FÖRORDNINGAR

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) 2018/1579

av den 18 oktober 2018

om införande av en slutgiltig antidumpningstull och slutgiltigt uttag av den provisoriska tull som införts på import av vissa däck, andra än massivdäck, av gummi, nya eller regummerade, av sådana slag som används på bussar eller lastbilar, med ett belastningsindex högre än 121, med ursprung i Folkrepubliken Kina och om upphävande av genomförandeförordning (EU) 2018/163

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/1036 av den 8 juni 2016 om skydd mot dumpad import från länder som inte är medlemmar i Europeiska unionen ([1]), särskilt artikel 9.4, och

av följande skäl:

1. FÖRFARANDE

1.1 Provisoriska åtgärder

(1) Den 4 maj 2018 antog Europeiska kommissionen (nedan kallad *kommissionen*) genomförandeförordning (EU) 2018/683 ([2]) (nedan kallad *förordningen om provisorisk tull*), genom vilken en provisorisk antidumpningstull infördes på import till Europeiska unionen (nedan kallad *unionen*) av däck, andra än massivdäck, av gummi, nya eller regummerade, av sådana slag som används på bussar eller lastbilar, med ett belastningsindex högre än 121 (nedan kallad *den berörda produkten*), med ursprung i Folkrepubliken Kina (nedan kallad *Kina*).

(2) Kommissionen inledde undersökningen den 11 augusti 2017 genom att offentliggöra ett tillkännagivande om inledande av ett förfarande i *Europeiska unionens officiella tidning* (nedan kallat *tillkännagivandet om inledande*) till följd av ett klagomål som ingetts den 30 juni 2017 av koalitionen mot illojal däckimport (nedan kallad *klaganden*) såsom företrädare för tillverkare som svarar för mer än 25 % av unionens sammanlagda produktion av nya och regummerade däck till bussar och lastbilar.

(3) Kommissionen gjorde import av den berörda produkten med ursprung i Kina föremål för registrering genom kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/163 ([3]). Registreringen av import upphörde i och med att de provisoriska åtgärderna trädde i kraft den 8 maj 2018.

1.2 Undersökningsperiod och skadeundersökningsperiod

(4) I enlighet med skäl 10 i förordningen om provisorisk tull omfattade undersökningen av dumpning och skada perioden från och med den 1 juli 2016 till och med den 30 juni 2017 (nedan kallad *undersökningsperioden*), och undersökningen av de utvecklingstendenser som är relevanta för bedömningen av skada omfattar perioden från och med den 1 januari 2014 till och med utgången av undersökningsperioden (nedan kallad *skadeundersökningsperioden*).

1.3 Efterföljande förfarande

(5) Efter införandet av de provisoriska antidumpningstullarna lämnades skriftliga inlagor in med synpunkter på de preliminära undersökningsresultaten från klaganden, den kinesiska handelskammaren för import och export av metaller, mineraler och kemikalier (nedan kallad *CCCMC*), China Rubber Industry Association (nedan kallad *CRIA*), fem exporterande kinesiska tillverkare, fem icke-närstående importörer, en intresseorganisation bestående av importörer i unionen – Association Française des Importateurs de Pneumatiques (nedan kallad *AFIP*) – och en unionsleverantör (nedan kallad *Kraiburg*).

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

([2]) Kommissionens förordning (EU) 2018/683 av den 4 maj 2018 om införande av en provisorisk antidumpningstull på import av vissa däck, av gummi, nya eller regummerade, av sådana slag som används på bussar eller lastbilar, med ett belastningsindex högre än 121, med ursprung i Folkrepubliken Kina och om ändring av genomförandeförordning (EU) 2018/163, EUT L 116, 7.5.2018, s. 8.

([3]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/163 av den 1 februari 2018 om registrering av import av nya och regummerade däck till bussar och lastbilar, med ursprung i Folkrepubliken Kina, EUT L 30, 2.2.2018, s. 12.

(6) En berörd part, Hämmerling The Tyre Company GmbH (nedan kallad *Hämmerling*), inkom med ytterligare synpunkter om de preliminära undersökningsresultaten den 2 juli 2018, långt efter det att tidsfristen för att yttra sig om det preliminära utlämnandet av uppgifter hade löpt ut. Kommissionen behandlade synpunkterna tillsammans med övriga kommentarer på det allmänna meddelandet av uppgifter i det slutgiltiga skedet.

(7) Berörda parter som så önskade gavs tillfälle att bli hörda. Hördes gjorde CCCMC och CRIA, samtliga exporterande tillverkare som ingick i urvalet: Aeolus Group ([4]) och Pirelli Tyre Co., Ltd (nedan kallat *Pirelli*) och den närstående importören Prometeon Tyre Group S.r.l. (nedan kallad *Prometeon*), Giti Group ([5]), Hankook Group ([6]) och Xingyuan Group ([7]), två icke-närstående importörer liksom unionstillverkare, intresseorganisationer och leverantörer av slitbanor och reparationsmaterial i unionen som stödde åtgärderna.

(8) Kommissionen beaktade de berörda parternas synpunkter, analyserade dem och ändrade där så var lämpligt de preliminära undersökningsresultaten.

(9) Kommissionen fortsatte att inhämta och kontrollera alla uppgifter som den ansåg nödvändiga för de slutgiltiga undersökningsresultaten. För att kontrollera de svar på frågeformuläret som inte kontrollerats under förfarandets preliminära skede utfördes kontrollbesök i lokalerna tillhörande följande parter:

a) Icke-närstående importörer i unionen:

— Heuver Bandengroothandel B.V (nedan kallad *Heuver*), Nederländerna

— Hämmerling The Tyre Company GmbH, Tyskland

b) Närstående importörer i unionen:

— Hankook Tire Italia S.r.l.

— Hankook España SA.

— Prometeon Tyre Group S.r.l.

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

— Pneumobil Reifen und KFZ-Technik GmbH

— Prometeon Tyre Deutschland GmbH

(10) Efter det slutgiltiga utlämnandet av uppgifter genomfördes ett kontrollbesök på plats hos Roline NV, en unionstillverkare i Nederländerna.

(11) Kommissionen informerade alla berörda parter om de viktigaste omständigheter och överväganden som låg till grund för införandet av en slutgiltig antidumpningstull på import av vissa däck för bussar och lastbilar (nedan kallat *det slutgiltiga utlämnandet av uppgifter*) och ta ut de belopp för vilka säkerhet ställts i form av den provisoriska tullen.

(12) Alla berörda parter beviljades en tidsfrist inom vilken de kunde lämna synpunkter på det slutgiltiga utlämnandet av uppgifter. Klaganden, de kinesiska exporterande tillverkarna (Aeolus Group, Giti Group, Hankook Group, Pirelli och dess närstående importör Prometeon), branschorganisationer (CRIA, CCCMC, Associazione Italiana Ricostruttori Pneumatici, Assoiaçao Nacional de Industriais de Recauchtagem de Pneus, Bipaver, Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk, Czech Retread Tire Manufacturers Association, Retread Manufacturing Association), importörer (Hämmerling och Kirkby Tyres Ltd), tillverkare av regummerade däck (Rula-BRW) och leverantörer av råvaror till regummeringsföretag (Vipal, Kraiburg, RemaTipTop) lämnade skriftliga inlagor.

(13) Efter det slutgiltiga meddelandet av uppgifter hördes CRIA och CCCMC, Aeolus Group, Giti Group, Prometeon, klaganden och Bipaver.

([4]) Aeolus Group består av Aeolus Tyre Co., Ltd, Qingdao Yellow Sea Rubber Co., Ltd och Aeolus Tyre (Taiyuan) Co., Ltd Det senare kallades tidigare Chonche Auto Double Happiness Tyre Corp. Ltd fram till den 13 augusti 2018 då det bytte namn.

([5]) Giti Group består av Giti Tire (China) Investment Co., (Shanghai), Giti Tire (Anhui) Co., Ltd, (Hefei), Giti Tire (Hualin) Co., Ltd (Hualin), Giti Tire (Fujian) Co., Ltd, Giti Tire (Yinchuan) Co., Ltd och en närstående exportör i Singapore.

([6]) Hankook Group består av Shanghai Hankook Tire Sales Co., Ltd (Shanghai), Chongqing Hankook Tire Co., (Chongqing) Ltd, Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd (Jiangsu) och en närstående exportör i Seoul, Sydkorea.

([7]) Xingyuan Group består av Xingyuan Tire Group Ltd, Co. och Guangrao Xinhongyuan Tyre Co., Ltd (Dongying).

(14) Förhörsombudet genomförde höranden på begäran av Hankook Group den 16 augusti 2018 och Hämmerling den 29 augusti 2018.

(15) Den 10 september 2018 översände kommissionen till alla berörda parter ett ytterligare slutgiltigt meddelande av uppgifter som begränsades till den särskilda frågan om målvinstens nivå på nivå 3.

(16) Alla berörda parter beviljades en tidsfrist på tre dagar inom vilken de kunde lämna synpunkter på det ytterligare slutgiltiga meddelandet av uppgifter. Klaganden, de kinesiska exporterande tillverkarna (Aeolus Group, Giti Group, Hankook Group, Pirelli och dess närstående importör Prometeon), branschorganisationer (CRIA, CCCMC, Associazione Italiana Ricostruttori Pneumatici, Bipaver, Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk, Czech Retread Tire Manufacturers Association, ITMA Europe, Retread Manufacturing Association), importörer (Hämmerling, Heuver och Kirkby Tyres Ltd), en tillverkare av regummerade däck (Rula-BRW), en användarorganisation (Lithuanian National Road Carriers' Association LINAVA) och en leverantör av råvaror till regummeringsföretag (Kraiburg) lämnade skriftliga inlagor.

(17) Efter det ytterligare slutliga utlämnandet av uppgifter genomfördes ett hörande med Prometeon den 14 september 2018.

(18) Synpunkterna från de berörda parterna övervägdes och togs i beaktande där så var lämpligt.

1.4 **Rättelse**

(19) Efter offentliggörandet av förordningen om provisorisk tull påpekade Pirelli att Pirelli Tyre Co., Ltd inte var ett dotterbolag till Aeolus Group, något som uppgavs felaktigt i skäl 119 i förordningen om provisorisk tull. Pirelli förklarade att Pirelli Tyre Co. är ett företag som är fristående från Aeolus Tyre Co., Ltd och Aeolus Group.

(20) Kommissionen erkände sitt fel och publicerade en rättelse den 10 juli 2018 ([8]).

(21) Gällande hänvisningen till Aeolus Group noterade kommissionen att dess undersökning behandlar företag eller grupper av närstående företag. Förbindelserna mellan exporterande tillverkare analyseras i enlighet med artikel 127 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/2447 ([9]). Inom ramen för denna undersökning anses därför Pirelli Tyre Co., Ltd och Aeolus Tyre Co. vara närstående eftersom de båda hade en gemensam aktieägare – China National Tire & Rubber Co. Ltd (nedan kallat *CNRC*) – under undersökningsperioden. Kortformen *Aeolus Group* användes för att lätt kunna hänvisa till närstående företag i hela förordningen om provisorisk tull. Skälet till att denna kortform valdes var att Aeolus Tyre Co. Ltd är den största producerande enheten bland de närstående företagen. Trots användningen av kortformen för att hänvisa till Aeolus Group i förordningen om provisorisk tull beräknades dumpningsmarginalen separat för varje närstående exporterande tillverkare, och sedan fastställdes en enda vägd genomsnittlig dumpningsmarginal för samtliga närstående företag.

(22) Efter det slutliga meddelandet av uppgifter hävdade Pirelli att det inte skulle behandlas som närstående företag till CNRC och Aeolus Group. Pirelli invände mot tillämpningen av artikel 127 i förordning (EU) 2015/2447 i syfte att beräkna den vägda genomsnittliga dumpningsmarginalen som fastställs för de närstående företagen. Pirelli föreslog tillämpning av artikel 4 i förordning (EU) 2016/1036 (nedan kallad *grundförordningen*) för att fastställa förhållandet mellan företagen.

(23) Kommissionen erinrade om att artikel 4 i grundförordningen avser definitionen av unionsindustrin och förhållandet mellan unionstillverkare och exporterande tillverkare. I detta sammanhang betraktas inte en unionstillverkare som en del av unionsindustrin, om den kontrolleras av en exporterande tillverkare ([10]). Artikel 2.1 i grundförordningen hänvisar dock uttryckligen till artikel 127 i förordning (EU) 2015/2447 för att avgöra huruvida två parter samverkar i syfte att fastställa en dumpningsmarginal. Att undersöka huruvida parter är varandra närstående säkerställer att antidumpningsåtgärder verkställs effektivt. Därigenom undviks särskilt risken att export kanaliseras genom ett närstående företag som är föremål för en lägre antidumpningstull. Tillkännagivandet om inledande ([11]) hänvisade dessutom tydligt till artikel 127 i förordning (EU) 2015/2447 när förfarandet påbörjades.

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

([9]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/2447 av den 24 november 2015 om närmare regler för genomförande av vissa bestämmelser i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 952/2013 om fastställande av en tullkodex för unionen (EUT L 343, 29.12.2015, s. 558).

([10]) Se artikel 4.2 a i grundförordningen.

([11]) Se avsnitt 5.2.3. i tillkännagivandet om inledande om undersökning av icke närstående importörer, särskilt fotnot 1 på sidorna 15 och 17.

