NARIADENIA

VYKONÁVACIE NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2018/1579

z 18. októbra 2018,

ktorým sa ukladá konečné antidumpingové clo a s konečnou platnosťou vyberá predbežné clo uložené na dovoz určitých pneumatík, nových alebo protektorovaných, z kaučuku, druhu používaného na autobusy alebo nákladné automobily, s indexom zaťaženia presahujúcim 121, s pôvodom v Čínskej ľudovej republike, a ktorým sa zrušuje vykonávacie nariadenie (EÚ) 2018/163

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/1036 z 8. júna 2016 o ochrane pred dumpingovými dovozmi z krajín, ktoré nie sú členmi Európskej únie ([1]), a najmä na jeho článok 9 ods. 4,

keďže:

1. POSTUP

1.1. Predbežné opatrenia

(1) Európska komisia (ďalej len „Komisia“) 4. mája 2018 prijala nariadenie (EÚ) 2018/683 ([2]) (ďalej len „predbežné nariadenie“), ktorým sa ukladá dočasné antidumpingové clo na dovoz určitých pneumatík, nových alebo protektorovaných, z kaučuku, druhu používaného na autobusy alebo nákladné automobily, s indexom zaťaženia presahujúcim 121 (ďalej len „dotknutý výrobok“), s pôvodom v Čínskej ľudovej republike („ČĽR“), do Európskej únie (ďalej len „Únia“).

(2) Komisia začala prešetrovanie 11. augusta 2017 uverejnením oznámenia o začatí konania v *Úradnom vestníku Európskej únie* (ďalej len „oznámenie o začatí konania“) na základe podnetu, ktorý 30. júna 2017 podala koalícia proti nekalému dovozu pneumatík (ďalej len „navrhovateľ“) v mene výrobcov, ktorých výroba predstavuje viac než 25 % celkovej výroby nových a protektorovaných pneumatík na autobusy alebo nákladné automobily v Únii.

(3) Komisia vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2018/163 ([3]) zaviedla registráciu dovozu dotknutého výrobku s pôvodom v ČĽR. Registrácia dovozu sa skončila nadobudnutím účinnosti predbežných opatrení 8. mája 2018.

1.2. Obdobie prešetrovania a posudzované obdobie

(4) Ako je uvedené v odôvodnení 10 predbežného nariadenia, prešetrovanie dumpingu a ujmy sa vzťahovalo na obdobie od 1. júla 2016 do 30. júna 2017 (ďalej len „obdobie prešetrovania“) a preskúmanie trendov relevantných z hľadiska posúdenia ujmy sa vzťahovalo na obdobie od 1. januára 2014 do konca obdobia prešetrovania (ďalej len „posudzované obdobie“).

1.3. Následný postup

(5) Po uložení predbežných antidumpingových ciel navrhovateľ, Čínska obchodná komora dovozcov a vývozcov kovov, minerálov a chemických látok (ďalej len „CCCMC“), Čínske združenie pre kaučukový priemysel (ďalej len „CRIA“), päť čínskych vyvážajúcich výrobcov, päť neprepojených dovozcov, združenie dovozcov do Únie l'Association Française des Importateurs de Pneumatiques (ďalej len „AFIP“) a jeden dodávateľ do Únie (ďalej len „Kraiburg“) predložili písomné podanie, v ktorom vyjadrili svoje stanovisko k predbežným zisteniam.

([1]) Ú. v. EÚ L 176, 30.6.2016, s. 21.

([2]) Nariadenie Komisie (EÚ) 2018/683 zo 4. mája 2018, ktorým sa ukladá dočasné antidumpingové clo na dovoz určitých pneumatík, nových alebo protektorovaných, z kaučuku, druhu používaného na autobusy alebo nákladné automobily, s indexom zaťaženia presahujúcim 121, s pôvodom v Čínskej ľudovej republike, a ktorým sa mení vykonávacie nariadenie (EÚ) 2018/163 (Ú. v. EÚ L 116, 7.5.2018, s. 8).

([3]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2018/163 z 1. februára 2018, ktorým sa zavádza registrácia dovozu nových a protektorovaných pneumatík pre autobusy alebo nákladné automobily s pôvodom v Čínskej ľudovej republike (Ú. v. EÚ L 30, 2.2.2018, s. 12).

(6) Jedna zainteresovaná strana, Hämmerling The Tyre Company GmbH (ďalej len „Hämmerling“), predložila ďalšie pripomienky k predbežným zisteniam 2. júla 2018, teda značne po lehote na predloženie pripomienok k predbežnému poskytnutiu informácií. Komisia sa nimi zaoberala v konečnej fáze spolu s inými doručenými pripomienkami k všeobecnému informačnému dokumentu.

(7) Zainteresovaným stranám, ktoré o to požiadali, bola poskytnutá možnosť vypočutia. Uskutočnilo sa vypočutie s CCCMC a CRIA; všetkými vyvážajúcimi výrobcami zaradenými do vzorky: skupinou Aeolus ([4]), Pirelli Tyre Co., Ltd (ďalej len „Pirelli“) a prepojeným dovozcom Prometeon Tyre Group S.r.l. (ďalej len „Prometeon“), skupinou Giti ([5]), skupinou Hankook ([6]) a skupinou Xingyuan ([7]); dvomi neprepojenými dovozcami a výrobcami z Únie, združeniami a dodávateľmi behúňov a opravárenského materiálu v Únii, ktorí podporujú tieto opatrenia.

(8) Komisia posúdila pripomienky, ktoré predložili zainteresované strany, analyzovala ich a podľa potreby upravila predbežné zistenia.

(9) Komisia pokračovala v získavaní a overovaní všetkých informácií, ktoré považovala za potrebné na svoje konečné zistenia. S cieľom overiť odpovede na dotazníky, ktoré neboli overené v predbežnej fáze postupu, sa uskutočnili overovania na mieste v priestoroch týchto strán:

a) Neprepojení dovozcovia v Únii:

— Heuver Bandengroothandel B.V, Holandsko (ďalej len „Heuver“),

— Hämmerling The Tyre Company GmbH, Nemecko,

b) Prepojení dovozcovia v Únii:

— Hankook Tire Italia S.r.l.,

— Hankook España S.A.,

— Prometeon Tyre Group S.r.l.,

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

— Pneumobil Reifen und KFZ-Technik GmbH,

— Prometeon Tyre Deutschland GmbH.

(10) Po konečnom poskytnutí informácií sa uskutočnilo overovanie na mieste v priestoroch spoločnosti Roline N.V., výrobcu z Únie v Holandsku.

(11) Komisia informovala všetky zainteresované strany o základných skutočnostiach a úvahách, na základe ktorých zamýšľala uložiť konečné antidumpingové clo na dovoz určitých pneumatík pre autobusy a nákladné automobily (ďalej len „konečné poskytnutie informácií“) a s konečnou platnosťou vybrať sumy zabezpečené predbežným clom.

(12) Všetkým zainteresovaným stranám bola poskytnutá lehota, v rámci ktorej mohli predložiť pripomienky týkajúce sa tohto konečného poskytnutia informácií. Navrhovateľ, čínski vyvážajúci výrobcovia (skupina Aeolus, skupina Giti, skupina Hankook, Pirelli a jej prepojený dovozca Prometeon), odvetvové združenia (CRIA, CCCMC, Associazione Italiana Ricostruttori Pneumatici, Assoiaçao Nacional de Industriais de Recauchtagem de Pneus, Bipaver, Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk, Združenie výrobcov protektorov Českej republiky, Združenie výrobcov protektorov), dovozcovia (Hämmerling a Kirkby Tyres Ltd), výrobca protektorovaných pneumatík (Rula-BRW) a dodávatelia surovín na protektorovanie pneumatík (Vipal, Kraiburg, RemaTipTop) predložili písomné podania.

(13) Po konečnom poskytnutí informácií sa konali vypočutia s CRIA a CCCMC, skupinou Aeolus, skupinou Giti, Prometeon, navrhovateľom a združením Bipaver.

([4]) Skupina Aeolus sa skladá zo spoločností Aeolus Tyre Co., Ltd, Qingdao Yellow Sea Rubber Co., Ltd. a Aeolus Tyre (Taiyuan) Co., Ltd. Posledná uvedená spoločnosť sa predtým volala Chonche Auto Double Happiness Tyre Corp. Ltd. do 13. augusta 2018, keď zmenila svoj názov.

([5]) Skupina Giti sa skladá z Giti Tire (China) Investment Co., (Šanghaj); Giti Tire (Anhui) Co., Ltd; (Hefei); Giti Tire (Hualin) Co., Ltd (Hualin); Giti Tire (Fujian) Co., Ltd; Giti Tire (Yinchuan) Co., Ltd a prepojeného vývozcu v Singapure.

([6]) Skupina Hankook sa skladá zo Shanghai Hankook Tire Sales Co., Ltd (Šanghaj); Chongqing Hankook Tire Co., (Chongqing) Ltd; Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd (Jiangsu); a prepojeného vývozcu v Soule v Kórei.

([7]) Skupina Xingyuan sa skladá z Xingyuan Tire Group Ltd, Co. a Guangrao Xinhongyuan Tyre Co., Ltd (Dongying).

(14) Úradník pre vypočutie zorganizoval vypočutia na žiadosť skupiny Hankook 16. augusta 2018 a spoločnosti Hämmerling 29. augusta 2018.

(15) Komisia predložila 10. septembra 2018 všetkým zainteresovaným stranám dodatočné konečné poskytnutie informácií obmedzené na konkrétnu problematiku úrovne cieľového zisku triedy 3.

(16) Všetkým zainteresovaným stranám bola poskytnutá lehota troch dní, počas ktorej mohli k dodatočnému dokumentu obsahujúcemu konečné poskytnutie informácií predložiť pripomienky. Navrhovateľ, čínski vyvážajúci výrobcovia (skupina Aeolus, skupina Giti, Pirelli a jej prepojený dovozca Prometeon, Xingyuan), odvetvové združenia (CRIA, CCCMC, Associazione Italiana Ricostruttori Pneumatici, Bipaver, Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk, Združenie výrobcov protektorov Českej republiky, ITMA Europe, Združenie výrobcov protektorov), dovozcovia (Hämmerling, Heuver a Kirkby Tyres Ltd), výrobca protektorovaných pneumatík (Rula-BRW), združenie používateľov (Litovské združenie národných cestných dopravcov LINAVA) a dodávatelia surovín na protektorovanie pneumatík (Kraiburg) predložili písomné pripomienky.

(17) Po dodatočnom konečnom poskytnutí informácií sa konalo vypočutie so spoločnosťou Prometeon 14. septembra 2018.

(18) Pripomienky predložené zainteresovanými stranami sa zvážili a vo vhodných prípadoch sa aj zohľadnili.

1.4. **Korigendum**

(19) Po uverejnení predbežného nariadenia spoločnosť Pirelli upozornila na to, že Pirelli Tyre Co., Ltd nie je dcérskou spoločnosťou skupiny Aeolus, ako sa nesprávne uvádzalo v odôvodnení 119 predbežného nariadenia. Spoločnosť vysvetlila, že Pirelli Tyre Co., Ltd je nezávislá spoločnosť od Aeolus Tyre Co., Ltd a skupiny Aeolus.

(20) Komisia uznala svoju chybu a vydala korigendum 10. júla 2018 ([8]).

(21) Pokiaľ ide o odkaz na skupinu Aeolus, Komisia konštatovala, že jej prešetrovanie sa týka spoločností alebo skupín prepojených spoločností. Vzťah medzi vyvážajúcimi výrobcami je analyzovaný v súlade s článkom 127 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2015/2447 ([9]). Z toho dôvodu v kontexte tohto prešetrovania sa Pirelli Tyre Co., Ltd a Aeolus Tyre Co., Ltd považujú za prepojené, keďže obe mali spoločného akcionára počas obdobia prešetrovania– konkrétne China National Tire & Rubber Co., Ltd (ďalej len „CNRC“). Používanie skráteného tvaru „skupina Aeolus“ malo za cieľ uľahčiť odkazovanie na prepojené spoločnosti v celom predbežnom nariadení. Skrátený tvar „skupina Aeolus“ bol zvolený, pretože spoločnosť Aeolus Tyre Co., Ltd je najväčším výrobným subjektom spomedzi prepojených spoločností. Napriek používaniu skráteného tvaru na označovanie skupiny Aeolus v predbežnom nariadení bolo dumpingové rozpätie vypočítané samostatne pre každého prepojeného vyvážajúceho výrobcu, a potom bolo stanovené jednotné vážené priemerné dumpingové rozpätie pre všetky prepojené spoločnosti.

(22) Po konečnom poskytnutí informácií spoločnosť Pirelli tvrdila, že by nemala byť posudzovaná ako prepojená spoločnosť CNRC a skupiny Aeolus. Pirelli nesúhlasila s uplatnením článku 127 nariadenia (EÚ) 2015/2447 na účely výpočtu váženého priemerného dumpingového rozpätia stanoveného pre prepojené spoločnosti. Pirelli navrhla použitie článku 4 nariadenia (EÚ) 2016/1036 (ďalej len „základného nariadenia“) na stanovenie vzťahu medzi spoločnosťami.

(23) Komisia pripomenula, že článok 4 základného nariadenia sa týka vymedzenia výrobného odvetvia Únie a vzťahu výrobcov z Únie k vyvážajúcim výrobcom. V uvedenom kontexte sa výrobca z Únie nepovažuje za súčasť výrobného odvetvia Únie, ak je kontrolovaný vyvážajúcim výrobcom ([10]). V článku 2 ods. 1 základného nariadenia sa však vyslovene odkazuje na článok 127 nariadenia (EÚ) 2015/2447 s cieľom určiť, či sú dve strany v spojení na účel stanovenia dumpingového rozpätia. Preskúmanie toho, či sú strany v spojení, zabezpečuje, že sú antidumpingové opatrenia presadzované účinne. Konkrétne sa predchádza riziku, že vývoz smeruje cez prepojenú spoločnosť s nižším antidumpingovým clom. Okrem toho sa v oznámení o začatí konania ([11]) jasne odkazovalo na článok 127 nariadenia (EÚ) 2015/2447 na začiatku konania.

([8]) Ú. v. EÚ L 174, 10.7.2018, s. 23.

([9]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2015/2447 z 24. novembra 2015, ktorým sa stanovujú podrobné pravidlá vykonávania určitých ustanovení nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 952/2013, ktorým sa ustanovuje Colný kódex Únie (Ú. v. EÚ L 343, 29.12.2015, s. 558).

([10]) Pozri článok 4 ods. 2 písm. a) základného nariadenia.

([11]) Pozri bod 5.2.3 oznámenia o začatí prešetrovania neprepojených dovozcov, najmä poznámky pod čiarou 1 na stranách 15 a 17.

(24) Podľa článku 127 písm. d) nariadenia (EÚ) 2015/2447 sa dve osoby považujú za prepojené, ak: tretia strana priamo alebo nepriamo vlastní, ovláda alebo má v držbe aspoň 5 % hodnoty akcií alebo podielov s hlasovacím právom jednej aj druhej osoby. CNRC je najväčší akcionár spoločnosti Pirelli. Počas obdobia prešetrovania CNRC vlastnila 65 % akcií spoločnosti Pirelli. V septembri 2018 ešte vlastnila 46 % akcií spoločnosti Pirelli. V kontexte tohto prešetrovania sa preto Pirelli a skupina Aeolus považujú za prepojené prostredníctvom spoločnej materskej spoločnosti (CNRC). Tvrdenie spoločnosti Pirelli, že by nemala byť posudzovaná ako prepojená spoločnosť CNRC alebo skupiny Aeolus, bolo preto odmietnuté.

(25) Po konečnom poskytnutí informácií spoločnosť Pirelli ďalej tvrdila, že by mala byť považovaná len za spolupracujúcu stranu, a nie za vyvážajúceho výrobcu, keďže prestala vyrábať dotknutý výrobok v novembri 2017.

(26) Komisia stanovila, že Pirelli bola počas prešetrovaného obdobia vyvážajúcim výrobcom. To, že Pirelli následne prestala vyrábať, nemení uvedenú skutočnosť. Uvedené tvrdenie bolo preto zamietnuté.

1.5. **Predbežné poskytnutie informácií**

(27) Niekoľko zainteresovaných strán tvrdilo, že predbežné poskytnutie informácií Komisiou bolo nedostatočné, čím boli dotknuté ich práva na obhajobu, a požiadali Komisiu o ďalšie vysvetlenia a poskytnutie informácií a po konečnom poskytnutí informácií zopakovali rovnaké obavy.

(28) Komisia sa domnievala, že verejný spis a predbežné nariadenie už obsahovali dostatočné informácie umožňujúce všetkým zainteresovaným stranám úplne vykonávať svoje práva na obhajobu. Napriek tomu bola poznámka k spisu ([12]), ktorá obsahovala objasnenia predbežného nariadenia, zaradená do verejného spisu, pred konečným poskytnutím informácií a dvom vyvážajúcim výrobcom boli poskytnuté určité ďalšie objasnenia týkajúce sa údajov, ktoré boli podkladom na výpočet individuálnych dumpingov.

(29) Komisia uviedla, že CRIA a CCCMC uviedli, že Komisia im a čínskym vývozcom neposkytla podrobné informácie o výpočtoch cenového podhodnotenia a predaja pod cenu, čím ich pripravila o možnosť skontrolovať možné chyby, ktoré Komisia urobila, alebo uviesť pripomienky k určitým aspektom uvedených výpočtov.

(30) CRIA, CCCMC aj čínski vývozcovia dostali všetky informácie pri súčasnom zachovaní ich procesných práv. Čínski vývozcovia zaradení do vzorky dostali zoznam predávaných kontrolných čísel výrobkov („PCN“), jednotkovú predajnú cenu a rozsah ([13]) celkového objemu príslušného predaja. Ako je uvedené v odôvodneniach 45 až 49, Komisia teraz nesmie bez osobitného súhlasu poskytovateľa týchto informácií poskytnúť žiadne informácie, ktoré sa považujú za dôverné, ak je na to dobrý dôvod.

(31) Skupina Aeolus tvrdila, že stanovenie ujmy na účely článku VI GATT 1994 by malo byť založené na nesporných dôkazoch a zahŕňať objektívne preskúmanie a) objemu dumpingových dovozov a vplyv dumpingových dovozov na ceny podobných výrobkov na domácom trhu a b) následného vplyvu týchto dovozov na domácich výrobcov týchto výrobkov. Domnievala sa, že Komisia by nemala zakladať svoje rozhodnutia na vágnych prvkoch alebo na dôverných údajoch poskytnutých stranami, ale na všetkých informáciách a objektívnych skutočnostiach, ktoré sú k dispozícii. Požiadavka „objektívneho preskúmania“ znamená, že domáce výrobné odvetvie a účinky dumpingového dovozu musia byť prešetrené nepredpojatým spôsobom, bez uprednostňovania záujmov ktorejkoľvek zainteresovanej strany či skupiny zainteresovaných strán v prešetrovaní ([14]). Podľa skupiny Aeolus väčšina údajov v konaní zostala dôverná, čím sa bránilo vykonávaniu práva na obhajobu zainteresovaných strán. Skupina Aeolus však uviedla, že začatie prešetrovania malo jasne chrániť záujmy konkrétneho segmentu výrobného odvetvia Únie (konkrétne odvetvia protektorovania) bez zohľadnenia toho, že väčšina veľkých európskych výrobcov pneumatík takisto dováža dotknutý výrobok z ČĽR a predáva ho na trhu Únie.

(32) V odpovedi na uvedené pripomienky Komisia uviedla, že v článku 19 základného nariadenia sa konkrétne stanovuje, že zainteresované strany môžu poskytovať informácie dôverne, ak je na to dobrý dôvod. Okrem toho, zmysluplné zhrnutie dôverných informácií bolo zaradené do verejného spisu na nahliadnutie pre zainteresované

([12]) Poznámka k spisu (systémové číslo podania t18.007994).
([13]) Vzhľadom na dôvernosť totožnosti určitých výrobcov z Únie bol poskytnutý rozsah.
([14]) Správa odvolacieho orgánu WTO vo veci WT/DS184/AB/R, Spojené štáty – antidumpingové opatrenia týkajúce sa niektorých oceľových výrobkov valcovaných za tepla z Japonska, bod 109.

strany. To, že totožnosť určitých spolupracujúcich výrobcov z Únie bola dôverná, nebránilo Komisii vo vykonávaní objektívneho preskúmania skutočností, ani nebránilo zainteresovaným stranám vo vykonávaní svojich práv na obhajobu. Okrem toho, práva zainteresovaných strán na obhajobu boli chránené, ako je vysvetlené v odôvodnení 37, prostredníctvom zásahu úradníka pre vypočutie.

1.6. **Výber vzorky**

(33) CRIA a CCCMC tvrdili, že čínski výrobcovia, ktorí sú malé a stredné podniky (MSP), boli diskriminovaní v porovnaní s výrobcami MSP z Únie, keďže MSP z Únie mali právo vyplniť menej podrobný (a preto menej spoľahlivý) dotazník. Uvedené strany tvrdili, že čínski výrobcovia, ktorí sú MSP, mohli byť odradení od účasti na prešetrovaní z dôvodu značného bremena, ktoré predstavuje vyplnenie všetkých odpovedí v dotazníku.

(34) Okrem toho CRIA a CCCMC tvrdili, že vzhľadom na to, že Komisia (údajne chybne) zakladala svoje stanovenie ujmy prevažne na údajoch malého objemu predaja MSP, nedostatočné zastúpenie čínskych výrobcov, ktorí sú MSP, ešte zhoršila skutočnosť, že výrobcovia, ktorí sú MSP, z Únie mohli poskytnúť menej vyčerpávajúcu, a teda menej spoľahlivú odpoveď. Podobné tvrdenie bolo zopakované po konečnom poskytnutí informácií. Okrem toho CRIA a CCCMC žiadali, aby Komisia zverejnila osobitné údaje o výbere vzorky výrobcov z Únie, najmä s cieľom overiť reprezentatívnosť vzorky výrobného odvetvia Únie v prípade nových aj protektorovaných pneumatík. Uvedené tvrdenie bolo zopakované po konečnom poskytnutí informácií.

(35) Vyhlásenie, že stanovenie ujmy je prevažne založené na údajoch výrobcov z Únie, ktorí sú MSP, je nesprávne, pretože Komisia vytvorila reprezentatívnu vzorku, aby presne analyzovala stav ujmy výrobcov z Únie. Komisia vážila predaj Únie, aby zabezpečila náležité zastúpenie predaja MSP na trhu Únie. Okrem toho je obvyklou praxou, že Komisia posiela zjednodušený dotazník výrobcom z Únie, ktorí sú MSP, táto skutočnosť však nemá vplyv na správnosť poskytnutých údajov ani dôkladnosť prešetrovania. Preto bolo uvedené tvrdenie zamietnuté.

(36) Ako sa uvádza v odôvodnení 15 predbežného nariadenia, dvaja vyvážajúci výrobcovia tvrdili, že im dôvernosť bránila overiť, či navrhovateľ predstavuje viac ako 25 % celkovej výroby v Únii. Takisto tvrdili, že nemohli overiť, či vzorka výrobného odvetvia Únie bola dostatočne reprezentatívna.

(37) Útvary Komisie sa obrátili na úradníka pre vypočutie, aby boli zaručené práva zainteresovaných strán na obhajobu v súvislosti s uvedenými tvrdeniami. Záznamom z 12. júla 2018 úradník pre vypočutie doplnil záznam do verejného spisu o tieto dve zistenia:

„*1. Údaje v dôvernom spise podporujú záver, že útvary Komisie správne zohľadnili doručené údaje vo výpočte existujúcich požiadaviek. Navrhovateľ vrátane dvoch výrobcov z Únie, ktorí požiadali o anonymitu, predstavuje viac ako 25 % celkovej výroby prešetrovaného výrobku v Únii.*

2. Údaje v dôvernom spise podporujú záver, že výber vzorky, ktorý vykonali útvary Komisie zodpovedné za prešetrovanie, bol presne opísaný v ich príslušnej poznámke k spisu z 18. októbra 2017 o predmete výberu vzorky, ktorá je zaradená do spisu na nahliadnutie pre zainteresované strany.“ ([15])

(38) Komisia sa preto domnievala, že právo týchto zainteresovaných strán na obhajobu bolo dodržané.

(39) Nakoniec niekoľko vyvážajúcich výrobcov tvrdilo, že nedostatok informácií o možných prepojeniach anonymných navrhovateľov s čínskymi vyvážajúcimi výrobcami bránil ich právam na obhajobu. Nebolo však odôvodnené, ako by im informácie o tomto možnom prepojení pomohli v obhajovaní ich veci. Ak by aj hypoteticky existovalo prepojenie medzi jedným alebo niekoľkými anonymnými výrobcami z Únie a jedným alebo niekoľkými čínskymi vyvážajúcimi výrobcami, analyzovanie dumpingu a ujmy by nebolo podstatne ovplyvnené.

(40) Skupina Giti uviedla, že Komisia mala zohľadniť podiel každej triedy na celkovom predaji v Únii pri výbere vzorky výrobcov z Únie. Takýto prístup by bol objektívnejší ako súčasný prístup, v ktorom je váha údajov triedy 3, ktorá utrpela najväčšiu ujmu, podľa názoru skupiny Giti prehnaná.

([15]) Poznámka k spisu týkajúca sa žiadosti o overenie informácií v dôvernom spise (systémové číslo podania: t18.008053).

(41) Ako je vysvetlené v odôvodnení 24 predbežného nariadenia, Komisia skutočne zohľadnila triedy na účel výberu vzorky výrobcov z Únie. Okrem toho predbežné nariadenie v odôvodneniach 157 a 158 a ďalšie objasnenia v poznámke k spisu uvedenej v odôvodnení 28 tohto nariadenia obsahovali dôkladné objasnenie metodiky použitej na náležité zohľadnenie všetkých tried v mikroekonomických ukazovateľoch (pozri ďalej bod 4.5.1.2).

1.7. **Prístup k informáciám**

(42) CRIA a CCCMC požiadali, aby bol ich právnym zástupcom udelený úplný prístup k dumpingovému rozpätiu, vplyvu na ceny a výpočtom rozsahu ujmy vykonaným Komisiou vrátane prístupu ku všetkým dôverným informáciám od iných zainteresovaných strán, na ktorých sú založené tieto výpočty (za predpokladu prijatia náležitých záväzkov týkajúcich sa nezverejňovania). CRIA a CCCMC upozornili, že požiadavky článku 19 základného nariadenia by mali byť vyvážené s právami na obhajobu, ktoré sú zaručené článkom 41 Charty základných práv Európskej únie.

(43) CRIA a CCCMC tvrdili, že právnici, ktorým má byť povolený prístup, sú registrovaní v európskej advokátskej komore a podliehajú prísnym pravidlám pre advokátov a poskytnutie dôverných informácií ich klientom by viedlo k vážnym disciplinárnym opatreniam vrátane vylúčenia z komory a možných trestných opatrení. CRIA a CCCMC preto uviedli, že prístup k dôverným dokumentom nie je v rozpore s povinnosťou Komisie chrániť dôverné informácie a pritom umožňuje účinný výkon práv na obhajobu. Okrem toho sa tieto strany domnievali, že obrátenie sa na úradníka pre vypočutie v súvislosti s prístupom k dôverným informáciám a informovaním zainteresovaných strán o svojom závere nemožno považovať za náhradu preskúmania týchto výpočtov.

(44) Na vypočutí s úradníkom pre vypočutie 16. augusta 2018 skupina Hankook tvrdila, že Komisia porušila jej práva na obhajobu tým, že jej odmietla prístup k údajom, ktoré skupina Hankook považovala za neodôvodnene dôverné. Skupina Hankook predložila všeobecnú žiadosť o zmenu politiky so zreteľom na zaobchádzanie s dôvernými údajmi a vyzvala útvary Komisie, aby zmenili súčasný postup, pokiaľ ide o zverejnenie výpočtov, a aby v budúcnosti umožnila právnym zástupcom zainteresovaných strán mať prístup k výpočtom v úplnom rozsahu. Podľa názoru skupiny Hankook by sa ochrana dôverných údajov mala uplatňovať len v takom rozsahu, v ktorom je táto ochrana nevyhnutná, aby sa zabránilo možnej ujme dotknutých spoločností. Táto ujma by nevznikla, ak by právni zástupcovia pracovali na základe dohody o mlčanlivosti s útvarmi Komisie. V súvislosti so súčasným prešetrovaním skupina Hankook takisto požiadala o prístup k všetkým výpočtom dumpingového rozpätia a rozpätia ujmy vrátane úplných údajov o normálnej hodnote pre svojich právnych zástupcov.

(45) V článku 19 základného nariadenia sa stanovuje, že Komisia nesmie poskytnúť žiadne informácie dôverného charakteru, prípadne informácie poskytnuté dôverne stranami a ak je na to dobrý dôvod, bez osobitného súhlasu od poskytovateľa týchto informácií. Nepredpokladá sa v ňom, že by sa tento prístup mal poskytnúť akejkoľvek inej strane vrátane právnikov registrovaných v európskej advokátskej komore. Treba však takisto uviesť, že 9. januára 2018 CRIA a CCCMC predložili splnomocnenia podpísané spolupracujúcimi a vyvážajúcimi výrobcami zaradenými do vzorky. Komisia zistila, že niektoré splnomocnenia od čínskych vyvážajúcich výrobcov zaradených do vzorky pre CRIA a CCCMC sa nevzťahovali na prístup k dôverným informáciám, ale vzťahovali sa len na účasť na vypočutiach, predkladanie pripomienok a podaní.

(46) V judikatúre Súdneho dvora sa ďalej stanovuje, že ochrana práv na obhajobu musí byť v prípade potreby zosúladená so zásadou dôvernosti, ktorá je špecificky stanovená v článku 19 základného nariadenia. V tomto konkrétnom prípade existoval dobrý dôvod, pretože niekoľko zainteresovaných strán požadovalo, aby ich mená zostali dôverné, z obavy, že by mohli byť vystavené odvetným opatreniam zo strany zákazníkov alebo konkurentov. Komisia posúdila uvedené tvrdenia a považovala ich za opodstatnené. Dospela preto k záveru, že poskytnutie týchto dôverných informácií by malo významný nepriaznivý vplyv na tieto strany.

(47) Toto zosúladenie umožňuje prijatie zhrnutí, ktoré nemajú dôverný charakter, takýchto informácií (vykonané napríklad vo forme rozsahov a/alebo indexovaných prvkov informácií), keď takéto informácie nepovedú k zverejneniu obchodného tajomstva. Úplné poskytnutie dôverných informácií sa však nepovažovalo za zosúladené s povinnosťou chrániť tieto informácie. Rovnako, pretože zákonodarca Únie neustanovil takúto výnimku v základnom nariadení, Komisia usúdila, že skutočnosť, že právnici registrovaní v európskej advokátskej komore podliehajú prísnym pravidlám pre advokátov a prípadne sankciám v prípade porušenia týchto pravidiel, neumožňuje útvarom Komisie udeliť prístup k dôverným informáciám v rozpore s platnými právnymi predpismi.

Komisia teda dospela k záveru, že prístup k dôverným informáciám nemôže byť udelený právnikom registrovaným v európskej advokátskej komore. V každom prípade ďalší prvok na ochranu práv na obhajobu zainteresovaných strán je možnosť obrátiť sa na úradníka pre vypočutie v obchodných konaniach podľa článku 15 rozhodnutia predsedu Európskej komisie z 29. februára 2012 o funkcii a pôsobnosti úradníka pre vypočutie v určitých obchodných konaniach ([16]). Keďže v danom okamihu zainteresované strany nepožiadali o stanovisko úradníka pre vypočutie, tvrdenie musí byť zodpovedajúcim spôsobom odmietnuté.

