēmumā (uzņēmuma nosaukums un adrese), (*Taric *papildu kods), Ķīnas Tautas Republikā. Es apliecinu, ka šajā rēķinā sniegtā informācija ir pilnīga un pareiza*." Ja šāds rēķins netiek uzrādīts, piemēro visiem pārējiem uzņēmumiem noteikto maksājuma likmi.

4. Komisija uzrauga tādu autotransporta piekabju un puspiekabju riteņu importu, kas aprīkoti ar autobusiem vai kravas automobiļiem paredzētām jaunām vai atjaunotām gumijas pneimatiskajām riepām, kuru slodzes indekss pārsniedz 121, un kuri klasificēti ar *Taric* kodiem 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 un 8716 90 90 80.

5. Ja nav noteikts citādi, piemēro attiecīgos spēkā esošos noteikumus par muitas nodokļiem. Nokavējuma procents, kas maksājams tādas atmaksas gadījumā, kura rada tiesības uz nokavējuma procenta maksājumu, ir *Eiropas Savienības Oficiālā Vēstneša* C sērijā publicētā likme, ko Eiropas Centrālā banka piemēro savām galvenajām refinansēšanas operācijām un kas ir spēkā tā mēneša pirmajā kalendārajā dienā, kurā beidzas maksājuma termiņš, palielināta par trīsarpus procentpunktiem.

6. Gadījumos, kad preces bojātas pirms laišanas brīvā apgrozībā, un tāpēc faktiski samaksāto vai maksājamo cenu muitas vērtības noteikšanas nolūkā proporcionāli sadala saskaņā ar Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2015/2447 131. pantu, 2. punktā noteikto antidempinga maksājumu procentuāli samazina atbilstoši faktiski samaksātās vai maksājamās cenas proporcijai.

2. pants

Ja kāds jauns ražotājs eksportētājs no Ķīnas Tautas Republikas iesniedz Komisijai pietiekamus pierādījumus, ka:

— tas laikposmā no 2016. gada 1. jūlija līdz 2017. gada 30. jūnijam nav eksportējis 1. panta 1. punktā aprakstīto ražojumu uz Savienību,

— tas nav saistīts ne ar vienu Ķīnas Tautas Republikas eksportētāju vai ražotāju, uz kuru attiecas ar šo regulu noteiktie antidempinga pasākumi,

— tas attiecīgo ražojumu patiešām ir eksportējis uz Savienību pēc izmeklēšanas laikposma, kas ņemts vērā, nosakot attiecīgos pasākumus, vai ir uzņēmies neatsaucamas līgumsaistības par ievērojama daudzuma eksportēšanu uz Savienību,

Komisija var grozīt šīs regulas 1. panta 2. punktu, iekļaujot šo jauno ražotāju eksportētāju starp uzņēmumiem, kas sadarbojās, bet netika iekļauti izlasē, un tādējādi attiecinot uz to vidējo svērto maksājuma likmi, kas nepārsniedz 49,31 EUR par vienību.

3. pants

Galīgi iekasē summas, kas nodrošinātas ar pagaidu antidempinga maksājumiem atbilstīgi Komisijas Īstenošanas regulai (ES) 2018/683. Atmaksā nodrošinātās summas, kas pārsniedz galīgos antidempinga maksājumus, kuri izteikti EUR valūtā par vienību un noteikti šīs regulas 1. panta 2. punktā.

4. pants

Īstenošanas regulu (ES) 2018/163 atceļ.

5. pants

Šī regula stājas spēkā nākamajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē, 2018. gada 18. oktobrī

Komisijas vārdā –
priekšsēdētājs
Jean-Claude JUNCKER

PIELIKUMS

Izlasē neiekļautie Ķīnas Tautas Republikas ražotāji eksportētāji, kuri sadarbojās:

Uzņēmuma nosaukums	*Taric* papildu kods
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

Uzņēmuma nosaukums	*Taric* papildu kods
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