(24) Artikel 127 d i förordning (EU) 2015/2447 föreskriver att två personer ska anses vara närstående om en tredje part äger, kontrollerar eller innehar direkt eller indirekt minst 5 % av utestående röstberättigande aktier eller andelar hos båda personerna. CNRC är den största aktieägaren i Pirelli. Under undersökningsperioden ägde CNRC 65 % av aktierna i Pirelli. I september 2018 äger det fortfarande 46 % av Pirellis aktier. Inom ramen för denna undersökning anses därför Pirelli och Aeolus Group vara närstående genom ett gemensamt moderföretag (CNRC). Pirellis påstående att det inte borde behandlas som närstående företag till CNRC eller till Aeolus Group avvisades därför.

(25) Efter det slutgiltiga meddelandet av uppgifter hävdade Pirelli vidare att det endast bör betraktas som en samarbetande part, och inte som en exporterande tillverkare, eftersom företaget upphörde med tillverkningen av den berörda produkten i november 2017.

(26) Kommissionen konstaterade att Pirelli var en exporterande tillverkare under undersökningsperioden. Att Pirelli därefter upphörde med sin tillverkning ändrar inte detta faktum. Detta argument avvisades därför.

1.5 **Preliminärt utlämnande av uppgifter**

(27) Flera berörda parter påstod att kommissionens preliminära utlämnande av uppgifter var otillräckligt, vilket påverkade deras rätt till försvar, och uppmanade kommissionen att tillhandahålla fler förtydliganden och uppgifter samt upprepade samma begäran efter det slutgiltiga utlämnandet av uppgifter.

(28) Kommissionen ansåg att den öppna handlingen och förordningen om provisorisk tull redan innehöll tillräckligt med information som gjorde det möjligt för alla berörda parter att utöva sin rätt till försvar helt och fullt. En notering till handlingarna ([12]) med klargöranden om förordningen om provisorisk tull inkluderades dock i den icke-konfidentiella handlingen före det slutgiltiga utlämnandet av uppgifter och vissa ytterligare klargöranden vad gäller uppgifter som ligger till grund för de enskilda dumpningsberäkningarna meddelades två exporterande tillverkare.

(29) Kommissionen noterade att CRIA och CCCMC uppgav att kommissionen underlåtit att lämna ut utförliga uppgifter om beräkningarna av prisunderskridandet och målprisunderskridandet till dem och till de kinesiska exportörerna, och berövade dem således möjligheten att kontrollera eventuella misstag som kommissionen gjort eller att kommentera vissa aspekter av beräkningarna.

(30) CRIA, CCCMC och de kinesiska exportörerna fick all information i enlighet med deras processuella rättigheter. De kinesiska exportörer som ingick i urvalet mottog listan med de produktkontrollnummer som sålts, försäljningspriserna per enhet och ett intervall ([13]) med avseende på de sammanlagda försäljningsvolymerna. Såsom anges i skälen 45–49 får kommissionen inte lämna ut information som anses vara konfidentiell på välgrundad begäran utan särskilt tillstånd från den som tillhandahållit denna information.

(31) Aeolus Group påstod att fastställande av skada enligt artikel VI i Gatt 1994 ska grundas på faktiska bevis och ska inbegripa en objektiv granskning av såväl a) den dumpade importens omfattning och inverkan på priserna på den inhemska marknaden för likadana produkter, som b) denna imports efterföljande inverkan på inhemska tillverkare av sådana varor. Aeolus Group ansåg att kommissionen inte borde basera sina beslut på vaga fakta eller konfidentiella uppgifter som tillhandahållits av parterna, utan på all information och alla objektiva uppgifter som fanns tillgängliga. Kravet på objektiv granskning innebär att den inhemska industrin och inverkan av den dumpade importen måste undersökas på ett opartiskt sätt, utan att gynna någon berörd parts, eller grupp av berörda parters, intressen under undersökningen ([14]). Enligt Aeolus Group förblev de flesta uppgifter i detta förfarande konfidentiella, och hindrade på så sätt de berörda parterna från att utöva sin rätt till försvar. Aeolus Group hävdade dock att undersökningen inleddes helt klart för att skydda intressena för ett visst segment av unionsindustrin (nämligen regummeringsindustrin), utan att ta hänsyn till att de flesta stora europeiska däcktillverkarna också importerar den berörda produkten från Kina och säljer den vidare på unionsmarknaden.

(32) Som svar på dessa synpunkter noterade kommissionen att artikel 19 i grundförordningen särskilt föreskriver att berörda parter kan lämna information konfidentiellt på välgrundad begäran. Dessutom har en meningsfull sammanfattning av de konfidentiella uppgifterna inkluderats i handlingen så att berörda parter kan granska dessa.

([12]) Not till handlingen (registreringsnummer t18.007994).
([13]) Ett intervall tillhandahölls eftersom vissa unionstillverkare omfattades av sekretess.
([14]) Rapport från WTO:s överprövningsorgan, WT/DS184/AB/R, *United States – Anti-Dumping Measures on Certain Hot-Rolled Steel Products from Japan*, punkt 109.

Att vissa samarbetsvilliga unionstillverkare beviljade konfidentiell behandling hindrade inte kommissionen från att utföra en objektiv granskning av alla fakta, och det hindrade inte heller berörda parter från att utöva sin rätt till försvar. De berörda parternas rätt till försvar säkerställdes dessutom, vilket förklaras i skäl 37, genom förhörsombudets ingripande.

1.6 **Stickprovsförfarande**

(33) CRIA och CCCMC påstod att små och medelstora kinesiska företag diskriminerades jämfört med små och medelstora företag i unionen, eftersom de sistnämnda hade rätt att fylla i ett mindre detaljerat (och på så sätt mindre tillförlitligt) frågeformulär. Dessa parter menade att små och medelstora kinesiska tillverkningsföretag kan ha avskräckts från att delta i undersökningen eftersom det var så pass betungande att fylla i hela frågeformulär med allt vad det innebär.

(34) Dessutom hävdade CRIA och CCCMC att, med tanke på att kommissionen (felaktigt, enligt uppgift) i huvudsak baserade sitt fastställande av skada på uppgifterna om den ringa försäljningen bland små och medelstora företag, de kinesiska små och medelstora tillverkarnas underrepresentation förvärrades ytterligare eftersom de små och medelstora tillverkarna i unionen kunde lämna in ett ofullständigt och på så sätt mindre tillförlitligt svar. Ett liknande påstående upprepades efter det slutgiltiga meddelandet av uppgifter. Dessutom bad CRIA och CCCMC om att kommissionen skulle lämna ut specifika uppgifter om stickprovsförfarandet för unionstillverkarna, i synnerhet för att kontrollera om den unionsindustri som ingick i urvalet för både nya och regummerade däck var representativ. Detta påstående upprepades efter det slutgiltiga meddelandet av uppgifter.

(35) Uppgiften om att fastställandet av skada främst baserades på uppgifter från små och medelstora tillverkare i unionen stämmer inte eftersom kommissionen fastställde ett representativt urval för att göra en korrekt analys av skadesituationen för unionstillverkarna. Kommissionen viktade försäljningen i unionen för att säkerställa en korrekt representation av de små och medelstora företagens försäljning på unionsmarknaden. Dessutom är det fast praxis att kommissionen skickar ett förenklat frågeformulär till små och medelstora tillverkare i unionen, men detta påverkar inte de inlämnade uppgifternas korrekthet eller undersökningens grundlighet. Påståendet avvisades därför.

(36) Såsom nämns i skäl 15 i förordningen om provisorisk tull menade två exporterande tillverkare att anonymiteten hindrade dem från att kontrollera huruvida klaganden svarar för mer än 25 % av den sammanlagda unionstillverkningen. De menade också att de inte kunde kontrollera huruvida urvalet för unionsindustrin var tillräckligt representativt.

(37) Kommissionens avdelningar begärde att förhörsombudet skulle ingripa för att garantera de berörda parternas rätt till försvar mot bakgrund av dessa påståenden. Den 12 juli 2018 lade förhörsombudet till en not till den öppna handlingen med följande två slutsatser:

"1. *Uppgifterna i den konfidentiella handlingen stöder slutsatsen att kommissionens avdelningar på ett korrekt sätt speglat de uppgifter som tagits emot i beräkningen av de gällande kraven. Klaganden, inklusive de två unionstillverkare som har bett att få vara anonyma, svarar för mer än 25 % av unionens sammanlagda tillverkning av den undersökta produkten.*

2. *Uppgifterna i de konfidentiella handlingarna stöder slutsatsen att det stickprovsförfarande som utförts av de av kommissionens avdelningar som har ansvar för utredningen har beskrivits på ett korrekt sätt i den relevanta noten av den 18 oktober 2017 om stickprovsförfarandet, som är inkluderad i handlingen och kan kontrolleras av de berörda parterna*" ([15]).

(38) Kommissionen ansåg därför att de berörda parternas rätt till försvar respekterades.

(39) Slutligen påstod vissa exporterande tillverkare att bristen på kunskap om de potentiella kopplingarna mellan de anonyma klagande parterna och de kinesiska exporterande tillverkarna hindrade deras rätt till försvar. Det styrktes dock inte hur kännedomen om en sådan eventuell koppling skulle hjälpa dem att försvara sitt fall. Även om det rent hypotetiskt fanns en koppling mellan en eller flera anonyma unionstillverkare och en eller flera kinesiska exporterande tillverkare skulle analysen av dumpning och skada inte påverkas särskilt mycket.

(40) Giti Group menade att kommissionen borde ha beaktat varje nivås andel av den sammanlagda unionsförsäljningen när den valde ut vilka unionstillverkare som skulle ingå i urvalet. En sådan strategi skulle ha varit mer objektiv än den nuvarande strategin, där Giti Group menar att viktningen med avseende på uppgifterna om nivå 3, som tagit mest skada, är överdriven.

([15]) Not till handlingen om begäran av kontroll av informationen i det konfidentiella ärendet (registreringsnummer: t18.008053).

(41) Såsom förklaras i skäl 24 i förordningen om provisorisk tull tog kommissionen i själva verket hänsyn till nivåerna när den gjorde urvalet av unionstillverkare. Dessutom innehöll skälen 157 och 158 i förordningen om provisorisk tull, liksom ytterligare förtydliganden i den not till handlingen som nämns i skäl 28, en utförlig förklaring av den metod som användes för att spegla alla nivåer korrekt i de mikroekonomiska indikatorerna (se vidare avsnitt 4.5.1.2 nedan).

1.7 **Tillgång till information**

(42) CRIA och CCCMC begärde att deras juridiska representanter skulle få fullständig tillgång till kommissionens beräkningar av dumpningsmarginalen, priseffekterna och skademarginalen, inklusive tillgång till eventuella konfidentiella uppgifter från andra berörda parter som dessa beräkningar baseras på (enligt lämpliga sekretessåtaganden). CRIA och CCCMC påpekade att kraven i artikel 19 i grundförordningen borde balanseras mot rätten till försvar, som garanteras i artikel 41 i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna.

(43) CRIA och CCCMC hävdade att de advokater som skulle beviljas tillgång är registrerade vid ett europeiskt advokatsamfund och omfattas av stränga yrkesregler, och om de skulle avslöja konfidentiella uppgifter för sina klienter skulle detta leda till allvarliga disciplinära åtgärder, inklusive uteslutning ur advokatsamfundet och eventuella straffrättsliga åtgärder. CRIA och CCCMC hävdade därför att beviljad tillgång till den konfidentiella handlingen inte skulle stå i strid med kommissionens skyldighet att skydda konfidentiella uppgifter, samtidigt som det skulle möjliggöra ett effektivt utövande av rätten till försvar. Dessutom ansåg dessa parter att förhörsombudets ingripande för att få tillgång till de konfidentiella uppgifterna och rapportera om sina slutsatser till berörda parter inte kan ses som ett substitut för en granskning av dessa beräkningar.

(44) Vid hörandet med förhörsombudet den 16 augusti 2018 hävdade Hankook Group att kommissionen hade åsidosatt företagets rätt till försvar genom att vägra det tillgång till uppgifter som Hankook Group betraktade som otillbörligt konfidentiella. Hankook Group gjorde en allmän förfrågan om ändrad policy vad gäller behandling av konfidentiella uppgifter och uppmanade kommissionens avdelningar att ändra nuvarande praxis för offentliggörande av beräkningar och att i framtiden ge berörda parters juridiska ombud största möjliga tillgång till beräkningarna. Enligt Hankook Group bör skyddet av konfidentiella uppgifter endast tillämpas i den mån sådant skydd är nödvändigt för att förhindra att de berörda företagen skadas. Sådan skada skulle inte förekomma om de juridiska ombuden kunde samarbeta i enlighet med sekretessavtal med kommissionens avdelningar. Vad gäller den nuvarande undersökningen begärde Hankook Group även tillgång för deras juridiska ombud till alla beräkningar av dumpnings- och skademarginaler, inbegripet uppgifter om normalvärden.