(48) Okrem toho Komisia usúdila, že verejný spis k dispozícii zainteresovaným stranám vrátane CRIA a CCCMC a skupine Hankook obsahoval všetky relevantné informácie o prípade, ktoré boli použité v prešetrovaní. Ak sa informácie považovali za dôverné, verejný spis obsahoval ich zmysluplné zhrnutia. Všetky zainteresované strany vrátane CRIA a CCCMC mali prístup k verejnému spisu a mohli si ho preštudovať.

(49) Vzhľadom na uvedené úvahy Komisia považovala informácie poskytnuté v dokumentoch s poskytnutím informácií a v verejnom spise za dostatočné na uspokojenie práv na obhajobu všetkých zainteresovaných strán. Preto bolo uvedené tvrdenie zamietnuté. Napriek tomu po vypočutí úradníkom pre vypočutie Komisia poskytla určité ďalšie údaje o výpočtoch dumpingu a ujmy, ako je uvedené v odôvodneniach 77 a 178.

(50) Spoločnosť Hämmerling požiadala o vypočutie u úradníka pre vypočutie, aby predložila právne obavy týkajúce sa súčasného prešetrovania a určitých horizontálnych otázok týkajúcich sa ochrany údajov v prípade dôverných informácií a informácií, ktoré nemajú dôverný charakter, ktoré sú zahrnuté v databáze TRON TDI, a súčasného postupu udelenia prístupu k súborom, ktoré nie sú dôverné, zainteresovaným stranám mimo územia Únie prostredníctvom uvedenej databázy.

(51) Komisia konštatovala, že nové všeobecné nariadenie o ochrane údajov ([17]) sa v tomto prípade neuplatňovalo. Okrem toho spoločnosť Hämmerling potvrdila, že problematika ochrany osobných údajov priamo nesúvisela s možným konkrétnym bránením v jej právach na obhajobu podľa práva na ochranu obchodu. Komisia preto dospela k záveru, že individuálne postavenie spoločnosti Hämmerling v konaní a jej práva na obhajobu neboli dotknuté novým všeobecným nariadením o ochrane údajov.

2. **DOTKNUTÝ VÝROBOK A PODOBNÝ VÝROBOK**

2.1. **Tvrdenia týkajúce sa segmentácie trhu Únie s pneumatikami**

(52) Niekoľko zainteresovaných strán zopakovalo svoje tvrdenie, že nové a protektorované pneumatiky nemohli byť jeden dotknutý výrobok alebo súčasť jedného segmentu. Okrem toho niekoľko zainteresovaných strán tvrdilo, že trh Únie by mal byť rozdelený najmenej na štyri triedy: mali by sa vytvoriť tri triedy pre nové pneumatiky a štvrtá, nová kategória pre protektorované pneumatiky. Prípadne by sa mala zaviesť nová trieda pre lacné dovezené pneumatiky. CRIA a CCCMC takisto tvrdili, že by sa mala vytvoriť ďalšia segmentácia pre pôvodné zariadenia a náhradné pneumatiky.

(53) Ako sa uvádza v odôvodneniach 72 až 74 predbežného nariadenia, nové (protektorovateľné alebo neprotektorovateľné) a protektorované pneumatiky nemajú odlišné technické, základné fyzické a chemické vlastnosti. Po predbežnom poskytnutí informácií zainteresované strany neposkytli žiadne ďalšie dôkazy o opaku. Komisia preto zamietla tvrdenie CRIA a CCCMC, že nové a protektorované pneumatiky nemôžu byť rovnaký dotknutý výrobok. Pokiaľ ide o žiadosť o vytvorenie štvrtej triedy pre protektorované pneumatiky, Komisia zdôraznila, že nové a protektorované pneumatiky majú rovnaké základné vlastnosti a sú prevažne zameniteľné. Okrem toho, ako je vysvetlené v odôvodneniach 55 až 57 predbežného nariadenia, protektorované pneumatiky väčšinou patria do triedy 3. Z toho dôvodu pre ne netreba vytvárať štvrtú triedu. Komisia preto uvedené tvrdenie takisto zamietla.

(54) Skupina Aeolus uviedla, že Komisia by mala vylúčiť nové pneumatiky z rozsahu prešetrovania. Odvolávala sa na správu odvolacieho orgánu WTO vo veci *Európske spoločenstvá – Opatrenia týkajúce sa azbestu a výrobkov, ktoré azbest obsahujú* ([18]), podľa ktorej stanovenie toho, či dva výrobky sú podobné. je v zásade stanovenie toho, či si dva výrobky navzájom konkurujú. Skupina Aeolus uviedla, že uvedený prístup by mala Komisia zohľadniť v stanovovaní toho, či dva výrobky môžu alebo nemôžu byť považované za podobné.

([16]) Ú. v. EÚ L 107, 19.4.2012, s. 5.
([17]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679 z 27. apríla 2016 o ochrane fyzických osôb pri spracúvaní osobných údajov a o voľnom pohybe takýchto údajov, ktorým sa zrušuje smernica 95/46/ES (Ú. v. EÚ L 119, 4.5.2016, s. 1).
([18]) Správa odvolacieho orgánu vo veci WT/DS/135/AB/R *Európske spoločenstvá – Opatrenia týkajúce sa azbestu a výrobkov, ktoré azbest obsahujú*.

(55) Komisia sa domnievala, že existuje konkurenčný vzťah medzi novými a protektorovanými pneumatikami. Ako bude znázornené ďalej v bode 4.6 v analýze vzájomného prepojenia medzi pneumatikami, dovezené (nové) pneumatiky triedy 3 si konkurujú s pneumatikami, ktoré sú protektorované v Únii a v súčasnosti preberajú podiel protektorovaných pneumatík triedy 3 na trhu. Toto zase má obrátený kaskádový efekt aj na pneumatiky triedy 2 a 1, takže ovplyvnilo konkurenčnú pozíciu výrobcov pneumatík z Únie v triedach 1 a 2. Uvedené tvrdenie bolo preto zamietnuté.

(56) Skupina Hankook tvrdila, že jej značka Hankook by mala byť klasifikovaná ako trieda 2, keďže všetky tri kritériá použité Komisiou vedú k rovnakému výsledku: i) rozpoznanie značky; ii) protektorovateľnosť a iii) predaj pneumatík priamo výrobcom autobusov a nákladných automobilov, t. j. predaj pôvodného zariadenia („PZ“).

(57) So zreteľom na prvé kritérium – rozpoznanie značky, skupina Hankook tvrdila, že nielen ETRMA (v jej správach z roku 2017 a 2018), ale aj v globálnej správe s informáciami o pneumatikách z júna 2016 a zo strany Komisie USA pre medzinárodný obchod v marci 2016 sa k značke Hankook pristupovalo ako k značke triedy 2 ([19]). Komisia akceptovala, že zaradenie značky Hankook v uvedených štyroch správach na ňu poukazuje ako na značku triedy 2. Zároveň sa skupina Hankook uvádza na trh ako tzv. prémiová značka na vlastnom webovom sídle skupiny. Okrem toho, ako sa už uviedlo v odôvodnení 63 predbežného nariadenia, v internom dokumente spoločnosti, ktorý bol poskytnutý Komisii počas overovania na mieste, sa uvádzalo, že značka sa presunula do triedy 1. Komisia sa preto domnievala, že trhové vnímanie a vlastné vnímanie skupiny Hankook nie sú úplne totožné.

(58) Skupina Hankook takisto predstavila dôverné interné prieskumy vykonané v roku 2017 pre tím globálnej marketingovej stratégie Hankook v Spojenom kráľovstve, Nemecku, Španielsku a Taliansku o pneumatikách na osobné automobily. Podľa spoločnosti z týchto dokumentov vyplýva, že povedomie zákazníkov o iných značkách triedy 1 v týchto krajinách je vyššie. Komisia zistila, že z týchto údajov je možné odvodiť dva hlavné závery. Po prvé, skupina Hankook sama uznala, že klasifikácia značiek do tried predstavuje dynamickú koncepciu pre všetky značky. Napríklad v Spojenom kráľovstve bol jeden z jej konkurentov považovaný za značku triedy 2, pričom ten istý konkurent patrí medzi tzv. špičkových hráčov alebo do triedy 1 v Nemecku, Španielsku a Taliansku. Po druhé, zdá sa, že skupina Hankook je na pomedzí dvoch tried podľa vnímania zákazníkov v oblasti osobných automobilov: „Povedomie s pomocou ([20])“ o značke Hankook bolo všeobecne nižšie ako v prípade značiek triedy 1, zatiaľ čo „povedomie bez pomoci ([21])“ bolo – s výnimkou Spojeného kráľovstva – na rovnakej úrovni alebo dokonca mierne vyššie ako v prípade iných konkurenčných značiek klasifikovaných Komisiou ako patriacich do triedy 1.

(59) Komisia sa potom zamerala na druhé kritérium. Pripomenula, že pneumatiky triedy 1 sú navrhnuté tak, aby mali väčšiu životnosť, čím sa ešte zvyšuje výrazne vyšší počet najazdených kilometrov pôvodného výrobku (pri normálnom používaní ich možno až trikrát protektorovať), ako sa stanovuje v odôvodnení 55 predbežného nariadenia. V tomto smere skupina Hankook uviedla, že preberá zmluvnú záruku, že pneumatiky Hankook sa môžu protektorovať maximálne raz a že podiel jej vlastnej protektorovanej značky Alphatread na trhu je zanedbateľný a klesá. Okrem toho, stanovovanie cien jej plášťov je na nižšej úrovni ako plášťov vedúcich predstaviteľov na trhu.

(60) Na jednej strane Komisia zohľadnila postavenie značky Alphatread na trhu, ale zistila, že táto skutočnosť môže byť skôr otázkou rozhodnutia spoločnosti, či pôsobiť alebo nepôsobiť vo vertikálne integrovanom podnikaní so samotným protektorovaním. Komisia takisto akceptovala, že právna záruka sa v prípade pneumatík Hankook vzťahuje len na jedno protektorovanie. Na druhej strane, protektorovateľnosť nezávisí len od protektorovania Alphatread alebo právnej záruky vydávanej skupinou Hankook, ktorá má konzervatívny charakter. Namiesto toho je pre klasifikáciu dôležitejšie, ako často sa pneumatiky skutočne protektorujú na trhu a teda si konkurujú s inými pneumatikami triedy 1 v tomto smere.

(61) Komisia sa teda pýtala u subjektov protektorovania v Únii, či môžu byť pneumatiky Hankook protektorované len raz, dvakrát alebo viac ako dvakrát. Združenie výrobcov protektorovaných pneumatík BIPAVER informovalo Komisiu, že všetci siedmi výrobcovia protektorovaných pneumatík (traja z Nemecka, jeden z Portugalska, jeden zo Španielska, jeden z Talianska a jeden zo Spojeného kráľovstva) odpovedali, že pneumatiky Hankook je možné protektorovať dvakrát. Okrem toho, v prípade pneumatík s určitými rozmermi je možné pneumatiky Hankook

([19]) Pripomienky skupiny Hankook k predbežnému poskytnutiu informácií (systémové číslo podania: t18.006816).

([20]) V otázke o povedomí o značke s pomocou sa v prieskume meria, či ľudia vedia rozoznať značku zo zoznamu známych značiek. Systémové číslo podania: t18.007850.

([21]) Povedomie o značke bez pomoci naznačuje, že dojem zo značky bol dostatočne povšimnutiahodný, aby bola značka na prvom mieste v pamäti spotrebiteľov. Na meranie povedomia o značke bez pomoci je položená otvorená otázka, v ktorej nie je konkrétne uvedený názov značky. Systémové číslo podania: t18.007850.

protektorovať aj viac ako dvakrát podľa oslovených výrobcov protektorovaných pneumatík v Portugalsku, Španielsku a Spojenom kráľovstve, ktorí odpovedali združeniu BIPAVER. Ďalší výrobca protektorovaných pneumatík z Talianska odpovedal individuálne, že pneumatiky s nízkym profilovým číslom od značky Hankook sa protektorujú len raz, ale vyššie profilové čísla sa protektorujú dvakrát. Francúzsky výrobca protektorovaných pneumatík odpovedal individuálne, že pneumatiky Hankook sa protektorujú dvakrát alebo viac ako dvakrát. Ďalší španielsky výrobca protektorovaných pneumatík informoval, že plášte značky Hankook majú rovnakú kvalitu ako prémiové pneumatiky, napríklad Michelin, Continental, Goodyear a Bridgestone. Na základe týchto súvislostí Komisia stanovila, že pneumatiky Hankook sú v Únii protektorované prevažne dvakrát, pričom kvalita ich plášťov umožňuje v prípade určitých rozmerov ešte ďalšie protektorovanie.

(62) Pokiaľ ide o tretie kritérium, skupina Hankook argumentovala, že jej predaj pôvodného zariadenia v Únii predstavoval len 1,6 % všetkého predaja pôvodného zariadenia v roku 2017. Taký malý podiel na trhu nie je dostatočný, aby sa kvalifikovala do triedy 1. Komisia s týmto tvrdením nesúhlasila. Konštatovala, že trend predaja pôvodného zariadenia skupiny Hankook je stúpajúci. Zatiaľ čo v roku 2014 nemala skupina Hankook žiadne kúpne zmluvy na pôvodné zariadenie, jej podnikanie s pôvodným zariadením dosiaľ každoročne rástlo do roku 2017. Okrem toho, aj keď sa 1,6 % zdá málo v absolútnych číslach, zahŕňa významnejší podiel [7 – 12] % u jedného z európskych popredných výrobcov nákladných automobilov. Komisia zistila, že samotná skutočnosť, že tento dôležitý výrobca nákladných automobilov dôveruje prémiovej kvalite značky Hankook, je významná. Na vypočutí, ktoré sa konalo 20. júna 2018, skupina Hankook ďalej tvrdila, že pneumatiky na predaj pôvodného zariadenia boli dodané z Južnej Kórey, nie z Čínskej ľudovej republiky. Predaj pôvodného zariadenia teda nebolo možné pripísať čínskym vyvezeným pneumatikám. Komisia neoverila uvedené tvrdenie. Ak by však aj bolo fakticky správne, nevysvetľuje sa ním, prečo by skupina Hankook nebola schopná uplatniť svoje know-how aj v čínskych výrobných zariadeniach a mať predaj pôvodného zariadenia týkajúci sa pneumatík vyrábaných v Čínskej ľudovej republike v blízkej budúcnosti. Komisia preto stanovila, že skupina Hankook bola schopná uskutočniť predaj pôvodného zariadenia známym európskym výrobcom nákladných automobilov s potenciálom posilniť toto podnikanie v blízkej budúcnosti.

(63) Vo svetle zohľadnenia všetkých troch kritérií spoločne Komisia potvrdila svoje zistenie v predbežnej fáze o tom, že značka Hankook sa posunula z triedy 2 do triedy 1. Zatiaľ čo prevažné trhové rozoznanie ju ešte zaraďuje do kategórie 2, dva prvky samohodnotenia skupiny Hankook zistené počas prešetrovania a analýza prieskumov o značkách naznačujú, že pneumatiky Hankook patria skôr do triedy 1. Vnímanie skupiny Hankook je preto na tzv. pomedzí tried. Z odpovedí výrobcov protektorovaných pneumatík však vyplýva, že pneumatiky Hankook sú v súčasnosti protektorované najmenej dvakrát v Únii a kvalita jej pneumatík jej umožnila rozvíjať predaj pôvodného zariadenia aj so známymi európskymi výrobcami nákladných automobilov. Komisia preto zaradila skupinu Hankook ako výrobcu triedy 1 na účel tohto prešetrovania.

(64) Skupina Hankook takisto potvrdila, že jej značka Aurora by mala byť klasifikovaná ako trieda 3. Keďže však rozdiel medzi značkami Aurora a Hankook nie je taký značný a keďže Komisia potvrdila jej klasifikáciu v prípade značky Hankook ako triedy 1, zachovala aj svoju klasifikáciu značky Aurora ako triedy 2.

(65) Skupina Giti potvrdila, že jej značka Primewell by mala byť klasifikovaná ako trieda 3. Komisia prijala uvedené tvrdenie, pretože značka Primewell spĺňala kritériá pre triedu 3: ide o značku s nižšou kvalitou s veľmi obmedzenou možnosťou protektorovania a bez predaja pôvodného zariadenia tejto značky.

2.2. **Žiadosti o vylúčenie výrobku**

(66) Niekoľko zainteresovaných strán tvrdilo, že prípady hospodárskej súťaže, na ktoré sa odkazuje v odôvodneniach 68 až 83 predbežného nariadenia, a prešetrovania vykonané tretími krajinami, by nemali byť zamietnuté, a po konečnom poskytnutí informácií zopakovali rovnaké obavy. Namiesto zamietnutia uvedených rozhodnutí z procesných dôvodov Komisia mala analyzovať ich zistenia z vecného hľadiska. Uvedené strany tvrdili, že prešetrovania vykonané Spojenými štátmi, Indiou, Eurázijskou ekonomickou komisiou a Egyptom by sa mali zvážiť, ako aj že konanie vo veci hospodárskej súťaže začaté v máji 1996 bolo relevantné pre súčasné konanie ([22]). Okrem toho CRIA a CCCMC tvrdili, že Komisia nemôže jednoducho odmietnuť svoje zistenia v prípade jednej fúzie ([23]), na základe ktorých nízkorozpočtové nové náhradné pneumatiky nie sú náhrady za protektorované pneumatiky. Uvedené strany sa domnievali, že uvedené zistenia boli veľmi relevantné pre segmentáciu vykonanú Komisiou a všeobecnejšie pre analýzu ujmy.

([22]) Európska komisia, vec COMP/E-2/36.041/PO Michelin.
([23]) Európska komisia, vec COMP/M.4564 – BRIDGESTONE/BANDAG, body 20 – 22.

(67) Pokiaľ ide o uvedené tvrdenia, Komisia zopakovala, že hospodárska súťaž a antidumpingové prešetrovania sa značne líšia, pokiaľ ide o to, ako je vymedzený príslušný dotknutý výrobok. Navyše, podľa antidumpingovej dohody WTO členovia požívajú širokú diskrečnú právomoc pri vymedzovaní dotknutého výrobku a podobného výrobku. Z toho dôvodu ani prípady týkajúce sa hospodárskej súťaže, ani antidumpingové prípady v tretích krajinách nie sú priamo uplatniteľné v predmetnom prešetrovaní. Tieto tvrdenia sa preto zamietli.

(68) Niekoľko zainteresovaných strán tvrdilo, že existujú rozdiely z hľadiska základných fyzických, chemických a technických vlastností, použití a predajných kanálov medzi novými a protektorovanými pneumatikami a podobné tvrdenie zopakovali po konečnom poskytnutí informácií. Tieto strany tvrdili, že suroviny na výrobu nových pneumatík sa významne líšia od surovín potrebných na výrobu protektorovaných pneumatík. Protektorovateľné pneumatiky alebo pneumatiky s dlhou životnosťou by preto mali byť vylúčené z vymedzenia dotknutého výrobku.

(69) Ako sa uvádza v odôvodnení 72 predbežného nariadenia, nové a protektorované pneumatiky majú rovnaké technické vlastnosti, zložky a štruktúru novej pneumatiky. Nová pneumatika poskytuje plášť použitý odvetvím protektorovania. Behúň je podobný ako na novej pneumatike. Komisia preto zamietla toto tvrdenie.

(70) Okrem toho CRIA a CCCMC tvrdili, že protektorované a nové pneumatiky nemajú rovnaké použitia, lebo bezpečnostné vlastnosti protektorovaných pneumatík sú významne horšia ako bezpečnostné vlastnosti nových pneumatík. a po konečnom poskytnutí informácií zopakovali rovnaké obavy. Ako dôkaz poskytli citát z právnych predpisov USA ([24]). Okrem toho tvrdili, že inštitúcie Únie takisto považujú protektorované pneumatiky za samostatné od nových pneumatík v iných oblastiach. Skutočne, nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1222/2009 ([25]) sa výslovne nevzťahuje na protektorované pneumatiky. Nepodliehali by teda rovnakým právnym predpisom, čo je v rozpore s tvrdením v odôvodnení 75 predbežného nariadenia.

(71) Komisia toto tvrdenie zamietla. V odôvodnení 73 predbežného nariadenia sa Komisia zaoberala tým, ako boli pneumatiky vnímané z hľadiska bezpečnostných vlastností, a dospela k záveru, že presne rovnaké rozdiely vo vnímaní technickej stránky, kvality a bezpečnosti vznikajú medzi dvomi novými pneumatikami z rôznych tried. Okrem toho, v rozhodnutí Rady z 13. marca 2006, ktorým sa menia rozhodnutia 2001/507/ES a 2001/509/ES s cieľom zabezpečiť, aby sa stali povinnými predpisy Európskej hospodárskej komisie OSN (EHK OSN) č. 109 a 108 o protektorovaných pneumatikách ([26]), sa stanovuje, že ustanovenia predpisov EHK OSN č. 108 a 109 sa majú uplatňovať ako povinná podmienka pre umiestňovanie protektorovaných pneumatík na trh Únie, aby sa zabezpečilo, že protektorované pneumatiky spĺňajú podobné požiadavky na kontrolu bezpečnosti a kvality ako nové pneumatiky ([27]).

(72) Po konečnom poskytnutí informácií CRIA a CCCMC tvrdili, že proces výroby nových pneumatík sa zásadne líši od procesu v prípade protektorovaných pneumatík. Komisia síce súhlasí s uvedenými stranami, že proces výroby je odlišný, ale používanie nových a protektorovaných pneumatík je rovnaké – sú namontované na kolesá autobusov alebo nákladných automobilov, aby vytvárali mäkký kontakt s cestou. Preto bolo uvedené tvrdenie zamietnuté.

2.3. **Podobný výrobok**

(73) Všetci čínski vyvážajúci výrobcovia zaradení do vzorky, CRIA a CCCMC žiadali Komisiu, aby poskytla viac informácií o druhoch pneumatík, ktoré sa použili na účely porovnania. Tvrdili, že je vysoko pravdepodobné, že v PCN/druhoch výrobkov neboli zohľadnené určité rozdiely a mali by sa vykonať úpravy. Čínski vývozcovia a CRIA a CCCMC tvrdili, že nemohli identifikovať tieto rozdiely, pretože nemali informácie o výrobkoch, ktoré predávali výrobcovia z Únie zaradení do vzorky. Uvedené strany zopakovali podobné tvrdenia po konečnom poskytnutí informácií.

(74) Komisia sa domnievala, že verejný spis už obsahoval dostatočné informácie o vymedzení PCN/druhov výrobkov. Vymedzenie druhu výrobku je dosť zložité, zahŕňa sedem vlastností [vrátane šírky prierezu, profilového čísla, typu konštrukcie, priemeru ráfika/kolesa, pozície pneumatiky, zimnej pneumatiky (áno alebo nie), bezdušovej pneumatiky (áno alebo nie)]. Komisia preto dospela k záveru, že vlastnosti PCN boli dosť podrobné, aby sa zohľadnili všetky vlastnosti výrobku nachádzajúce sa na trhu Únie. Žiadna iná zainteresovaná strana naozaj

([24]) Podľa právnych predpisov USA: „Žiadny autobus sa neprevádzkuje s prekalibrovanými, obnovenými alebo protektorovanými pneumatikami na prednom kolese," 49 CFR 393.75 – Tires.d).
([25]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1222/2009 z 25. novembra 2009 o označovaní pneumatík vzhľadom na palivovú úspornosť a iné základné parametre (Ú. v. EÚ L 342, 22.12.2009, s. 46).
([26]) Ú. v. EÚ L 181, 4.7.2006, s. 1.
([27]) http://www.etrma.org/tyres/retreading/eu-regulatory-framework [naposledy navštívená 12. júla 2018].

neuviedla, že by sa v PCN nezohľadňovali všetky rozdiely medzi jednotlivými druhmi výrobkov a že sa ten istý druh výrobku vyrábaný v Únii odlišuje od rovnakého druhu výrobku vyrábaného v ČĽR. Žiadna zainteresovaná strana neposkytla informácie, ani pokiaľ ide o to, ktoré iné vlastnosti by boli potrebné na zabezpečenie ešte úplnejšieho alebo lepšieho porovnania medzi dovážanými a domácimi druhmi dotknutého výrobku. Komisia preto trvala na svojom zistení, že vlastnosti PCN sú dostatočne podrobné, aby zachytili všetky relevantné rozdiely medzi jednotlivými druhmi výrobkov a umožnili spravodlivé porovnanie výrobkov (a cien). Komisia preto zamietla toto tvrdenie.

(75) CRIA a CCCMC tvrdili, že je nejasné, či sa pojmy „druhy výrobkov" a „PCN" líšia, a požiadala Komisiu, aby objasnila uvedenú problematiku. Na účel tohto konania Komisia potvrdila, že uvedené dva pojmy sú zameniteľné.

3. **DUMPING**

(76) CRIA a CCCMC, skupina Aeolus a Pirelli, skupina Hankook a skupina Giti namietali proti tomu, že bola zachovaná dôvernosť nielen o totožnosti výrobcu z analogickej krajiny, ale aj o podrobných výpočtoch normálnej hodnoty. Tvrdili, že z toho dôvodu bolo nemožné, aby uplatnili svoje náležité procesné práva a zmysluplne predkladali pripomienky k výpočtu normálnej hodnoty. Skupina Giti a skupina Hankook zopakovali toto tvrdenie po konečnom poskytnutí informácií.

(77) Komisia pripomenula, že výrobca z analogickej krajiny požiadal o dôverné zaobchádzanie s jeho totožnosťou a poskytol pre to odôvodnenie. Komisia preskúmala opodstatnenie žiadosti o anonymitu a zistila, že existujú dôkazy o významnej možnosti odvetných opatrení, a akceptovala, že sa meno spoločnosti nemá zverejniť. Okrem toho, výrobca z analogickej krajiny poskytol dôkazy o tom, že na základe jeho údajov o predaji a nákladoch, najmä o jeho predaji podľa tried, by jeho konkurenti mohli zistiť jeho totožnosť a hrozili by mu preto odvetné opatrenia v prípade pokračovania spolupráce. Z toho dôvodu sa Komisia dohodla s výrobcom, že podrobné výpočty normálnej hodnoty musia zostať buď dôverné, alebo vyjadrené v rozsahoch. Po vypočutí pred úradníkom pre vypočutie uvedenom v odôvodnení 14 Komisia poskytla ďalšie informácie výrobných nákladoch a všeobecných a administratívnych výdavkoch výrobcu v analogickej krajine.

3.1. **Normálna hodnota**

3.1.1. *Trhovohospodárske zaobchádzanie (ďalej len „THZ")*

(78) Po predbežnom poskytnutí informácií skupina Giti, CRIA a CCCMC tvrdili, že prístup Komisie s pokračovaním uplatňovania článku 2 ods. 7 základného nariadenia (pred zmenou prijatou 19. decembra 2017 ([28])) predstavoval porušenie záväzkov Únie prijatých v protokole o pristúpení Číny k WTO, a preto bol nezákonný. V tejto súvislosti skupina Giti nesúhlasila s tvrdením Komisie, že dôkazné bremeno znáša skupina Giti, a poznamenala ako záverečný bod, že neexistovalo nič, čo by zákonne bránilo Komisii stanoviť normálnu hodnotu na základe údajov o vlastných nákladoch a predaji skupiny Giti (na domácom trhu).

(79) Ako sa uvádza v odôvodnení 88 predbežného nariadenia, Komisia sa vo svojom prešetrovaní riadila uplatniteľnými predpismi v čase prešetrovania vrátane článku 2 ods. 7 písm. b) a článku 2 ods. 7 písm. c) základného nariadenia. V tomto smere tvrdenie, že dôkazné bremeno nenesie skupina Giti, nie je zlučiteľné s príslušným článkom 2 ods. 7 písm. c) základného nariadenia, v ktorom sa stanovuje, že „*Tvrdenie podľa písmena b) musí byť v písomnej podobe a musí obsahovať dostatok dôkazov o tom, že výrobca pôsobí v podmienkach trhového hospodárstva…*" Okrem toho, na stanovenie normálnej hodnoty sa v článku 2 ods. 7 písm. a) základného nariadenia stanovuje, že normálna hodnota sa môže určiť „*na základe ceny alebo vytvorenej hodnoty v tretej krajine s trhovým hospodárstvom alebo na základe ceny z takejto tretej krajiny voči iným krajinám vrátane Únie…*".

(80) Po predbežnom poskytnutí informácií skupina Giti takisto tvrdila, že Komisia porušila jej práva na obhajobu dvomi spôsobmi, keď odmietla jej žiadosť o THZ:

a) skupine Giti nebol poskytnutý dostatočný čas na predloženie zmysluplných pripomienok k poskytnutiu informácií o THZ, keďže lehota na predloženie pripomienok k poskytnutiu informácií o THZ bola nedostatočná a neprimeraná; a

([28]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2017/2321 z 12. decembra 2017, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2016/1036 o ochrane pred dumpingovými dovozmi z krajín, ktoré nie sú členmi Európskej únie, a nariadenie (EÚ) 2016/1037 o ochrane pred subvencovanými dovozmi z krajín, ktoré nie sú členmi Európskej únie (Ú. v. EÚ L 338, 19.12.2017, s. 1).

b) Komisia poskytla svoju správu o overovaní THZ až (3. mája 2018) alebo približne jeden mesiac po priatí konečného rozhodnutia o THZ (9. apríla 2018).

(81) Komisia nesúhlasila s uvedenými tvrdeniami z nasledujúcich dôvodov:

a) Komisia komunikovala svoje posúdenie THZ 15. marca 2018 s lehotou na predloženie pripomienok do 27. marca 2018 do konca pracovného dňa. Táto lehota 12 dní je primeraná a umožňovala skupine Giti náležite obhajovať svoje záujmy.

b) Dokument s poskytnutím informácií o THZ z 15. marca 2018 obsahoval nielen základné skutočnosti, ale aj výsledky prešetrovania na mieste. V tomto konkrétnom dokumente útvary Komisie podrobne a transparentným spôsobom opísali všetky relevantné prvky, čo umožňovalo skupine Giti obhajovať svoje záujmy so zreteľom na posúdenie THZ. Okrem toho, počas obdobia troch týždňov sa konali overovania na mieste v skupine Giti, počas ktorých bol prítomný aspoň jeden právny poradca zastupujúci skupinu Giti. Počas overovaní na mieste útvary Komisie priebežne informovali zástupcov spoločnosti, a to ústne aj e-mailami, o informáciách, ktoré boli úspešne overené a ktoré ešte bolo treba overiť či poskytnúť. Totožný zoznam všetkých dôkazov získaných počas overovania bol poskytnutý právnemu poradcovi skupiny Giti na konci každého overovania na mieste. Aj bez správy o misii, ktorá čerpá len z faktických zistení, ktoré už boli poskytnuté v dokumente poskytujúcom informácie o THZ, teda skupina Giti mala dostatočnú príležitosť vyjadriť pripomienky k základným úvahám na účely posúdenia THZ.