(45) I artikel 19 i grundförordningen anges att kommissionen inte får lämna ut uppgifter som till sin natur är konfidentiella, eller som lämnas konfidentiellt av parter och som omfattas av välgrundad begäran, utan uttryckligt tillstånd från uppgiftslämnaren. Det föreskrivs inte att någon annan part, såsom advokater som är medlemmar i ett europeiskt advokatsamfund, beviljas sådan tillgång. Det bör också noteras att CRIA och CCCMC den 9 januari 2018 lämnade in fullmakter som undertecknats av samarbetsvilliga exporterande tillverkare som ingick i urvalet. Kommissionen slog fast att vissa av de fullmakter som lämnats till CRIA och CCCMC av de kinesiska exporterande tillverkarna i urvalet inte omfattade tillgång till konfidentiella uppgifter, utan bara rätten att närvara vid utfrågningar samt att inkomma med synpunkter och inlagor.

(46) Enligt domstolens rättspraxis måste dessutom skyddet av rätten till försvar, om så krävs, bringas i överensstämmelse med principen om konfidentiell behandling, vilket uttryckligen föreskrivs i artikel 19 i grundförordningen. I detta specifika fall fanns en välgrundad begäran eftersom flera berörda parter begärde att deras namn inte skulle avslöjas av rädsla för repressalier från kunder eller konkurrenter. Kommissionen bedömde dessa påståenden och fann att de var berättigade. Kommissionen slog därför fast att utlämnande av sådana konfidentiella uppgifter skulle ha mycket negativa konsekvenser för dessa parter.

(47) Denna överensstämmelse tillåter mottagande av sådana icke-konfidentiella sammanfattningar av konfidentiella uppgifter (som exempelvis lämnats i form av intervall och/eller indexerade uppgifter) när de icke-konfidentiella uppgifterna inte skulle leda till röjande av affärshemligheter. Ett fullständigt utlämnande av konfidentiella uppgifter ansågs inte stämma överens med skyldigheten att skydda sådana uppgifter. I samma anda, och eftersom EU-lagstiftaren inte föreskrev detta undantag i grundförordningen, ansåg kommissionen att det faktum att advokater som är medlemmar av ett europeiskt advokatsamfund omfattas av stränga yrkesregler och kan omfattas av sanktioner vid överträdelse av dessa regler inte gör det möjligt för kommissionen att bevilja tillgång till konfidentiella uppgifter i strid med gällande lagstiftning. Kommissionen slog därför fast att tillgång till

konfidentiella uppgifter inte kunde beviljas advokater som är medlemmar av ett europeiskt advokatsamfund. För att garantera rätten till försvar kan berörda parter även vända sig till förhörsombudet för handelspolitiska förfaranden enligt artikel 15 i beslutet av Europeiska kommissionens ordförande av den 29 februari 2012 om förhörsombudets funktioner och uppdrag i vissa handelsförfaranden ([16]). Eftersom de berörda parterna inte bad om förhörsombudets synpunkt i denna fråga måste påståendet därför avvisas.

(48) Dessutom ansåg kommissionen att den öppna akt som fanns tillgänglig för berörda parter, inklusive för CRIA, CCCMC och Hankook Group, innehöll all relevant information om ärendet som användes i undersökningen. Om uppgifterna bedömdes vara konfidentiella innehöll den öppna handlingen meningsfulla sammanfattningar av dessa. Alla berörda parter, även CRIA och CCCMC, hade tillgång till den öppna handlingen.

(49) Mot bakgrund av dessa överväganden ansåg kommissionen att den information som lämnades i handlingarna om utlämnande av uppgifter och i den öppna handlingen var tillräcklig för att tillgodose rätten till försvar för alla berörda parter. Påståendet avvisades därför. Efter hörandet med förhörsombudet lämnade dock kommissionen vissa ytterligare uppgifter om beräkningar av dumpning och skada som anges i skälen 77 och 178.

(50) Hämmerling begärde att få höras av förhörsombudet för att behandla rättsliga problem rörande den nuvarande undersökningen och vissa övergripande frågor vad gäller uppgiftsskydd av konfidentiell och icke konfidentiell information i TRON TDI-databasen och nuvarande tillgång till icke konfidentiella handlingar som beviljas användare utanför unionens territorium.

(51) Kommissionen påpekade att den nya allmänna dataskyddsförordningen ([17]) inte är tillämplig i detta fall. Hämmerling bekräftade dessutom att frågan om skydd av personuppgifter inte var direkt kopplad till en eventuell specifik kränkning av dess rätt till försvar enligt lagstiftningen om handelspolitiska skyddsåtgärder Kommissionen drog därför slutsatsen att Hämmerlings enskilda ställning i förfarandet och dess rätt till försvar inte påverkades av den nya allmänna dataskyddsförordningen.

2. BERÖRD PRODUKT OCH LIKADAN PRODUKT

2.1 Påståenden beträffande indelningen av unionens marknad för däck

(52) Flera berörda parter upprepade sitt påstående om att nya och regummerade däck inte kan anses vara en enda berörd produkt eller ingå i ett enda segment. Dessutom hävdade flera berörda parter att unionsmarknaden borde delas in i minst fyra nivåer: tre nivåer för nya däck och en fjärde, ny kategori för regummerade däck. Alternativt borde en ny nivå för billiga importerade däck införas. CRIA och CCCMC påstod också att en ytterligare indelning borde göras för originalutrustning och ersättningsdäck.

(53) Såsom nämns i skälen 72–74 i förordningen om provisorisk tull har nya (regummerbara eller icke-regummerbara) och regummerade däck inga olika grundläggande fysiska, kemiska och tekniska egenskaper. Efter det preliminära utlämnandet av uppgifter inkom inga ytterligare bevis från de berörda parterna om motsatsen. Därför avvisade kommissionen påståendet från CRIA och CCCMC om att nya och regummerade däck inte kan vara samma berörda produkt. Gällande begäran om att inrätta en fjärde nivå för regummerade däck betonade kommissionen att nya och regummerade däck delar samma grundläggande egenskaper och är i stort sett utbytbara. Enligt förklaringen i skäl 55–57 i förordningen om provisorisk tull tillhör dessutom de flesta regummerade däck nivå 3. Det finns alltså ingen anledning att skapa en fjärde nivå för dem. Kommissionen avvisade därför också detta påstående.

(54) Aeolus Group menade att kommissionen borde exkludera nya däck från undersökningens omfattning. Kommissionen hänvisade till rapporten från WTO:s överprövningsorgan om ärendet European Communities – Measures Affecting Asbestos and Products Containing Asbestos ([18]), enligt vilken fastställandet av huruvida två produkter är lika i grund och botten är ett fastställande av huruvida produkterna konkurrerar med varandra. Aeolus Group påstod att den strategin borde beaktas av kommissionen vid fastställandet av huruvida två produkter kan anses lika eller inte.

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

([17]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (EGT L 119, 4.5.2016, s. 1).

([18]) Rapport från överprövningsorganet, WT/DS/135/AB/R *European Communities – Measures Affecting Asbestos and Products Containing Asbestos*

(55) Kommissionen ansåg att det finns ett konkurrensförhållande mellan nya och regummerade däck. Såsom visas nedan i avsnitt 4.6 i analysen av det inbördes sambandet mellan nivåerna konkurrerar importerade (nya) däck i nivå 3 med däck som regummeras i unionen, och som håller på att ta över marknadsandelen för regummerade däck i nivå 3. Detta har i sin tur också en omvänd kedjereaktion för däck i nivå 2 och nivå 1, och påverkade alltså den konkurrensmässiga ställningen för däcktillverkare i unionen i nivå 1 och nivå 2. Detta argument avvisades därför.

(56) Hankook Group menade att dess märke Hankook borde klassificeras som nivå 2 eftersom samtliga tre kriterier som kommissionen använde ledde till samma resultat: i) märkets igenkänning, ii) regummerbarhet och iii) försäljning av däck direkt till tillverkare av bussar och lastbilar, dvs. försäljning av originalutrustning.

(57) Med avseende på det första kriteriet (varumärkens igenkännbarhet) framhöll Hankook Group att inte bara ETRMA (i sina rapporter från 2017 och 2018) utan också rapporten Global Tire Intelligence från juni 2016 och Förenta staternas International Trade Commission i mars 2016 behandlade Hankook som ett märke i nivå 2 ([19]). Kommissionen godtog att Hankook beskrevs som ett märke i nivå 2 i de fyra rapporterna. Samtidigt marknadsförde sig Hankook Group som ett premiummärke på sin koncernwebbplats. Som redan konstaterats i skäl 63 i förordningen om provisorisk tull visade företagets interna dokument som överlämnades till kommissionen under kontrollbesöket dessutom att märket hade gått över till nivå 1. Därför menar kommissionen att marknadens uppfattning och Hankook Groups självuppfattning inte är helt samstämmig.

(58) Hankook Group lade också fram konfidentiella interna undersökningar från 2017 som utförts för Hankooks grupp för global marknadsföringsstrategi räkning i Förenade kungariket, Tyskland, Spanien och Italien om personbilsdäck. Enligt företaget visar dessa handlingar att övriga märken i nivå 1 har högre märkeskännedom bland kunderna i dessa länder. Kommissionen slog fast att två huvudsakliga slutsatser kunde dras utifrån dessa uppgifter. För det första erkände Hankook Group själva att klassificeringen av märken i nivåer är dynamisk för alla märken. I till exempel Förenade kungariket betraktades en av företagets konkurrenter som ett märke i nivå 2, medan samma konkurrent rankas som en av de viktigaste aktörerna eller nivå 1 i Tyskland, Spanien och Italien. För det andra verkar Hankook Group ligga mellan de två nivåerna enligt hur kunderna uppfattar personbilar: Den hjälpta märkeskännedomen ([20]) för Hankook var i regel lägre än för märken i nivå 1, medan den spontana märkeskännedomen ([21]), med undantag av Förenade kungariket, låg på samma nivå eller rentav högre än andra konkurrenters märken, som kommissionen klassificerar som nivå 1.

(59) Kommissionen tog sig sedan an det andra kriteriet. Den påminde om att däck i nivå 1 har utformats för att kunna regummeras flera gånger, vilket ytterligare ökar originalprodukten redan höga miltal (ett däck som används för normala ändamål kan regummeras upp till tre gånger), enligt skäl 55 i förordningen om provisorisk tull. Mot denna bakgrund menade Hankook Group att dess kontraktsgaranti innebär att Hankooks däck bara kan regummeras en gång, och att marknadsandelen för dess eget regummerade märke Alphatread är försumbar och på nedgång. Dessutom ligger priserna för dess stommar under priserna för marknadsledarnas stommar.

(60) Å ena sidan noterade kommissionen Alphatreads ställning på marknaden, men slog fast att denna snarare kan ha att göra med företagets beslut om huruvida det ska driva en vertikalt integrerad regummeringsverksamhet på egen hand. Kommissionen godtog också att den rättsliga garantin för Hankooks däck endast omfattar en regummering. Å andra sidan beror regummerbarheten inte bara på Alphatreads regummering eller en lagstadgad garanti som utfärdats av Hankook, som till sin natur är snäv. För klassificeringen är det snarare viktigare hur ofta däcken faktiskt regummeras på marknaden och således konkurrerar med andra däck i nivå 1 på denna punkt.

(61) Kommissionen hörde sig därför för hos regummerarna i unionen om Hankooks däck bara kan regummeras en gång, två gånger eller mer än två gånger. Den europeiska regummeringssammanslutningen BIPAVER informerade kommissionen om att samtliga sju regummerare som rådfrågats (tre från Tyskland, en från Portugal, en från Spanien, en från Italien och en från Förenade kungariket) svarade att Hankooks däck kan regummeras två gånger. När det gäller däck med vissa dimensioner kan Hankooks däck även regummeras mer än två gånger enligt de

([19]) Hankook Groups kommentarer om det preliminära utlämnandet av uppgifter (registernummer): t18.006816).

([20]) Med en fråga om hjälpt märkeskännedom mäter man i en undersökning huruvida människor kan känna igen ett märke från en lista över välkända märken. Registreringsnummer: t18.007850.

([21]) Spontan märkeskännedom innebär att märket har gjort ett så pass anmärkningsvärt intryck att kunden kommer ihåg det utan hjälp. För att mäta spontan märkeskännedom ställs öppna frågor, där märkesnamnet inte nämns specifikt. Registreringsnummer: t18.007850.

regummerare i Portugal, Spanien och Förenade kungariket som svarade på Bipavers fråga. Ännu en regummerare från Italien svarade individuellt att däck med låga profilförhållanden från Hankook bara regummeras en gång, men att däck med större profilförhållanden regummeras två gånger. En fransk regummerare svarade individuellt att Hankooks däck regummeras två gånger eller mer än två gånger. En annan spansk regummerare meddelade att Hankooks stommar har samma kvalitet som premiumdäck som Michelin, Continental, Goodyear och Bridgestone. Mot denna bakgrund slog kommissionen fast att Hankooks däck i huvudsak regummeras två gånger i unionen, medan kvaliteten på deras stommar möjliggör ytterligare regummering för vissa dimensioner.

(62) Med avseende på det tredje kriteriet hävdade Hankook Group att dess OEM-försäljning i unionen endast utgjorde 1,6 % av all OEM-försäljning under 2017. En sådan liten marknadsandel är inte tillräcklig för att företaget ska klassificeras som nivå 1. Kommissionen höll inte med om denna bedömning. Den noterade att OEM-trenden med avseende på Hankook var på uppgång. Även om Hankook Group inte hade några OEM-kontrakt under 2014 har dess OEM-verksamhet hittills vuxit varje år fram till 2017. Medan 1,6 % kan tyckas lite i absoluta termer inkluderar detta en större andel på [7–12] % för en av Europas ledande lastbilstillverkare. Kommissionen konstaterade att bara det att denna viktiga lastbilstillverkare förlitar sig på Hankook-märkets premiumkvalitet är betydelsefullt. Vid ett hörande som anordnades den 20 juni 2018 påpekade Hankook Group dessutom att dessa OEM-däck snarare levererades från Sydkorea än från Kina. OEM-behandlingen kunde därför inte tillskrivas de däck som exporterades från Kina. Kommissionen kontrollerade inte detta uttalande. Även om detta stämmer rent faktamässigt förklarar det dock inte varför Hankook Group inte skulle kunna tillämpa sitt know-how också vid de kinesiska produktionsenheterna och även tillhandahålla OEM-däck från Kina inom den närmsta framtiden. Kommissionen slog således fast att Hankook Group kunde ingå OEM-avtal med välkända europeiska lastbilstillverkare, med potential att öka denna verksamhet inom en överskådlig framtid.

(63) Mot bakgrund av samtliga tre kriterier som beaktats tillsammans bekräftade kommissionen sitt undersökningsresultat från det preliminära skedet, det vill säga att märket Hankook har gått över från nivå 2 till nivå 1. Den rådande igenkänningen på marknaden placerar fortfarande märket i nivå 2, men de två inslag i Hankook Groups självutvärdering som konstaterades under undersökningen och en analys av varumärkesundersökningarna visar att Hankooks däck snarare tillhör nivå 1. Uppfattningen om Hankook Group ligger därför mellan nivåerna. I svaren från regummerarna framgår dock att Hankooks däck nuförtiden regummeras minst två gånger i unionen och att däckkvaliteten har gjort det möjligt för märket att även ta sig in på OEM-marknaden för europeiska lastbilstillverkare. Kommissionen klassificerade därför Hankook Group som en nivå 1-tillverkare med avseende på undersökningen.

(64) Hankook Group påstod också att dess märke Aurora borde klassificeras som nivå 3. Då skillnaden mellan märkena Aurora och Hankook inte är särskilt stor, och eftersom kommissionen bekräftade sin klassificering av Hankook som ett märke i nivå 1, behöll kommissionen också sin klassificering av Aurora som nivå 2.

(65) Giti Group påstod också att dess märke Primewell borde klassificeras som nivå 3. Kommissionen godtog detta påstående eftersom varumärket Primewell uppfyllde kriterierna för nivå 3: Det är ett märke av lägre kvalitet med mycket begränsad regummerbarhet och det förekommer inte någon OEM-försäljning av detta märke.

2.2 **Begäran om undantagande från produktdefinitionen**

(66) Flera berörda parter hävdade att de konkurrensärenden som avses i skälen 68–83 i förordningen om provisorisk tull och de undersökningar som utförts av tredjeländer inte borde ogillas och upprepade samma synpunkter efter det slutgiltiga meddelandet av uppgifter. Snarare än att avfärda dessa beslut på förfarandemässiga grunder borde kommissionen ha analyserat deras undersökningsresultat om ämnet. Dessa parter upprepade att de undersökningar som utförts av Förenta staterna, Indien, Eurasiska ekonomiska kommissionen och Egypten borde beaktas, och att även de konkurrensförfaranden som inleddes i maj 1996 hade relevans för det aktuella förfarandet ([22]). Dessutom menade CRIA och CCCMC att kommissionen inte bara kan avvisa sitt undersökningsresultat i ett koncentrationsärende ([23]) om att nya ersättningsdäck av låg kvalitet inte kan ersätta regummerade däck. Dessa parter ansåg att dessa undersökningsresultat var mycket relevanta för kommissionens segmentering och, mer allmänt, för skadeanalysen.

([22]) Europeiska kommissionen, ärende COMP//E-2/36.041/PO Michelin.
([23]) Europeiska kommissionen, ärende COMP/M.4564 -BRIDGESTONE/BANDAG, punkterna 20–22.

(67) Vad gäller dessa påståenden upprepade kommissionen att konkurrens- och antidumpningsundersökningar skiljer sig åt avsevärt med avseende på hur den relevanta berörda produkten definieras. Enligt WTO:s antidumpningsavtal har medlemmarna dessutom stort handlingsutrymme vid definitionen av den berörda produkten och den likadana produkten. Därför är varken konkurrensärendena eller andra antidumpningsärenden i tredjeländer direkt tillämpliga på denna undersökning. Dessa påståenden tillbakavisades därför.

(68) Flera berörda parter hävdade att det finns skillnader i fråga om grundläggande fysiska, kemiska och tekniska egenskaper, tillämpningar och försäljningskanaler mellan nya och regummerade däck, och upprepade ett liknande påstående efter det slutgiltiga meddelandet av uppgifter. Dessa parter menade att råvarorna för tillverkning av nya däck och regummerade däck påtagligt skiljer sig från dem som behövs för att tillverka regummerade däck. Regummerbara däck och däck som kan regummeras flera gånger bör därför undantas från definitionen av den berörda produkten.

(69) Såsom nämns i skäl 72 i förordningen om provisorisk tull har nya och regummerade däck samma tekniska egenskaper, delar och struktur som ett nytt däck. Ett nytt däck har den stomme som regummeringsindustrin använder. Slitbanan liknar den på ett nytt däck. Kommissionen avvisade därför detta påstående.

(70) Dessutom påstod CRIA och CCCMC att regummerade däck och nya däck inte har samma tillämpningar eftersom säkerhetsprestandan för regummerade däck är betydligt sämre än den för nya däck och upprepade samma farhågor efter det slutgiltiga meddelandet av uppgifter. Som bevis lade de fram ett citat från amerikansk lagstiftning ([24]). Dessutom påstod de att även EU-institutionerna ansåg att regummerade däck är skilda från nya däck på andra områden. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1222/2009 ([25]) gäller uttryckligen inte för regummerade däck. De omfattas alltså inte av samma lagstiftning, tvärtemot vad som antyds i skäl 75 i förordningen om provisorisk tull.

(71) Kommissionen avvisade detta påstående. I skäl 73 i förordningen om provisorisk tull tar kommissionen upp hur däck uppfattas i fråga om säkerhet och drog slutsatsen att exakt samma skillnader i uppfattningen av tekniska, kvalitetsmässiga och säkerhetsrelaterade egenskaper uppstår mellan två nya däck från olika nivåer. Dessutom fastställs i rådets beslut av den 13 mars 2006 om ändring av besluten 2001/507/EG och 2001/509/EG i syfte att göra FN/ECE föreskrifterna nr 109 och 108 om regummerade däck tvingande ([26]) att bestämmelserna i FN/ECE-föreskrifterna nr 109 och 108 ska utgöra tvingande villkor för utsläppande på unionens marknad av regummerade däck som uppfyller liknande krav på säkerhet och kvalitetskontroll som nya däck ([27]).

(72) Efter det slutgiltiga meddelandet av uppgifter hävdade CRIA och CCCMC att tillverkningsprocessen för nya däck väsentligen skiljer sig från tillverkningsprocessen för regummerade däck. Även om kommissionen instämmer med parterna att produktionsprocessen är annorlunda, är användningen av nya och regummerade däck densamma – de är monterade på hjul till antingen bussar eller lastbilar för att bilda en mjuk kontakt med vägunderlaget. Påståendet avvisades därför.

2.3 **Likadan produkt**

(73) Samtliga kinesiska exporterande tillverkare som ingick i urvalet samt CRIA och CCCMC begärde att kommissionen skulle lämna ut mer information om de däcktyper som användes för jämförelsen. De påstod att det var mycket sannolikt att vissa skillnader inte speglades i produktkontrollnumren/produkttyperna och att justeringar behövde göras. De kinesiska exportörerna, CCCMC och CRIA påstod att de inte kunde fastställa några sådana skillnader eftersom de inte hade information om de produkter som såldes av unionstillverkarna i urvalet. Dessa parter upprepade liknande påståenden efter det slutgiltiga utlämnandet av uppgifter.

(74) Kommissionen konstaterade att den öppna handlingen redan innehöll tillräckligt med information om definitionen av produktkontrollnumren/produkttyperna. Definitionen av produkttyp är ganska komplex och inbegriper sju egenskaper: däckbredd, profilförhållande, konstruktionstyp, fälg-/hjuldiameter, däckposition, vinterdäck (ja eller nej), slanglösa däck (ja eller nej). Kommissionen drog därmed slutsatsen att produktkontrollnumrets egenskaper var tillräckligt detaljerade för att man skulle kunna ta hänsyn till samtliga produktegenskaper

([24]) Enligt Förenta staternas lagstiftning gäller följande: Bussar ska inte köras med däck på framhjulen som är mönsterskurna, fått en ny stomme eller som har regummerats. 49 CFR 393.75 - *Tires*.(d).

([25]) Europaparlamentets och rådets förordning EG nr 1222/2009 av den 25 november 2009 om märkning av däck vad gäller drivmedelseffektivitet och andra väsentliga parametrar (EUT L 342, 22.12.2009, s. 46).

([26]) EUT L 181, 4.7.2006, s. 1.

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

som förekommer på unionsmarknaden. Ingen annan berörd part hävdade heller att produktkontrollnumren inte återspeglade samtliga skillnader mellan de olika produkttyperna, eller att samma produkttyp som tillverkades i unionen skulle skilja sig från samma produkttyp som tillverkades i Kina. Ingen annan berörd part lämnade heller information om vilka andra egenskaper som behövdes för att säkerställa en ännu mer heltäckande eller omfattande jämförelse mellan importerade och inhemska typer av den berörda produkten. Kommissionen bekräftade därför sitt undersökningsresultat, det vill säga att egenskaperna för produktkontrollnumren var tillräckligt detaljerade för att täcka alla relevanta skillnader mellan de olika produkttyperna, vilket ledde till en rättvis jämförelse mellan produkterna (och priserna). Kommissionen avvisade därför detta påstående.

(75) CRIA och CCCMC menade att det var oklart huruvida begreppen produkttyp och produktkontrollnummer skilde sig åt och uppmanade kommissionen att klargöra detta. I detta fall bekräftade kommissionen att de två begreppen är utbytbara.

3. **DUMPNING**

(76) CRIA och CCCMC, Aeolus Group och Pirelli, Hankook Group och Giti Group invände mot att inte bara tillverkarens identitet i det jämförbara landet har hemlighållits, utan också mot de detaljerade beräkningarna av normalvärdet. De hävdade att detta gjorde det omöjligt för dem att utöva sina grundläggande rättssäkerhetsgarantier och lämna meningsfulla synpunkter på beräkningen av normalvärdet. Giti Group och Hankook Group upprepade detta påstående efter det slutgiltiga meddelandet av uppgifter.

(77) Kommissionen erinrade om att tillverkaren i det jämförbara landet begärde konfidentiell behandling av sin identitet och motiverade detta. Kommissionen prövade ansökan om konfidentiell behandling och slog fast att det fanns bevis för betydande risk för repressalier, och godkände att namnet på företaget inte skulle lämnas ut. Dessutom lämnade tillverkaren i det jämförbara landet bevis för att dess konkurrenter, på grundval av dennes försäljnings- och kostnadsuppgifter, i synnerhet gällande försäljning per nivå, skulle kunna ta reda på vem det handlade om och hota med repressalier i händelse av fortsatt samarbete. Kommissionen höll därför med tillverkaren om att de detaljerade beräkningarna av normalvärdet antingen behövde hållas konfidentiella eller inom intervall. Efter hörandet med förhörsombudet som nämns i skäl 14 lämnade kommissionen ut ytterligare information om tillverkarens tillverkningskostnader i det jämförbara landet och försäljnings- och administrationskostnader.

3.1 **Normalvärde**

3.1.1 *Marknadsekonomisk status*

(78) Efter det preliminära utlämnandet av uppgifter påstod Giti Group, CRIA och CCCMC att kommissionens fortsatta tillämpning av artikel 2.7 i grundförordningen (innan den ändring som antogs den 19 december 2017 ([28])) kränker unionens åtaganden i protokollet om Kinas anslutning till WTO, och är därför olaglig. I detta sammanhang höll Giti Group inte med om kommissionens påstående om att bevisbördan ligger på Giti Group och noterade dessutom att det inte fanns något som rättsligen hindrar kommissionen från att bestämma normalvärdet baserat på Giti Groups egna kostnader och uppgifter om (inhemsk) försäljning.

(79) Såsom nämns i skäl 88 i förordningen om provisorisk tull följde kommissionen i sin undersökning den lagstiftning som var tillämplig vid den tidpunkten, inklusive artikel 2.7 b och 2.7 c i grundförordningen. I detta sammanhang stämmer inte påståendet om att bevisbördan ligger på Giti Group med den tillämpliga artikel 2.7 c i grundförordningen, som föreskriver att ”[e]tt krav enligt led b måste göras skriftligen och innehålla tillräcklig bevisning att tillverkarna är verksamma under marknadsmässiga förhållanden …”. För att bestämma normalvärdet föreskrivs det dessutom i artikel 2.7 a i grundförordningen att normalvärdet kan bestämmas ”på grundval av priset eller det konstruerade värdet i ett tredjeland med marknadsekonomi eller priset från ett sådant tredjeland till andra länder, inbegripet unionen …”.