(82) Na záver, po predbežnom poskytnutí informácií sa pripomienkami k THZ nespochybnili faktické zistenia a neboli také, aby zmenili zistenia Komisie týkajúce sa THZ. V súlade s článkom 2 ods. 7 písm. c) základného nariadenia Komisia uskutočnila určenie toho, či skupina Giti splnila kritériá THZ – v lehote siedmich mesiacov, v každom prípade však najneskôr ôsmich mesiacov – po začatí prešetrovania, po tom, čo bolo výrobnému odvetviu Únie umožnené vyjadriť svoje pripomienky. Komisia preto usúdila, že práva na obhajobu skupiny Giti boli plne rešpektované so zreteľom na jej zistenia týkajúce sa THZ.

3.1.2. *Analogická krajina*

(83) Komisia v predbežnom nariadení vybrala za analogickú krajinu Brazíliu v súlade s článkom 2 ods. 7 základného nariadenia.

(84) Po predbežnom poskytnutí informácií skupina Giti tvrdila, že Brazília nepredstavuje vhodnú analogickú krajinu, pretože: 1) v Brazílii sú menej priaznivé podmienky prístupu k surovinám, keďže Čína je väčší výrobca prírodného kaučuku a je bližšie k hlavným zdrojom výroby v juhovýchodnej Ázii; 2) Brazília má zavedené antidumpingové clá proti niekoľkým krajinám; 3) Brazília má bežné dovozné clá vo výške 16 % na určité pneumatiky na autobusy a nákladné automobily.

(85) Komisia pripomenula, že Brazília je konkurenčný trh, na ktorom pôsobí päť veľkých výrobcov vo výrobe pneumatík na autobusy a nákladné automobily. Je to veľký trh z hľadiska spotreby a má významný dovoz a vývoz napriek antidumpingovým clám a zavedeným bežným clám. Komisia takisto pripomenula, že nemala žiadnu inú vhodnú alternatívu. Jediný thajský výrobca, ktorý bol ochotný spolupracovať, pôsobil len v oblasti pneumatík s dušou, na základe čoho bol nevhodný, pretože viac ako 95 % vývozu do Únie predstavuje druh pneumatík bez duše. Na záver, Južná Afrika bola oveľa menšia z hľadiska výroby a spotreby a mala ešte vyššie antidumpingové clá, na základe čoho bola menej vhodná ako Brazília. Z toho dôvodu Komisia potvrdila, že Brazília je najvhodnejšou analogickou krajinou spomedzi navrhnutých alternatív.

(86) Komisia sa takisto do hĺbky zamerala na náklady na prírodný kaučuk vo výrobných nákladoch výrobcu v analogickej krajine. Náklady na prírodný kaučuk na kilogram pneumatík na autobusy a nákladné automobily u výrobcu v analogickej krajine boli [4,1 – 4,5] RMB, čo bolo v súlade s nákladmi čínskych vyvážajúcich výrobcov, ktoré uviedli vo svojich odpovediach na dotazníky. Celkovo sú výrobné náklady výrobcu v analogickej krajine na kg produkcie vyššie ako výrobné náklady na kg u čínskych vyvážajúcich výrobcov. Hlavný rozdiel v úrovni výrobných nákladov v Brazílii však vyplýva z vyšších mzdových nákladov, priamych amortizačných nákladov a iných priamych a nepriamych výrobných nákladov. Z toho dôvodu bola zamietnutá žiadosť o vykonanie úpravy o rozdiel v cene surovín v analogickej krajine a v ČĽR.

(87) Po predbežnom poskytnutí informácií skupina Giti, skupina Hankook, skupina Aeolus a Pirelli uviedli, že normálna hodnota sa mala vypočítať za väčšinu ich objemu predaja do Únie, a tvrdili, že preto vznikajú závažné pochybnosti o porovnateľnosti druhov výrobkov predávaných na domácom trhu analogickej krajiny. Skupina Giti po konečnom poskytnutí informácií uvedené tvrdenie zopakovala.

(88) Dotknutý výrobok zahŕňa veľký sortiment druhov výrobkov s mnohými rôznymi veľkosťami a inými vlastnosťami. To, že určité veľkosti a druhy pneumatík sa v Brazílii nevyrábali, neznamená, že brazílske druhy výrobkov neboli porovnateľné. Druhy výrobkov vyrábané brazílskym výrobcom naopak patria do rovnakej skupiny výrobkov a mohli byť do určitej miery priradené k výrobkom vyvážaným do Únie čínskymi vyvážajúcimi výrobcami zaradenými do vzorky. Komisia preto tento argument zamietla.

(89) Vzhľadom na to, že neboli predložené žiadne ďalšie pripomienky k vhodnosti analogickej krajiny, potvrdzuje sa predbežný záver Komisie o použití Brazílie ako analogickej krajiny, ako je uvedený v odôvodnení 112 predbežného nariadenia.

3.1.3. *Normálna hodnota*

(90) Podrobnosti o výpočte normálnej hodnoty sú uvedené v odôvodneniach 113 až 115 predbežného nariadenia.

(91) Všetci vyvážajúci výrobcovia zaradení do vzorky tvrdili, že metóda vytvorenia normálnej hodnoty, ktorú Komisia uplatnila v predbežnej fáze, mala za následok mimoriadne vysoké dumpingové rozpätia a priniesla výsledky, ktoré sa nejavili ako zodpovedajúce skutočnosti, t. j. normálna hodnota neklesala v prípade triedy 2 a triedy 3, aj keď v skutočnosti sú pneumatiky triedy 2 a 3 vždy lacnejšie. Vyvážajúci výrobcovia naliehali na Komisiu, aby vykonala úpravy normálnej hodnoty, v ktorých by sa zohľadnili klesajúce výrobné náklady na triedu 2 a 3. Skupina Giti takisto žiadala o úpravu, v ktorej by sa zohľadnili klesajúce výrobné náklady na pneumatiky s väčšou šírkou prierezu.

(92) Komisia prijala tvrdenie, že metóda, ktorú predbežne použila na vytvorenie normálnej hodnoty pre nezodpovedajúce PCN, nemusela dostatočne zohľadňovať segmentáciu pneumatík. Komisia analyzovala druhy výrobkov, ktoré vyrábal výrobca v analogickej krajine vo všetkých troch triedach, a zaznamenala, že výrobné náklady na položku v triede 2 dosahujú v priemere [83 – 87] % výrobných nákladov na kus v triede 1 a že výrobné náklady na kus v triede 3 dosahujú v priemere [77 – 82] % výrobných nákladov na kus v triede 1. Komisia sa preto rozhodla spresniť metódu vytvorenia normálnej hodnoty s cieľom zohľadniť tieto rozdiely vo výrobných nákladoch na kus pre každú triedu, ako je uvedené ďalej. Najprv vypočítala priemerné výrobné nálady na kg pre všetky pneumatiky triedy 1 vyrábané výrobcom v analogickej krajine: [19 – 21] RMB na kg. Potom znížila výrobné náklady na kg triedy 2 použité vo vytváraní normálnej hodnoty o priemerný rozdiel výrobných nákladov na kus medzi triedou 1 a triedou 2, konkrétne [83 – 87] %, výsledkom čoho boli výrobné náklady na kg v triede 2: [16 – 18] RMB/kg; výrobné náklady na kg triedy 3 boli znížené o priemerný rozdiel výrobných nákladov na kus medzi triedou 1 a triedou 3, konkrétne [77 – 82] %, výsledkom čoho bolo [15 – 17] RMB/kus. Druhy výrobkov, ktoré výrobca v analogickej krajine vyrábal vo všetkých troch triedach, predstavovali [70 – 80] % objemu výroby analogickej krajiny, a preto sa považovali za reprezentatívne na účel ich použitia ako základ pre úpravu.

(93) Komisia určila normálnu hodnotu každého nezodpovedajúceho druhu výrobku vyvážaného čínskymi výrobcami vynásobením jeho hmotnosti príslušnou hodnotou výrobných nákladov/kg pre každú triedu. Komisia potom pripočítala primeranú výšku predajných, všeobecných a administratívnych nákladov a primeranú výšku zisku ku každému druhu výrobku.

(94) Na základe uvedených úprav Komisia vytvorila normálnu hodnotu nezodpovedajúcich druhov výrobkov (PCN) so zohľadnením rozdielov zistených vo výrobných nákladoch medzi tromi triedami.

(95) Na základe tvrdení, že predajné, všeobecné a administratívne náklady výrobcu v analogickej krajine sú neprimerane vysoké, Komisia znovu podrobne prešetrila predajné, všeobecné a administratívne výdavky výrobcu a skonštatovala, že výdavky na vnútroštátnu dopravu boli v predbežnej fáze započítané dvakrát. Komisia preto odstránila tieto výdavky z výpočtov normálnej hodnoty, výsledkom čoho bolo zníženie predajných, všeobecných a administratívnych nákladov použitých na určenie normálnej hodnoty z [35 – 45 %] výrobných nákladov výrobcu v analogickej krajine na [20 – 30 %] jeho výrobných nákladov. Táto revízia nemala vplyv na úrovne predbežného cla, pretože neznížila predbežné dumpingové rozpätie pod úroveň rozpätia ujmy. Revidované predajné, všeobecné a administratívne náklady sú v súlade s priemernými predajnými, všeobecnými a administratívnymi nákladmi výrobného odvetvia Únie v prípade všetkých výrobcov zaradených do vzorky vo všetkých troch triedach. Z toho dôvodu Komisia považovala túto revidovanú úroveň predajných, všeobecných a administratívnych nákladov za primeranú.

(96) Po konečnom poskytnutí informácií skupina Giti tvrdila, že Komisia nevykonala úpravy týkajúce sa toho, že výrobcovia triedy 1 zvyčajne majú oveľa vyššie marketingové výdavky (pri stanovovaní predajných, všeobecných a administratívnych nákladov) a že ziskovosť výrobcov triedy 1 je oveľa vyššia ako v prípade výrobcov triedy 2 a triedy 3 (pri stanovovaní zisku). Argumentovala preto, že pri stanovovaní normálnej hodnoty Komisia mala použiť nižšie ziskové rozpätie v prípade pneumatík triedy 2 ako v prípade pneumatík triedy 1 a ešte nižšie ziskové rozpätie pre pneumatiky triedy 3.

(97) Komisia pripomenula, že revidovala svoju metodiku po predbežne fáze, aby zohľadnila rozdiely medzi triedami pri stanovovaní normálnej hodnoty (pozri odôvodnenie 92). Údaje od výrobcu z analogickej krajiny neopodstatňovali žiadnu ďalšiu úpravu. Preto bolo uvedené tvrdenie zamietnuté.

(98) Pokiaľ ide o žiadosť o úpravu normálnej hodnoty o klesajúce výrobné náklady na väčšie pneumatiky, Komisia uviedla, že skupina Giti neposkytla žiadnu podrobnú analýzu, v ktorej by vyčíslila, do akej miery je výroba väčších pneumatík menej drahá, a či existuje jasný vzorec klesania výrobných nákladov. Na záver, skupina Giti nepredložila žiadnu možnú metodiku na vykonanie takejto úpravy. Po konečnom poskytnutí informácií skupina Giti tvrdila, že nedostala dostatočné údaje, aby mohla predložiť akúkoľvek potenciálnu metodiku pre úpravy podľa veľkosti pneumatík. Komisia sa domnievala, že skupina Giti mohla použiť vlastné údaje na preukázanie toho, že existujú významné rozdiely vo výrobných nákladoch na menšie a väčšie veľkosti pneumatík a na tomto základe navrhnúť metodiku úpravy. Takéto podanie však nebolo predložené. Uvedené tvrdenia boli preto zamietnuté.

(99) Skupina Giti takisto skonštatovala, že počas obdobia prešetrovania boli úrokové sadzby uverejnené Centrálnou bankou Brazílie v rozsahu od 14,25 % do 11,25 %, zatiaľ čo počas rovnakého obdobia bola úroková sadzba uverejnená Čínskou ľudovou bankou 4,35 %. Skupina Giti tvrdila, že ak veľká časť predajných, všeobecných a administratívnych výdavkov súvisela s finančnými výdavkami, tieto výdavky by mali byť upravené nadol, aby zohľadňovali vyššie úrokové sadzby úverov v Brazílii v porovnaní s ČĽR.

(100) Komisia pripomenula, že musela použiť náklady analogickej krajiny z dôvodu existencie dôležitých narušení hospodárskej súťaže spojených s veľkou štátnou intervenciou v ČĽR. Keďže prístup čínskych spoločností k bankovému financovaniu je jedným z týchto narušení hospodárskej súťaže, Komisia usúdila, že je vhodné používať úrokovú sadzbu analogickej krajiny. Preto bolo uvedené tvrdenie zamietnuté.

(101) Po konečnom poskytnutí informácií skupina Giti zopakovala svoje tvrdenie, že Komisia by mala vykonať úpravu o rozdiel v nákladoch na financovanie v ČĽR a Brazílii, konkrétne medzi úrokovými sadzbami uplatňovanými Čínskou ľudovou bankou a Centrálnou bankou Brazílie. Skupina Giti takisto požiadala o vykonanie úprav výrobných nákladov výrobcu v analogickej krajine smerom nadol, aby sa kompenzovali jeho vyššie režijné náklady, a predajných, všeobecných a administratívnych nákladov, aby sa kompenzovali iné náklady a vyššie dane.

(102) Komisia pripomenula, že podľa článku 2 ods. 7 písm. a) a b) základného nariadenia sa v prípade Čínskej ľudovej republiky normálna hodnota má určiť na základe ceny alebo vytvorenej normálnej hodnoty v tretej krajine s trhovým hospodárstvom. Ako je uvedené v odôvodnení 100, v Čínskej ľudovej republike existujú dôležité narušenia hospodárskej súťaže, ktoré majú vplyv na čínske náklady na financovanie. Z toho dôvodu to, že mohli existovať rozdiely v nákladoch na financovanie medzi Čínskou ľudovou republikou a analogickou krajinou, neodôvodňuje požadovanú úpravu. So zreteľom na ďalšie tvrdenie, že výrobné náklady výrobcu z analogickej krajiny by mali byť upravené nadol, aby sa kompenzovali vyššie režijné náklady a dane v Brazílii, Komisia pripomenula, že zamietla žiadosť skupiny Giti o THZ. Jedným z dôvodov tohto zamietnutia bolo, že účtovné záznamy náležite nezohľadňovali všetky predajné, všeobecné a administratívne výdavky. Komisia sa preto nemohla oprieť o konkrétne údaje o nákladoch spoločnosti skupiny Giti a nepoužila ich, ani ich neoverovala. Vyplýva z toho, že nemohla uskutočniť porovnanie s údajne vyššími režijnými a daňovými nákladmi v Brazílii. Keďže prijatie požadovanej úpravy by malo vplyv na opätovné použitie týchto nespoľahlivých čínskych údajov, Komisia zamietla aj túto žiadosť.

3.2. **Vývozná cena**

(103) Podrobnosti o výpočte vývoznej ceny sú uvedené v odôvodneniach 116 až 119 predbežného nariadenia.

(104) Skupina Hankook tvrdila, že by mala byť posudzovaná ako jeden hospodársky subjekt a v dôsledku toho nie sú potrebné ani inak opodstatnené žiadne úpravy podľa článku 2 ods. 9 základného nariadenia. Uviedla, že

odstránenie predajných, všeobecných a administratívnych výdavkov a zisku prepojených spoločností v Únii podľa článku 2 ods. 9 základného nariadenia malo za následok odstránenie všetkých nákladov a výdavkov, ktoré vznikli oddeleniu predaja na vývoz, a podielu na zisku z vývoznej ceny. Po konečnom poskytnutí informácií skupina Hankook zopakovala svoje tvrdenie, že je jedným hospodárskym subjektom a podľa jej názoru by Komisia nemala upravovať predajné, všeobecné a administratívne výdavky ani zisk prepojených obchodníkov v Únii. Namiesto toho by Komisia mala použiť skutočnú cenu pre prvého nezávislého zákazníka v Únii, keďže podľa jej názoru je táto cena spoľahlivá.

(105) Pokiaľ ide o vytvorenie vývoznej ceny podľa článku 2 ods. 9 základného nariadenia, existuje ustálená judikatúra o tom, že existencia jediného hospodárskeho subjektu nebráni Komisii v tom, aby vytvorila vývoznú cenu podľa článku 2 ods. 9 ([29]). Podľa článku 2 ods. 9 prvého a druhého pododseku základného nariadenia je Komisia oprávnená vytvoriť vývoznú cenu, keď existuje podozrenie, že vývozná cena je nespoľahlivá z dôvodu spojenia medzi vývozcom a dovozcom. V takom prípade sa vykonajú úpravy všetkých nákladov vrátane ciel a daní, ktoré vznikli medzi dovozom a ďalším predajom a nahromadeného zisku s cieľom stanoviť spoľahlivú vývoznú cenu na hranici Únie. Podľa článku 2 ods. 9 tretieho pododseku základného nariadenia položky, vo vzťahu ku ktorým sa majú vykonať úpravy, zahŕňajú položky, ktoré obvykle znáša dovozca, ale ktoré zaplatila ľubovoľná strana vrátane primeraného rozpätia na predajné, všeobecné a administratívne náklady a zisk. V tomto prípade Komisia zistila, že toto prepojenie existuje, keďže vyvážajúci výrobcovia a dovozcovia patria do rovnakej skupiny spoločností, t. j. skupiny Hankook. Komisia je preto oprávnená vykonávať úpravy v predajných, všeobecných a administratívnych nákladoch, ktoré vznikli prepojeným dovozcom skupiny Hankook, a v ich dosiahnutých ziskoch. Komisia takisto usúdila, že overené zisky spolupracujúcich neprepojených dovozcov predstavujú primeraný základ na vytvorenie vývoznej ceny. Preto bolo uvedené tvrdenie zamietnuté.

(106) Skupina Hankook uviedla, že ak Komisia odmietla jej žiadosť smerovanú proti úpravám podľa článku 2 ods. 9 základného nariadenia vo vývoznej cene skupiny Hankook, mala upraviť normálnu hodnotu výrobcu z analogickej krajiny odpočítaním predajných nákladov a primeraného zisku v súlade s článkom 2 ods. 10 písm. d) základného nariadenia. Podľa jej názoru zaradenie predajných výdavkov a ziskového rozpätia dosiahnutého výrobcom z analogickej krajiny vytvára asymetriu, ktorá ovplyvňuje porovnateľnosť cien, a to sa musí upraviť. Po dodatočnom poskytnutí informácií skupina Hankook vyčíslila úpravy, ktoré bolo podľa jej názoru potrebné vykonať v predajných, všeobecných a administratívnych nákladoch a zisku výrobcu z analogickej krajiny, aby sa odstránila asymetria, ktorá ovplyvňuje porovnateľnosť cien.

(107) Komisia objasnila, že účelom úprav vykonaných podľa článku 2 ods. 9 základného nariadenia je stanoviť spoľahlivú vývoznú cenu nedotknutú spojením medzi vývozcom a dovozcom v Únii, ako sa pripomína v odôvodnení 105. V rovnakom čase súd rozhodol, že stanovenie normálnej hodnoty a stanovenie vývoznej ceny sa riadi samostatnými pravidlami, a preto netreba s predajnými, všeobecnými a administratívnymi výdavkami nevyhnutne zaobchádzať rovnakým spôsobom v oboch prípadoch ([30]). Komisia znovu potvrdila svoje stanovisko, že konečná predajná cena výrobcu z analogickej krajiny bola preto znížená na rovnakú úroveň obchodu zo závodu jej upravením o riadne overené príspevky vykázané v jeho tabuľke jednotlivých transakcií. Z tohto dôvodu sa uvedená námietka zamietla.

3.3. **Porovnanie**

(108) V odôvodneniach 120 a 121 predbežného nariadenia sa vysvetľuje spôsob porovnania normálnej hodnoty a vývoznej ceny.

(109) Vo svojich pripomienkach k predbežným a konečným zisteniam skupina Giti, skupina Hankook a CCCMC a CRIA namietali proti metodike úpravy o DPH z niekoľkých dôvodov, ako je podrobne uvedené v odôvodneniach 110 až 117.

(110) Uvedené strany sa domnievali, že po odmietnutí čínskych cien a nákladov na účel určenia normálnej hodnoty Komisia následne znovu použila čínske daňové sadzby DPH vo výpočte normálnej hodnoty. Okrem toho uvedené strany tvrdili, že metodika zúžila dumpingové rozpätia smerom nahor, najmä preto, že sa vykonala úprava normálnej hodnoty namiesto vývoznej ceny.

([29]) Rozsudok Súdneho dvora zo 4. mája 2017 vo veci C-239/15 P *RFA International/Komisia*, ECLI:EU:C:2017:337, body 24 – 26 a Všeobecného súdu zo 17 marca 2015 vo veci T-466/12 RFA International/Komisia, ECLI:EU:T:2015:151, body 51 – 56.

([30]) Rozsudok Súdneho dvora z 10. marca 1992 vo veci C-178/87, *Minolta/Rada*, EU:C:1992:112, bod 12.

(111) Komisia uvedené tvrdenia zamietla. Účelom úprav vykonaných podľa článku 2 ods. 10 základného nariadenia je zabezpečiť, že dumpingové rozpätie je stanovené na základe spravodlivého porovnania medzi normálnou hodnotou a vývoznou cenou. Uvedená požiadavka sa uplatňuje bez ohľadu na základ, na ktorom je stanovená normálna hodnota, a to aj vtedy, keď je normálna hodnota stanovená v analogickej krajine v situáciách, v ktorých sa spoločnostiam neudelí THZ. V súvislosti s úpravou DPH vykonanou podľa článku 2 ods. 10 písm. b) Komisia zaistila, že normálna hodnota a vývozná cena boli porovnané na rovnakej úrovni zdanenia, ako je podrobnejšie vysvetlené v odôvodneniach 115 a 116, v súlade s ustálenou judikatúrou ([31]).

(112) Skupina Giti tvrdila, že podľa jej názoru je situácia v prípade citovanom Komisiou, t. j. v rozsudku Dashiqiao ([32]) iná než situácia skupiny Giti, pretože spoločnosť, ktorej sa uvedený rozsudok týkal, získala THZ a nedošlo k žiadnej úprave podľa článku 2 ods. 10 písm. b) základného nariadenia.

(113) Komisia uznala, že okolnosti v skúmanom prešetrovaní v rozsudku Dashiqiao boli iné. V uvedenom prípade sa na predaj na vývoz vzťahovala DPH v úplnej sadzbe 17 % počas obdobia prešetrovania, a preto nebola potrebná žiadna úprava na normálnu hodnotu, aby sa zaistilo spravodlivé porovnanie s normálnou hodnotou so zohľadnením rovnakej sadzby DPH. Naopak, v tomto prešetrovaní podliehal predaj na vývoz zníženému záväzku DPH a úprava bola preto potrebná na to, aby cena normálnej hodnoty vrátane DPH klesla na rovnakú úroveň zdanenia, ako je úroveň, ktorá ovplyvňuje predaj na vývoz. Ako je uvedené v odôvodnení 111, nie je relevantné, či je alebo nie je čínskemu vyvážajúcemu výrobcovi udelené THZ. Relevantné je to, či sa vývozná cena a normálna hodnota porovnávajú na rovnakej úrovni zdanenia s cieľom zabezpečiť spravodlivé cenové porovnanie.

(114) Skupina Giti takisto tvrdila, že dôkazné bremeno týkajúce sa potreby úpravy znáša Komisia. Skupina Hankook zdôraznila, že na predaj na vývoz sa podľa čínskych právnych predpisov vôbec neuplatňuje DPH, a preto nie je opodstatnená žiadna úprava. Eventuálne skupina Hankook tvrdila, že ak by aj bola potrebná úprava o záväzok DPH, úprava sa mala uskutočniť vo vývoznej cene, a nie v normálnej hodnote. Skupina Giti takisto tvrdila, že akákoľvek úprava o záväzok DPH by sa mala uskutočniť skôr na vyrovnanie rozdielu v DPH prípadne zaplatenom skupinou po vyrovnaní DPH alebo iných daní platených z nákupov surovín a iných vstupov voči záväzku DPH z predaja na vývoz, resp. predaja na domácom trhu. Inými slovami Giti tvrdila, že akákoľvek úprava o DPH by mala zohľadňovať rozdiel v nákladoch medzi vyvážanými materiálmi a materiálmi predávanými na domácom trhu.

(115) Argumenty predložené skupinou Giti a skupinou Hankook sú založené na nesprávnom pochopení odôvodnenia, o ktoré sa opiera vykonaná úprava o záväzok DPH. Po prvé, pokiaľ ide o úpravu, ani jedna zo strán nespochybňuje to, že predaj dotknutého výrobku na vývoz vyvoláva záväzok DPH pre vyvážajúceho výrobcu. Strany dokonca uviedli, že úprava by sa mala vykonať buď vo vývoznej cene, alebo že by sa mala urobiť úprava na vyrovnanie rozdielu v nákladoch medzi predajom na domácom trhu a predajom na vývoz (t. j. náklady vyplývajúce z neschopnosti získať späť všetku DPH uhradenú pri nákupe surovín alebo iných vstupov z dôvodu záväzku DPH vyvolaného predajom dotknutého výrobku na vývoz). Aj keď Komisia nevzala uvedené argumenty do úvahy z dôvodov opísaných v odôvodneniach 116 a 117, konštatuje, že uvedenými argumentmi sa potvrdzuje, že predaj na vývoz vedie k záväzku DPH (na rozdiel od toho, čo tvrdila aj skupina Hankook) rovnako ako v prípade tzv. nevratnej sadzby na vývoz, ktorá je rovnou sadzbou vzťahujúcou sa na vývoznú cenu dotknutého výrobku FOB. Po druhé, pokiaľ ide o samotnú úpravu, Komisia zopakovala, že účelom úpravy je zabezpečiť, aby normálna hodnota a vývozná cena boli porovnané pri rovnakej úrovni sadzby DPH.

(116) Na uvedenom základe Komisia najprv stanovila normálnu hodnotu na základe, ktorý zahŕňal DPH so sadzbou 17 %, čo je normálna sadzba DPH pre predaj na domácom trhu v Čínskej ľudovej republike. Následne Komisia upravila uvedenú normálnu hodnotu smerom nadol, aby bola v súlade so záväzkom DPH v dolnej sadzbe zaznamenanej v prípade predaja dotknutého výrobku na vývoz (t. j. tzv. nevratná sadzba). Tým sa zabezpečila požadovaná symetria medzi normálnou hodnotou a vývoznou cenou pre úroveň nepriameho zdanenia. V reakcii na argumenty uvedené skupinou Hankook, že úprava by sa mala vykonať vo vývoznej cene, Komisia skonštatovala, že v článku 2 ods. 10 písm. b) základného nariadenia sa objasňuje, že akýkoľvek rozdiel v úrovni nepriameho zdanenia je vecou, ktorú treba riešiť v normálnej hodnote, nie vo vývoznej cene.

([31]) Rozsudok Súdneho dvora z 19. septembra 2013 vo veci C-15/12 *P Dashiqiao Sanqiang Refractory Materials/Rada*, EU:C:2013:572, jeho body 34 – 35.

([32]) Tamže.

(117) Vo vzťahu k argumentu, že úprava by sa mala vykonať na neutralizovanie akéhokoľvek rozdielu v nákladoch na suroviny alebo vstupy medzi predajom na vývoz a predajom na domácom trhu vyplývajúcim zo zvyškového záväzku DPH na také nákladové položky, Komisia pripomenula, že účelom úpravy vykonanej v tomto kontexte nebolo riešiť údajný rozdiel v nákladoch na suroviny či iné vstupy. Úpravou sa skôr zabezpečuje to, aby ceny použité v porovnaní boli na rovnakej úrovni zdanenia. Napokon, pokiaľ ide o argument skupiny Giti o dôkaznom bremene, Komisia pripomenula, že to, že predaj dotknutého výrobku na vývoz vyvoláva záväzok DPH, bol stanovený ako skutočnosť v prešetrovaní a v skutočnosti ho nespochybňuje ani skupina, ktorá skôr ponúka odlišný prístup k riešeniu tejto skutočnosti (úpravu vývoznej ceny alebo úpravy o rozdiely v nákladoch). Tieto tvrdenia boli preto zamietnuté.

(118) Po konečnom poskytnutí informácií skupina Hankook zopakovala, že je jediným hospodárskym subjektom, a preto by Komisia nemala vykonávať úpravy o provízie podľa článku 2 ods. 10 písm. i) základného nariadenia.

(119) Komisia znovu potvrdila svoje stanovisko, že podľa článku 2 ods. 10 písm. i) základného nariadenia je oprávnená vykonávať úpravy o provízie uhradené v súvislosti s posudzovaným predajom. V tomto prípade Komisia stanovila, že provízie boli stanovené v zmluve medzi stranami a *de facto* zaplatené vyvážajúcimi výrobcami prepojeným stranám. Platby boli vykázané, uznané vyvážajúcim výrobcom a overené počas prešetrovania. Zistilo sa, že ovplyvňujú cenové porovnanie. Komisia bola preto povinná vykonať úpravy o provízie bez ohľadu na to, či spoločnosti tvorili jeden hospodársky subjekt alebo nie. Komisia tiež pripomenula, že koncepcia jediného hospodárskeho subjektu v kontexte úprav podľa článku 2 ods. 10 základného nariadenia bola vyvinutá v judikatúre ([33]) súdu o tzv. fiktívnych províziách vrátane prirážky, ktorú dostane obchodník, ako je vymedzená v článku 2 ods. 10 písm. i) druhom pododseku, a nie pre situácie, v ktorých sú skutočné provízie jasne vymedzené a v skutočnosti zaplatené. Preto bolo uvedené tvrdenie zamietnuté.

(120) Po konečnom poskytnutí informácií skupina Hankook zopakovala svoje tvrdenie, že poplatky platené kórejskému ústrediu za používanie technológie a značky Hankook by nemali byť odpočítané od vývoznej ceny. Komisia znovu preskúmala tvrdenie, zistila, že bolo opodstatnené, a prepočítala zodpovedajúcim spôsobom dumpingové rozpätie.

3.4. **Dumpingové rozpätie**

(121) Ako je stanovené v bodoch 3.1 až 3.3, Komisia zohľadnila niekoľko pripomienok od zainteresovaných strán, ktoré boli doručené po predbežnom poskytnutí informácií, a prepočítala dumpingové rozpätia všetkých vyvážajúcich výrobcov zaradených do vzorky. Toto viedlo k zníženiu predbežne stanovených dumpingových rozpätí. Táto zmena mala tiež vplyv na dumpingové rozpätie všetkých ostatných spolupracujúcich i nespolupracujúcich spoločností, keďže tieto rozpätia sú založené na rozpätiach spoločností zaradených do vzorky.

(122) Konečné dumpingové rozpätia, vyjadrené ako percentuálny podiel ceny CIF na hranici Únie, clo nezaplatené, sú takéto:

Tabuľka 1

Konečné dumpingové rozpätia

Spoločnosť	Konečné dumpingové rozpätie
Skupina Xingyuan	106,7 %
Skupina Giti	56,8 %
Skupina Aeolus a Pirelli	85 %
Skupina Hankook	60,1 %
Ostatné spolupracujúce spoločnosti	71,5 %
Všetky ostatné spoločnosti	106,7 %

([33]) Rozsudok Súdneho dvora zo 16. februára 2012 v spojených veciach C-191/09 P a C-200/09 P, *Rada/Interpipe*, rozsudok Súdneho dvora z 26. októbra 2016 vo veci C-468/15 P, *PT Perindustrian dan Perdagangan Musim Semi Mas (PT Musim Mas)/Rada*.

4. **UJMA**

4.1. **Vymedzenie výrobného odvetvia Únie**

(123) Ako je opísané v odôvodneniach 127 až 129 predbežného nariadenia, podobný výrobok vyrábalo viac ako 380 výrobcov v Únii, pričom vyrábali nové, ako aj protektorované pneumatiky. Spolu boli vymedzení ako výrobné odvetvie Únie.

(124) Po konečnom poskytnutí informácií CRIA a CCCMC tvrdili, že výrobcovia protektorovaných pneumatík, pôsobiaci či nepôsobiaci v rámci dohôd o spracovaní nemôžu tvoriť súčasť výrobného odvetvia Únie. Domnievali sa, že protektorovanie je poservisný trh, ktorý nemôže byť chránený antidumpingovými opatreniami, pretože výrobcovia protektorovaných pneumatík vezmú existujúcu pneumatiku, ktorá je čiastočne opotrebovaná, a prepracujú ju, aby sa mohla používať. Okrem toho výrobcovia protektorovaných pneumatík fungujúci na základe dohôd o spracovaní nemôžu vlastniť plášť. Zákazníci si zachovávajú vlastníctvo k plášťu, kým prebieha na plášti servis a na opotrebovanú pneumatiku sa aplikuje nový behúň predtým, ako sa vráti majiteľovi.

(125) Komisia konštatovala, že odvetvie protektorovania poskytuje druhý život (alebo viac, keďže rovnaký plášť sa môže protektorovať niekoľkokrát) plášťu pochádzajúcemu z opotrebovanej pneumatiky. Opotrebovaná pneumatika už nie je bezpečná na používanie na verejnej ceste a nemôže byť vrátená do obehu. Bez procesu protektorovania je osudom opotrebovanej pneumatiky, že skončí na hromade odpadu; hoci časť opotrebovanej pneumatiky môže byť pyrolyzovaná na výrobu paliva z pneumatík. Ako je opísané v odôvodnení 49 predbežného nariadenia, protektorovanie je v podstate proces recyklácie, pri ktorom sa opotrebovaná pneumatika renovuje prostredníctvom výmeny behúňa na starom plášti. Protektorovanie preto nie je len služba, ale výrobný proces. Bez ohľadu na dohody o vlastníctve sú výrobcovia protektorovaných pneumatík výrobcovia z Únie, ktorých výrobný proces sa začína od plášťa a ktorí vyrábajú pneumatiku.

(126) Okrem toho životný cyklus opotrebovaných pneumatík sa končí jedným z dvoch spôsobov: buď sa vyhodia ako odpad alebo sa použijú ako dobrý plášť na protektorovanie. Ak sa považujú za odpad, vlastník opotrebovanej pneumatiky môže byť povinný zaplatiť poplatok za uloženie opotrebovanej pneumatiky na skládku. V druhom scenári a z opotrebovanej pneumatiky stáva zdroj príjmov. Výrobcovia protektorovaných pneumatík môžu kúpiť opotrebovanú pneumatiku z opravárenskej dielne alebo protektorovať opotrebovanú pneumatiku na základe dohody o spracovaní. Všetci overení výrobcovia protektorovaných pneumatík používajú dva zdroje zásobovania (konkrétne buď plášte na sklade alebo na základe dohody o spracovaní) na výrobu pneumatík. Kúpna cena opotrebovanej pneumatiky je približne 10 % priemeru celkových nákladov na výrobu protektorovanej pneumatiky. Komisia usúdila, že rozdiel výrobných nákladov alebo v pridanej hodnote medzi dvomi spôsobmi protektorovania plášťov nebol významný, a považovala ich za dva odlišné obchodné modely protektorovania. Komisia preto dospela k záveru, že výrobcovia protektorovaných pneumatík sú súčasťou výrobného odvetvia Únie.

(127) V dôsledku toho sa použili údaje poskytnuté výrobcami protektorovaných pneumatík a overené Komisiou (vrátane skutočných nákladov a predajných cien) na stanovenie ukazovateľov ujmy a výpočet rozpätia ujmy.

4.2. **Segmentová analýza ujmy**

(128) Ako je vysvetlené v odôvodnení 162 predbežného nariadenia, hospodárska situácia výrobného odvetvia Únie sa analyzovala na agregovanom základe a pri niektorých mikroekonomických ukazovateľoch na úrovni tried vzhľadom na segmentáciu trhu Únie. Určité zainteresované strany zopakovali po konečnom poskytnutí informácií rovnaké obavy, že v analýze ujmy podľa segmentov by sa mali zohľadniť všetky ukazovatele ujmy a ukazovatele príčinnej súvislosti. Odvolávali sa na správu odvolacieho orgánu vo veci Spojené štáty – oceľové výrobky valcované za tepla z Japonska ([34]). Okrem toho tieto strany žiadali, aby Komisia rozlišovala aj medzi novými a protektorovanými pneumatikami, pôvodným vybavením a náhradnými pneumatikami, keďže trh pôvodného vybavenia bol chránený pred čínskou konkurenciou, znovu s odkazom na správu odvolacieho orgánu vo veci Spojené štáty – oceľové výrobky valcované za tepla z Japonska ([35]). CRIA a CCCMC zopakovali rovnaké obavy po konečnom poskytnutí informácií.

(129) V uvedenej judikatúre sa naznačuje, že prešetrujúce orgány, ktoré vykonávajú vyšetrovanie jednej časti domáceho výrobného odvetvia, *„by mali by v zásade podobným spôsobom preskúmať všetky ostatné časti tvoriace toto výrobné odvetvie a takisto preskúmať výrobné odvetvie ako celok“* ([36]). V správe odvolacieho orgánu sa však prešetrujúcim orgánom neukladá povinnosť uviesť všetky ukazovatele ujmy po segmentoch.

([34]) Odvolací orgán vo veci WT/DS184/AB/R, *Spojené štáty – oceľové výrobky valcované za tepla z Japonska*, body 195 – 196.
([35]) Odvolací orgán vo veci WT/DS184/AB/R, *Spojené štáty – oceľové výrobky valcované za tepla z Japonska*, bod 207.
([36]) Odvolací orgán vo veci WT/DS184/AB/R, *Spojené štáty – oceľové výrobky valcované za tepla z Japonska*, bod 204.

(130) Okrem toho boli skutočnosti v tomto prípade iné. V správe odvolacieho orgánu vo veci *Spojené štáty – oceľové výrobky valcované za tepla z Japonska* bola významná časť domácej výroby v Spojených štátoch – výroba pre vlastnú spotrebu – chránená štruktúrou domáceho trhu pred priamou konkurenciou predmetného dovozu. V tej konkrétnej situácii sa odvolací orgán zaoberal problematikou „komparatívnym preskúmaním“ každej časti domáceho trhu, v ktorom bol vedľa seba postavený obchodný trh a trh na vlastnú spotrebu. V prípade odvolacieho orgánu sa tak zlepšila schopnosť prešetrujúcich orgánov náležite rozhodnúť o stave domáceho výrobného odvetvia ako celku. V tomto prípade však neexistuje ochrana segmentov triedy 1 a 2 trhu Únie. Predaj čínskeho dovozu sa sústreďuje najmä na trh s náhradnými dielmi; ide o skutkovú situáciu, ktorá nevznikla na základe štruktúry trhu Únie. Okrem toho bol dotknutý výrobok predávaný aj výrobcom pôvodného zariadenia. Tvrdenie, že trh s pôvodným zariadením Únie bol chránený pred čínskou konkurenciou, a preto by sa mal analyzovať samostatne, bolo zamietnuté.

(131) Okrem toho, ako je uvedené v odôvodnení 160 predbežného nariadenia, judikatúrou sa takisto potvrdzuje, že pri skúmaní toho, či existuje ujma pre výrobné odvetvie Únie ako celok, táto analýza môže byť zameraná na segment, ktorý je najviac postihnutý dumpingovým dovozom. V tomto prípade sa približne 65 % čínskeho dovozu pneumatík týka triedy 3. V riadnej analýze ujmy preto nemôže byť opomenutý vplyv dumpingového dovozu osobitne v trhovej situácii, v ktorej predaj pneumatík triedy 3 neustále rastie a v ktorej sú všetky triedy, ktoré tvoria trh s pneumatikami v Únii, navzájom prepojené.

(132) Z týchto dôvodov sa Komisia rozhodla, že vykoná náležité preskúmanie výrobného odvetvia ako celku.

4.3. **Spotreba v Únii**

(133) Ako sa uviedlo v odôvodnení 9, Komisia vykonala overovania na mieste v priestoroch dvoch neprepojených dovozcov. Zistilo sa, že dovoz dotknutého výrobku bol takisto deklarovaný počas posudzovaného obdobia pod číselnými znakmi KN 4011 90 00 a 4011 99 00. Tento dovoz sa týkal pneumatík triedy 3. Nedalo sa však zistiť, či šlo o systematický problém s vyhlásením o dotknutom výrobku alebo či sa problém obmedzoval na tohto konkrétneho dovozcu.

(134) Okrem toho celkový objem vykázaný spolupracujúcimi čínskymi vyvážajúcimi výrobcami v období prešetrovania presahoval celkový dovoz s pôvodom v Čínskej ľudovej republike, ktorý poskytol Eurostat Comext. Keďže neexistujú údaje vykázané týmito vyvážajúcimi výrobcami, pokiaľ ide o predchádzajúce roky, Komisia sa rozhodla, že použije konzervatívny prístup a nebude revidovať objemy dovozu z ČĽR.

(135) Po predbežnom poskytnutí informácií sa zistilo, že predaj dodávateľov behúňov, ktorí nie sú členmi ETRMA Europool, bol opomenutý pri stanovovaní spotreby v Únii. Komisia preto revidovala spotrebu v Únii za posudzované obdobie.

(136) Spotreba v Únii ([37]) sa v posudzovanom období vyvíjala takto:

Tabuľka 2

Spotreba v Únii (v kusoch)

	2014	2015	2016	Obdobie prešetrovania
Celková spotreba v Únii	20 499 603	20 962 782	21 600 223	21 748 781
Index 2014 = 100	*100*	*102,3*	*105,4*	*106,1*

Zdroj: ETRMA a dodávatelia behúňov, ktorí nie sú členmi ETRMA Europool.

(137) Počas posudzovaného obdobia sa preto spotreba v Únii zvýšila. Celkovo sa počas posudzovaného obdobia zvýšila spotreba o 6,1 % z približne 20,5 milióna pneumatík na približne 21,7 milióna pneumatík v období prešetrovania.

([37]) Poznámka k spisu o metodike použitej na odhadnutie spotreby v Únii (systémové číslo podania: t18.004870).

4.4. **Prepojenie medzi novými a protektorovanými pneumatikami**

(138) Niekoľko zainteresovaných strán spochybnilo predbežné zistenia o prepojení medzi novými a protektorovanými pneumatikami a medzi triedami a rovnaké obavy zopakovali po konečnom poskytnutí informácií. Komisia zostavila všetky informácie v tejto veci v poznámke k spisu o prepojení ([38]).

(139) So zreteľom na odôvodnenie 140 predbežného nariadenia CRIA a CCCMC tvrdili, že z existencie odvetvia protektorovania nevyplývalo pripisovanie hodnoty pneumatikám triedy 1 a 2.

(140) Informácie o význame podnikania v oblasti protektorovania sú značne rozšírené a verejne dostupné. Ako sa uvádza v odôvodnení 58 predbežného nariadenia, výrobcovia nových pneumatík vyrábajú aj protektorované pneumatiky. Niektorí čínski vyvážajúci výrobcovia majú vlastné značky pre protektorované pneumatiky, napríklad Hankook má značku Alphatread alebo Giti má Genesis. Ako je vysvetlené v poznámke k spisu o prepojení, Komisia zistila, že hlavní výrobcovia pneumatík vrátane čínskych vyvážajúcich výrobcov boli zapojení do podnikania v oblasti protektorovania. Skupina Hankook sa opiera o výrobcov protektorovaných pneumatík v Únii, ako je Vacu-Lg v Spojenom kráľovstve alebo B.R.P. Pneumatici v Taliansku, pokiaľ ide o protektorovanie. Giti Genesis, predtým známa ako GT Ree Tread, sa opiera o spoločnosť Vacu-Lug v Spojenom kráľovstve.

(141) Okrem toho spoločnosť Pirelli Italy vyhlásila v roku 2009 v súvislosti so zmluvou podpísanou so spoločnosťou Marangoni (poskytovateľ protektorovaných riešení z Únie), že tento projekt, ktorý je súčasťou stratégie posilňovania a rozširovania ponuky služieb Pirelli Truck, má za cieľ pridať hodnotu najmä novým výrobkom v sérii 88 a sérii 01, ktoré boli uvedené na európsky trh v roku 2009 a charakterizované, okrem iných vlastností, svojou výbornou vhodnosťou na protektorovanie ([39]). Iní výrobcovia takisto uvádzajú na trh svoje pneumatiky ako protektorovateľné, napríklad dovozca značky Athos uvádza, že pneumatiky Athos sú obnoviteľné a vhodné pre studené a teplé protektorovanie, ako aj značka Aeolus ([40]) (vykázané obe ako trieda 3). Z toho vyplýva, že protektorovateľnosť je významným hodnotovým faktorom v Európskej únii, ako aj v dotknutej krajine. Z prešetrovania Komisie dokonca vyplynulo, že výrobcovia tzv. vyššej triedy sa výrazne opierajú o existenciu a dostupnosť odvetvia protektorovania nielen na vytvorenie vnímania vysokej trhovej hodnoty, ale aj so zreteľom na ich spotrebiteľské stratégie a stratégie kontinuity činnosti. Ako vyplýva z poznámky k spisu o prepojení, výrobné odvetvie v Únii a dotknutej krajine vníma protektorovateľnosť ako viac ako len ako marketingovú výhodu, ale aj ako skutočný hodnotový stimul pre vyššie triedy. Hodnota a predajné ceny vyšších tried sú preto nespochybniteľne prepojené so zdravým nadväzujúcim odvetvím protektorovania. Práve z tých dôvodov Komisia v odôvodnení 140 predbežného nariadenia uviedla, že „veľká časť hodnoty, ktorá sa pripisuje pneumatikám triedy 1 a 2, v skutočnosti vyplýva z existencie odvetvia protektorovania v triede 3“.

(142) Na tom základe Komisia potvrdila svoje predbežné zistenia o prepojení medzi novými a protektorovanými pneumatikami a medzi triedami.

(143) Pokiaľ ide o odôvodnenie 141 predbežného nariadenia, CRIA a CCCMC sa domnievali, že Komisia neposkytla zdroj vysokej zameniteľnosti protektorovaných pneumatík, ktorý zase určoval cenu ako určujúci faktor pri rozhodovaní spotrebiteľa o kúpe protektorovaných alebo nových pneumatík triedy 3.

(144) Komisia toto tvrdenie akceptovala. V súlade s tým vo svojej poznámke k spisu o prepojení uviedla príklady pneumatík z rôznych tried so spoločnými predajnými kanálmi.

4.5. **Dovoz z dotknutej krajiny**

4.5.1. *Objem a podiel dovozu z dotknutej krajiny na trhu*

(145) Skupina Aeolus a Pirelli tvrdili, že Komisia mala vo svojej analýze zvážiť rast spotreby v Únii a mala poskytnúť samostatnú analýzu pre dané tri triedy. Strany tvrdili, že so zreteľom na triedu 1 klesol čínsky dovoz o 2,7 % a triedu 2 o 2 %, zatiaľ čo dovoz triedy 3 vzrástol medzi rokmi 2015 a 2016 o 3,9 %. Na záver uviedli, že akýkoľvek údajný nárast dovozu (v absolútnych alebo relatívnych číslach) počas obdobia prešetrovania nebol podstatný a nespôsobil ujmu výrobnému odvetviu Únie.

([38]) Poznámka k spisu o prepojení (systémové číslo podania: t18.007993).
([39]) https://www.pirelli.com/tyre/ww/en/news/2009/12/04/pirelli-tyre-collaboration-with-marangoni-for-truck-tyre-retreading/ [naposledy navštívená 7. septembra 2018].
([40]) https://www.aeolus-tyres.com/aeolus-eco-twin-a-second-life-for-tyres/ [naposledy navštívená 17. júla 2018].

(146) Ako je vysvetlené v odôvodneniach 128 a 132, hospodárska situácia výrobného odvetvia Únie bola analyzovaná na súhrnnom základe, a je pripojená k analýze dovozu. Len v určitých kľúčových mikroekonomických ukazovateľoch bola vykonaná ďalšia analýza na úrovni tried vzhľadom na trh Únie. Dovozné objemy dotknutého výrobku sa týkali rastúceho ČĽR. Na základe štatistiky o dovoze z údajov Eurostat Comext (ktorá, ako je vysvetlené v odôvodneniach 133 a 134, by mohla byť podhodnotená) bol nárast objemu dovozu z ČĽR podstatný, a to v absolútnych aj relatívnych číslach.

4.5.2. *Ceny dovozu z dotknutej krajiny*

(147) Skupina Aeolus a Pirelli tvrdili, že v analýze Komisie chýba odkaz na segmentáciu trhu a sú v nej vykázané len údaje Eurostatu, bez akéhokoľvek odkazu na údaje o dovoze získané od vyvážajúcich výrobcov zaradených do vzorky.

(148) Ako je vysvetlené v odôvodneniach 128 a 132, hospodárska situácia výrobného odvetvia Únie sa analyzovala na agregovanom základe a pri niektorých kľúčových mikroekonomických ukazovateľoch sa analyzovala aj na úrovni tried vzhľadom na segmentáciu trhu Únie. Vo výpočtoch podhodnotenia však boli ceny vyvážajúcich výrobcov zaradených do vzorky porovnané s cenami výrobcov z Únie so zohľadnením konkrétnej triedy, do ktorej patrili.

(149) Skupina Aeolus a Pirelli ďalej tvrdili, že dovozné ceny boli významne ovplyvnené výkyvmi výmenného kurzu. Komisia nevidela relevantnosť výmenného kurzu, keďže všetky ceny použité na účely porovnania vo výpočte rozpätia ujmy sú uvedené v EURÁCH. Výkyvy medzi USD a EUR preto nezohrali úlohu pri určovaní podhodnotenia ani úrovne opatrení. Preto bolo uvedené tvrdenie zamietnuté.

(150) Niektoré zainteresované strany (Pirelli, skupina Giti) tvrdili, že podľa Eurostatu čínske dovozné ceny (najmä v súvislosti s pneumatikami triedy 3) klesli počas uplynulých troch rokov len z dôvodu klesajúcich cien surovín (o 15,60 EUR za kus). Strany uviedli, že ceny surovín (prírodného kaučuku a ropy) významne klesli, čo malo jednotný vplyv na dovozné ceny počas obdobia prešetrovania.

(151) Vývoj priemernej ceny dovozu z dotknutej krajiny do Únie s vývojom cien hlavných surovín sa vyvíjal takto:

Tabuľka 3

Vývoj dovozných cien a cien hlavných surovín

	2014	2015	2016	Obdobie prešetrovania
Dovozné ceny ČĽR (EUR/kus)	144,4	144,3	127,7	128,8
Index 2014 = 100	*100*	*100*	*88*	*89*
Prírodný kaučuk:				
SGX RSS3 USD/tona	1 957	1 560	1 641	2 050
Index 2014 = 100	*100*	*80*	*84*	*105*
SGX TSR20 USD/tona	1 710	1 370	1 378	1 660
Index 2014 = 100	*100*	*80*	*81*	*97*
Butadién v centoch USD za libru	59,0	34,0	37,2	62,5
Index 2014 = 100	*100*	*58*	*63*	*106*
Ukazovateľ Brent v USD za barel	99,7	53,4	43,6	49,6
Index 2014 = 100	*100*	*54*	*44*	*50*

Zdroj: Eurostat Comext a podnet

(152) Počas posudzovaného obdobia čínske dovozné ceny nezohľadňovali vývoj cien surovín. Zatiaľ čo čínske dovozné ceny zostali medzi rokmi 2014 a 2015 stabilné, cena hlavných surovín významne klesla o 20 % v prípade prírodného kaučuku a približne o 45 % butadiénu a ukazovateľa Brent. Zatiaľ čo čínske dovozné ceny klesli medzi rokmi 2015 a 2016 o 12 %, ceny surovín zostali skôr stabilné. Napokon za obdobie roku 2016 a obdobie prešetrovania, v ktorom väčšina cien surovín významne stúpla od druhého štvrťroka 2016 do prvého štvrťroka 2017, čínske dovozné ceny zostali stabilné. Komisia dospela k záveru, že čínske dovozné ceny neboli prepojené s vývojom cien surovín. Preto bolo uvedené tvrdenie zamietnuté.

4.5.3. *Cenové podhodnotenie*

(153) Niekoľko zainteresovaných strán tvrdilo, že výpočty cenového podhodnotenia by mali byť stanovené analogicky metodikou používanou na výpočet dumpingového rozpätia na základe porovnania váženého priemeru predajných cien za druh výrobku a segment, ktoré účtovali výrobcovia z Únie zaradení do vzorky neprepojeným zákazníkom, s váženým priemerom cien všetkých porovnateľných vývozných transakcií. Okrem toho CRIA a CCCMC tvrdili, že Komisia by mala upraviť čínske ceny nahor alebo ceny Únie za protektorované pneumatiky nadol, aby sa zabezpečilo, že porovnávané ceny zohľadňujú podobný počet najazdených kilometrov a popredajné a záručné služby poskytované výrobcami z Únie, ktorí predávajú protektorované pneumatiky, najmä v prípade triedy 3, keďže čínski výrobcovia tieto služby neposkytovali. Strany zopakovali podobné tvrdenia po konečnom poskytnutí informácií.

(154) Ako je objasnené v odôvodneniach 149 a 150 predbežného nariadenia, v metodike porovnania cenového podhodnotenia sa zohľadňovala priemerná predajná cena podľa druhu výrobku (PCN) a podľa segmentu. Cenové podhodnotenie bolo vypočítané na základe porovnateľných transakcií podľa druhu výrobku alebo podľa jednotlivých druhov. Keďže v rámci každej triedy sa pneumatiky považujú za podobné z hľadiska počtu najazdených kilometrov, nie je potrebná celková úprava. To isté platí v prípade záručných služieb s výnimkou triedy 3, pričom na rozdiel od čínskych výrobcov môžu výrobcovia z Únie naozaj zabezpečovať popredajné a záručné služby. V dôsledku toho Komisia v prípade potreby upravila ceny výrobcov z Únie zaradených do vzorky o popredajné a záručné služby pre triedu 3. Rozpätia cenového podhodnotenia a predaja pod cenu boli stanovené bez váženia. Preto bolo uvedené tvrdenie zamietnuté.

(155) Pokiaľ ide o tvrdenie súvisiace s analógiou medzi výpočtami dumpingu a ujmy, Komisia uviedla, že výpočty dumpingu si skutočne vyžadujú zohľadnenie „všetkých porovnateľných vývozných transakcií“ pri výpočte dumpingových rozpätí pre podobný výrobok ako celok ([41]). Na rozdiel od toho, „*prešetrujúci orgán nie je povinný […] určiť existenciu cenového podhodnotenia pre každý z prešetrovaných druhov výrobkov alebo so zreteľom na celý sortiment tovaru, ktorý tvorí domáci podobný výrobok. V tejto súvislosti má prešetrujúci orgán povinnosť preskúmať objektívne účinok dumpingového dovozu na ceny na domácom trhu.*“ ([42]) V predmetnom prípade bola Komisia presvedčená o veľmi vysokej úrovni zhody medzi druhmi výrobkov výrobcov z Únie a vyvážajúcich výrobcov, ktoré sa predávali na trhu Únie (celková zhoda je v rozmedzí 80 % až 90 %). Preto bolo uvedené tvrdenie zamietnuté.

(156) CRIA a CCCMC tvrdili, že Komisia by mala poskytnúť ďalšie informácie o fyzických vlastnostiach druhov pneumatík, ktoré sa používali na účely porovnania, pretože je vysoko pravdepodobné, že existujú rozdiely, ktoré nie sú zohľadnené v PCN, ktoré si zaslúžia úpravu, ale čínski vývozcovia a CRIA a CCCMC jednoducho nedokážu určiť tieto rozdiely, pretože nemajú informácie o výrobkoch, ktoré predávajú výrobcovia z Únie zaradení do vzorky. Strany tvrdili, že správa odvolacieho orgánu WTO vo veci *ES – spojovacie materiály* ([43]) podporuje tento prístup. Strany zopakovali podobné tvrdenia po konečnom poskytnutí informácií.

(157) Komisia tento argument neprijala. Upozornila, že v uvedenej správe odvolacieho orgánu ide o neposkytnutie potrebných informácií o vlastnostiach daného výrobku, ktorý bol použitý pri určovaní normálnej hodnoty. To viedlo k situácii, že výrobcovia neboli schopní rozhodnúť, či je alebo nie je potrebné požiadať o úpravy úrovne obchodu, aby sa zabezpečilo spravodlivé porovnanie podľa článku 2 ods. 10 základného nariadenia v kontexte výpočtov dumpingu. V správe panelu v rovnakej veci sa však uvádza, že „*hoci je jasné, že všeobecné požiadavky*

([41]) Správa odvolacieho orgánu o zhode vo veci WT/DS397/AB/RW, *ES – spojovacie materiály*, bod 5.265.
([42]) Správa odvolacieho orgánu vo veciach WT/DS454/AB/R a WT/DS460/AB/R, *Čína – HP-SSST (Japonsko)/Čína – HP-SSST (EÚ)*, bod 5.180.
([43]) Správa odvolacieho orgánu o zhode vo veci WT/DS397/AB/RW, *ES – spojovacie materiály*, bod 5.189.

objektívneho preskúmania a pozitívnych dôkazov článku 3 ods. 2 základného nariadenia obmedzujú právomoc prešetrujúceho orgánu vo vykonávaní analýzy cenového podhodnotenia, neznamená to, že požiadavky článku 2 ods. 10 základného nariadenia, pokiaľ ide o prihliadnutie na rozdiely ovplyvňujúce porovnateľnosť cien, sú uplatniteľné“ ([44]). O túto judikatúru preto nie je možné sa opierať v tomto prípade, keď CRIA a CCCMC špekulujú o neexistencii poskytnutia informácií o „*akýchkoľvek iných relevantných vlastnostiach*“ a rozdieloch nezohľadnených v PCN na účel výpočtov cenového podhodnotenia a ujmy. Okrem toho Komisia vykonala výpočet cenového podhodnotenia v súlade so svojím obvyklým postupom, aby sa zabezpečilo spravodlivé porovnanie, pričom PCN dostatočne premietajú fyzické a všetky ostatné rozdiely medzi druhmi výrobkov, ktoré predávajú výrobcovia z Únie a vyvážajúci výrobcovia. Okrem toho, ak by sa vyvážajúci výrobcovia domnievali, že ich výrobky majú osobitné vlastnosti, ktoré sú zvyčajne odlišné od vlastností výrobkov z Únie, a ktoré podľa ich názoru nie sú zachytené v PCN, mali ich predložiť v riadnom čase. Preto bolo uvedené tvrdenie zamietnuté.

(158) Určité zainteresované strany tvrdili, že Komisia nezistila cenové podhodnotenie za celé posudzované obdobie. Podrobný výpočet cenového podhodnotenia bol vykonaný len za obdobie prešetrovania. Zatiaľ čo priemerné čínske dovozné ceny v predchádzajúcich obdobiach je možné porovnať s predajnými cenami výrobného odvetvia Únie, toto porovnanie je v zásade zbytočné, keďže 1. nie sú dostupné samostatné údaje o čínskych dovozných cenách za jednotlivé triedy; a 2. tieto priemerné ceny nezohľadňujú možnosť, že sortiment výrobkov sa počas obdobia mohol zmeniť.

(159) V správe odvolacieho orgánu WTO vo veci *Čína – HP-SSST (EÚ)* ([45]) sa požadovalo, že prešetrujúci orgán musí posúdiť významnosť cenového podhodnotenia dumpingového dovozu v pomere k domácej výrobe, v prípade ktorej nebolo zistené cenové podhodnotenie. Strany sa domnievali, že Komisia toto posúdenie nevykonala. Strany zopakovali podobné tvrdenia po konečnom poskytnutí informácií.

(160) Ako je uvedené v odôvodnení 149 predbežného nariadenia, Komisia vykonala v súlade s uplatniteľnou judikatúrou obvyklé výpočty na základe overených údajov za obdobie prešetrovania, podľa PCN a tried. Všetky relevantné výpočty boli poskytnuté zainteresovaným stranám s dodržaním ich procesných práv. Celková úroveň cenového podhodnotenia počas obdobia prešetrovania dosahovala približne 21 %, čo Komisia považuje za významné. Preto bolo uvedené tvrdenie zamietnuté.

(161) CRIA a CCCMC sa však domnievali, že je pravdepodobné, že Komisia zistila cenové podhodnotenie len v prípade malého podsúboru predaja výrobcov z Únie zaradených do vzorky. Podľa ich názoru Komisia musí posúdiť cenový tlak, ak existuje, ktorý by mohol vyvíjať čínsky dovoz na zvyšný predaj výrobného odvetvia Únie, v prípade ktorého nezistila cenové podhodnotenie.

(162) Uvedené tvrdenie bolo zamietnuté, pretože objem predaja výrobcov z Únie zaradených do vzorky, ktorý zodpovedal dovozu čínskych vyvážajúcich výrobcov, je významný (medzi 80 % a 90 %). Okrem toho sa vážené priemerné rozpätie podhodnotenia ceny v troch triedach ukázalo ako významné, od 18 % do 24 %.

(163) Skupina Aeolus a Heuver žiadali o revíziu cien CIF skupiny Aeolus, aby sa zohľadnili náklady spoločnosti Heuver po dovoze. Pirelli tvrdila, že Komisia musí zohľadniť jej dodatočné náklady, keď porovnáva pneumatiky Pirelli s inými pneumatikami vyrábanými a predávanými výrobným odvetvím Únie a (nezávislým) maloobchodníkom.

(164) Komisia zistila, že spoločnosť Heuver nebola prepojená so skupinou Aeolus. Úprava preto nebola odôvodnená. Pokiaľ ide o Pirelli, vážená priemerná cena CIF bola stanovená v súlade s článkom 2 ods. 9 základného nariadenia podľa opisu v odôvodnení 118 predbežného nariadenia. Preto bolo uvedené tvrdenie zamietnuté.

(165) Niekoľko strán tvrdilo, že Komisia sa nemôže opierať o vytvorené vývozné ceny pri uskutočňovaní analýzy cenového podhodnotenia a určení miery ujmy a že použitá metodika je v rozpore s článkom 3 ods. 2 písm. a) a článkom 3 ods. 3 základného nariadenia. Okrem toho skupina Hankook tvrdila, že mala byť posudzovaná ako jediný hospodársky subjekt na účely výpočtu rozsahu dumpingu aj ujmy.

([44]) Správa panelu vo WT/DS397/REC –*spojovacie materiály (Čína)*, bod 7.328; *pozri tiež* správu panelu vo WT/DS219/R, *EC – príslušenstvo na rúry alebo rúrky*, bod 7.292.

([45]) Správa odvolacieho orgánu vo veci WT/DS460/AB/R, *Čína – HP-SSST (EÚ)*, bod 5.180.