(80) Efter det preliminära utlämnandet av uppgifter menade Giti Group också att kommissionen hade överträtt dess rätt till försvar på två sätt genom att avslå dess ansökan om marknadsekonomisk status.

a) För det första hade Giti Group inte fått tillräckligt med tid på sig för att kunna kommentera uppgifterna om marknadsekonomisk status på ett meningsfullt sätt eftersom tidsfristen för att inkomma med synpunkter på dessa var otillräcklig och orimlig.

([28]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2017/2321 av den 12 december 2017 om ändring av förordning (EU) 2016/1036 om skydd mot dumpad import från länder som inte är medlemmar i Europeiska unionen och förordning (EU) 2016/1037 om skydd mot subventionerad import från länder som inte är medlemmar i Europeiska unionen (EUT L 338, 19.12.2017, s. 1).

b) För det andra delgav kommissionen sin rapport om kontrollen av marknadsekonomisk status först den 3 maj 2018, eller omkring en månad efter det att det slutgiltiga beslutet om marknadsekonomisk status fattades (den 9 april 2018).

(81) Kommissionen avvisade dessa påståenden av följande skäl:

a) Kommissionen delade med sig av sin bedömning av marknadsekonomisk status den 15 mars 2018 med en tidsfrist för att yttra sig fram till affärsdagens slut den 27 mars 2018. En sådan tidsfrist på tolv dagar är rimlig och gjorde det möjligt för Giti Group att försvara sina intressen ordentligt.

b) Dokumentet med uppgifterna om marknadsekonomisk status av den 15 mars 2018 innehöll inte bara de viktigaste omständigheterna, utan även resultaten av undersökningen på plats. I detta specifika dokument beskrev kommissionens avdelningar på ett transparent sätt alla relevanta uppgifter och gav således Giti Group möjlighet att försvara sina intressen med avseende på bedömningen av marknadsekonomisk status. Dessutom utfördes kontrollbesök vid Giti Group under en tidsperiod på tre veckor, vid vilka minst en juridisk rådgivare som representerade Giti Group närvarade. Under kontrollbesöken höll kommissionens avdelningar företagets representanter informerade, både muntligen och via e-post, om den information som hade kontrollerats med goda resultat och vad som fortfarande behövdes kontrolleras eller tillhandahållas. En identisk förteckning över alla bevis som samlades in under kontrollförfarandet lämnades till Giti Groups juridiska rådgivare i slutet av varje kontrollbesök. Även utan en uppdragsrapport, som endast tar upp de undersökningsresultat som redan har tillhandahållits i dokumentet med uppgifterna om marknadsekonomisk status, hade företaget därmed gott om möjligheter att kommentera de väsentliga överväganden som låg till grund för bedömningen av marknadsekonomisk status.

(82) Sammanfattningsvis medförde synpunkterna inte något ifrågasättande gällande marknadsekonomisk status, efter det preliminära utlämnandet av uppgifter, av de faktiska undersökningsresultaten och inte heller någon ändring av kommissionens avgörande om marknadsekonomisk status. I enlighet med artikel 2.7 c i grundförordningen har kommissionen fastställt huruvida Giti Group uppfyllde de ovannämnda kriterierna – inom sju månader, men under alla omständigheter inte senare än åtta månader – efter det att undersökningen inleddes, efter det att unionsindustrin har getts möjlighet att yttra sig. Därför ansåg kommissionen att Giti Groups rätt till försvar har respekterats till fullo med avseende på dess avgörande om marknadsekonomisk status.

3.1.2 *Jämförbart land*

(83) I förordningen om provisorisk tull valde kommissionen Brasilien som jämförbart land enligt artikel 2.7 i grundförordningen.

(84) Efter det preliminära utlämnandet av uppgifter påstod Giti Group att Brasilien inte var ett lämpligt jämförbart land eftersom 1) villkoren för tillgång till råvaror i Brasilien är mindre gynnsamma, eftersom Kina är en större tillverkare av naturgummi och ligger närmare de främsta produktionskällorna i Sydostasien, 2) Brasilien har infört antidumpningstullar mot flera länder, och 3) Brasilien har höga vanliga importtullar på 16 % på vissa buss- och lastbilsdäck.

(85) Kommissionen påminde om att Brasilien är en konkurrensutsatt marknad där fem stora tillverkare är verksamma inom tillverkning av buss- och lastbilsdäck. Det är en stor marknad i fråga om förbrukning och den har betydande import och export, trots de antidumpningstullar och de vanliga tullar som gäller. Kommissionen påminde också om att det inte finns något annat hållbart initiativ. Den enda thailändska tillverkare som var villig att samarbeta var endast verksam på området slangdäck, som gjorde tillverkaren olämplig eftersom mer än 95 % av exporten till unionen avser slanglösa däck. Slutligen var Sydafrika mycket mindre i fråga om tillverkning och förbrukning och hade ännu högre antidumpningstullar, vilket gjorde landet mindre lämpligt än Brasilien. Därför bekräftade kommissionen att Brasilien var det lämpligaste jämförbara landet bland de föreslagna alternativen.

(86) Kommissionen studerade också ingående kostnaden för naturgummi i tillverkningskostnaderna för tillverkaren i det jämförbara landet. Kostnaden för naturgummi per kg buss- och lastbilsdäck som tillverkas av tillverkaren i det jämförbara landet var [4,1–4,5] renminbi yuan, vilket var i linje med den kostnad som de kinesiska exporterande tillverkarna rapporterade i sina svar på frågeformuläret. Överlag har tillverkaren i det jämförbara landet en högre tillverkningskostnad/kg material än de kinesiska exporterande tillverkarna. Den främsta skillnaden i fråga om tillverkningskostnaden i Brasilien har dock att göra med högre arbetskraftskostnader, kostnader för direkta avskrivningar och andra direkta och indirekta tillverkningskostnader. Därför avslogs begäran om en justering av skillnaden i råvarupris i det jämförbara landet och i Kina.

(87) Efter det preliminära utlämnandet av uppgifter hävdade Giti Group, Hankook Group, Aeolus Group och Pirelli att normalvärdet behövde konstrueras för majoriteten av deras försäljningsvolym till unionen, och menade att detta ger upphov till allvarliga tvivel om huruvida de produkttyper som säljs på det jämförbara landets inhemska marknad är jämförbara. Giti Group upprepade detta påstående efter det slutgiltiga meddelandet av uppgifter.

(88) Den berörda produkten inkluderar en stor uppsättning produkter med många olika storlekar och andra egenskaper. Det faktum att vissa storlekar och däcktyper inte tillverkades i Brasilien innebär inte att de brasilianska produkttyperna inte var jämförbara. De produkttyper som tillverkas av den brasilianska tillverkaren tillhör i själva verket samma produktgrupp och kan i viss utsträckning matchas med de som exporteras till unionen av de kinesiska exporterande tillverkare som ingår i urvalet. Kommissionen avvisade därför detta påstående.

(89) I frånvaro av ytterligare synpunkter på frågan om det jämförbara landets lämplighet bekräftar kommissionen därför sitt preliminära beslut att använda Brasilien som jämförbart land, i enlighet med skäl 112 i förordningen om provisorisk tull.

3.1.3 *Normalvärde*

(90) Närmare uppgifter om beräkningen av normalvärdet anges i skälen 113–115 i förordningen om provisorisk tull.

(91) Alla exporterande tillverkare i urvalet argumenterade att metoden för att konstruera normalvärdet, som kommissionen tillämpade i det preliminära skedet, resulterade i extremt höga dumpningsmarginaler och gav resultat som inte tycktes motsvara verkligheten, det vill säga att normalvärdet inte sjönk för nivå 2 och nivå 3, trots att däck i nivåerna 2 och 3 i själva verket alltid är billigare. De exporterande tillverkarna uppmanade kommissionen att justera normalvärdet, för att spegla de sjunkande tillverkningskostnaderna för nivåerna 2 och 3. Giti Group begärde även en justering som speglade en sjunkande tillverkningskostnad för däck med större däckbredd.

(92) Kommissionen godtog påståendet om att den metod som tillfälligt användes för att konstruera normalvärdet för icke-matchande produktkontrollnummer kanske inte tog hänsyn till indelningen i nivåer i tillräcklig utsträckning. Kommissionen analyserade de produkttyper som tillverkaren i det jämförbara landet tillverkade i samtliga tre nivåer och noterade att tillverkningskostnaden/enhet för nivå 2 i genomsnitt låg på [83–87] % av nivå 1:s tillverkningskostnad/enhet, och att tillverkningskostnaden/enhet för nivå 3 i genomsnitt låg på [77–82] % av tillverkningskostnaden/enhet för nivå 1. Kommissionen beslutade sig därför för att anpassa metoden för att konstruera normalvärdet i syfte att beakta dessa skillnader i tillverkningskostnad/enhet för varje nivå enligt följande: För det första beräknades den genomsnittliga tillverkningskostnaden/kg för alla däck i nivå 1 som tillverkades av tillverkaren i det jämförbara landet: [19–21] renminbi yuan per kg. För det andra minskades den tillverkningskostnad/kg för nivå 2 som användes för att konstruera normalvärdet genom den genomsnittliga skillnaden i tillverkningskostnad/enhet mellan nivå 1 och nivå 2, nämligen [83–87] %, vilket gav nivå 2:s tillverkningskostnad/kg: [16–18] renminbi yuan/kg. Tillverkningskostnaden/kg för nivå 3 minskades med den genomsnittliga skillnaden i tillverkningskostnad/enhet mellan nivå 1och nivå 3, nämligen [77–82] %, vilket gav [15–17] renminbi yuan/enhet. De produkttyper som tillverkaren i det jämförbara landet tillverkade inom samtliga tre nivåer stod för [70–80] % av det jämförbara landets tillverkning sett till volym, och ansågs därför vara representativt nog för att kunna användas som grund för justeringen.

(93) Kommissionen konstruerade normalvärdet för varje icke-matchande produkttyp som exporteras av de kinesiska tillverkarna genom att multiplicera dess vikt med respektive tillverkningskostnad/kg för varje nivå. Kommissionen lade sedan till en rimlig mängd försäljnings- och administrationskostnader och andra allmänna kostnader samt en rimlig vinst för varje produkttyp.

(94) På grundval av justeringarna ovan konstruerade kommissionen normalvärdet för de icke-matchande produkttyperna (produktkontrollnumren), med beaktande av skillnaderna i tillverkningskostnader mellan de tre nivåerna.

(95) Efter påståendena om att tillverkaren i det jämförbara landet hade orimligt höga försäljnings- och administrationskostnader och andra allmänna kostnader genomförde kommissionen en ny, utförlig undersökning av denna typ av kostnader för tillverkaren och upptäckte att kostnaden för inhemska transporter hade räknats dubbelt i det preliminära skedet. Kommissionen strök därför denna kostnad från beräkningarna av normalvärdet, vilket ledde till en minskning av de försäljnings- och administrationskostnader och andra allmänna kostnader som användes för att konstruera normalvärdet från [35–45 %] av tillverkningskostnaden för tillverkaren i det jämförbara landet till [20–30 %] av dennes tillverkningskostnad. Denna ändring påverkar inte de provisoriska tullnivåerna eftersom den inte medförde en minskning av den provisoriska dumpningsmarginalen till under nivån på skademarginalen. De reviderade försäljnings- och administrationskostnaderna och andra allmänna kostnader är i linje med genomsnittet för unionsindustrin för alla tillverkare i urvalet, på samtliga tre nivåer. Därför ansåg kommissionen att den reviderade nivån av dessa kostnader är rimlig.

(96) Efter det slutgiltiga utlämnandet av uppgifter hävdade Giti Group att kommissionen inte justerade för det faktum att tillverkare på nivå 1 har mycket högre omkostnader för marknadsföring (vid fastställande av försäljnings- och administrationskostnader) och att lönsamheten för tillverkare på nivå 1 är mycket högre än för tillverkare på nivå 2 och 3 (vid fastställande av vinst). Giti Group föreslog därför att kommissionen vid fastställandet av normalvärdet bör använda en lägre vinstmarginal för däck på nivå 2 än för däck på nivå 1 och en ännu lägre vinstmarginal för däck på nivå 3.

(97) Kommissionen erinrade om att den hade reviderat sin metod efter det preliminära stadiet för att beakta skillnaderna mellan nivåerna vid fastställandet av normalvärdet (se skäl 92). Uppgifterna från tillverkaren i det jämförbara landet motiverade inga ytterligare justeringar. Påståendet avvisades därför.

(98) När det gäller begäran om att justera normalvärdet för att minska tillverkningskostnaden för större däck noterade kommissionen att Giti Group inte hade lämnat någon utförlig analys som kvantifierade i vilken utsträckning större däck är billigare att tillverka och om det finns något tydligt mönster för minskningen av tillverkningskostnaden. I slutändan lade Giti Group inte fram någon potentiell metod för att göra någon sådan justering. Efter det slutgiltiga utlämnandet av uppgifter hävdade Giti Group att den inte hade mottagit tillräckliga uppgifter för att kunna lägga fram någon potentiell metod för anpassning av däckstorlek. Kommissionen ansåg att Giti Group kunde använda sina egna uppgifter för att visa att det finns betydande skillnader i tillverkningskostnader för större och mindre däckstorlekar och utifrån detta föreslå en metod för anpassning. Inget sådant förslag lämnades dock in. Dessa påståenden avvisades därför.

(99) Giti Group påpekade även att under undersökningsperioden varierade den ränta som offentliggjorts av Brasiliens centralbank mellan 14,25 % och 11,25 %, medan den ränta som offentliggjordes av Kinas centralbank under samma period låg på 4,35 %. Giti Group hävdade att, om en stor andel av försäljnings- och administrationskostnader och andra allmänna kostnader hade anknytning till finansiella utgifter, borde dessa utgifter justeras nedåt för att spegla de högre låneräntorna i Brasilien jämfört med Kina.

(100) Kommissionen erinrade om att den behövde använda sig av det jämförbara landets kostnader på grund av de omfattande snedvridningar av konkurrensen som sammanhänger med de utbredda statliga ingripandena i Kina. Eftersom de kinesiska företagens tillgång till bankfinansiering utgör en av dessa snedvridningar av konkurrensen ansåg kommissionen att det var lämpligt att använda räntan i det jämförbara landet. Påståendet avvisades därför.

(101) Efter det slutgiltiga utlämnandet av uppgifter upprepade Giti Group sin begäran till kommissionen om anpassning för skillnaden i finansieringskostnader mellan Kina och Brasilien, dvs. ränteskillnaden mellan Kinas centralbank och Brasiliens centralbank. Giti Group begärde även en justering nedåt av tillverkningskostnaderna hos det jämförbara landets tillverkare för att uppväga dess högre omkostnader och försäljnings- och administrationskostnader för att kompensera för övriga kostnader och högre skatter.

(102) Kommissionen erinrade om att, enligt artikel 2.7 a och b i grundförordningen ska normalvärdet i Kinas fall fastställas på grundval av priset eller det konstruerade normalvärdet i ett tredjeland med marknadsekonomi. Som nämns i skäl 100 inverkar omfattande snedvridningar av konkurrensen i Kina på de kinesiska finansieringskostnaderna. Det faktum att det kan finnas skillnader i finansieringskostnader mellan Kina och det jämförbara landet motiverar därför inte den begärda justeringen. Vad gäller det ytterligare påståendet att tillverkningskostnaderna för tillverkaren i det jämförbara landet bör justeras nedåt för att kompensera högre administrativa kostnader och skatter i Brasilien, erinrade kommissionen om att den hade avvisat Giti Groups begäran om marknadsekonomisk status. Ett skäl för detta avvisande var att företagets bokföring inte vederbörligen återspeglade fullständiga försäljnings- och administrationskostnader och andra allmänna kostnader. Kommissionen kunde därför inte förlita sig på Giti Groups företagsspecifika kostnadsuppgifter och varken använde eller kontrollerade dem. Följaktligen kunde den inte göra en jämförelse med de påstått högre administrations- och skattekostnaderna i Brasilien. Eftersom ett godkännande av den begärda justeringen skulle ha inneburit ett återinförande av sådana otillförlitliga kinesiska uppgifter, avvisade kommissionen även detta påstående.

3.2 **Exportpris**

(103) Närmare uppgifter om beräkningen av exportpriset anges i skälen 116–119 i förordningen om provisorisk tull.

(104) Hankook Group påstod att den borde behandlas som en enda ekonomisk enhet och följaktligen behövs eller berättigas inga andra justeringar enligt artikel 2.9 i grundförordningen. Hankook Group medgav att strykningen av försäljnings- och administrationskostnaderna, utgifterna och vinsterna för de närstående företagen i unionen

enligt artikel 2.9 i grundförordningen innebar att man strök alla kostnader och utgifter som en exportförsäljningsavdelning ådrar sig från exportpriset, liksom en del av vinsten. Efter det slutgiltiga utlämnandet av uppgifter hävdade Hankook Group återigen att den är en enda ekonomisk enhet och att, enligt gruppen, kommissionen varken bör anpassa försäljnings- och administrationskostnader eller vinst för de närstående handlarna i unionen. Kommissionen bör i stället använda de faktiska priset för den första oberoende kunden i unionen, eftersom detta pris, enligt Giti Group, är tillförlitligt.

(105) Med avseende på det konstruerade exportpriset enligt artikel 2.9 i grundförordningen anges det i fast rättspraxis att förekomsten av en enda ekonomisk enhet i sig själv inte hindrar kommissionen från att konstruera exportpriset enligt artikel 2.9 ([29]). Enligt artikel 2.9 första och andra stycket i grundförordningen har kommissionen rätt att konstruera exportpriset om exportpriset förefaller otillförlitligt på grund av förhållandet mellan exportören och importören. I ett sådant fall ska anpassningar för alla kostnader, inbegripet tullar och skatter, som uppstår mellan import och återförsäljning och för vinst, göras för att fastställa ett tillförlitligt exportpris vid unionens gräns. Enligt artikel 2.9 tredje stycket i grundförordningen ska de poster för vilka anpassningar ska göras omfatta dem som normalt åligger importören men som betalas av vilken part som helst, inbegripet en rimlig försäljningsmarginal, allmänna och administrationskostnader och vinst. I detta fall slog kommissionen fast att det finns en intressegemenskap eftersom de exporterande tillverkarna och importörerna tillhör samma företagsgrupp, dvs. Hankook Group. Kommissionen har därför rätt att anpassa Hankook Groups försäljnings- och administrationskostnader och andra allmänna kostnader och vinster. Kommissionen ansåg även att de kontrollerade vinster som gjorts av samarbetande icke-närstående importörer utgör en rimlig grund för att konstruera ett exportpris. Påståendet avvisades därför.

(106) Hankook Group hävdade att om kommissionen avvisade dess begäran för att företaget inte gjort justeringar av gruppens exportpris enligt artikel 2.9, borde den ha justerat normalvärdet för tillverkaren i det jämförbara landet genom att dra av försäljningskostnaderna och en rimlig vinst i enlighet med artikel 2.10 d i grundförordningen. Att inkludera försäljningskostnader och vinst som görs av tillverkaren i det jämförbara landet skapar enligt kommissionen en asymmetri som påverkar prisjämförbarheten, vilket kräver en anpassning. Efter ytterligare utlämnande av uppgifter kvantifierade Hankook Group de anpassningar som enligt dess mening behövde göras av försäljnings- och administrationskostnader och vinst hos tillverkaren i det jämförbara landet, för att undanröja den asymmetri som påverkade prisjämförbarheten.

(107) Kommissionen klargjorde att syftet med de anpassningar som gjorts i enlighet med artikel 2.9 i grundförordningen är att åstadkomma ett tillförlitligt exportpris som inte påverkas av förhållandet mellan exportör och importör i unionen, såsom anges i skäl 105. Samtidigt ansåg domstolen att fastställandet av normalvärdet och av exportpriset styrs av olika regler och att försäljnings- och administrationskostnader med nödvändighet därför måste behandlas på samma sätt i båda fallen ([30]). Kommissionen upprepade sin ståndpunkt att det slutgiltiga försäljningspriset för tillverkaren i det jämförbara landet sänktes till samma nivå fritt fabrik i handelsledet genom att justera det med vederbörligt kontrollerade bidrag som rapporterades i dess transaktionstabell. Följaktligen avvisades detta påstående.

3.3 **Jämförelse**

(108) I skälen 120 och 121 i förordningen om provisorisk tull förklaras hur jämförelsen mellan normalvärdet och exportpriset gjordes.

(109) I sina kommentarer om de preliminära och de slutgiltiga resultaten bestred Giti Group, Hankook Group och CCCMC och CRIA den metod som tillämpats för justeringen av mervärdesskatten på flera grunder, som anges i skälen 110–117.

(110) Dessa parter ansåg att kommissionen, som avvisat kinesiska priser och kostnader för att fastställa normalvärdet, därefter återinförde de kinesiska mervärdesskattesatserna vid beräkningen av normalvärdet. Dessutom menade dessa parter att denna metod ökade dumpningsmarginalen, i synnerhet eftersom justeringen görs av normalvärdet och inte exportpriset.

([29]) Domstolens dom av den 4 maj 2017 i mål C-239/15 P, RFA International mot kommissionen, ECLI:EU:C:2017:337, punkterna 24–26 och tribunalens dom av den 17 mars 2015 i mål T-466/12 RFA International mot kommissionen, ECLI:EU:T:2015:151, punkterna 51–56.

([30]) Domstolens dom av den 10 mars 1992 i mål C-178/87 P, Minolta mot Europeiska unionens råd, EU:C:1992:112, punkt 12.

(111) Kommissionen avvisade dessa påståenden. Syftet med de anpassningar som gjorts enligt artikel 2.10 i grundförordningen är att säkerställa att dumpningsmarginalen fastställs på grundval av en rättvis jämförelse mellan normalvärdet och exportpriset. Detta krav är tillämpligt oavsett på vilken grundval som normalvärdet har fastställts, inbegripet när normalvärdet fastställs i ett jämförbart land i situationer där företag inte beviljats marknadsekonomisk status. Vad gäller den anpassning av mervärdesskatten som gjorts i enlighet med artikel 2.10 b säkerställde kommissionen att normalvärdet och exportpriset jämfördes på samma skattenivå, såsom förklaras närmare i skälen 115 och 116 i enlighet med etablerad rättspraxis ([31]).

(112) Giti Group hävdade att läget i den rättspraxis som kommissionen hänvisade till, dvs. domen i målet Dashiqiao ([32]), skilde sig från Giti Groups situation, eftersom det berörda företaget uppfyllde marknadsekonomisk status, och att ingen anpassning gjorts enligt artikel 2.10 b i grundförordningen.

(113) Kommissionen bekräftade att omständigheterna i den undersökning som målet Dashiqiao gällde var annorlunda. I det målet var exportförsäljningen föremål för mervärdesskatt på 17 % under undersökningsperioden, och därmed var ingen anpassning till normalvärdet nödvändig för att säkerställa en rättvis jämförelse med ett normalvärde som återspeglar samma mervärdesskattesats. I det aktuella fallet var däremot exportförsäljningen föremål för reducerad mervärdesskatteskyldighet och en anpassning var därför nödvändig för att minska det normala priset inklusive mervärdesskatt till samma skattenivå som den som påverkar exportförsäljningen. Som anges i skäl 111 är det inte relevant huruvida en kinesisk exporterande tillverkare beviljades marknadsekonomisk status eller inte. Det relevanta är huruvida exportpriset och normalvärdet jämförs på samma skattenivå för att säkerställa en rättvis prisjämförelse.

(114) Giti Group hävdade också att bevisbördan för behovet av en anpassning åligger kommissionen. Hankook Group underströk att inte någon mervärdesskatt togs ut på exportförsäljning enligt kinesisk lagstiftning, och att ingen anpassning därför var motiverad. Alternativt hävdade Hankook Group att även om en anpassning för mervärdesskatteskyldighet vore nödvändig, borde denna göras på grundval av exportpriset och inte på normalvärdet. Giti Group hävdade också att en anpassning för mervärdesskatteskyldighet snarare borde göras för att kompensera skillnader i mervärdesskatt som betalats av gruppen efter kvittning av mervärdesskatt eller andra skatter som betalats på råvaror eller andra insatsvaror mot mervärdesskatteskyldigheten på exportförsäljning respektive inhemsk försäljning. Giti Group hävdade med andra ord att varje anpassning för mervärdesskatt borde återspegla skillnaden i kostnader mellan exporterat material och material som sålts på hemmamarknaden.

(115) De argument som lagts fram av Giti Group och Hankook Group härrör från en missuppfattning av det underliggande skälet för den anpassning som gjorts för mervärdesskatteskyldighet. För det första, vad gäller skälen för anpassning bestrider parterna inte det faktum att exportförsäljning av den berörda produkten utlöser mervärdesskatteskyldighet för den exporterande tillverkaren. Parterna hävdar i själva verket att anpassningen antingen bör gälla exportpriset eller att anpassningen bör göras för att kompensera kostnadsskillnaden mellan inhemsk försäljning och exportförsäljning (dvs. de kostnader som härrör från oförmågan att återvinna all mervärdesskatt som betalats på inköp av råvaror och andra insatsvaror på grund av den mervärdesskatteskyldighet som utlöses av exportförsäljning av den berörda produkten). Även om kommissionen invände mot dessa argument av de skäl som utvecklas i skälen 116 och 117, noterar den att dessa argument bekräftar att exportförsäljningen medför mervärdesskatteskyldighet (i motsats till vad Hankook Group också anför) som är likvärdig med den s.k. icke återbetalningsbara andelen på export, vilken motsvarar ett enhetsbelopp som tillämpas på fob-priset på export av den berörda produkten. För det andra, vad gäller själva anpassningen upprepade kommissionen att syftet med anpassningen är att säkerställa att normalvärdet och exportpriset jämförs på samma mervärdesskattenivå.

(116) På grundval av detta fastställde kommissionen först ett normalvärde för en mervärdesskattebas på 17 %, vilket är den normala mervärdesskattesatsen för inhemsk försäljning i Kina. Därefter justerade kommissionen ner normalvärdet för att motsvara den lägre mervärdesskatteskyldighet som iakttagits för exportförsäljning av den berörda produkten (dvs. den så kallade icke återbetalningsbara andelen). Detta säkerställde den eftersträvade symmetrin mellan normalvärdet och exportpriset i förhållande till den indirekta skattenivån. Som svar på de argument som framlagts av Hankook Group om att anpassningen borde gälla exportpriset, noterade kommissionen att artikel 2.10 b i grundförordningen klargör att varje skillnad i den indirekta beskattningsnivån är en fråga som ska hanteras enligt normalvärdet och inte enligt exportpriset.