(166) Po prvé, článok 3 ods. 2 základného nariadenia sa týka vplyvu dumpingových dovozov, ktoré môžu spôsobiť ujmu výrobcom z Únie a nie ceny ďalšieho predaja spoločnosti (prepojeného dovozcu) v rámci Únie inému zákazníkovi.

(167) Po druhé, pokiaľ ide o podhodnotenie, v základnom nariadení sa nestanovuje žiadna konkrétna metodika uvedenej koncepcie. Inštitúcie preto požívajú širokú mieru právomocí v posudzovaní faktora ujmy. Uvedená právomoc je obmedzená potrebou založiť závery na nesporných dôkazoch a vykonať objektívne preskúmanie, ako sa požaduje článkom 3 ods. 2 základného nariadenia.

(168) Pokiaľ ide o prvky zohľadnené na účel podhodnotenia (najmä vývoznej ceny), Komisia musí identifikovať prvý bod, v ktorom sa uskutočňuje hospodárska súťaž (alebo sa môže uskutočňovať) s výrobcami z Únie na trhu Únie. Tento bod je v skutočnosti kúpna cena prvého neprepojeného dovozcu, pretože tá spoločnosť má v zásade na výber zo zdrojov z výrobného odvetvia Únie alebo od zahraničných zákazníkov. Naopak, pri pohľade na ceny ďalšieho predaja neprepojeným dovozcom sa nezohľadňuje bod, v ktorom dochádza k skutočnej hospodárskej súťaži. Toto je jediný bod, v ktorom sa stanovená predajná štruktúra vývozcu snaží nájsť zákazníkov, ale je to už po tom bode, v ktorom bolo prijaté rozhodnutie o dovoze. Keď vývozca vytvoril svoj systém prepojených spoločností v Únii, už sa rozhodli, že zdrojom ich obchodného tovaru bude zahraničie. Bodom porovnania by mal preto byť okamih ihneď potom, ako tovar prekročí hranicu Únie, a nie v poslednej fáze distribučného reťazca, napr. keď sa predáva koncovému používateľovi tovaru.

(169) Týmto prístupom sa zabezpečuje aj jednotnosť v prípadoch, keď vyvážajúci výrobca predáva tovar priamo neprepojenému zákazníkovi (či už dovozcovi alebo koncovému používateľovi), pretože v tomto scenári by sa ceny ďalšieho predaja z povahy veci nepoužili. Odlišný prístup by viedol k diskriminácii medzi vyvážajúcimi výrobcami len na základe predajného kanála, ktorý používajú.

(170) V tomto prípade dovoznú cenu nemožno vnímať v jej nominálnej hodnote, pretože vyvážajúci výrobca a dovozca sú prepojení. S cieľom stanoviť spoľahlivú dovoznú cenu na základe nezávislého vzťahu, musí byť táto cena vytvorená s použitím ceny ďalšieho predaja prepojeného dovozcu ako východiskového bodu. Na vykonanie tejto rekonštrukcie sú príslušné pravidlá o vytvorení vývoznej ceny, ktoré sú obsiahnuté v článku 2 ods. 9 základného nariadenia, rovnako ako sú príslušné na určenie vývoznej ceny na účely dumpingu. Uplatňovanie článku 2 ods. 9 základného nariadenia umožňuje dospieť k cene, ktorá je plne porovnateľná s cenou CIF (hranica Únie), ktorá sa používa pri skúmaní predaja neprepojeným zákazníkom.

(171) Aby teda bolo možné spravodlivé porovnanie, je opodstatnené odpočítanie predajných, všeobecných a administratívnych nákladov a zisku od ceny ďalšieho predaja neprepojeným zákazníkom zo strany prepojeného dovozcu, aby sa dospelo k spoľahlivej cene CIF.

(172) Niektoré strany žiadali, aby Komisia zverejnila charakter určitých nákladov po dovoze a uplatnené percento s uvedením zdroja. Okrem toho skupina Xingyuan tvrdila, že tieto fixné náklady by mali byť pridelené ako fixná suma na každú pneumatiku, nie ako percento, ktorým sa budú nespravodlivo penalizovať vývozcovia, ktorých ceny sú v dolnej časti rozpätia.

(173) Komisia uviedla, že zvýšila hodnotu CIF o 3,2 % z dôvodu nákladov po dovoze (z ktorých doprava predstavovala 60 %, manipulácia 32 % a colné výdavky 8 %). Percentá boli vypočítané na základe overených nákladov po dovoze na kus a následne boli vyjadrené ako percento ceny CIF overených neprepojených dovozcov.

(174) Po konečnom poskytnutí informácií CCCMC a CRIA tvrdili, že by sa mali zohľadniť rozdiely medzi novými pneumatikami a protektorovanými pneumatikami pre spravodlivé porovnanie v prešetrovaní na účely stanovenia cenového podhodnotenia a predaja pod cenu.

(175) Ako je uvedené v odôvodnení 84 predbežného nariadenia, nové pneumatiky a protektorované pneumatiky majú rovnaké základné fyzické vlastnosti, ako aj rovnaké základné použitie. Preto bolo uvedené tvrdenie zamietnuté.

(176) Po konečnom poskytnutí informácií skupina Hankook našla rozpor medzi ziskovým rozpätím uvedeným pre triedu 1 a cieľovým ziskovým rozpätím použitým na stanovenie rozpätia predaja pod cenu.

(177) Komisia preskúmala rozsahy predaja pod cenu a našla administratívnu chybu pri stanovovaní rozpätia predaja pod cenu pre triedu 1 a triedu 2. Komisia preto opravila výpočet rozsahu predaja pod cenu.

(178) Po vypočutí skupiny Hankook, uvedenom v odôvodnení 14, Komisia poskytla ďalšie informácie o položkách predajných, všeobecných a administratívnych nákladov odpočítaných z ceny prvému nezávislému zákazníkovi s cieľom dosiahnuť úroveň zo závodu. Komisia potvrdila, že odpočítané náklady boli: doprava, náklady na poistenie, manipuláciu, nakladanie a doplnkové náklady, balné, úverové náklady, zľavy a provízie. Komisia neodpočítala z cien výrobcov z Únie nepriame predajné výdavky, výdavky na výskum a vývoj, finančné výdavky, marketingové výdavky ani zisk.

4.6. **Hospodárska situácia výrobného odvetvia Únie**

4.6.1. *Všeobecné poznámky*

4.6.1.1. Metodika váženia

(179) Niekoľko strán žiadalo o podrobnejšie informácie o metodike použitej v predbežnej fáz na váženie rôznych kategórií spoločností (veľkých alebo MSP) a podľa tried, ktoré sú opísané v predbežnom nariadení v odôvodneniach 157 a 158.

(180) Proces váženia bol založený na predaji, keďže je to relevantný parameter pri posudzovaní predajných cien v Únii na stanovenie výrobných nákladov alebo ziskovosti predaja v Únii neprepojeným zákazníkom.

(181) Jedným z kritérií výberu vzorky výrobcov z Únie bola reprezentatívnosť výrobcov z Únie z hľadiska veľkosti, konkrétne medzi MSP a väčšími spoločnosťami (odôvodnenie 24 predbežného nariadenia). Do vzorky bolo zaradených päť MSP. Jeden MSP sa rozhodol prestať spolupracovať v prešetrovaní. Štyri odpovedali na dotazník na výber vzorky. Ako je uvedené v odôvodnení 10, Komisia overila dotazník MSP, v prípade ktorého nebolo vykonané overovanie na mieste pred uložením predbežných opatrení.

(182) Okrem toho Komisia zvážila pripomienky zainteresovaných strán, ktoré sa domnievali, že segmentáciu trhu do troch tried bolo nutné zohľadniť vo vzorke výrobcov z Únie (odôvodnenie 20 predbežného nariadenia). Ďalšie informácie poskytli spolupracujúci výrobcovia, ako je vysvetlené v odôvodnení 21 predbežného nariadenia. Výrobcovia z Únie boli požiadaní, aby poskytli informácie o hodnote a objeme predaja, pokiaľ ide o výrobu a predaj v Únii podľa tried, a v prípade protektorovaných pneumatík o zdroj plášťov (spracovanie/plášte na sklade). Dotazník na výber vzorky ani dotazník výrobcu z Únie neposkytovali informácie o pôvode/značke plášťov, ktoré používali výrobcovia protektorovaných pneumatík.

(183) Komisia zaradila do vzorky jedenásť výrobcov z Únie. Ide o nezvyčajne vysoký počet výrobcov z Únie, ktorí majú byť prešetrovaní. Napriek tomuto úsiliu si výkonnosť MSP a podľa triedy vyžiadala váženie v záujme správnej analýzy výslednej agregácie mikroekonomických ukazovateľov ujmy.

(184) Rozdelenie predaja spolupracujúcich výrobcov z Únie a výrobcov z Únie zaradených do vzorky podľa triedy bolo podobné: v rozsahu 60 % až 70 % v triede 1, v rozsahu 15 % až 25 % v triede 2 a v rozsahu 10 % až 20 % v triede 3. MSP predstavovali rozpätie 7 % až 10 % celkového predaja v Únii, ktorí vykázali spolupracujúci výrobcovia z Únie. Okrem toho výrobcovia z Únie zaradení do vzorky vyrábajú nové a protektorované pneumatiky v triede 2 a triede 3. Približne polovicu z predaja vo vzorke v triede 3 tvoria protektorované pneumatiky.

(185) Prvým krokom bolo odhadnúť rozdelenie medzi predajom veľkých spoločností a MSP. Odhad predaja MSP bol založený na informáciách, ktoré poskytlo združenie ETRMA (pre studený proces) a dodávatelia behúňov, ktorí nie sú členom združenia ETRMA Europool. Na účel tohto prešetrovania sa usúdilo, že predaj studeného procesu vykonávajú MSP a teplého procesu veľkí výrobcovia. Ide o konzervatívny prístup k odhadu predaja MSP, keďže Komisia overila jedného výrobcu MSP s oboma postupmi. Odhad predaja veľkých spoločností je rozdiel medzi celkovým predajom Únie od výrobcov z Únie po odpočítaní odhadu predaja MSP. V predbežnej fáze Komisia zistila, že predaj MSP predstavoval približne 15 % celkového predaja výrobného odvetvia Únie v Únii v roku 2016 (ako sa už uviedlo, išlo o konzervatívny odhad, keďže niektoré MSP používajú aj procesy protektorovania za tepla). V dôsledku toho bol stanovený pomer na úrovni približne 85 % pre veľké spoločnosti a približne 15 % pre MSP.

(186) Druhým krokom bolo porovnať pomer 85 %/15 % s pomerom vzorky (v ktorej mali veľké spoločnosti váhu viac ako 95 %). Okrem toho, údaje o predaji MSP zaradených do vzorky predstavovali približne 4 % odhadovaného celkového predaja výrobcov MSP z Únie v Únii. S cieľom zabezpečiť náležité zohľadnenie pomernej dôležitosti dvoch kategórií výrobcov z Únie v mikroekonomických ukazovateľoch Komisia vážila ukazovatele jednotlivých spoločností pri súhrne na základe už uvedeného pomeru 85 %/15 %. Výsledkom metodiky bolo zvýšenie váhy predaja triedy 3 používaného na stanovenie mikroekonomických ukazovateľov.

(187) V predbežnej fáze boli obe váženia, váženie kategórie spoločností aj váženie tried, uplatňované rovnako počas celého posudzovaného obdobia, na základe roka 2016. Komisia považovala tento prístup za vhodný so zreteľom na dostupné dôkazy.

(188) Po konečnom poskytnutí informácií CRIA a CCCMC tvrdili, že Komisia by nemala používať pevne stanovený pomer (konkrétne pomer vypočítaný za rok 2016) počas posudzovaného obdobia, ale skôr pomer pre každé obdobie posudzovaného obdobia. Okrem toho tvrdili, že niektorí veľkí výrobcovia behúňov vyrábali protektorované pneumatiky pomocou studeného procesu a že dvaja výrobcovia protektorovaných pneumatík boli súčasťou väčšej skupiny, na základe čoho sa kvalifikovali ako veľká spoločnosť. Strany preto tvrdili, že použitú metodiku nemožno považovať za konzervatívnu a že objem predaja MSP bol nadhodnotený. Združenie Bipaver tvrdilo, že nie je pravda, že proces za tepla používa len jeden výrobca protektorovaných pneumatík, ale že ho používa niekoľko výrobcov protektorovaných pneumatík z Únie ([46]).

(189) Po prvé, Komisia preskúmala tvrdenia strán a nimi poskytnuté dôkazy. Zistila, že niekoľko veľkých dodávateľov skutočne má prepojené dcérske spoločnosti vyrábajúce protektorované pneumatiky pomocou studeného procesu. Okrem toho, dvaja výrobcovia spočiatku považovaní za MSP, ktorých strany uviedli, boli súčasťou väčších skupín, preto nie je možné považovať ich za MSP. Komisia teda upravila pomery použité vo vážení. Veľkí dodávatelia a MSP poskytli údaje o svojom predaji počas posudzovaného obdobia. Celkový vykázaný objem je v rozsahu od 227 000 do 254 000 protektorovaných pneumatík, čo predstavuje približne 5,5 % odhadu predaja protektorovaných pneumatík počas posudzovaného obdobia.

(190) Po druhé, pokiaľ ide o predaj MSP výroby za tepla, Komisia zistila, že viac ako jeden MSP vyrába protektorované pneumatiky pomocou procesu za tepla. Požiadala niekoľkých výrobcov, aby poskytli objem výroby pomocou procesu za tepla za posudzované obdobie. Celkový vykázaný objem je v rozsahu od 132 000 do 150 000 protektorovaných pneumatík, čo predstavuje približne 3,2 % odhadu predaja protektorovaných pneumatík počas posudzovaného obdobia.

(191) Po tretie, Komisia prepočítala odhad predaja MSP počas posudzovaného obdobia tak, že pripočítala predaj MSP výroby za tepla a odpočítala predaj výroby za studena od veľkých spoločností.

(192) Nakoniec Komisia vypočítala podiel predaja MSP na celkovom predaji v Únii za každé obdobie posudzovaného obdobia.

Tabuľka 4

Podiel predaja MSP na celkovom predaji Únie (v %)

	2014	2015	2016	Obdobie prešetrovania
Podiel predaja MSP na celkovom predaji Únie	16,9	15,3	13,7	13,2
Pomer použitý v predbežnej fáze pre predaj MSP v celkovom predaji v Únii	14,6	14,6	14,6	14,6

(193) Ako je uvedené v tabuľke 4, váha MSP na celkovom predaji v Únii počas posudzovaného obdobia vzrástla o 2,3 percentuálneho bodu v roku 2014, o 0,7 percentuálneho bodu v roku 2015 a klesla o 0,9 percentuálneho bodu v roku 2016 a o 1,4 percentuálneho bodu v období prešetrovania. Komisia dospela k záveru, že stanovenie pomeru za rok má nevýznamný vplyv na celkový výsledok analýzy. Na základe uvedeného zostávajú v platnosti závery založené na trendoch uvedených v predbežnom nariadení.

(194) Pokiaľ ide o druhú úpravu podľa tried, Komisia sa v predbežnej fáze opierala o informácie uvedené v podnete (príloha 15), ktoré poskytujú odhad váhy každej triedy spotreby v Únii za rok 2016. Ako je však uvedené v odôvodnení 188, CRIA a CCCMC tvrdili, že Komisia mala použiť pomer pre každé obdobie posudzovaného obdobia.

([46]) Kraiburg, dodávateľ behúňov, poskytol združeniu Bipaver zoznam zákazníkov kupujúcich suroviny na proces za tepla. Uvedený zoznam obsahuje 38 názvov spoločností.

(195) V prešetrovaní sa nezistili žiadne údaje, ktoré by boli primeranejšie a ktoré by sa zase dali použiť na výpočet váženia tried počas celého posudzovaného obdobia, ani zainteresované strany nedokázali takéto údaje predložiť. Komisia sa preto rozhodla nepoužiť v konečnej fáze druhú úpravu podľa tried. Tento prístup zvýšil váhu triedy 1 a triedy 2 používanú na stanovenie mikroekonomických ukazovateľov.

(196) Ako je uvedené v tabuľke 5, s revidovaným vážením zostávajú závery založené na trendoch predbežného nariadenia platné pre všetky mikroekonomické ukazovatele analyzované na agregovanom základe:

Tabuľka 5

Ziskovosť predaja v Únii neprepojeným zákazníkom (% z obratu z predaja)

	2014	2015	2016	Obdobie prešetrovania
Ziskové rozpätie ako v tabuľke 13 predbežného nariadenia (% z obratu z predaja)	15,6	16,7	15,2	13,7
Index 2014 = 100	*100*	*106,9*	*97,7*	*88,1*
Ziskové rozpätie s revidovanou váhou (% z obratu z predaja)	15,4	16,9	15,3	13,7
Index 2014 = 100	*100*	*109,5*	*99,5*	*88,6*

(197) Ako je uvedené v tabuľke 6, s revidovaným vážením zostávajú závery založené na trendoch predbežného nariadenia platné pre triedu 3:

Tabuľka 6

Ziskovosť predaja triedy 3 v Únii neprepojeným zákazníkom (% z obratu z predaja)

	2014	2015	2016	Obdobie prešetrovania
Ziskové rozpätie ako v tabuľke 16 predbežného nariadenia (% z obratu z predaja)	6,1	0,6	2,7	– 0,4
Index 2014 = 100	*100*	*10*	*45*	*– 7*
Ziskové rozpätie s revidovanou váhou (% z obratu z predaja)	5,9	0,5	2,7	– 0,7
Index 2014 = 100	*100*	*9*	*45*	*– 12*

4.6.1.2. Nezákonnosť procesu váženia

(198) CRIA a CCCMC tvrdili, že proces váženia je nezákonný, lebo základné nariadenie neumožňuje zmeny výberu vzorky výrobcov z Únie, ktorá má byť reprezentatívna pre celé výrobné odvetvie Únie. Okrem toho tvrdili, že metodika Komisie nebola v súlade s požiadavkou založiť stanovenie ujmy na nesporných dôkazoch, vykonať objektívne preskúmanie, keďže veľmi nízky počet spoločností nakoniec určil celý výsledok posúdenia ujmy v neprospech oveľa väčšieho súboru údajov, ktorých dôležitosť je znížená. Strany zopakovali podobné tvrdenia po konečnom poskytnutí informácií. Okrem toho, po konečnom poskytnutí informácií CRIA a CCCMC tvrdili, že Komisia sa nemôže opierať o informácie poskytnuté štyrmi MSP zaradenými do vzorky, ktoré by boli základom pre váženie ukazovateľov ujmy.

(199) Komisia pripomenula použitú metodiku v odôvodneniach 179 až 195.

(200) Okrem toho Komisia zopakovala, že v dôsledku váženia sa vybraná vzorka stala štatisticky reprezentatívnejšou pre výrobné odvetvie Únie ako celok, v súlade s uplatniteľnou judikatúrou WTO a EÚ ([47]). Okrem toho toto umožnilo Komisii lepšie zohľadniť výkonnosť výrobcov z Únie nezaradených do vzorky (MSP a veľkých výrobcov), ktorí by inak neboli dostatočne zohľadnení v ukazovateľoch ujmy, ak by Komisia založila svoje zistenia na vzorke bez uplatnenia váženia v predmetnom prípade. Vzhľadom na fragmentovaný charakter výrobného odvetvia Únie Komisia nemohla jednoducho opomenúť význam výrobcov MSP na trhu Únie. Ako sa uvádza v odôvodnení 186, údaje o predaji poskytnuté MSP zaradenými do vzorky predstavovali približne 4 % odhadovaného celkového predaja výrobcov MSP z Únie v Únii. S cieľom zohľadniť pomernú dôležitosť uvedených dvoch kategórií spoločností Komisia založila svoje zistenia na overených údajoch spoločností zaradených do vzorky a uplatnila váženie. Informácie, o ktoré sa opierala, boli dostupné v verejnom spise, náležite overené v potrebných prípadoch. Komisia zodpovedajúcim spôsobom usúdila, že vykonala objektívne preskúmanie existencie ujmy založené na nesporných dôkazoch. Tieto tvrdenia sa preto zamietli.

4.6.2. *Makroekonomické ukazovatele*

(201) CRIA a CCCMC tvrdili, že majú pochybnosti o spoľahlivosti niektorých z informácií, z ktorých sa vychádzalo, pokiaľ ide o makroekonomické ukazovatele.

(202) Ako sa uviedlo v odôvodnení 28, dokument obsahujúci objasnenia o predbežnom nariadení, bol zaradený do verejného spisu pred konečným poskytnutím informácií.

(203) Pokiaľ ide o stanovenie makroekonomických ukazovateľov, Komisia sa opierala o rôzne zdroje vrátane údajov poskytnutých združením európskych výrobcov pneumatík a gumy („ETRMA“). ETRMA uverejňuje analýzu trhu, ktorá je verejne dostupná na jeho webovom sídle. Verejná verzia podnetu obsahovala dokument pochádzajúci od združenia ETRMA (príloha 16 – ETRMA brožúra za rok 2016 ([48])). Komisia skonštatovala, že niektorí z vyvážajúcich výrobcov, ako aj určití výrobcovia z Únie sú členmi združenia ETRMA a takisto poskytovali podania podporené údajmi zo združenia ETRMA (ako napríklad skupina Hankook a Pirelli).

4.6.2.1. Výroba, výrobná kapacita a využitie kapacity

(204) Ako vyplýva z odôvodnenia 135, výroba v Únii v predbežnom nariadení neobsahovala predaj dodávateľov behúňov, ktorí neboli členmi ETRMA Europool. Okrem toho, administratívna chyba sa zistila pri stanovovaní výrobnej kapacity.

(205) Celková odhadovaná výroba, výrobná kapacita a využitie kapacity v Únii boli zodpovedajúcim spôsobom revidované a v posudzovanom období sa vyvíjali takto:

Tabuľka 7

Výroba, výrobná kapacita a využitie kapacity

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

Zdroj: ETRMA, dodávatelia behúňov, ktorí nie sú členmi ETRMA Europool, Eurostat Comext a informácie poskytnuté navrhovateľom.

([47]) WT/DS184/AB/R, 23.8.2001, *Spojené štáty — antidumpingové opatrenia týkajúce sa niektorých oceľových výrobkov valcovaných za tepla z Japonska*, bod 204 a Všeobecný súd, rozsudok z 28. októbra 2004, vec T-35/01 *Shanghai Teraoka Electronic Co. Ltd/Rada*, body 129 a 258.

([48]) Webové sídlo združenia ETRMA obsahuje brožúru za roky 2016 a 2017.
Pozri http://www.etrma.org/uploads/Modules/Documentsmanager/20180329—statistics-booklet-2017—alternative-rubber-section-final-web.pdf.

(206) Ako sa uvádza v tabuľke 7, výroba bola naďalej pomerne stabilná, s 21,1 milióna jednotiek v období prešetrovania, zatiaľ čo miera využitia kapacity sa zvýšila o 7,4 percentuálneho bodu (zo 72,2 % na 79,6 %) v posudzovanom období vzhľadom na pokles výrobnej kapacity.

4.6.2.2. Objem predaja a podiel na trhu

(207) Ako vyplýva z odôvodnenia 135, celkový objem predaja na trhu Únie v predbežnom nariadení neobsahoval predaj dodávateľov behúňov, ktorí neboli členmi ETRMA Europool.

(208) Objem predaja výrobného odvetvia Únie a jeho podiel na trhu boli náležite revidované a v posudzovanom období sa vyvíjali takto:

Tabuľka 8

Objem predaja a podiel na trhu

	2014	2015	2016	Obdobie prešetrovania
Celkový objem predaja na trhu Únie (v kusoch)	14 835 082	14 738 677	14 533 199	14 584 885
Index 2014 = 100	*100*	*99,4*	*98,0*	*98,3*
Podiel na trhu	72,4 %	70,3 %	67,3 %	67,1 %
Index 2014 = 100	*100*	*97,2*	*93,0*	*92,7*

Zdroj: ETRMA, dodávatelia behúňov, ktorí nie sú členmi ETRMA Europool a Eurostat Comext.

(209) Na rastúcom trhu predaj v Únii počas posudzovaného obdobia mierne klesol. Výsledkom toho bol pokles podielu na trhu o 5,3 percentuálneho bodu (zo 72,4 % na 67,1 %), pričom objem dovozu z ČĽR sa zvýšil o 1,1 milióna pneumatík, alebo nárast podielu na trhu dosiahol 4,2 percentuálneho bodu (zo 17,1 % na 21,3 %).

(210) Skupina Aeolus a Pirelli tvrdili, že objem predaja na trhu Únie zostal stabilný počas predchádzajúcich troch rokov a podiel výrobného odvetvia Únie na trhu s pneumatikami klesol o 5 percentuálnych bodov od roku 2014 do roku 2017, čo nie je významný pokles.

(211) Okrem toho tiež tvrdili, že objem predaja v Únii vykázaný v podnetoch za obdobie rokov 2013 a 2016 vykazoval značný pokles v triede 3 (– 30 %), pokles predaja v triede 2 (– 7 %) a mierny pokles predaja v triede 1 (– 1 %). Bolo preto jasné, že jedinú ujmu bolo možné zistiť v segmente triedy 3 a že v analýze ujmy sa musí zohľadniť trhová segmentácia.

(212) Komisia uviedla, že číselné údaje uvedené v predchádzajúcom odôvodnení sa týkajú len predaja navrhovateľov, nie výrobného odvetvia Únie ako celku. Takisto sa týkajú iného obdobia. Nie je preto možné transponovať vývoj objemu predaja navrhovateľov na výrobné odvetvie Únie. Ako je vysvetlené v odôvodneniach 128 a 132, Komisia sa domnievala, že existencia značnej ujmy musí byť určená so zreteľom na dotknutý výrobok a výrobné odvetvie Únie ako celok, a nie len na jeho určité časti. Komisia preto neskúmala trendy izolovane, konkrétne podľa tried, pretože sa riadila agregovaným prístupom.

4.6.2.3. Rast

(213) Počas posudzovaného obdobia sa spotreba v Únii zvýšila o 6,1 %. Objemy predaja výrobného odvetvia Únie klesli o 1,7 % napriek rastúcej spotrebe, čo viedlo k tomu, že výrobné odvetvie Únie stratilo podiel na trhu. Podiel dovozu z dotknutej krajiny na trhu sa počas posudzovaného obdobia zvýšil (o viac ako 4 percentuálne body).

(214) Skupina Giti tvrdila, že spotrebu v Únii bolo nutné analyzovať podľa hodnoty, nie podľa objemu. Na tomto základe klesla spotreba v Únii o 5 % z hľadiska hodnoty, a začala pomaly stúpať až v období medzi rokom 2016 a obdobím prešetrovania.

(215) Komisia uvedené tvrdenie zamietla. Spotreba v Únii poskytla celkový obraz o počte pneumatík dostupných na trhu Únie v danom okamihu. Spotreba v Únii sa obvykle počíta podľa objemu, presne aby sa zabránilo tomu, že cenové správanie účastníkov trhu môže ovplyvniť trendy počas posudzovaného obdobia.

4.6.2.4. Zamestnanosť a produktivita

(216) Zamestnanosť a produktivita sa v posudzovanom období vyvíjali takto:

Tabuľka 9

Zamestnanosť a produktivita

	2014	2015	2016	Obdobie prešetrovania
Počet zamestnancov	38 445	36 478	34 959	34 188
Index 2014 = 100	*100*	*95*	*91*	*89*
Produktivita (jednotka/zamestnanec)	546	558	590	618
Index 2014 = 100	*100*	*102*	*108*	*113*

Zdroj: overené vyplnené dotazníky výrobcov z Únie zaradených do vzorky, podania dodávateľov behúňov a združenia ETRMA.

(217) Skupina Aeolus a Pirelli uviedli, že zamestnanosť, v prípade ktorej Komisia zistila pokles o 11 %, súvisí výhradne s odvetvím protektorovania. Vývoj produktivity sa zase dá vysvetliť tým, že výrobné odvetvie Únie nedávno prešlo obdobím reštrukturalizácie a racionalizácie.

(218) Vyhlásenie zainteresovaných strán o poklese zamestnanosti je fakticky nesprávne, keďže polovica z neho pochádza od veľkých výrobcov. Preto bolo uvedené tvrdenie zamietnuté.

(219) Spoločnosť Heuver požiadala o mená 85 výrobcov protektorovaných pneumatík uvedených v odôvodnení 171 predbežného nariadenia.

(220) Komisia dospela v predbežnom nariadení k záveru, že aspoň 85 výrobcov ukončilo výrobu na základe zoznamu zákazníkov, ktorý poskytli dodávatelia behúňov v tomto prešetrovaní. Komisia poskytla dôverné zaobchádzanie totožnosti zákazníkov a objemu predaja jednotlivým zákazníkom, keďže ide o citlivé obchodné informácie. Okrem toho, od zainteresovaných strán sa nežiada, aby poskytli zhrnutie tohto druhu dokumentu. Pritom, výnimočne, dodávatelia behúňov poskytli zhrnutie svojich podaní, ktoré sa nachádza v verejnom spise.

(221) Po konečnom poskytnutí informácií CRIA a CCCMC tvrdili, že predpoklad Komisie, že všetok predaj vyrobený pomocou studeného procesu uskutočňujú MSP, je chybný, pretože mnohé veľké spoločnosti používajú metodiku protektorovania pomocou studeného procesu. Strany dospeli k záveru, že výsledný odhad zamestnanosti a produktivity je preto nespoľahlivý.

(222) Ako sa uviedlo v odôvodnení 189, Komisia zistila, že výroba veľkých spoločností pomocou studeného procesu je skôr obmedzená a nemôže preto vyvrátiť odhad Komisie, pokiaľ ide o zamestnanosť a produktivitu. Okrem toho produktivita súvisí najviac s druhom výroby (konkrétne protektorovaním alebo novou výrobou). Preto bolo uvedené tvrdenie zamietnuté.

(223) Okrem toho CRIA a CCCMC tvrdili, že zoznam zákazníkov, ktorý poskytol jeden dodávateľ behúňov, vykazuje jedného zákazníka, ktorý bol uvedený ako neaktívny, zatiaľ čo z jeho účtovnej závierky podanej miestnym orgánom vyplývalo, že spoločnosť v roku 2017 ešte vyvíjala činnosť. Komisia vo svojej poznámke k spisu ([49]) vysvetlila, že zoznam bol vytvorený súhrnom informácií o predaji, ktoré poskytlo osem dodávateľov behúňov. Na účely prešetrovania bol výrobca protektorovaných pneumatík považovaný za výrobcu, ktorý ukončil výrobu, keď už nenakupoval behúne. Z toho dôvodu nie je možné nesporne dospieť k záveru o tom, či je výrobca protektorovaných pneumatík vyvíja alebo nevyvíja činnosť len na základe zoznamu jedného dodávateľa a/alebo na základe podaných účtovných závierok. Okrem toho, aj keď je pravda, že spoločnosť, ktorú uviedlo CCCMC, nebola zatvorená, pre Komisiu potvrdila, že už neprevádzkuje svoj závod na protektorovanie. Z toho dôvodu Komisia naďalej používala zoznam tak, ako bol vytvorený.

([49]) Poznámka k spisu (systémové číslo podania t18.007994).

4.6.2.5. Veľkosť dumpingového rozpätia

(224) Všetky dumpingové rozpätia boli revidované, ako je uvedené v odôvodnení 122, a všetky sú naďalej významné. Vplyv veľkosti skutočných dumpingových rozpätí na výrobné odvetvie Únie bol vzhľadom na objem a ceny dovozu z dotknutej krajiny podstatný.