([31]) Domstolens dom av den 19 september 2013 i mål C-15/12 P, Dashiqiao Sanqiang Refractory Materials Co. Ltd mot Europeiska unionens råd, EU:C:2013:572, punkterna 34–35.

([32]) idem

(117) Vad gäller argumentet att anpassningen bör göras för att neutralisera varje skillnad i kostnader för råvaror eller insatsvaror mellan exportförsäljning och inhemsk försäljning som följer av kvarstående mervärdesskattskyldighet på sådana kostnadsposter, erinrade kommissionen om att syftet med den anpassning som gjorts i detta sammanhang inte är avsett att hantera några påstådda skillnader i kostnader för råvaror eller andra insatsvaror. Anpassningen säkerställer snarare att de priser som används i jämförelsen ligger på samma nivå som beskattningen. Till sist, när det gäller Giti Groups argument om bevisbördan erinrade kommissionen om att det faktum att exportförsäljningen av den berörda produkten utlöste en mervärdesskatteskyldighet fastställdes materiellt i undersökningen, vilket faktiskt inte bestrids av Giti Group, som i stället föreslår en annan metod för att hantera detta faktum (anpassning av exportpriset eller anpassningar för kostnadsskillnader). Dessa påståenden avvisades därför.

(118) Efter det slutgiltiga utlämnandet av uppgifter upprepade Hankook Group att den utgör en enda ekonomisk enhet, och att kommissionen därför inte borde göra justeringar för provisioner enligt artikel 2.10 i i grundförordningen.

(119) Kommissionen bekräftade sin ståndpunkt att den enligt artikel 2.10 i i grundförordningen har rätt att göra justeringar för provisioner som betalas för försäljningarna i fråga. I detta fall fastställde kommissionen att provisioner föreskrevs i ett avtal mellan parterna och faktiskt betalades av de exporterande tillverkarna till de närstående parterna. Betalningarna rapporterades, erkändes av den exporterande tillverkaren och kontrollerades under undersökningen. De anses påverka prisjämförelsen. Kommissionen behövde därför göra justeringar för provisionerna oavsett om företagen utgjorde en enda ekonomisk enhet eller inte. Kommissionen erinrade också om att begreppet en enda ekonomisk enhet när det gäller de justeringar som avses i artikel 2.10 i grundförordningen utvecklades i domstolens praxis ([33]) om ”teoretiska provisioner” inbegripet handlarens pålägg som avses i artikel 2.10 i andra stycket och inte för situationer där provisioner är klart definierade och faktiskt betalade. Påståendet avvisades därför.

(120) Efter det slutgiltiga utlämnandet av uppgifter upprepade Hankook Group sitt påstående att de royalties som betalats till det koreanska huvudkontoret för bruk av Hankooks teknik och varumärke inte borde dras av från exportpriset. Kommissionen behandlade påståendet igen, fann att det var berättigat och omräknade dumpningsmarginalen i enlighet med detta.

3.4 **Dumpningsmarginal**

(121) Enligt vad som nämns i avsnitten 3.1–3.3 tog kommissionen hänsyn till ett antal synpunkter från berörda parter som togs emot efter det preliminära utlämnandet av uppgifter och räknade om dumpningsmarginalerna för samtliga exporterande tillverkare i urvalet. Detta ledde till en minskning av den provisoriskt fastställda dumpningsmarginalen. Förändringen påverkade också dumpningsmarginalen för alla andra samarbetsvilliga och icke-samarbetsvilliga företag eftersom marginalerna grundas på marginalerna för de företag som ingick i urvalet.

(122) De slutgiltiga dumpningsmarginalerna, uttryckta i procent av priset CIF vid unionens gräns, före tull, har fastställts till följande:

Tabell 1

Slutgiltiga dumpningsmarginaler

Företag	Slutgiltig dumpningsmarginal
Xingyuan Group	106,7 %
Giti Group	56,8 %
Aeolus Group och Pirelli	85 %
Hankook Group	60,1 %
Andra samarbetsvilliga företag	71,5 %
Alla övriga företag	106,7 %

([33]) Domstolens dom av den 16 februari 2012 i de förenade målen C-191/09 P och C-200/09 P, rådet mot Interpipe, domstolens dom av den 26 oktober 2016 i målet C-468/15 P, PT Perindustrian dan Perdagangan Musim Semi Mas (PT Musim Mas) mot rådet.

4. SKADA

4.1 Definition av unionsindustrin

(123) Som beskrivs i förordningen om provisorisk tull i skälen 127–129 tillverkades den liknande produkten av fler än 380 tillverkare i unionen som producerar både nya och regummerade däck. Sammantaget ansågs de utgöra unionsindustrin.

(124) Efter det slutgiltiga utlämnandet av uppgifter hävdade CRIA och CCCMC att de regummerare inte ska anses ingå i unionsindustrin, oavsett om de verkar enligt förädlingsavtal eller inte. De ansåg att regummering är en kundtjänstmarknad som inte kan skyddas genom antidumpningsåtgärder, eftersom regummerare hanterar däck som är delvis utslitna och behandlar dem så att de kan återanvändas. Regummerare som verkar på förädlingsbasis kan dessutom inte äga däckstommen. Kunderna äger fortfarande däckstommen medan den behandlas och ny gummering appliceras på det utslitna däcket innan det återbördas till sin ägare.

(125) Kommissionen noterade att regummeringsindustrin ger ett andra liv (eller fler eftersom samma stomme kan regummeras flera gånger) till en däckstomme från ett utslitet däck. Ett utslitet däck är inte längre säkert för användning på offentliga vägar och kan inte återanvändas. I avsaknad av regummeringsbehandling kommer ett utslitet däck att hamna på soptippen, även om delar av ett utslitet däck kan pyrolyseras för att framställa däckbaserat bränsle. Som beskrivs i skäl 49 i förordningen om provisorisk tull är regummering en återvinningsprocess genom vilken ett utslitet däck restaureras genom att regummera en gammal däckstomme. Därför är regummering inte bara en tjänst utan en tillverkningsprocess. Oavsett ägarskapsarrangemang är regummerare unionstillverkare vars produktionsprocesser utgår från en däckstomme och som producerar ett däck.

(126) Livscykeln för utslitna däck kan dessutom sluta på två sätt: antingen kasseras de som avfall eller används som däckstomme som regummeras. Om de betraktas som avfall kan ägaren till det utslitna däcket få betala en avgift för att göra sig av med det. I det andra scenariot blir det utslitna däcket en inkomstkälla. Regummerare får köpa det utslitna däcket från ett servicegarage eller regummera ett utslitet däck enligt ett förädlingsavtal. Alla kontrollerade regummerare använder två resurskällor (dvs. antingen däckstommar eller tjänster mot avgift inom ramen för ett förädlingsavtal) för att tillverka däck. Försäljningspriset för ett utslitet däck var omkring 10 % i genomsnitt av den totala produktionskostnaden för ett regummerat däck. Kommissionen ansåg att skillnaden i tillverkningskostnader eller i mervärde mellan två sätt att regummera däckstommar inte var betydande, och betraktade dessa som två olika affärsmodeller för regummering. Kommissionen drog därför slutsatsen att regummerarna utgör en del av unionsindustrin.

(127) Följaktligen användes uppgifter från regummerare som kontrollerats av kommissionen (inbegripet faktiska kostnader och försäljningspriser) för att fastställa skadeindikatorer och beräkna skademarginalen.

4.2 Segmenterad skadeanalys

(128) Såsom förklaras i skäl 162 i förordningen om provisorisk tull analyserades unionsindustrins ekonomiska situation sammantaget, och för vissa mikroekonomiska indikatorer även på segmentnivå med tanke på unionsmarknadens segmentering. Vissa berörda parter upprepade att man i skadeanalysen per segment bör beakta alla skadeindikatorer och indikatorer på orsakssamband. De hänvisade till överprövningsorganets rapport *United States – Hot Rolled Steel Products from Japan* ([34]). Dessutom begärde dessa parter att kommissionen också skulle skilja mellan nya och regummerade däck, originalutrustning och ersättningsdäck eftersom marknaden för originalutrustning var skyddad mot kinesisk konkurrens, återigen genom att hänvisa till rapporten från överprövningsorganet (*United States – Hot Rolled Steel Products from Japan*) ([35]). CRIA och CCCMC upprepade samma synpunkter efter det slutgiltiga utlämnandet av uppgifter.

(129) Enligt den rättspraxis som nämns ovan anges att de undersökande myndigheter som granskar en del av en inhemsk industri ”i princip, på motsvarande sätt, bör granska alla andra delar av den industrin, liksom industrin i sin helhet ([36])”. Överprövningsorganets rapport innehåller dock inget krav på att de undersökande myndigheterna tillhandahåller alla skadeindikatorer per segment.

([34]) Överprövningsorganet, WT/DS184/AB/R, *United States – Hot Rolled Steel Products from Japan*, punkterna 195–196.
([35]) Överprövningsorganet, WT/DS184/AB/R, *United States – Hot Rolled Steel Products from Japan*, punkt 207.
([36]) Överprövningsorganet, WT/DS184/AB/R, *United States – Hot Rolled Steel Products from Japan*, punkt 204.

(130) Omständigheterna i detta ärende var dessutom annorlunda. I överprövningsorganets rapport *United States – Hot Rolled Steel Products from Japan* skyddades en betydande andel av den inhemska tillverkningen i Förenta staterna – produktion för den företagsinterna marknaden – genom strukturen på den inhemska marknaden från direkt konkurrens från sådan import. I den specifika situationen tog överprövningsorganet upp frågan med jämförande granskning av varje del av den inhemska marknaden – som kombinerade den öppna marknaden och den företagsinterna marknaden. För överprövningsorganet stärkte detta de undersökande myndigheternas förmåga att fatta ett lämpligt beslut om den inhemska industrins tillstånd som helhet. I det aktuella fallet finns dock inget skydd för de segment som avser nivå 1 och nivå 2 på unionsmarknaden. Den kinesiska importförsäljningen är huvudsakligen inriktad på ersättningsmarknaden. Denna situation skapas inte av strukturen på unionsmarknaden. Dessutom såldes den berörda produkten även till tillverkare av originalutrustning. Därför godtas inte argumentet att unionens marknad för originalutrustning är skyddad från kinesisk konkurrens och därför borde analyseras separat.

(131) Såsom dessutom noteras i skäl 160 i förordningen om provisorisk tull bekräftar också rättspraxis att när man bedömer huruvida unionsindustrin som helhet lidit skada kan analysen inriktas på det segment som drabbas mest av den dumpade importen. I det aktuella fallet avser omkring 65 % av importen från Kina däck i nivå 3. Därför går det inte att i en ordentlig skadeanalys bortse från den dumpade importens inverkan, i synnerhet i en marknadssituation där försäljningen av däck i nivå 3 fortsätter att växa, och där alla nivåer som utgör unionens däckmarknad hänger ihop.

(132) Därför ansåg kommissionen att den har genomfört en ordentlig granskning av industrin som helhet.

4.3 **Förbrukning i unionen**

(133) Såsom nämns i skäl 9 utförde kommissionen kontrollbesök i två icke-närstående importörers lokaler. Det konstaterades att importen av den berörda produkten också deklarerades under skadeundersökningsperioden under KN-numren 4011 90 00 och 4011 99 00. Denna import avsåg däck i nivå 3. Det var dock inte möjligt att fastställa huruvida det fanns ett utbrett problem med deklarationen av den berörda produkten, eller om detta problem var begränsat till denna särskilda importör.

(134) Den totala volym som rapporterades av de samarbetsvilliga kinesiska exporterande tillverkarna under undersökningsperioden överskred dessutom den totala importen från Kina enligt Eurostat Comext. Eftersom inga uppgifter har rapporterats av dessa exporterande tillverkare för de föregående åren beslutade sig kommissionen för ett försiktigt tillvägagångssätt och inte ändra importvolymerna från Kina.

(135) Efter det preliminära utlämnandet av uppgifter slogs det fast att försäljningen bland de leverantörer av slitbanor som inte är medlemmar i ETRMA Europool hade utelämnats vid fastställandet av förbrukningen i unionen. Därför ändrade kommissionen unionens förbrukning under skadeundersökningsperioden.

(136) Under skadeundersökningsperioden utvecklades förbrukningen i unionen ([37]) på följande sätt:

Tabell 2

Förbrukning i unionen (i enheter)

	2014	2015	2016	Undersöknings-perioden
Total förbrukning i unionen	20 499 603	20 962 782	21 600 223	21 748 781
Index 2014 = 100	*100*	*102,3*	*105,4*	*106,1*

Källa: ETRMA och leverantörer av slitbanor som inte är medlemmar i ETRMA Europool.

(137) Unionens förbrukning ökade således under skadeundersökningsperioden. Förbrukningen ökade med totalt 6,1 % under skadeundersökningsperioden, från omkring 20,5 miljoner till omkring 21,7 miljoner däck under undersökningsperioden.