4.6.3. *Mikroekonomické ukazovatele*

(225) Skupina Giti požiadala Komisiu, aby takisto zverejnila vývoj mikroekonomických faktorov bez váženia prijatého Komisiou, aby mohla analyzovať, či by výsledkom týchto nemanipulovaných údajov bol iný obraz o ujme. Po konečnom poskytnutí informácií CRIA, CCCMC a skupina Giti toto tvrdenie zopakovali.

(226) Komisia uvedenú žiadosť zamietla, keďže zverejnenie ukazovateľov ujmy bez váženia by nezohľadňovalo skutočnú situáciu výrobného odvetvia Únie vzhľadom na to, že nie je možné zaradiť do vzorky toľko MSP, koľko by bolo potrebných, aby sa zohľadnila ich skutočná váha medzi výrobcami z Únie.

4.6.3.1. Ceny a faktory ovplyvňujúce ceny

(227) CRIA a CCCMC požiadali Komisiu, aby objasnila, či transferové ceny medzi prepojenými spoločnosťami boli zohľadnené pri stanovovaní ukazovateľov ujmy.

(228) Ak boli prepojené spoločnosti zapojené do predaja, výrobcovia zaradení do vzorky boli požiadaní, aby uviedli predaj prvým nezávislým zákazníkom. Pokiaľ ide o nákupy surovín prostredníctvom prepojených spoločností, politiku transferových cien Komisia preskúmala, výsledkom čoho neboli žiadne úpravy.

4.6.3.2. Zásoby

(229) Skupina Aeolus a Pirelli tvrdili, že Komisia by mala zvážiť analýzu nielen celkového výrobného odvetvia, ale aj rozlišovania medzi novými a protektorovanými pneumatikami alebo medzi rôznymi triedami. Tvrdili, že podľa podnetu v prípade pneumatík triedy 1 alebo 2 nedošlo k zvýšeniu zásob. Naopak, zásoby triedy 1 a 2 medzi rokmi 2013 a 2016 klesli o 15 %, resp. o 21 %. Na rozdiel od toho sa v podnete vykázal nárast zásob pneumatík triedy 3 o 17 %. V tomto prípade sa vykázaný nárast zásob týka len odvetvia protektorovania. Okrem toho sa výkyvy zásob dajú vysvetliť rôznymi faktormi. Nárasty zásob môžu byť vyvolané napríklad zvýšeným predajom, ktorý sa uskutočňuje na základe predpokladaných objednávok. Konkrétne Prometeon Tyre Group S.r.l. zaznamenala nárast zásob z dôvodu niekoľkých faktorov, pričom všetky sa týkali európskej hospodárskej krízy. Výroba pneumatík je prísne prepojená s prepravou a preprava závisí najmä od obchodu všeobecne. Výsledkom obchodnej krízy je nízky objem prepravy, čo, logicky, znamená nižšie predaje pneumatík.

(230) Komisia najprv skonštatovala, že nárast zásob výrobcov z Únie zaradených do vzorky nastal medzi rokom 2016 a obdobím prešetrovania. Nebol preto priamo ovplyvnený finančnou krízou z roku 2011. Okrem toho sa číselné údaje citované zainteresovanými stranami týkali len navrhovateľa a nezohľadňovali situáciu výrobcov z Únie zaradených do vzorky. Vyvodzovanie akýchkoľvek záverov z nich preto nemožno považovať za reprezentatívne pre výrobné odvetvie Únie na účely prešetrovania. Na základe toho sa uvedená požiadavka zamietla.

4.6.3.3. Ziskovosť, peňažný tok, investície, návratnosť investícií a schopnosť získať kapitál

(231) Pokiaľ ide o investície, skupina Aeolus a Pirelli tvrdili, že prešetrovanie bolo v rozpore s číselnými údajmi, ktoré poskytol navrhovateľ. Skupina Giti tvrdila, že ziskovosť výrobného odvetvia Únie ako celku bola podhodnotená, pretože Komisia sa hrala s údajmi výrobcov z Únie zaradených do vzorky tak, aby zvýšila dôležitosť údajov triedy 3. Skupina Giti takisto tvrdila, že jediný segment výrobného odvetvia so zhoršujúcimi sa (a nízkymi) ziskovými rozpätiami predstavoval segment triedy 3. Tento segment trhu však tvoril len 20 % celkového predaja/spotreby Únie. Skupina Aeolus a spoločnosť Pirelli sa domnievali, že výrobné odvetvie Únie je všeobecne veľmi ziskové, jasne pozitívne v segmente triedy 1 a pozitívne v segmente triedy 2.

(232) Pokiaľ ide o pripomienky k metodike výpočtu ziskovosti, Komisia v odôvodneniach 179 až 195 objasnila metodiku použitú na váženie mikroekonomických ukazovateľov na zohľadnenie hospodárskej skutočnosti výrobcov z Únie. Uviedla tiež, že ziskovosť všetkých tried sa od roku 2014 do konca obdobia prešetrovania zhoršila a že absolútne číselné údaje o ziskovosti bolo nutné vnímať v spojení s jej zisteniami o prepojení medzi triedami.

4.7. **Prepojenie medzi novými a protektorovanými pneumatikami a medzi triedami**

(233) Zainteresované strany vo všeobecnosti prijali zásadu segmentácie trhu na tri triedy. Ako je opísané v odôvodneniach 54 až 59 predbežného nariadenia, na trhu Únie boli značky umiestnené v jednej z troch tried. Všetky triedy sa všeobecne predávali prostredníctvom spoločných predajných kanálov.

(234) Niekoľko zainteresovaných strán spochybnilo predbežné zistenia o prepojení medzi triedami a po konečnom poskytnutí informácií zopakovali rovnaké obavy. Komisia zostavila informácie v tejto veci v poznámke k spisu o prepojení medzi novými a protektorovanými pneumatikami a medzi triedami ([50]).

(235) CRIA a CCCMC tvrdili, že myšlienka, že ceny v triede 3 by stimulovali stanovovanie cien v triedach 1 a 2 (odôvodnenie 203 a 207 predbežného nariadenia) je bezdôvodné a že Komisia neuviedla žiadny dôvod pre tento údajný vplyv. Aj za predpokladu, že by uvedené zistenia boli správne, žiadne z nich by nemohlo viesť k záveru, že ceny v triede 3 by mali vplyv na ceny v triedach 1 a 2. Tvrdili tiež, že ceny pneumatík závisia od nákladov na suroviny a že bolo nesprávne predpokladať, že sa hospodárska súťaž uskutočňuje naprieč rôznymi segmentmi. Namietali, že Komisia jednoducho vychádza z „vplyvu cien v nižších triedach na ceny vo vyššej triede“ (odôvodnenie 203 predbežného nariadenia), čím opakuje názor navrhovateľa bez akýchkoľvek podporných dôkazov. Skupiny Giti uviedla, že teória obrátenej kaskády Komisie nebola podporená zaznamenanými skutočnosťami (a v skutočnosti bola v rozpore s nimi). V tejto súvislosti skupina Giti takisto pripomenula, že v samotnom podnete sa uvádzalo, že: „Účastníci, stanovovanie cien, hospodárska súťaž a stratégie sa môžu v jednotlivých segmentoch významne líšiť a rozhodujúci faktor pre jeden segment môže byť irelevantný pre iný. Aj keď priama hospodárska súťaž môže existovať medzi okrajovými oblasťami segmentov, medzisegmentová hospodárska súťaž je väčšinou výsledkom strategického rozhodnutia medzi kvalitou a cenou.“ ([51])

(236) Ako bolo uvedené v odôvodnení 234, Komisia predložila poznámku k spisu, ktorá obsahuje základ na prijatie záveru, že medzi triedami existuje prepojenie. Tento záver bol založený na niekoľkých prvkoch. Prvým je, že hospodárska súťaž medzi triedami sa uskutočňuje v okamihu rozhodovania o kúpe. Kupujúci má potom možnosť vybrať si:

— pneumatiku triedy 1 s dlhšou trvanlivosťou, najnovšou technológiou a najlepšími vlastnosťami za vyššiu počiatočnú cenu alebo

— pneumatiku triedy 2, často vyrobenú prémiovými výrobcami pneumatík, s dlhšou trvanlivosťou ako značky triedy 3 a nižšími nákladmi ako prémiové značky za vyššiu počiatočnú cenu ako pneumatiky triedy 3, alebo

— pneumatiku triedy 3, s najnižším počiatočnými nákladmi, ale najkratšou trvanlivosťou a najhoršími vlastnosťami.

(237) Toto rozhodnutie, premietnuté do cien, má za následok dvojakú analýzu: počiatočná platba a celkové náklady na pneumatiku. Pokiaľ ide o počiatočnú platbu, pneumatiky triedy 1 si vyžadujú vyššiu investíciu. Zároveň podľa nákladov na pneumatiku na km majú najnižšie náklady. Premenné sú presne opačné pri pneumatikách triedy 3, v prípade ktorých je počiatočná platba najnižšia, ale náklady na pneumatiku na km sú najvyššie ([52]).

(238) Ďalším prvkom, ktorý hral kritickú úlohu, boli spoločné predajné kanály, ktoré zvyčajne znázorňujú pneumatiky rôznych tried spolu na predaj, čo umožňuje dynamiku prepojenia medzi triedami ([53]).

(239) Komisia takisto uviedla, že tvrdenie o nákladoch na suroviny nebolo podložené dôkazmi.

(240) V dokumente obsahujúcom konečné poskytnutie informácií sa Komisia odvolala na vývoj v predaji v Únii, pokiaľ ide o rôzne triedy, pričom sa v tomto smere opierala o tabuľku, ktorú poskytli zainteresované strany (Prometeon/Pirelli). Táto tabuľka bola označená ako „Odhadovaný vývoj predaja v Únii pokiaľ ide o výrobcov z Únie, ktorí sú členmi združenia ETRMA“. Po konečnom poskytnutí informácií CRIA a CCCMC tvrdili, že sa

([50]) Poznámka k spisu o prepojení (systémové číslo podania: t18.007993).
([51]) Bod 107 podnetu.
([52]) Tabuľky 8 až 10 predbežného nariadenia o priemernej predajnej cene v Únii za triedu a poznámka k spisu o prepojení, strany 7 až 10 (systémové číslo podania: t18.007993).
([53]) Poznámka k spisu o prepojení, strany 11 a 12 (systémové číslo podania: t18.007993).

číselné údaje líšili od tabuľky 4 dokumentu obsahujúceho konečné poskytnutie informácií. Komisia preskúmala tvrdenie a požiadala ETRMA o objasnenie. ETRMA vysvetlilo, že údaje v tabuľke 6 dokumentu obsahujúceho konečné poskytnutie informácií boli chybne označené. Údaje obsiahnuté v tabuľke 6 dokumentu obsahujúceho konečné poskytnutie informácií sa v skutočnosti týkali vývoja trhu Únie s náhradnými dielmi nových pneumatík (tabuľka 10 ďalej). Podľa týchto údajov existoval jasný a rýchlo rastúci záujem výrobcov z Únie o nižšiu cenu, segment triedy 3 na trhu.

Tabuľka 10

Odhadovaný vývoj trhu Únie s náhradnými dielmi nových pneumatík

V miliónoch	2014	2015	2016	2017	odhad na rok 2018
Trieda 1 + trieda 2	8,7	9,0	9,1	9,0	9,2
Index 2014 = 100	*100*	*103*	*105*	*103*	*106*
Trieda 3	3,6	4,0	5,0	5,4	5,5
Index 2014 = 100	*100*	*111*	*139*	*150*	*153*
Podiel výrobcov združenia ETRMA v segmente triedy 3	12,5 %	12,4 %	13,1 %	14,1 %	18,9 %

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

(241) Na základe uvedenej tabuľky sa očakáva, že odhad predaja nových pneumatík triedy 3 za rok 2018 stúpne o viac ako 53 % v porovnaní s jeho úrovňami v roku 2014, zatiaľ čo predaj pneumatík triedy 1 a 2 zostane podobný, a očakáva sa, že v porovnaní s úrovňami roku 2014 stúpne len o 6 %. Tento vývoj je nutné vnímať na pozadí dramatického rastu hospodárskej súťaže v triede 3 zo strany vyvážajúcich výrobcov v dotknutej krajine v období rokov 2014 až 2018, ako aj finančne neživotaschopných úrovní zisku v triede 3 pre výrobcov dotknutého výrobku z Únie.

(242) Komisia zaznamenala, že tento posun na trhu Únie s náhradnými dielmi ovplyvnil výrobcov z Únie, ktorí by dosahovali oveľa vyššie úrovne zisku v triedach 1 a 2. Toto možno pochopiť len v súvislosti s dôvodmi uvedenými v odôvodnení 141 a nasl., najmä ako posun smerom k ochrane hlavného stimulu hodnoty pre vyššie triedy, ktoré odlišujú predaj triedy 1 a 2 v Únii od dovozu triedy 1 a 2 z dotknutej krajiny. Zvýšenie predaja v triede 3 s nízkym ziskom, a tým hospodárskej súťaže v segmente predaja triedy 3, je názorným príkladom toho, že výrobcovia dotknutého výrobku z Únie pociťovali obrátený kaskádový efekt na predaj triedy 1 a 2 počas obdobia prešetrovania a pred týmto obdobím, pričom sa tento tlak bude zvyšovať aj počas obdobia po prešetrovaní.

(243) CRIA a CCCMC uviedli, že Komisia tvrdila, že sa znížila možnosť protektorovať kvalitnú opotrebovanú pneumatiku (odôvodnenie 202 predbežného nariadenia). Neboli však poskytnuté číselné údaje. Skutočnosť, že môže dochádzať k zatváraniu závodov a dielní výrobcov protektorovaných pneumatík nevyhnutne neznamená, že je menej možností protektorovania kvalitných opotrebovaných pneumatík, keďže dopyt po týchto kvalitných pneumatikách klesol po hospodárskej kríze podľa samotnej Komisie (odôvodnenie 200 predbežného nariadenia). CRIA a CCCMC požiadali, aby Komisia zverejnila čísla o predaji pneumatík triedy 1 a skutočnú kapacitu protektorovania, aby sa mohlo posúdiť, do akej miery dostupnosť protektorovacích zariadení skutočne klesla, so zohľadnením klesajúceho predaja pneumatík triedy 1. Skupina Giti uviedla, že Komisia nepredložila údaje o podiele na trhu podľa triedy, ktoré predstavujú potrebné informácie na kontrolu toho, či je teória obráteného kaskádového efektu podporená faktami. Táto teória bola vytvorená na predpoklade, že lacný dovoz triedy 3 vytvoril cenový tlak a znížil podiel výrobcov triedy 2 (a triedy 1) z Únie na trhu. Ak by však z údajov o podiele na trhu podľa triedy vyplývalo, že si výrobcovia triedy 1 a/alebo triedy 2 z Únie skutočne dokázali udržať (alebo dokonca zvýšiť) svoj podiel na trhu, zásadne by to oslabilo túto teóriu. Skupine Giti nie je jasné, či sa Komisia rozhodla nezverejniť informácie o podiele na trhu alebo či tieto informácie jednoducho neboli získané. V každom prípade skupina Giti naliehala na Komisiu, aby zverejnila (a v prípade potreby získala) tieto informácie, aby sa overila správnosť teórie Komisie týkajúca sa obrátenej kaskády.

([54]) Prezentácia skupiny Prometeon Tyre a Pirelli na vypočutí 9. apríla 2018 (systémové číslo podania: t18.007993).

(244) Pokiaľ ide o makroekonomické ukazovatele, ktorých analýzu podľa triedy žiadala skupina Giti, Komisia vysvetlila v odôvodneniach 128 a 132, že je neprimerané analyzovať hospodársku situáciu výrobného odvetvia Únie ako celku. Vo všetkých triedach bola kapacita, výroba a dovoz. Trieda 3, v ktorej sa uskutočňuje väčšina čínskeho dovozu, ťahala výrobné odvetvie ako celok dolu, čo vyplýva z predbežného nariadenia. Čínske dumpingové ceny počas obdobia prešetrovania významne podhodnocovali ceny výrobného odvetvia Únie vo všetkých triedach. Počas posudzovaného obdobia sa celková výkonnosť výrobného odvetvia Únie zhoršila. Niektoré závody, ktoré vyrábali rôzne triedy, museli zavrieť ([55]), mnohí výrobcovia protektorovaných pneumatík museli zastaviť výrobu. Komisia zistila, že najmenej 85 MSP zastavilo výrobu, čo znížilo kapacitu protektorovania, ako je objasnené v odôvodnení 202 predbežného nariadenia.

(245) CRIA a CCCMC tvrdili, že tvrdenie Komisie, že „nemajú výrobcovia z Únie inú možnosť ako takisto posilniť svoju pozíciu v triede 3“ (odôvodnenie 202 predbežného nariadenia) bolo ťažko pochopiteľné, keďže samotná Komisia vysvetlila, že všetci integrovaní výrobcovia protektorovaných pneumatík (teda výrobcovia nových pneumatík, ktorí vykonávajú aj protektorovanie) by boli súčasťou triedy 2 (odôvodnenie 58 predbežného nariadenia).

(246) Komisia uviedla, že v poznámke s mapovaním nových a protektorovaných pneumatík podľa značky boli niektoré značky výrobcov nových pneumatík z Únie zaradené do triedy 3.

(247) Komisia uviedla, že „z informácií, ktoré mala k dispozícii Komisia, však vyplynulo“, že trend pri stanovovaní cien sa zmenil a že údajne ceny triedy 3 naopak vplývajú na ceny triedy 1 (odôvodnenie 206 predbežného nariadenia). CRIA a CCCMC požiadali, aby boli tieto informácie sprístupnené zainteresovaným stranám.

(248) Komisia sa domnievala, že prepojenie medzi triedami zahŕňalo aj odôvodnenie stanovovania cien naprieč triedami. V skutočnosti výrobcovia nových pneumatík z Únie, ktorí sa riadia stratégiou viacerých značiek, súhlasili s tým, že zmena ceny jednej triedy nevyhnutne vyvolala úpravu ceny celkového portfólia a jeden výrobca z Únie zaradený do vzorky poskytol odôvodnené vysvetlenie, ktoré vzala do úvahy aj Komisia na účel vytvorenia záveru o cenových tlakoch naprieč triedami ([56]).

(249) Určité zainteresované strany tvrdili, že vývoj ziskovosti triedy 1, triedy 2 a triedy 3 nekoreloval s prepojením medzi triedami. Upozornili, že ziskovosť výrobcov triedy 1 z Únie počas obdobia prešetrovania (17,5 %) je vyššia ako cieľový zisk (konkrétne zisk, ktorý bolo možné očakávať v prípade neexistencie dumpingového dovozu) stanovený Komisiou (na úrovni 15,6 %) (ako je opísané v odôvodnení 196, ziskovosť bola revidovaná po konečnom poskytnutí informácií na úrovni 15,4 %). Podobne ziskovosť výrobcov triedy 2 z Únie počas obdobia prešetrovania (na úrovni 15,3 %) bola v zásade rovnaká ako cieľový zisk. Okrem toho, ak bola ziskovosť výrobcov triedy 1 a 2 z Únie (nepriamo) postihnutá lacným dovozom triedy 3, očakávalo by sa, že vývoj ziskovosti bude podobný ako v prípade výrobcov triedy 3 z Únie. Nie je to tak. Aj keď ziskovosť triedy 3 klesla v roku 2015 zo 6,1 % na 0,6 %, (ako je opísané v odôvodnení 197, ziskovosť bola revidovaná po konečnom poskytnutí informácií z 5,9 % na 0,5 %), v období od roku 2014 do 2015 ziskovosť výrobcov triedy 1 v skutočnosti vzrástla zo 17,9 % na 21,8 %. Naopak, aj keď ziskovosť triedy 1 a 2 klesla medzi rokmi 2015 a 2016, počas rovnakého obdobia sa ziskovosť výrobcov triedy 3 zoštvornásobila z 0,5 % na 2,7 %. Stručne možno uviesť, že uvedené strany tvrdia, že neexistovala korelácia vo vývoji ziskovosti triedy 3 a ziskovosti triedy 1 a 2. Jediné obdobie, v ktorom existovala korelácia vo vývoji ziskovosti, bolo medzi rokom 2016 a obdobím prešetrovania. Mierny pokles ziskovosti počas obdobia prešetrovania sa však údajne dá vysvetliť náhlym nárastom nákladov na suroviny, ktorý sa neprejavil vo vyšších predajných cenách. Pokiaľ ide o vývoj predajných cien, aj keby bola pravda, že údaje poskytnuté v predbežnom nariadení vykazovali pokles predajných cien o 9 % (v triede 1) a 12 % (v triede 2) počas posudzovaného obdobia. Tento klesajúci trend nemožno pripísať čínskemu dovozu triedy 3 z nasledujúcich dôvodov. Po prvé, ako Komisia uznala v iných bodoch predbežného nariadenia – ale, zdá sa, ignorovala, pri vývoji svojej teórie obrátenej kaskády – výrobné náklady (z dôvodu poklesu cien surovín) klesli počas obdobia prešetrovania. V prípade triedy 1 klesli výrobné náklady o 9 %, čo je presne rovnaký pokles, ako bol zaznamenaný v predajných cenách. Podobne v prípade triedy 2 klesli výrobné náklady o 9 %. Inými slovami, uvedené zainteresované strany tvrdili, že pokles cien, ktorý Komisia zaznamenala, je úplne (pre triedu 1) a na 75 % (pre triedu 2) vysvetlený poklesom výrobných nákladov. Tvrdia, že je to

([55]) V roku 2017 skupina Goodyear zatvorila svoj závod v Spojenom kráľovstve (približne 330 pracovných miest); skupina Michelin zatvorila niekoľko závodov v Únii: vo Francúzsku dva závody (v roku 2014 sa to týkalo 700 zamestnancov a v roku 2017 330 zamestnancov), v Nemecku (2016 200 zamestnancov), v Maďarsku (2015 500 zamestnancov) a v Taliansku; skupina Continental zatvorila jeden závod v Nemecku.

([56]) Poznámka k spisu o prepojení, strany 12 až 14 (systémové číslo podania: t18.007993).

zrejmé aj z toho, že keď výrobné náklady vzrástli medzi rokom 2016 a obdobím prešetrovania, vzrástli aj predajné ceny. Po druhé, na trhu Únie nastal posun smerom k menším pneumatikám. Jednotková cena menších pneumatík je nižšia ako v prípade väčších pneumatík a tým sa vysvetľuje časť poklesu predajných cien počas posudzovaného obdobia. Uvedené zainteresované strany tvrdia, že Komisia tejto vývoj nezohľadnila.

(250) Komisia usúdila, že chýbajúcu koreláciu vývoja ziskovosti rôznych tried možno vysvetliť spôsobom prijímania nákupných rozhodnutí. Vzniká časový rozdiel vzhľadom na charakter výrobku a škálu možností, ktoré má používateľ, v závislosti od situácie. Škála možností, ktorú používateľ má, bude v skutočnosti závisieť od toho, či má pneumatiku, a ak áno, či pneumatika, ktorú má, môže byť ďalej protektorovateľná alebo nie, príslušnej ceny dostupných možností atď. Napríklad ak používateľ potrebuje kúpiť pneumatiku, pravdepodobne sa bude rozhodovať na základe celého dostupného sortimentu. Ak však používateľ už má protektorovateľnú pneumatiku, náklady na protektorovanie pneumatiky, ktorú má, budú pravdepodobne konkurovať nákladom na kúpu novej triedy 3 bez príjmu z predaja kostry.

(251) Okrem toho, informácie, ktoré získala Komisia o rôznych veľkostiach uvádzaných na trh Únie počas posudzovaného obdobia, nepodporovali argument, že ceny a náklady boli nižšie z dôvodu pomerne výraznejšej prítomnosti menších pneumatík na trhu ([57]). Z údajov naozaj vyplývalo, že sortiment výrobkov na trhu bol stabilný a je naďalej zameraný na hlavné rozmery. Okrem toho, takéto zníženie priemernej veľkosti výrobku nebolo zistené v údajoch Eurostatu týkajúcich sa čínskeho dovozu, z ktorých, naopak, vyplýva, že váha dovážaných pneumatík z Číny stúpla o 3 % medzi rokom 2014 a obdobím prešetrovania. Naopak, Komisia zaznamenala celkové štrukturálne prispôsobenia, ku ktorým pristúpilo výrobné odvetvie Únie s cieľom znížiť náklady, v dôsledku dominového efektu na rôzne dotknuté triedy.

(252) Určité zainteresované strany tvrdili, že existoval značný dovoz (tvoriaci podiel na trhu 11,9 %; ktorý stúpol o viac ako 1 % v porovnaní s rokom 2014) z iných krajín a tento sa uskutočňoval za klesajúce ceny (počas posudzovaného obdobia klesla priemerná dovozná cena o 17 %). Ich stanovovanie cien takisto naznačovalo, že tento dovoz bol zameraný na triedu 1 a/alebo triedu 2 segmentu trhu. Dovoz z Turecka, Thajska, Japonska, Južnej Kórey, ako aj iných krajín (okrem Ruska) sústavne podhodnocoval ceny výrobcov triedy 1 z Únie v rozsahu od 10 % do 25 %. V predbežnej fáze a po konečnom poskytnutí informácií skupina Giti tvrdila, že poklesy cien v triede 1 a triede 2 mohli byť zapríčinené dovozom pneumatík triedy 1 a triedy 2 z iných krajín, a nie cenovým tlakom čínskych pneumatík triedy 3. Znovu, táto situácia by fatálne ohrozila teóriu Komisie. V každom prípade uvedená strana konštatovala, že bez preskúmania objemov dovozu (a dovozných cien) pneumatík triedy 1 a triedy 2 z iných krajín by nebolo možné určiť, či je teória Komisie fakticky správna.

(253) So zreteľom na uvedené tvrdenie Komisia zistila, že analýza predložená skupinou Giti bola chybná, pretože sa v nej usudzovalo, že všetok dovoz bol predávaný priamo prvým nezávislým zákazníkom v Únii. V uvedenej teórii sa opomína, že priemerné ceny môžu byť ovplyvnené tým, že niektoré z týchto dovozov sú predávané zainteresovaným prepojeným stranám. Okrem toho, štatistika o dovoze neobsahovala priemernú cenu podľa triedy, takže Komisia nemohla skúmať dovozné ceny podľa jednotlivých tried, ako požadovala skupina Giti. Navrhovanú analýzu preto nie je možné vykonať s informáciami, ktoré Komisia dokázala dosiaľ získať počas prešetrovania, alebo ktoré boli doručené od zainteresovaných strán, a preto ju zamietla.

(254) Komisia preto zamietla tvrdenia predložené zainteresovanými stranami a potvrdila svoje počiatočné zistenia.

4.8. **Záver o ujme**

(255) Vzhľadom na uvedené úvahy Komisia potvrdila svoje počiatočné zistenia v odôvodneniach 208 a 209 predbežného nariadenia. Výrobné odvetvie Únie ako celok bolo pod intenzívnym tlakom. V posudzovanom období došlo k zníženiu výrobnej kapacity, investícií a zamestnanosti a výraznej strate podielu na trhu napriek priebežnému poklesu predajných cien. Čínsky dovoz podstatne podhodnocoval ceny výrobného odvetvia Únie. Ziskovosť výrobného odvetvia Únie ako celku takisto klesala a ku koncu posudzovaného obdobia ešte rýchlejšie. Okrem toho zásoby všetkých druhov pneumatík rástli, najmä počas obdobia prešetrovania, čo malo negatívny

([57]) Poznámka k spisu o prepojení, strany 12 a 13 (systémové číslo podania: t18.007993).

vplyv na finančnú situáciu výrobného odvetvia Únie. Mnoho výrobcov protektorovaných pneumatík z radov MSP zastavilo výrobu a nemohlo využiť hospodárske oživenie. Komisia takisto prikladala význam podaniam od AIRP, Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk (respektíve od talianskeho a nemeckého združenia výrobcov protektorovaných pneumatík) alebo Banden Plan Europa B.V. (výrobcu protektorovaných pneumatík z Únie), alebo Vipal Europe (dodávateľ behúňov) s tým, že uloženie predbežných opatrení už vyvolalo pozitívnu dynamiku v odvetví. Najmä výrobcovia protektorovaných pneumatík v niekoľkých členských štátoch Únie zaznamenali nárast objednávok od mája 2018 a veria, že tento optimistický výhľad by pokračoval, ak by sa potvrdili predbežné opatrenia.

(256) Po konečnom poskytnutí informácií skupina Giti tvrdila, že lepšia výkonnosť výrobcov protektorovaných pneumatík môže výrazne súvisieť s rastúcimi nákladmi na suroviny, nie s uložením predbežných opatrení. Komisia nevidí dôkazy spájajúce vývoj nákladov na suroviny s nárastom obchodných objednávok nahlásených výrobcami protektorovaných pneumatík. Preto bolo uvedené tvrdenie zamietnuté.

(257) So zreteľom na ziskovosť výrobného odvetvia Únie Komisia uznala kritické pripomienky doručené od skupiny Aeolus o tom, že trieda 3 je v období prešetrovania stratová (–0,7 %), zatiaľ čo ziskovosť tried 1 a 2 je dvojciferná. Komisia však nesúhlasí so záverom, že tento ukazovateľ vykazujúci rozdiel v ziskovosti v závislosti od tried by mohol negovať zistenie značnej ujmy pre výrobné odvetvie Únie ako celok.

(258) Zo všetkých relevantných ukazovateľov vyplýva, že výrobné odvetvie Únie utrpelo v triede 3 značnú ujmu. Okrem záporného ziskového rozpätia došlo k významnému poklesu zamestnanosti, najmä v oblasti protektorovania. Úroveň cenového podhodnotenia 31 % je významná v triede 3, pričom objemový účinok čínskej konkurencie je takisto pociťovaný najviac. Ako je uvedené v tabuľke 9, existuje evidentný a sústavný (rok za rokom) posun v predaji nových pneumatík výrobcov z Únie smerom k triede 3. V roku 2016 predaj v Únii znázornený v tabuľke 9 dosahoval 5 miliónov pneumatík v triede 3. Tento vývoj pokračoval v roku 2017. Z predpovede na rok 2018 vyplýva ešte vyšší rast tohto posunu predaja do triedy 3, čo jasne dokazuje cenový tlak na výrobcov tried 1 a 2 z Únie, ktorému sú vystavení.

(259) V tomto smere, ako je uvedené v odôvodneniach 210 a 211 predbežného nariadenia a ďalej odôvodnené v bode 4.6 tohto nariadenia, Komisia trvala na tom, že existuje silné prepojenie medzi triedami s obráteným káskádovým vplyvom. Na rozdiel od pripomienok mnohých zainteresovaných strán existuje len jeden trh s pneumatikami z hľadiska výrobcov z Únie, ktorí ho rozdeľujú na tri triedy najmä z dôvodov marketingovej stratégie a kvalitatívnych rozdielov. Znamená to, že výrobcovia z Únie zohľadňujú vývoj vo všetkých troch triedach. Cenový a objemový tlak v triede 3 má preto priamy vplyv aj na ostatné dve triedy, ako je stanovené v odôvodnení 234 *a* nasl. Okrem toho, spotrebitelia pneumatík sa rozhodovali medzi pneumatikami zo všetkých troch tried: vyvažujú svoju ochotu zaplatiť vyššiu cenu očakávanou životnosťou pneumatík a súvisiacich nákladov. Správanie výrobcov a spotrebiteľov preto potvrdzuje, že existuje silné prepojenie medzi triedami. Z pozorovaného posunu smerom k triede 3 vyplýva, že sa vyvíja priebežný tlak aj na ostatné dve triedy. V tom smere Komisia ďalej uviedla, že dumpingový dovoz sa týka najmä triedy 3. Vzhľadom na prepojenie medzi triedami a rastúci význam triedy 3 Komisia usúdila, že negatívne trendy, ktorú už sú zaznamenané pre výrobné odvetvie Únie ako celok, môžu v blízkej budúcnosti jedine pokračovať.

(260) Okrem toho, napriek výslovnej výzve na vyjadrenie pripomienok v odôvodneniach 213 a 214 predbežného nariadenia žiadny z čínskych vyvážajúcich výrobcov nevyvrátil tvrdenie výrobného odvetvia Únie, že existuje riziko ďalšieho prehlbovania ujmy. Komisia akceptovala, že nevyužité kapacity v ČĽR predstavujú približne 40 % súčasného čínskeho vývozu.

(261) Po konečnom poskytnutí informácií CRIA a CCCMC tvrdili, že nemali potrebu vyjadrovať pripomienky k uisteniam o úrovni nevyužitých kapacít v Čínskej ľudovej republike, keďže sú pre prípad irelevantné.

(262) Komisia s tým nesúhlasí. Riziko ďalšieho prehlbovania ujmy je doložené aj 13. päťročným plánom rozvoja chemického a petrochemického priemyslu v Číne, ktorého cieľom je technologická inovácia, štrukturálne prispôsobenie a ekologický rozvoj. Tento plán sa vzťahuje na odvetvie pneumatík a v paralelnom antisubvenčnom prešetrovaní Komisia už zistila dôležitý počet subvencií. Podporujú to, že čínski vyvážajúci výrobcovia majú štrukturálnu výhodu, aby sa šplhali po hodnotovom reťazci s pokračujúcim prístupom k lacnému financovaniu. Ak by mali pneumatiky vyššej kvality z ČĽR možnosť čoraz viac konkurovať pneumatikám z Únie za dumpingové ceny, znížili by sa rozpätia odvetvia pneumatík Únie, a tým aj schopnosť investovať a prinášať inovácie. To by zase pravdepodobne nútilo výrobné odvetvie Únie k tomu, aby sa spoliehalo na pneumatiky nižšej kvality, ktoré si vyžadujú nižšie investície do výskumu a vývoja, čo by ďalej ovplyvnilo ich protektorovateľnosť, a tak spôsobilo ujmu všetkým trom triedam.

(263) Z dôvodu situácie existencie ujmy v triede 3 a v súčasnosti pociťovaného obráteného kaskádového vplyvu na triedy 2 a 1 Komisia trvá na svojom závere, že výrobné odvetvie ako celok utrpelo značnú ujmu v zmysle článku 3 ods. 5 základného nariadenia.

5. **PRÍČINNÁ SÚVISLOSŤ**

5.1. **Vplyv dumpingového dovozu**

(264) Určité zainteresované strany tvrdili, že Komisia nepreukázala, ako objemové a cenové úrovne dovozu čínskych pneumatík podstatne ovplyvnili výrobné odvetvie Únie, a to ani jednotlivo, ani spoločne. Aj keď dovoz čínskych vývozcov do Únie stúpol počas posudzovaného obdobia o 1 124 101 kusov, spotreba v Únii takisto stúpla o 1 249 178 kusov. Z toho vyplýva, že nárast čínskeho dovozu za konkurenčné ceny by ako taký neuškodil predaju výrobného odvetvia Únie na trhu. Ďalej, to, že niektorí výrobcovia z Únie museli odísť zo segmentu trhu a že určovanie cien na trhu Únie sa zmenilo, nevyhnutne neznamená, že čínsky dovoz je zodpovedný za spôsobenie značnej ujmy výrobnému odvetviu Únie. To, že ceny čínskych vývozcov boli nižšie ako ceny výrobného odvetvia Únie a že výrobcovia z Únie nemohli zachytiť nárast spotreby a museli znížiť svoje ceny, aby boli konkurencieschopnejší, nie je dostatočné na preukázanie toho, že čínsky vývoz je zodpovedný za ujmu, ktorú utrpelo výrobné odvetvie Únie.

(265) Komisia zopakovala, že čínske dumpingové ceny počas obdobia prešetrovania významne podhodnocovali ceny výrobného odvetvia Únie vo všetkých triedach. Počas celého posudzovaného obdobia boli v priemere významne nižšie. Okrem toho to, že dovozné ceny zostali medzi rokmi 2014 a 2015 stabilné, poklesli v roku 2016 a zostali na rovnakej nízkej úrovni počas celého obdobia prešetrovania (pozri odôvodnenie 147 predbežného nariadenia), nemožno vysvetliť vývojom cien surovín. Tie klesali na začiatku posudzovaného obdobia, ale stúpli počas obdobia prešetrovania. Napriek tomu čínski vyvážajúci výrobcovia neupravili svoje ceny nahor. Z toho vyplývalo, že chceli získať ďalší podiel na trhu na úkor výrobného odvetvia Únie.

(266) Jeden vyvážajúci výrobca tvrdil, že neexistuje príčinná súvislosť medzi čínskym dovozom a ujmou spôsobenou výrobnému odvetviu Únie, keďže čínsky vývoz bol prítomný prevažne na trhu v triede 3, zatiaľ čo väčšina výrobcov z Únie predáva výrobky triedy 1 a 2. Toto tvrdenie je vecne nesprávne. Výrobky patriace do triedy 1 a 2 predstavujú približne 35 % celkového čínskeho dovozu. Okrem toho, ako je vysvetlené v bode 4.7, pokiaľ ide o prepojenie medzi novými a protektorovanými pneumatikami a medzi rozdielnymi triedami, existuje vzťah symbiózy medzi rôznymi triedami. Cenový a objemový tlak vyvolaný lacnými, dumpingovými čínskymi pneumatikami v triede 3 ovplyvňuje aj cenu v iných triedach. Preto bolo uvedené tvrdenie zamietnuté.

(267) Rovnaký vyvážajúci výrobca tvrdil, že analýza ujmy, a teda analýzy príčinnej súvislosti by sa mala vykonať so zohľadnením toho, že pneumatiky triedy 3 mali nižšie ceny, pretože majú významne kratšiu životnosť ako pneumatiky triedy 1 a 2. Vývoj podielu na trhu by sa mal hodnotiť porovnaním podielu na trhu na základe hodnoty a nie množstva. Ak sa do úvahy vezme pokles podielu výrobného odvetvia Únie na trhu a nárast podielu čínskeho vyvážajúceho výrobcu na trhu, je oveľa menej výrazný.

(268) Komisia uznala, že životnosť pneumatík je dôležitým aspektom analýzy, ktorým sa preukazuje prepojenie medzi triedami. Neakceptovala však, že by tento aspekt negoval zistenie príčinnej súvislosti. Aj keby sa pripustilo, že podiel čínskych pneumatík na trhu v Únii je z hľadiska hodnoty nižší z dôvodu tzv. kratšej životnosti ako z hľadiska jednotkovej hodnoty, nemení sa tým skutočnosť, že je to zapríčinené presne rastúcou atraktívnosťou pre spotrebiteľov týkajúcou sa kúpy čínskych pneumatík s nízkou cenou určených na nižší počet najazdených kilometrov, z dôvodu ktorej sa výrobné odvetvie Únie dostalo pod tlak a utrpelo značnú ujmu.

(269) Jedna zainteresovaná strana tvrdila, že pokles ceny čínskeho dovozu je zapríčinený zmenou sortimentu výrobkov vyvolanou rastúcim dopytom po menších pneumatikách. Neexistujú dôkazy na podporu uvedeného tvrdenia. V každom prípade aj keby veľkosť mala vplyv na vývoj priemerných cien, čínsky dovoz podhodnocoval ceny výrobného odvetvia Únie aj v prípade rovnakých veľkostí, keďže porovnanie sa vždy robí podľa druhu výrobku. Komisia preto zamietla toto tvrdenie.

5.2. **Dovoz z tretích krajín**

(270) Niekoľko zainteresovaných strán tvrdilo, že Komisia mala poskytnúť ďalšiu analýzu vplyvu ruského dovozu, ktorý bol ocenený na úrovni čínskeho dovozu.

(271) Komisia zistila, že dovážané objemy sa podstatným spôsobom líšia. Zatiaľ čo čínsky dovoz v období prešetrovania stúpol z 3,5 milióna pneumatík v roku 2014 na 4,6 milióna pneumatík (konkrétne o 1 100 000 kusov), ruský dovoz stúpol za rovnaké obdobie z 0,2 milióna pneumatík na 0,3 milióna pneumatík (konkrétne len o 100 000 kusov). Vzhľadom na obmedzené množstvá s pôvodom v Rusku (tvoria len 6 % celkových objemov dovozu z ČĽR a majú len 1,29 % podiel na trhu Únie) za podobnú cenu tento dovoz nemôže oslabiť príčinnú súvislosť medzi čínskym dovozom a ujmou, ktorú utrpelo výrobné odvetvie Únie.

(272) Jedna zainteresovaná strana tvrdila, že dovoz z iných krajín, napríklad Japonska, Južnej Kórey a Turecka, sa uskutočňoval vo významných množstvách a za nižšie ceny, než je cena výrobného odvetvia Únie. Z dôvodu ich ceny a množstva údajne prehĺbili príčinnú súvislosť medzi čínskym dovozom a ujmou, ktorú utrpelo výrobné odvetvie Únie.

(273) Komisia pozorovala, že dovozné ceny z Japonska, Južnej Kórey a Turecka výrazne presahovali ceny čínskeho dovozu. Okrem toho ide väčšinou o transferové ceny pre prepojených dovozcov. Z toho dôvodu uvedené dovozné ceny nemôžu predstavovať základ pre porovnanie s cenami výrobného odvetvia Únie. Napokon japonské, juhokórejské a turecké pneumatiky sa predávali za cenu, ktorá zodpovedá ich príslušným triedam na trhu Únie. Preto tento dovoz by nemal spôsobiť ujmu výrobnému odvetviu Únie. Pokiaľ ide o množstvá, ich podiely na trhu zostali stabilné (objem klesol v prípade Južnej Kórey o 50 000 kusov, zostal stabilný v prípade Japonska a v prípade Turecka stúpol o 170 000 kusov) a predstavovali približne polovicu objemu dovozu s pôvodom v ČĽR. Preto bolo uvedené tvrdenie zamietnuté.

5.3. **Vývozná výkonnosť výrobného odvetvia Únie**

(274) Niektoré zainteresované strany tvrdili, že výrobné odvetvie Únie utrpelo straty, keďže vyvážajú so stratou počas celého posudzovaného obdobia, čo malo vplyv na ich návratnosť investícií a schopnosť investovať. Ako je uvedené v odôvodnení 226 predbežného nariadenia, priemerné vývozné ceny sú ovplyvnené transferovými hodnotami voči prepojeným spoločnostiam. Okrem toho, výrobné náklady uvedené v odôvodnení 176 predbežného nariadenia boli vypočítané za predaj výrobcov z Únie zaradených do vzorky účtovaný neprepojeným zákazníkom. To neumožňuje odvodiť zmysluplné závery na základe porovnania týchto dvoch súborov údajov. Okrem toho z mikroukazovateľov vyplynulo, že vývoz výrobcov z Únie zaradených do vzorky bol považovaný za ziskový. Preto bolo uvedené tvrdenie zamietnuté.

(275) Komisia zopakovala, že objemy zostali počas posudzovaného obdobia stabilné. Okrem toho, tieto ceny sú transferové ceny medzi prepojenými stranami, a preto nie je možné vyvodiť záver z toho, že tieto ceny vykazujú klesajúci trend počas posudzovaného obdobia. Uvedené tvrdenia boli preto zamietnuté. Komisia preto potvrdzuje, že neexistuje dôkaz, že vývozná činnosť výrobného odvetvia Únie by mohla oslabiť príčinnú súvislosť medzi dumpingovým dovozom a zistenou ujmou.

5.4. **Vývoj nákladov**

(276) Skupina Giti tvrdila, že nové pneumatiky zlacneli, pretože klesli náklady, ale výrobcovia protektorovaných pneumatík nemohli tento pokles využiť, pretože podiel surovín v ich výrobných nákladoch je významne nižší v porovnaní s novými pneumatikami. Týmto sa vysvetľuje strata, ktorú utrpelo odvetvie protektorovania v triede 3, zapríčinená najmä vývojom cien surovín, keďže klesali sústavne od roku 2012 a začali sa zotavovať až v roku 2017.

(277) Ako sa uviedlo v odôvodnení 152, čínske dovozné ceny sa nevyvíjali podľa cien surovín, zatiaľ čo výrobné náklady výrobného odvetvia Únie zohľadňovali tento vývoj ([58]). Straty zapríčinilo to, že čínsky vývoz podstatne podhodnocoval ceny výrobného odvetvia Únie počas posudzovaného obdobia. Preto bolo uvedené tvrdenie zamietnuté.

5.5. **Ďalšie známe faktory**

(278) Skupina Aeolus a Pirelli tvrdili, že Komisia nezohľadnila, že dvaja veľkí výrobcovia výrazne investovali do svojho podnikania v oblasti protektorovania. Tým by sa údajne mohlo vysvetľovať, prečo iní výrobcovia z Únie museli odísť z triedy 3 na trhu. Podľa týchto strán hospodárska kríza prinútila dvoch veľkých výrobcov (Goodyear a Continental) investovať do svojho podnikania v oblasti protektorovania a otvorili si vlastné závody na protektorovanie. Podľa dostupných informácií sa výrobná kapacita každého závodu rovná ročnej produkcii desiatich

([58]) Odôvodnenia 176 až 182 predbežného nariadenia.

malých výrobcov protektorovaných pneumatík. Skupina Aeolus sa domnieva, že tieto investície viedli k ujme spôsobenej vlastným zavinením. Údajne tieto investície vytvorili nadmernú kapacitu a umelo zvýšili jednotkové náklady a v dôsledku toho zapríčinili zníženie zisku. Účinok investícií na celkové výrobné odvetvie Únie údajne stačí na to, aby oslabil potenciálnu príčinnú súvislosť medzi dumpingovým čínskym dovozom a ujmou, ktorú utrpelo výrobné odvetvie Únie – či už sa posudzuje jednotlivo alebo spolu s ďalšími známymi faktormi.

(279) Podľa informácií poskytnutých ETRMA a niektorými veľkými výrobcami, ako je opísané v odôvodneniach 189 až 191, výroba veľkých výrobcov (používajúcich proces protektorovania za tepla) v skutočnosti počas posudzovaného obdobia klesla (produkcia klesla približne z 2,4 milióna v roku 2014 na 2,2 milióna v období prešetrovania). Tieto číselné údaje teda nepotvrdili tvrdenie, že investície dvoch veľkých výrobcov zapríčinili nadmernú kapacitu. Z toho dôvodu bolo uvedené tvrdenie o ujme spôsobenej vlastným zavinením zamietnuté.

(280) Niektoré zainteresované strany uviedli, že rastúci dopyt po menších pneumatikách pravdepodobne ovplyvnil sortiment výrobkov v rôznych rokoch tak, že proporčne viac pneumatík s malou veľkosťou sa predávalo ku koncu obdobia prešetrovania. Z dôvodu obmedzení pre vozidlá z hľadiska hmotnosti a veľkosti v rámci miest a rastu podnikania elektronického obchodu (čo si vyžaduje rozdelenie bremien do menších množstiev, či si zase vyžaduje viac ľahkých nákladných vozidiel a ľahkých komerčných dodávok), nastal posun smerom k vyššiemu dopytu po menších pneumatikách. Toto pozorovanie sa netýkalo len predaja výrobcov z Únie. Čínsky vývoz takisto uspokojoval zvýšený dopyt po menších pneumatikách a tým sa preto (čiastočne) vysvetlil pokles predajných cien čínskeho dovozu.

(281) So zreteľom na tvrdenie o vývoji sortimentu výrobkov informácie, ktoré získala Komisia o veľkostiach uvádzaných na trh Únie počas posudzovaného obdobia, sa nepodporuje argument, že ceny a náklady sú nižšie z dôvodu pomerne výraznejšej prítomnosti menších pneumatík na trhu ([59]). Z údajov za obdobie prešetrovania skôr vyplýva, že sortiment výrobkov na trhu je stabilný a je naďalej zameraný na hlavné rozmery. Okrem toho, takéto zníženie priemernej veľkosti výrobku nie je zistené v údajoch Eurostatu týkajúcich sa čínskeho dovozu, z ktorých, naopak, vyplýva, že váha dovážaných pneumatík z Číny stúpla o 3 % medzi rokom 2014 a obdobím prešetrovania ([60]). Naopak, Komisia zaznamenala, že výrobné odvetvie vykonalo celkové štrukturálne prispôsobenia s cieľom znížiť náklady vzhľadom na dominový efekt na rôzne dotknuté triedy. Preto bolo uvedené tvrdenie zamietnuté.

5.6. **Záver o príčinnej súvislosti**

(282) Ani ruský dovoz (z dôvodu jeho malého objemu), ani dovoz z Japonska, Južnej Kórey a Turecka (z dôvodu ich transferových cien, ktoré boli dokonca vyššie ako čínske ceny) nepredstavovali hlavnú príčinu ujmy výrobného odvetvia Únie. Takisto výkonnosť vývozu Únie a jeho vývoj nákladov neboli príčinou situácie existencie ujmy v Únii. Tá sa nedá vysvetliť ani ďalšími skutočnosťami, napríklad investíciami do podnikania v oblasti protektorovania zo strany dvoch veľkých výrobcov a vývoja sortimentu výrobkov.

(283) Komisia preto potvrdila svoje zistenia uvedené v odôvodneniach 229 a 232 predbežného nariadenia, že značná ujma výrobného odvetvia Únie bola spôsobená dumpingovým dovozom z ČĽR a že ostatné faktory, posudzované jednotlivo a spoločne, neoslabili príčinnú súvislosť medzi dumpingovým dovozom a ujmou, ktorú utrpelo výrobné odvetvie Únie.

6. **ZÁUJEM ÚNIE**

6.1. **Záujem výrobného odvetvia Únie**

(284) Komisia potvrdila svoje predbežné zistenia uvedené v odôvodneniach 234 a 235 predbežného nariadenia, že uloženie opatrení bude v záujme výrobcov z Únie.

(285) Skupina Aeolus a Pirelli, skupina Giti a Kirkby sa domnievali, že odvetvie protektorovania v Únii by bolo nepriaznivo ovplyvnené nižšou ponukou a zvýšenou cenou plášťov. Podľa ich názoru by antidumpingové opatrenia pre pneumatiky tried 1 a 2 mali negatívny vplyv na nezávislých výrobcov protektorovaných pneumatík v Únii, ktorí používajú plášte uvedených tried vo svojej výrobnej linke. Skupina Giti zopakovala podobné tvrdenia po konečnom poskytnutí informácií.

([59]) Analýza rozmerov predávaných na trhu na základe údajov ETRMA Europool. Údaje tretích strán zhrnuté vo verejnej verzii pripomienok koalície k predbežnému nariadeniu.

([60]) Výpočet hmotnosť/jednotka založený na údajoch Eurostatu a je úplne k dispozícii v hárku Hmotnosť rôznych dovozov verejnej verzie prílohy 2 ku Koaličnému vyvráteniu tvrdení vývozcov a dovozcov (systémové číslo podania: t18.007295).

(286) Komisia s týmto tvrdením nesúhlasila. Napriek tomu, že veľkí výrobcovia z Únie majú integrované prevádzky protektorovania, mnohé z ich plášťov sa ešte protektorujú u nezávislých výrobcov protektorovaných pneumatík z Únie. Okrem toho nezávislí výrobcovia protektorovaných pneumatík v Únii uviedli pre Komisiu, že v súčasnosti je nadmerná ponuka plášťov. Podľa ich posúdenia považujú mnohí spotrebitelia za lacnejšie kúpiť si čínske pneumatiky nižšej triedy ako protektorovať existujúce pneumatiky. Znamená to, mnohé plášte, ktoré sa mohli protektorovať, bolo nutné zlikvidovať. Najdôležitejšie je, že zatiaľ čo nezávislí výrobcovia protektorovaných pneumatík a združenia podporovali opatrenia, ani jeden výrobca protektorovaných pneumatík z Únie nepredložil námietky proti opatreniam. Znamená to, že opatrenia sú v záujme výrobného odvetvia Únie v oblasti protektorovania.

(287) Po konečnom poskytnutí informácií CRIA a CCCMC tvrdili, že jeden výrobca protektorovaných pneumatík z Únie uviedol, že opatrenia neboli v jeho záujme. Nebolo to však podložené dôkazmi a uvedené tvrdenie nebolo zohľadnené.

6.2. **Záujem používateľov a dovozcov z Únie**

(288) Skupina Aeolus a Pirelli, skupina Gity a Heuver tvrdili, že v prípade prijatia opatrení by došlo k poklesu čínskeho dovozu, čo by viedlo ku všeobecnému poklesu ponuky. To by zase viedlo k špekulatívnemu zvyšovaniu cien na úkor koncových používateľov. Opatrenia chrániace výrobné odvetvie Únie by takisto znamenali, že koncoví spotrebitelia by mali menší výber produktov.

(289) Komisia usúdila, že v Únii existuje dostatočná celková kapacita na zásobovanie vnútorného trhu, ako je uvedené v tabuľke 4. Okrem toho existuje mnoho výrobcov so sídlom v tretích krajinách (Turecko, Južná Kórea, Japonsko, Rusko, Thajsko a mnohé ďalšie krajiny), ktorí už predávajú na trhu Únie. Ich spoločné objemy predaja počas posudzovaného obdobia boli pomerne stabilné, s podielom na trhu na úrovni približne 10 %. Komisia pripomenula, že čínske ceny boli výrazne pod cenami všetkých ostatných hlavných dovážajúcich krajín. Podľa Eurostatu priemerná dovozná cena z Čínskej ľudovej republiky bola 128,80 EUR/kus (ako je uvedené v tabuľke 3 predbežného nariadenia), zatiaľ čo dovozné ceny zo všetkých ostatných krajín boli 189 EUR/kus počas obdobia prešetrovania (ako je uvedené v tabuľke 18 predbežného nariadenia). Možno preto odôvodnene očakávať, že po obnovení rovnakých podmienok na trhu Únie zabezpečí dovoz zo všetkých krajín potrebnú ponuku.

(290) Komisia takisto pripomenula, že trh Únie je konkurenčný trh, na ktorom veľa výrobcov pôsobiacich vo všetkých triedach značne konkuruje. Z toho dôvodu vývoz na spravodlivej cenovej úrovni bude naďalej vyvíjať ďalší konkurenčný tlak na ceny výrobného odvetvia Únie.

(291) Niekoľko dovozcov tvrdilo, že by úplne mohli odísť z trhu, ak by boli uložené opatrenia. Komisia pripomenula, že účelom uloženia antidumpingových opatrení je obnoviť rovnaké podmienky, tak aby výrobcovia z Únie a výrobcovia z tretích krajín súťažili za rovnakých podmienok. Zodpovedajúcim spôsobom sú clá stanovené len na úrovni, aby ešte umožňovali čínskemu dovozu naďalej konkurovať výrobcom z Únie, ale za spravodlivé ceny. Okrem toho, vzhľadom na to, že veľký rozdiel medzi dumpingovými čínskymi cenami a dovoznými cenami zo všetkých ostatných krajín sa zníži pomocou opatrení, dovozcovia budú mať viac podnikateľských príležitostí na predaj pneumatík na autobusy a nákladné automobily z iných krajín.

(292) Po konečnom poskytnutí informácií Združenie výrobcov protektorov tvrdilo, že zásobovanie je zabezpečené. Podľa združenia neexistuje nedostatok výrobku, pretože z obchodných údajov vyplýva, že výrobcovia prechádzajú zo zdrojov z Čínskej ľudovej republiky na iné krajiny, napríklad Južnú Kóreu. Strana tvrdila, že od oznámenia predbežných ciel miestny dopyt stúpol v rozsahu od 5 % do 10 %.

(293) Komisia dospela k záveru, že opatrenia by neboli v záujme dovozcov, ktorí sa opierajú prevažne o dovoz veľmi lacných čínskych pneumatík. Dovozcovia so širším portfóliom však pravdepodobne nebudú vážne zasiahnutí obnovou spravodlivej hospodárskej súťaže.

6.3. **Záujem dodávateľov**

(294) Vzhľadom na neexistenciu pripomienok v tejto veci Komisia potvrdila svoje zistenie uvedené v odôvodnení 242 predbežného nariadenia, že opatrenia sú v záujme dodávateľov behúňov.

6.4. **Ostatné záujmy**

(295) Vzhľadom na to, že neboli doručené opačné pripomienky v lehote na predloženie pripomienok k dokumentu obsahujúcemu konečné poskytnutie informácií ([61]), Komisia potvrdila svoje zistenia uvedené v odôvodneniach 243 až 249 predbežného nariadenia, že opatrenia sú v záujme politiky Únie na zníženie odpadu a hospodárenie so surovinami udržateľným spôsobom. Okrem toho, vzhľadom na to, že v odvetví protektorovania pôsobia väčšinou MSP, uloženie týchto opatrení by bolo aj v súlade s dôležitým cieľom Komisie zameraným na podporu MSP.

6.5. **Záver o záujme Únie**

(296) Komisia preto potvrdzuje svoj záver uvedený v odôvodneniach 234 až 249 predbežného nariadenia. Neexistujú presvedčivé dôvody podľa článku 21 základného nariadenia, že by nebolo v záujme Únie uložiť opatrenia.

7. **ZVAŽOVANIE RETROAKTÍVNEHO ULOŽENIA OPATRENÍ**

(297) Ako sa uvádza v odôvodnení 4, na dovoz dotknutého výrobku sa v období od 3. februára 2018 do dátumu nadobudnutia účinnosti predbežných opatrení 8. mája 2018 vzťahovala registrácia vzhľadom na možný retroaktívny výber ciel na registrovaný dovoz.

(298) Počas definitívnej fázy prešetrovania boli analyzované údaje získané v súvislosti s registráciou. Komisia analyzovala, či boli splnené kritériá podľa článku 10 ods. 4 základného nariadenia pre retroaktívny výber konečného cla.

(299) Údaje dostupné v čase registrácie preukázali, že podstatný nárast dovozu sa uskutočnil na úrovni číselného znaku KN. Z novších údajov však vyplýva, že nedošlo k ďalšiemu podstatnému zvýšeniu dovozu v porovnaní s úrovňou dovozu počas obdobia prešetrovania. Z toho dôvodu nie je splnená podmienka podľa článku 10 ods. 4 písm. d) základného nariadenia.

(300) Komisia preto dospela k záveru, že retroaktívny výber konečných ciel nie je v tomto prípade opodstatnený.

8. **KONEČNÉ ANTIDUMPINGOVÉ OPATRENIA**

8.1. **Úroveň odstránenia ujmy (rozpätie ujmy)**

(301) Po predbežnom poskytnutí informácií niekoľko zainteresovaných strán potvrdilo, že existuje široká zhoda o segmentácii trhu Únie do troch tried a že predbežné nariadenie obsahovalo rozsiahlu analýzu a údaje poskytnuté podľa segmentov. Prístup použitý v predbežnej fáze jedného cieľového zisku pre všetky triedy však mal účinok nadmernej ochrany výrobcov z Únie pred dumpingovým dovozom pneumatík triedy 3, ktorí nemohli dosiahnuť stanovený cieľový zisk odvetvia ako celku. Komisia preto mala používať ziskovosť jednotlivých tried na výpočet ceny nespôsobujúcej ujmu a rozpätie ujmy pre náležité uplatnenie pravidla nižšieho cla.

(302) Komisia tvrdenie akceptovala. Usúdila, že je vhodnejšie stanoviť cieľové zisky podľa triedy v tomto konkrétnom prípade, pretože forma opatrení je pevne stanovené clo na pneumatiku, ktoré je zase založené na rozpätí ujmy odvodenom od kontrolného čísla výrobku podľa triedy. Z toho dôvodu prehodnotila cieľový zisk na 17,9 % pre triedu 1, 17,9 % pre triedu 2 a 6,1 % pre triedu 3.

(303) Po konečnom poskytnutí informácií skupina Giti tvrdila, že rok 2014, ktorý je použitý ako základ pre cieľový zisk, bol nezvyčajný rok, pretože ziskovosť triedy 1 a triedy 2 bola rovnaká, zatiaľ čo v ďalších dvoch rokoch sa líšila.

(304) Komisia pripomenula, že nie je povinná stanoviť cieľový zisk určením roka, ktorý sa najviac podobá bežným podmienkam hospodárskej súťaže nenarušenej dumpingovým dovozom. Podľa uvedeného meradla rok 2014 predstavuje rok s najnižšími objemami a podielom dumpingových dovozov na trhu v porovnaní s rokmi 2015 či 2016, a tie by preto mali byť vylúčené. Podobne Komisia nemohla použiť roky pred rokom 2014, keďže za uvedené roky neexistovali overené informácie. Preto bolo uvedené tvrdenie zamietnuté.

([61]) Litovské národné združenie cestných dopravcov zaslalo pripomienky výrazne po lehote na predloženie pripomienok k dokumentu obsahujúcemu konečné poskytnutie informácií s tvrdením, že čínsky dovoz predstavuje 37 % celkového litovského trhu dovozu pneumatík, a preto litovskí dopravcovia budú čeliť neprimeraným negatívnym dôsledkom v porovnaní s inými spoločnosťami Únie z dôvodu úplnej závislosti litovského trhu s pneumatikami na dovoze. Komisia zistila, že pripomienky boli predložené po lehote a že pripomienky neboli doložené dôkazmi. Z toho dôvodu nebolo uvedené tvrdenie zohľadnené.

(305) Niektoré zainteresované strany (navrhovateľ, Špecialisti na pneumatiky z Fínska, Talianske združenie protektorov pneumatík, Bipaver, VIPAL, Portugalské združenie odvetvia protektorovania, Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk) sa domnievali, že cieľový zisk 6,1 % pre triedu 3 použitý v konečnom poskytnutí informácií bol príliš nízky, aby odstránil ujmu, ktorú utrpeli výrobcovia protektorovaných pneumatík, a že miera zisku na úrovni približne 10 % dosiahnutá pred prudkým nárastom dovozu bola opodstatnená.

(306) Komisia pripomenula, že trh s pneumatikami triedy 3 sa dá identifikovať osobitnou prítomnosťou protektorovaných a nových pneumatík, ktoré si aktívne navzájom konkurujú o podiel na trhu. Ako bolo predbežne stanovené v odôvodnení 209 predbežného nariadenia, neudržateľné úrovne strát v odvetví protektorovania ohrozujú existenciu všetkých činností súvisiacich s protektorovaním v Únii. Ako bolo ďalej predbežne stanovené v odôvodnení 230 predbežného nariadenia, tieto straty majú vplyv aj na ziskovosť, ktorú môžu dosiahnuť spoločnosti pôsobiace v triedach 1 a 2. Tieto zistenia treba vnímať v súvislosti s jasným záujmom Únie o existenciu silného odvetvia protektorovania, ako je stanovené v odôvodneniach 243 až 249 predbežného nariadenia a 232 dokumentu obsahujúceho konečné poskytnutie informácií.

(307) Komisia sa preto rozhodla posúdiť tvrdenie, že ziskovosť 6,1 % dosiahnutá v roku 2014 pre triedu 3, ako je uvedené v dokumente obsahujúcom konečné poskytnutie informácií, by primerane nezabezpečila existenciu odvetvia protektorovania v Únii.

(308) Na tento účel sa rozhodla zamerať sa na úrovne ziskovosti, ktoré dosiahli spoločnosti pôsobiace v danej triede za rok 2014, na základe údajov získaných z overeného vyplneného dotazníka. V prípade veľkých spoločností zaradených do vzorky, ktoré pôsobili v činnosti protektorovania triedy 3, predstavoval číselný údaj ziskovosti za rok 2014 – 6,04 %. V prípade MSP zaradených do vzorky bolo toto číslo 2,71 %. Z týchto číselných údajov vyplýva, že odvetvie protektorovania, ktoré predstavuje významnú súčasť výrobného odvetvia Únie ako celku, bolo postihnuté čínskym dovozom už v roku 2014.

(309) Komisia sa zodpovedajúcim spôsobom snažila stanoviť, aký cieľový zisk by mali dosiahnuť výrobcovia z Únie v triede 3 za bežných podmienok hospodárskej súťaže s náležitou pozornosťou venovanou výrobcom protektorovaných pneumatík. V prípade tohto posúdenia použila takisto informácie, ktoré boli k dispozícii v spise. V podnete bol cieľový zisk pre výrobcov dotknutého výrobku v triede 3 stanovený na 9,2 %, ktorým by sa podľa navrhovateľov zabezpečilo primerané fungovanie pre všetkých výrobcov pôsobiacich v triede 3 (vrátane výrobcov protektorovaného dotknutého výrobku). Tento číselný údaj bol takisto v súlade s pripomienkami, ktoré uviedli výrobcovia protektorovaného dotknutého výrobku v odpovedi na dokument obsahujúci konečné poskytnutie informácií, ktorí tvrdili, že Komisia by sa mala pozrieť na úrovne ziskovosti približne na úrovni 9 % v prípade výrobcov triedy 3. Ich argument sa v zásade sústredil na číselné údaje okolo roku 2014, ktoré už vykazovali stav odvetvia protektorovania v Únii postihnutého ujmou. Podobne Komisia posudzovala predložené údaje výrobcov protektorovaných pneumatík z Únie zaradených do vzorky za roky 2006 a 2007, ktoré podľa výrobcov protektorovaných pneumatík z Únie predstavovali posledné roky, počas ktorých existovali bežné podmienky hospodárskej súťaže. V uvedených rokoch bola ziskovosť výrobcov protektorovaných pneumatík z Únie na úrovni 9,4 %.

(310) Komisia porovnala tieto čísla so súhrnnými údajmi o ziskovosti triedy 3 výrobcov z Únie zaradených do vzorky za rok 2014. Bez zohľadnenia váhy výkonnosti MSP v celom výrobnom odvetví Únie ziskovosť v triede 3 v uvedenom roku dosiahla 9,2 %. Tento nevážený číselný bol vhodnejší ako predchádzajúce vážený číselný údaj na úrovni 6,1 %. MSP v triede 3 už boli značne postihnuté v roku 2014 čínskym dovozom, takže vážené číselné údaje za uvedený rok plne nezohľadňujú bežné podmienky hospodárskej súťaže v odvetví protektorovania.

(311) V dôsledku toho Komisia považovala za primeranejšie počítať cieľový zisk v roku 2014 spôsobom, ktorým sa zmierni vplyv ujmy čínskeho dovozu už zaznamenaný v tom roku aj v odvetví protektorovania v Únii. V súvislosti s uvedenými informáciami Komisia rozhodla, že stanoví cieľový zisk pre výrobcov triedy 3 dotknutého výrobku na 9,2 %. Táto úroveň zodpovedá minimálnej cene nespôsobujúcej ujmu, ktorú potrebujú dosiahnuť výrobcovia triedy 3 z Únie za bežných podmienok hospodárskej súťaže s náležitým rešpektovaním potrieb odvetvia protektorovania.

(312) Ako je uvedené v odôvodnení 16, Komisia poskytla toto dodatočné zistenie a vyzvala zainteresované strany, aby predložili pripomienky.

(313) Spoločnosť Heuver tvrdila, že Komisia nevie rozlišovať medzi protektorovanými pneumatikami a novými pneumatikami, keďže ich stále považovala za rovnaké výrobky z hľadiska ich zameniteľnosti. Okrem toho celá analýza ujmy a príčinnej súvislosti bola vykonaná bez akéhokoľvek rozlišovania.

(314) Uvedená strana tvrdila, že Komisia neposkytla platný základ pre odklonenie sa od posudzovaného obdobia tohto prešetrovania a že výrobné odvetvie Únie ako celok bolo ovplyvnené čínskym dovozom už v roku 2014. Okrem toho uvedená strana tvrdila, že to, že nedosiahli túto úroveň cieľového zisku v časoch, keď dovoz z Čínskej ľudovej republiky nepredstavoval ujmu pre výrobné odvetvie Únie (roky 2008 – 2014), jasne znamená, že existujú iné príčiny ujmy.

(315) Spoločnosť Hämmerling takisto tvrdila, že lehota troch dní poskytnutá na predloženie pripomienok k podstatným zmenám vykonaným v dokumente a konečných záveroch, ku ktorým dospela Komisia, bola príliš krátka a bola v rozpore právami spoločnosti Hämmerling na obhajobu.

(316) Skupina Xingyuan tvrdila, že cieľový zisk 9,2 % nie je primeraný, pretože nie je overený. Roky 2006 a 2007 boli príliš vzdialené od súčasnej situácie a neexistovali dôkazy o tom, že by výrobné odvetvie Únie utrpelo ujmu v roku 2014. Okrem toho uvedená strana tvrdila, že cieľom cieľového zisku nebolo zabezpečiť existenciu odvetvia, ale odstrániť vplyv dumpingu spôsobujúceho ujmu. Tvrdila, že používanie neváženej ziskovosti bolo neprimerané.

(317) Skupina Aeolus tvrdila, že Komisia nevykonala analýzu príčinnej súvislosti medzi čínskym dovozom a výkonnosťou odvetvia protektorovania v Únii. Okrem toho táto strana tvrdila, že ziskové rozpätie musí byť obmedzené na ziskové rozpätie, s ktorým by výrobné odvetvie Únie mohlo primerane počítať za bežných trhových podmienok hospodárskej súťaže. Tvrdila, že Komisia nesmie diferencovať medzi novými pneumatikami a protektorovanými pneumatikami, keď hodnotí vhodný cieľový zisk pre triedu 3. Na záver tvrdila, že Komisia neodôvodnila, prečo určila cieľový zisk pre triedu 3 na úrovni 9,2 %.

(318) CCCMC a CRIA tvrdili, že stanovenie cieľového zisku pre triedu 3 na úrovni 9,2 % nezohľadňovalo bežné podmienky hospodárskej súťaže a roky 2006 a 2007 nie sú správnymi referenčnými hodnotami na účel identifikácie ujmy. Keďže Komisia venovala nadmernú pozornosť výrobcom protektorovaných pneumatík triedy 3, ohrozila aj svoju analýzu ujmy výrobného odvetvia Únie ako celku.

(319) Spoločnosť Prometeon tvrdila, že revidovaný výpočet rozpätia ujmy podporuje záver, že údajná ujma je nevýznamná. Celková strata pripísateľná triede 3 by predstavovala približne 54 miliónov EUR, čo je 91 % celkovej ujmy, ktorú utrpelo výrobné odvetvie Únie, zatiaľ čo pneumatiky triedy 1 a 2 nie sú postihnuté. Takisto zopakovala svoje tvrdenie o tom, že by sa mala použiť iná forma opatrenia.

(320) Komisia odmietla uvedené tvrdenia z nasledujúcich dôvodov.

(321) Po prvé, cieľový zisk pre triedu 3 na úrovni 9,2 % je založený na skutočnej ziskovosti výrobcov z Únie zaradených do vzorky v triede 3 v roku 2014 pred vážením spoločností podľa triedy. Nie je nesprávne nevážiť číselné údaje na daný účel, aby sa znížil vplyv výkonnosti MSP, ktoré už boli postihnuté významnou úrovňou čínskeho dovozu.

(322) Po druhé, odvolávanie sa Komisie na roky 2006 – 2007 nemení uvedené posúdenie. Potvrdzuje skôr zistenia na základe nevážených číselných údajov za rok 2014 ako primeranú referenčnú hodnotu. Žiadna zo zainteresovaných strán netvrdila, že podmienky hospodárskej súťaže boli v rokoch 2006 – 2007 narušené. Výrobcovia protektorovaných pneumatík zaradení do vzorky podložili účtovnými závierkami tvrdenie, že ich bežná ziskovosť v rokoch 2006 – 2007 dosahovala v priemere 9 až 10 %.

(323) Po tretie, cieľový zisk pre triedu 3, ku ktorému sa dospelo na základe nevážených číselných údajov za rok 2014, bol takisto v súlade s úrovňou cieľového zisku, ktorá bola navrhnutá v podnete. Už v úvodnej fáze výrobné odvetvie Únie teda považovalo tento číselný údaj (konkrétne 9,2 %) za primeraný cieľový zisk – t. j. dávno predtým, ako sa Komisia zaoberala procesom váženia.

(324) Komisia preto zamietla uvedené tvrdenia a potvrdila svoje rozhodnutie o cieľovom zisku stanovenom na úrovni 9,2 % pre pneumatiky triedy 3.

(325) Na záver, podľa článku 20 ods. 5 základného nariadenia by sa stranám malo poskytnúť 10 dní na predloženie pripomienok ku konečnému poskytnutiu informácií. V tomto prípade Komisia udelila na uvedený účel celé dva týždne. Keď je potrebné dodatočné konečné poskytnutie informácií, môže byť stanovená kratšia lehota. Na rozdiel od toho, čo tvrdí spoločnosť Hämmerling, dodatočné konečné poskytnutie informácií nebolo zložité, ani zásadné. Týkalo sa len osobitného aspektu, konkrétne cieľového zisku, vysvetleného v dokumente, ktorý mal dve strany. V tejto situácii bolo udelenie troch dní na predloženie pripomienok dostatočné na to, aby si všetky strany uplatnili svoje práva na obhajobu.

8.2. **Konečné antidumpingové opatrenia**

(326) Konečné antidumpingové opatrenia by sa mali uložiť na dovoz dotknutého výrobku s pôvodom v ČĽR v súlade s pravidlom menšieho cla stanoveným v článku 7 ods. 2 základného nariadenia. Komisia porovnala rozpätia ujmy a dumpingové rozpätia. Výška cla by sa mala stanoviť na úrovni nižšieho z týchto rozpätí, t. j. rozpätí dumpingu a rozpätí ujmy.

(327) Sadzby konečného antidumpingového cla, vyjadrené ako cena CIF na hranici Únie, pred preclením, by teda mali byť takéto:

Tabuľka 11

Sadzby konečného antidumpingového cla

Spoločnosť	Dumpingové rozpätie (%)	Rozpätie ujmy (%)	Konečné antidumpingové clo (v %)
Skupina Xingyuan	106,7	55,07	55,07
Skupina Giti	56,8	29,56	29,56
Skupina Aeolus a Pirelli	85	37,29	37,29
Skupina Hankook	60,1	23,41	23,41
Ostatné spolupracujúce spoločnosti	71,5	32,39	32,39
Všetky ostatné spoločnosti	106,7	55,07	55,07

(328) Individuálne antidumpingové colné sadzby pre jednotlivé spoločnosti vymedzené v tomto nariadení sa stanovili na základe zistení v rámci tohto prešetrovania. Odrážajú preto situáciu, ktorá bola počas tohto prešetrovania zistená v súvislosti s týmito spoločnosťami. Uvedené individuálne antidumpingové colné sadzby (na rozdiel od cla uplatňovaného v celej krajine vzťahujúceho sa na „všetky ostatné spoločnosti“) sa uplatňujú výlučne na dovoz dotknutého výrobku s pôvodom v dotknutej krajine a vyrábaného konkrétne uvedenými právnymi subjektmi. Na dovoz dotknutého výrobku vyrobeného inou spoločnosťou, ktorá sa osobitne neuvádza v normatívnej časti tohto nariadenia, vrátane subjektov prepojených s týmito osobitne uvedenými spoločnosťami, by sa mala vzťahovať sadzba cla uplatniteľná na „všetky ostatné spoločnosti“. Nemali by sa naň vzťahovať individuálne antidumpingové colné sadzby.

(329) Ak spoločnosť následne zmení názov svojho subjektu, môže požiadať o uplatnenie týchto individuálnych antidumpingových colných sadzieb. Žiadosť sa musí zaslať Komisii. Žiadosť musí obsahovať všetky relevantné informácie, ktoré umožnia preukázať, že uvedenou zmenou nie je dotknuté právo spoločnosti využívať colnú sadzbu, ktorá sa na ňu uplatňuje. Ak zmenou názvu spoločnosti nie je dotknuté jej právo využívať colnú sadzbu, ktorá sa na ňu uplatňuje, oznámenie o zmene názvu sa uverejní v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

(330) S cieľom minimalizovať riziko obchádzania vzhľadom na veľký rozdiel v colných sadzbách je potrebné prijať osobitné opatrenia, ktorými sa zabezpečí uplatňovanie individuálnych antidumpingových ciel. Spoločnosti, na ktoré sa vzťahujú individuálne antidumpingové clá, musia colným orgánom členských štátov predložiť platnú obchodnú faktúru. Faktúra musí spĺňať požiadavky stanovené v článku 1 ods. 3 tohto nariadenia. Na tovar, ktorý sa dovezie bez takejto faktúry, by sa malo vzťahovať antidumpingové clo uplatniteľné na „všetky ostatné spoločnosti“.

(331) S cieľom zabezpečiť riadne presadzovanie antidumpingových ciel by sa antidumpingové clo pre všetky ostatné spoločnosti nemalo vzťahovať iba na vyvážajúcich výrobcov, ktorí pri tomto prešetrovaní nespolupracovali, ale aj na výrobcov, ktorí počas obdobia prešetrovania nevyvážali do Únie.

(332) Vzhľadom na nedávnu judikatúru Súdneho dvora ([62]) je vhodné poskytnúť sadzbu úrokov z omeškania, ktorá sa má zaplatiť v prípade úhrady konečných ciel, pretože v príslušných platných ustanoveniach týkajúcich sa ciel nie je takáto úroková sadzba stanovená a uplatnenie vnútroštátnych pravidiel by viedlo k neprimeraným narušeniam medzi hospodárskymi subjektmi v závislosti od toho, ktorý členský štát sa zvolí na colné konanie.

([62]) Rozsudok súdu (tretia komora) z 18. januára 2017, *Wortmann/Hauptzollamt Bielefeld*, C-365/15, EU:C:2017:19, body 35 až 39.

(333) Ako sa uviedlo v odôvodnení 263 predbežného nariadenia, existuje riziko, že prevádzkovatelia používajú dovoz kolies vybavených čínskymi pneumatikami na obchádzanie opatrení. Preto Komisia považovala za primerané monitorovať dovoz kolies, kolies prípojných vozidiel a kolies návesov vybavených pneumatikami, nových alebo protektorovaných, z kaučuku, druhu používaného na autobusy alebo nákladné automobily, s indexom zaťaženia presahujúcim 121 s cieľom minimalizovať toto riziko.

(334) Spoločnosť Hämmerling tvrdila, že základné nariadenie neposkytuje Komisii právny základ, aby klasifikovala tovar na účely ciel, a preto bol článok 1 ods. 5 predbežného nariadenia nezákonný. Ako je uvedené v odôvodnení 263 predbežného nariadenia, podľa vysvetliviek k harmonizovanému systému k položkám 8708 a 8716 sa kolesá, kolesá prípojných vozidiel a kolesá návesov vybavené pneumatikami majú zatriediť do položiek 8708 a 8716. V uvedenom odôvodnení je vysvetlený zámer Komisie monitorovať dovoz pneumatík, nových alebo protektorovaných, z kaučuku, druhu používaného na autobusy alebo nákladné automobily, s indexom zaťaženia presahujúcim 121, ktoré boli upevnené na kolese a sú správne klasifikované podľa zákona o clách v kapitole 87 kombinovanej nomenklatúry ([63]). Aby sa objasnilo, že zámerom Komisie nebolo klasifikovať tovar na colné účely na základe základného nariadenia, ale zámerom bolo monitorovať dovoz, príslušné znenie zodpovedajúceho článku v tomto nariadení, konkrétne článku 1 ods. 4, bolo navrhnuté zodpovedajúcim spôsobom.

8.3. **Forma opatrení**

(335) Skupina Aeolus tvrdila, že antidumpingové opatrenie by malo mať formu valorického cla. Podľa jej názoru by pevne stanovené clo porušovalo článok 7 ods. 2 a článok 9 ods. 4 základného nariadenia, v ktorom sa vyžaduje, že uložené predbežné a konečné antidumpingové clo nesmie prekročiť mieru, ktorá je primeraná na odstránenie ujmy výrobného odvetvia Únie. Najvhodnejším riešením by preto bolo, aby Komisia zaviedla iné valorické clá na základe segmentácie trhu, konkrétne triedy 1, 2 a 3. Skupina Aeolus tvrdila, že by to bolo v súlade s úvahami Komisie týkajúcimi sa dôležitosti predchádzania neprimeraným opatreniam pre vysoko kvalitné pneumatiky a potrebou odstrániť ujmu výrobného odvetvia Únie pre pneumatiky s rôznymi fyzickými vlastnosťami – a vytvoriť tak oveľa zdravší trh.

(336) Ako sa uvádza v odôvodnení 302, Komisia revidovala rozsah ujmy a stanovila cieľový zisk pre jednotlivé triedy. Usúdila preto, že vyplývajúce pevne stanovené clo náležite odstránilo ujmu výrobného odvetvia Únie ako celku, pričom sa zároveň náležite používalo v rôznych vrstvách.

(337) CRIA a CCCMC tvrdili, že pevne stanovené clá sú neprimerané, najmä pre triedu 3, a navrhli, že Komisia by mala zvážiť uloženie valorických ciel alebo prípadne pevne stanovených ciel pre výrobky vysokej kvality a valorických ciel pre výrobky nízkej kvality. Okrem toho niektoré strany tvrdili, že Komisia by mala zohľadniť veľkosť pneumatík, keďže veľkostný rozdiel sa premieta v cene pneumatiky. CRIA a CCCMC takisto tvrdili, že valorické clo je primeranejšie.

(338) Skupina Giti a Prometeon tvrdili, že clo by malo mať formu variabilného cla, pričom pneumatiky nad určitou minimálnou dovoznou cenou alebo minimálna dovozná cena za pneumatiku by nepodliehali clám. Okrem toho skupina Giti tvrdila, že nespolupracujúci výrobcovia by mali naďalej podliehať zvyšnému valorickému clu, aby sa vylúčila trieda 1 a trieda 2 z rozsahu pôsobnosti konečných opatrení.

(339) Ako sa uvádza v odôvodnení 302, Komisia revidovala rozsah ujmy a stanovila cieľový zisk pre jednotlivé triedy. Usúdila preto, že vyplývajúce pevne stanovené clo náležite odstránilo ujmu výrobného odvetvia Únie ako celku, pričom sa zároveň náležite používalo v rôznych vrstvách.

(340) Pokiaľ ide o tvrdenia, že jedna minimálna dovozná cena pre všetky triedy alebo minimálna dovozná cena pre každú triedu by boli vhodnejšie na odstránenie ujmy spôsobenej dumpingovým dovozom, Komisia posudzovala toto:

— Neexistuje prijateľné vymedzenie kvalitatívnych rozdielov vyplývajúcich len z fyzických vlastností; rozdiely v triedach vyplývajú aj zo značky, vnímania zo strany zákazníka a protektorovateľnosti. Nie je preto možné vytýčiť hraničnú čiaru, pomocou ktorej by mohli fungovať clá.

— Distribúcia dovezených pneumatík najmä prostredníctvom prepojených dcérskych spoločností a prostredníctvom neprepojených dovozcov, ale s veľmi úzkym a dlhodobým obchodným vzťahom, je veľmi zložitá. Monitorovať túto rozsiahlu sieť činností je prakticky nemožné.

([63]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2017/1925 z 12. októbra 2017, ktorým sa mení príloha I k nariadeniu Rady (EHS) č. 2658/87 o colnej a štatistickej nomenklatúre a o Spoločnom colnom sadzobníku (Ú. v. EÚ L 282, 31.10.2017, s. 1).

— Dovozcovia zvyčajne dovážajú aj iné pneumatiky, ktoré nie sú predmetom prešetrovania (napríklad pneumatiky na osobné automobily). To predstavuje vysoké riziko dohôd o províziách a kompenzáciách.

(341) Pokiaľ ide o tvrdenia, že forma opatrení musí byť valorická, Komisia trvala na tom, že valorické clo by predstavovalo stimul, aby sa pokračovalo v dovoze sortimentu výrobkov nižšej kategórie, ako bolo motivované v odôvodneniach 270 a 271 predbežného nariadenia. Pokiaľ ide o veľkosti, Komisia zistila, že malé pneumatiky predstavovali približne 15 % objemu vývozu čínskych výrobcov zaradených do vzorky a že dovozcovia bežne dovážajú všetky veľkosti. Komisia preto dospela k záveru, že táto úvaha neprevážila výhody uloženia pevne stanoveného cla.

(342) Komisia preto potvrdila pevne stanovené clá ako formu konečných opatrení.

(343) Skupina Xingyuan tvrdila, že dovozná cena, používaná ako základ pre výpočet pevne stanoveného cla chybne obsahovala náklady po dovoze. Komisia tvrdenie akceptovala a upravila výpočty zodpovedajúcim spôsobom.

8.4. **Konečný výber predbežných ciel**

(344) Vzhľadom na zistené dumpingové rozpätia a so zreteľom na úroveň ujmy spôsobenej výrobnému odvetviu Únie by sa sumy zabezpečené prostredníctvom predbežného antidumpingového cla, ktoré bolo uložené predbežným nariadením, mali s konečnou platnosťou vybrať. Sumy zabezpečené nad rámec sadzby konečného cla stanoveného podľa článku 1 ods. 2 tohto nariadenia, by sa mali uvoľniť.

(345) Komisia bola informovaná, že spoločnosť Chonche Auto Double Happiness Tyre Corp., Ltd. (doplnkový kód TARIC C333), zmenila svoj názov na Aeolus Tyre (Taiyuan) Co., Ltd. 13. augusta 2018. Všetky opatrenia, ktoré sa predbežne vzťahovali na Chonche Auto Double Happiness Tyre Corp., Ltd., sa preto budú vzťahovať na Aeolus Tyre (Taiyuan) Co., Ltd.

(346) Výbor zriadený článkom 15 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2016/1036 nevydal stanovisko,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1

1. Na dovoz určitých pneumatík, nových alebo protektorovaných, z kaučuku, druhu používaného na autobusy alebo nákladné automobily, s indexom zaťaženia presahujúcim 121, v súčasnosti patriacich pod číselné znaky KN 4011 20 90 a ex 4012 12 00 (kód TARIC 4012 12 00 10), s pôvodom v Čínskej ľudovej republike, sa ukladá konečné antidumpingové clo.

2. Konečné antidumpingové clá uplatniteľné v eurách na kus výrobku opísaného v odseku 1, ktorý vyrábajú spoločnosti uvedené ďalej, sa stanovujú v tejto výške:

Spoločnosť	Konečné antidumpingové clo (v EUR za kus)	Doplnkový kód TARIC
Xingyuan Tire Group Co. Ltd.; Guangrao Xinhongyuan Tyre Co., Ltd.	61,76	C331
Giti Tire (Anhui) Company Ltd.; Giti Tire (Fujian) Company Ltd.; Giti Tire (Hualin) Company Ltd.; Giti Tire (Yinchuan) Company, Ltd.	47,96	C332
Aeolus Tyre Co., Ltd.; Aeolus Tyre (Taiyuan) Co., Ltd.; Qingdao Yellow Sea Rubber Co., Ltd.; Pirelli Tyre Co., Ltd.	49,44	C333
Chongqing Hankook Tire Co., Ltd.; Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd.	42,73	C334
Ostatné spolupracujúce spoločnosti uvedené v prílohe	49,31	
Všetky ostatné spoločnosti	61,76	C999

3. Uplatňovanie individuálnych colných sadzieb stanovených pre spoločnosti uvedené v odseku 2 alebo v prílohe je podmienené predložením platnej obchodnej faktúry colným orgánom členských štátov, ktorá musí obsahovať vyhlásenie s dátumom a podpisom pracovníka subjektu, ktorý takúto faktúru vystavil, s uvedením jeho mena a funkcie, v tomto znení: „*Ja, podpísaný(-á), potvrdzujem, že (kusov) (dotknutý výrobok) predávaných na vývoz do Európskej únie, na ktoré sa vzťahuje táto faktúra, bolo vyrobených spoločnosťou (názov a adresa spoločnosti) (doplnkový kód TARIC) v Čínskej ľudovej republike. Vyhlasujem, že informácie uvedené v tejto faktúre sú úplné a správne.*“ V prípade nepredloženia takejto faktúry sa uplatňuje clo vzťahujúce sa na všetky ostatné spoločnosti.

4. Komisia monitoruje dovoz kolies, kolies prípojných vozidiel a kolies návesov vybavených pneumatikami, novými alebo protektorovanými, z kaučuku, druhu používaného na autobusy alebo nákladné automobily, s indexom zaťaženia presahujúcim 121, pod kódmi TARIC 8708 70 10 15, 8708 70 10 80, 8708 70 50 15, 8708 70 50 80, 8708 70 91 15, 8708 70 99 15, 8716 90 90 15 a 8716 90 90 80.

5. Pokiaľ nie je uvedené inak, uplatňujú sa príslušné platné ustanovenia týkajúce sa cla. Sadzbou úrokov z omeškania, ktoré sa majú zaplatiť v prípade vrátenia, z ktorého vyplýva nárok na platbu úrokov z omeškania, je sadzba, ktorú Európska centrálna banka uplatňuje na svoje hlavné refinančné operácie, uverejnená v sérii C *Úradného vestníka Európskej únie* a platná v prvý kalendárny deň mesiaca splatnosti pohľadávky, zvýšená o tri a pol percentuálneho bodu.

6. V prípadoch, keď bol tovar poškodený ešte pred prepustením do voľného obehu a z tohto dôvodu cena skutočne zaplatená alebo splatná je na účely stanovenia colnej hodnoty pomerne rozdelená v súlade s článkom 131 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2015/2447, výška antidumpingového cla uvedeného v odseku 2 sa zníži o percento, ktoré zodpovedá pomernému rozdeleniu ceny skutočne zaplatenej alebo splatnej.

Článok 2

Ak akýkoľvek nový vyvážajúci výrobca v Čínskej ľudovej republike predloží Komisii dostatočné dôkazy o tom, že:

— nevyvážal do Únie výrobok opísaný v článku 1 ods. 1 počas obdobia od 1. júla 2016 do 30. júna 2017,

— nie je prepojený so žiadnym vývozcom ani výrobcom v Čínskej ľudovej republike, na ktorého sa vzťahujú antidumpingové opatrenia uložené týmto nariadením,

— v skutočnosti vyvážal do Únie dotknutý výrobok po období prešetrovania, na základe ktorého boli uložené opatrenia, alebo vstúpil do neodvolateľného zmluvného záväzku vyvážať významné množstvo do Únie,

Komisia môže zmeniť článok 1 ods. 2 doplnením nového vyvážajúceho výrobcu k spolupracujúcim spoločnostiam, ktoré nie sú zaradené do vzorky a na ktoré sa preto vzťahuje vážené priemerné clo nepresahujúce 49,31 EUR za kus.

Článok 3

Sumy zabezpečené prostredníctvom predbežných antidumpingových ciel podľa vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/683 sa vyberajú s konečnou platnosťou. Sumy zabezpečené nad rámec sadzby konečného cla v EURÁCH za kus antidumpingových ciel obsiahnutých v článku 1 ods. 2 tohto nariadenia, by sa mali uvoľniť.

Článok 4

Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2018/163 sa zrušuje.

Článok 5

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli 18. októbra 2018

Za Komisiu

predseda

Jean-Claude JUNCKER

PRÍLOHA

Spolupracujúci vyvážajúci výrobcovia z Číny nezaradení do vzorky:

Názov spoločnosti	Doplnkový kód TARIC
Bayi Rubber Co., Ltd.	C335
Bridgestone (Huizhou) Tire Co., Ltd.	C336
Briway Tire Co., Ltd.	C337
Chaoyang Long March Tyre Co., Ltd.	C338
Goodyear Dalian Tire Company Limited	C339
Guizhou Tyre Co., Ltd.	C340
Jiangsu General Science Technology Co., Ltd.	C341
Megalith Industrial Group Co., Ltd.	C342
Michelin Shenyang Tire Co., Ltd.	C343
Nanjing Kumho Tire Co., Ltd.	C344
Ningxia Shenzhou Tire Co., Ltd.	C345
Prinx Chengshan (Shandong) Tire Co., Ltd.	C346
Qingdao Doublestar Tire Industrial Co., Ltd.	C347
Qingdao Fudong Tyre Co., Ltd.	C348
Qingdao Hairunsen Tyre Co., Ltd.	C349
Qingdao GRT Rubber Co., Ltd.	C350
Sailun Jinyu Group Co., Ltd.	C351
Shaanxi Yanchang Petroleum Group Rubber Co., Ltd.	C352
Shandong Kaixuan Rubber Co., Ltd.	C353
Shandong Changfeng Tyres Co., Ltd.	C354
Shandong Haohua Tire Co., Ltd.	C355
Shandong Hawk International Rubber Industry Co., Ltd.	C356
Shandong Hengfeng Rubber & Plastic Co., Ltd.	C357
Shandong Hengyu Science & Technology Co., Ltd.	C358
Shandong Homerun Tires Co., Ltd.	C359
Shandong Huasheng Rubber Co., Ltd.	C360
Shandong Hugerubber Co., Ltd.	C361
Shandong Jinyu Tire Co., Ltd.	C362
Shandong Linglong Tyre Co., Ltd.	C363
Shandong Mirage Tyres Co., Ltd.	C364

Názov spoločnosti	Doplnkový kód TARIC
Shandong Vheal Group Co., Ltd.	C365
Shandong Wanda Boto Tyre Co., Ltd.	C366
Shandong Wosen Rubber Co., Ltd.	C367
Shandong Yongfeng Tyres Co., Ltd.	C368
Shandong Yongsheng Rubber Group Co., Ltd.; Shandong Santai Rubber Co., Ltd.	C369
Shandong Yongtai Group Co., Ltd.	C370
Shanghai Huayi Group Corp. Ltd.; Double Coin Group (Jiang Su) Tyre Co., Ltd.	C371
Shengtai Group Co., Ltd.	C372
Sichuan Kalevei Technology Co., Ltd.	C373
Toyo Tire (Zhucheng) Co., Ltd.	C374
Triangle Tyre Co., Ltd.	C375
Weifang Goldshield Tire Co., Ltd.	C376
Weifang Shunfuchang Rubber And Plastic Products Co., Ltd.	C377
Xuzhou Armour Rubber Company Ltd.	C378
Zhongce Rubber Group Co., Ltd.	C379