([37]) Not till handlingen om den metod som används för att uppskatta unionsförbrukningen (registeringsnummer: t18.004870).

4.4 **Inbördes samband mellan nya och regummerade däck**

(138) Ett antal berörda parter bestred de preliminära undersökningsresultaten om det inbördes sambandet mellan nya och regummerade däck och bland nivåer och upprepade samma farhågor efter det slutgiltiga utlämnandet av uppgifter. Kommissionen sammanställde all information om denna fråga i en not till handlingen om inbördes samband ([38]).

(139) Vad gäller skäl 140 i förordningen om provisorisk tull påstod CRIA och CCCMC att man inte kan tillskriva däck i nivåerna 1 och 2 något värde som härrör från att det finns en regummeringsindustri.

(140) Informationen om regummeringsverksamhetens betydelse är utbredd och offentligt tillgänglig. Såsom nämns i skäl 58 i förordningen om provisorisk tull tillverkar tillverkarna av nya däck också regummerade däck. Vissa av de exporterande tillverkarna har sina egna märken för regummerade däck, såsom Hankook AlphaTread och Giti Genesis. Såsom förklaras i noten till akten om inbördes samband slog kommissionen fast att de huvudsakliga däcktillverkarna, inklusive de kinesiska exporterande tillverkarna, var verksamma inom regummeringsbranschen. Hankook använder sig av regummerare i unionen såsom Vacu-Lug i Förenade kungariket eller B.R.P. Pneumatici i Italien för sin regummeringsverksamhet. Giti Genesis, tidigare känt som GT REE Tread, använder sig av Vacu-Lug i Förenade kungariket.

(141) Dessutom meddelade Pirelli under 2009 gällande ett kontrakt som tecknats med Marangoni (en unionsbaserad leverantör av regummeringslösningar) att detta projekt, som ingår i strategin för förstärkning och utvidgning av tillhandahållandet av Pirelli Trucks tjänster, också syftar till att tillföra värde till i synnerhet de nya produkterna i serierna 88 och 01, som lanserades på den europeiska marknaden 2009 och bland annat kännetecknas av att de lämpar sig väl för regummering ([39]). Andra tillverkare gör också reklam för att deras däck kan regummeras, såsom importören av märket Athos, som menar att dessa däck kan mönsterskäras och lämpar sig för kall och varm regummering, och Aeolus ([40]) (som båda rapporterats som nivå 3). Detta visar att regummerbarheten har ett betydande värde i både Europeiska unionen och det berörda landet. Kommissionens undersökning har verkligen visat att tillverkare i de övre nivåerna i hög grad förlitar sig på regummeringsindustrin och dess tillgänglighet, inte bara för att skapa sig en uppfattning om högvärdesmarknaden, utan även när det gäller deras konsument- och kontinuitetsstrategier. Såsom dessutom framgår av noten till akten om inbördes samband anser tillverkningsindustrin i unionen och det berörda landet att regummerbarhet inte bara är en ren marknadsföringsaspekt, utan något som verkligen höjer värdet för de övre nivåerna. De övre nivåernas värde och försäljningspriser är därmed oupplösligen kopplade till en välmående regummeringsindustri i efterföljande led. Av dessa skäl uppgav kommissionen i skäl 140 i förordningen om provisorisk tull att ”en stor andel av det värde som tillskrivs däck i nivåerna 1 och 2 till stor del förklaras av att det finns en regummeringsindustri i nivå 3”.

(142) På denna grundval bekräftade kommissionen sina ursprungliga undersökningsresultat om det inbördes sambandet mellan nya och regummerade däck och bland nivåer.

(143) Vad gäller skäl 141 i förordningen om provisorisk tull ansåg CRIA och CCCMC att kommissionen inte lämnade ut källan till den höga graden av utbytbarhet mellan regummerade däck som i sin tur innebar att priset blev den avgörande faktorn när kunden fattar sitt beslut att köpa ett regummerat däck eller nya däck i nivå 3.

(144) Kommissionen godtog detta argument. I sin not till akten om inbördes samband visade kommissionen exempel på däck i olika nivåer med gemensamma försäljningskanaler.

4.5 **Import från det berörda landet**

4.5.1 *Volym och marknadsandel för importen från det berörda landet*

(145) Aeolus Group och Pirelli menade att kommissionen i sin analys borde ha tagit hänsyn till unionens ökade förbrukning, och borde ha tillhandahållit en separat analys för de tre nivåerna. Parterna hävdade att, med hänvisning till nivåerna 1 och 2, importen från Kina minskade med 2,7 % respektive 2 %, medan importen i nivå 3 ökade med 3,9 % mellan 2015 och 2016. De hävdade alltså att alla påstådda ökningar av importen (i absoluta eller relativa termer) under undersökningsperioden inte var betydande och inte skadade unionsindustrin.

([38]) Not till handlingen om inbördes samband, (registreringsnummer: t18.007993).
([39]) https://www.pirelli.com/tyre/ww/en/news/2009/12/04/pirelli-tyre-collaboration-with-marangoni-for-truck-tyre-retreading/ [besöktes senast den 7 september 2018].
([40]) https://www.aeolus-tyres.com/aeolus-eco-twin-a-second-life-for-tyres/ [besöktes senast den 17 juli 2018].

(146) Såsom förklaras i skälen 128 och 132 analyserades unionsindustrins ekonomiska situation sammantaget, och detta inkluderades i analysen av importen. Den ytterligare analysen av nivåerna utfördes endast med avseende på vissa viktiga mikroekonomiska indikatorer, med tanke på unionsmarknadens segmentering. Importvolymerna för den berörda produkten från Kina ökade. Enligt importstatistik från Eurostat Comext (som enligt vad som förklaras i skälen 133 och 134 kan vara underskattad) var ökningen av importvolymen från Kina betydande, både i absoluta och relativa termer.

4.5.2 *Priser för importen från det berörda landet*

(147) Aeolus Group och Pirelli menade att kommissionens analys saknar hänvisningar till marknadssegmenteringen och endast rapporterar siffror från Eurostat, utan hänvisning till importsiffror som samlats in från de exporterande tillverkare som ingick i urvalet.

(148) Som förklaras i skälen 128 och 132 analyseras unionsindustrins ekonomiska situation på aggregerad nivå, och för vissa mikroekonomiska indikatorer även på segmentnivå med tanke på unionsmarknadens segmentering. I beräkningarna av prisunderskridandet jämfördes dock priserna från de exporterande tillverkare som ingick i urvalet med unionstillverkarnas priser, med beaktande av deras respektive nivå.

(149) Aeolus Group och Pirelli påstod därtill att importpriserna i hög grad påverkades av valutaförändringar. Kommissionen såg inte relevansen i växelkursutvecklingen eftersom samtliga priser som används för jämförelser i beräkningen av skademarginalen anges i euro. Därför spelade variationerna mellan US-dollar och euro varken någon roll för fastställandet av prisunderskridandet eller för åtgärdernas nivå. Påståendet avvisades därför.

(150) Vissa berörda parter (Pirelli, Giti Group) hävdade att enligt Eurostat har priserna på importen från Kina (främst med anknytning till däck i nivå 3) minskat under de tre senaste åren, endast på grund av sjunkande råvarupriser (med 15,6 euro per enhet). Dessa parter uppgav att råvarupriserna (för naturgummi och olja) minskade påtagligt, vilket hade bestående inverkan på importpriserna under undersökningsperioden.

(151) Det genomsnittliga priset på importen till unionen från det berörda landet jämfört med utvecklingen för huvudsakliga råvarupriser utvecklades på följande sätt:

Tabell 3

Utveckling av importpriser (euro/enhet) och priset på huvudsakliga råvaror

	2014	2015	2016	Undersöknings-perioden
Pris på import från Kina (euro/enhet)	144,4	144,3	127,7	128,8
Index 2014 = 100	*100*	*100*	*88*	*89*
Naturgummi:				
SGX RSS3 US-dollar/ton	1 957	1 560	1 641	2 050
Index 2014 = 100	*100*	*80*	*84*	*105*
SGX TSR20 US-dollar/ton	1 710	1 370	1 378	1 660
Index 2014 = 100	*100*	*80*	*81*	*97*
Butadien, US-cent per lb	59,0	34,0	37,2	62,5
Index 2014 = 100	*100*	*58*	*63*	*106*
Brent-indikatorer US-dollar per fat	99,7	53,4	43,6	49,6
Index 2014 = 100	*100*	*54*	*44*	*50*

Källa: Eurostat Comext och klagomålet.

(152) Under skadeundersökningsperioden har priserna på importen från Kina inte speglat råvaruprisernas utveckling. Medan priserna på importen från Kina förblev stabila mellan 2014 och 2015 har priset på de huvudsakliga råvarorna minskat påtagligt, med 20 % för naturgummi och med omkring 45 % för butadien och Brent-indikatorerna. Medan priserna på importen från Kina minskade med 12 % mellan 2015 och 2016 höll sig råvarupriserna relativt stabila. Slutligen, för perioden under 2016 och undersökningsperioden, då de flesta råvarupriserna ökade påtagligt mellan det andra kvartalet 2016 och det första kvartalet 2017, var priserna på importen från Kina stabila. Kommissionen slog fast att priserna på importen från Kina inte återspeglade råvaruprisernas utveckling. Påståendet avvisades därför.

4.5.3 *Prisunderskridande*

(153) Flera berörda parter menade att beräkningarna av prisunderskridandet borde fastställas i likhet med den metod som används för beräkningen av dumpningsmarginalen på grundval av en jämförelse av ett vägt genomsnittligt försäljningspris per produkttyp och segment med avseende på de unionstillverkare som ingår i urvalet och som togs ut av icke-närstående kunder med ett vägt genomsnitt för priserna för alla jämförbara exporttransaktioner. Dessutom menade CRIA och CCCMC att kommissionen borde justera de kinesiska priserna uppåt eller unionspriserna för regummerade däck nedåt för att säkerställa att de jämförda priserna speglar ett liknande miltal och den eftermarknadsservice och de garantitjänster som tillhandahålls av de unionstillverkare som säljer regummerade däck, i synnerhet för nivå 3 eftersom de kinesiska tillverkarna inte tillhandahöll sådana tjänster. Parterna upprepade liknande påståenden efter det slutgiltiga utlämnandet av uppgifter.

(154) Såsom förklaras i skälen 149–150 i förordningen om provisorisk tull beaktade man genom metoden för jämförelse av prisunderskridandet det genomsnittliga försäljningspriset per produkttyp (produktkontrollnummer) och per segment. Prisunderskridandet beräknades på grundval av jämförbara transaktioner med avseende på produkttyp eller per produkttyp. Liksom inom varje nivå anses däcken vara lika i termer av miltal och ingen övergripande justering krävs därmed. Detsamma gäller för garantitjänsterna, med undantag av nivå 3, där unionen till skillnad från de kinesiska tillverkarna faktiskt kan tillhandahålla eftermarknadsservice och garantitjänster. Följaktligen justerade kommissionen priserna för unionstillverkarna i urvalet för eftermarknadsservice och garantitjänster för nivå 3 där så var nödvändigt. Prisunderskridande- och målprisunderskridandemarginalerna fastställdes utan viktning. Påståendet avvisades därför.

(155) Gällande påståendet om likheten mellan beräkningarna av dumpning och skada noterade kommissionen att dumpingsberäkningarna faktiskt medförde ett krav på att man tog hänsyn till alla jämförbara exporttransaktioner vid beräkningen av dumpningsmarginalerna för den likadana produkten som helhet ([41]). Däremot måste en undersökande myndighet ”inte fastställa att det förekommer ett prisunderskridande för var och en av de produkttyper som omfattas av undersökningen, eller med beaktande av hela utbudet av varor som utgör den inhemska likadana produkten. Trots detta är en undersökande myndighet skyldig att objektivt granska den dumpade importens effekter på de inhemska priserna” ([42]). I det aktuella fallet var kommissionen nöjd med den mycket höga matchningsnivån mellan de produkttyper som unionstillverkarna och de exporterande tillverkarna sålde på unionsmarknaden (den övergripande matchningen uppgår till mellan 80 % och 90 %). Påståendet avvisades därför.

(156) CRIA och CCCMC påstod att kommissionen borde lämna ut mer information om de fysiska egenskaperna hos de däcktyper som användes för jämförelsen eftersom det är mycket sannolikt att det finns skillnader som inte speglas i produktkontrollnumren som motiverar en justering, men de kinesiska exportörerna, CRIA och CCCMC kan helt enkelt inte identifiera sådana skillnader eftersom de inte har någon information om de produkter som säljs av de unionstillverkare som ingår i urvalet. Parterna menade att WTO:s överprövningsorgan, genom sin rapport *EC – Fasteners* ([43]), stöder denna strategi. Parterna upprepade liknande påståenden efter det slutgiltiga utlämnandet av uppgifter.

(157) Kommissionen godtog inte detta argument. Den påpekade att överprövningsorganets rapport som nämns ovan handlar om ett misslyckande att tillhandahålla nödvändig information om egenskaperna hos en viss produkt som användes för att fastställa normalvärdet. Detta ledde till en situation där tillverkarna inte kunde besluta huruvida det var nödvändigt att begära justeringar av handelsled för att säkerställa en rättvis jämförelse enligt artikel 2.10 i grundförordningen vad gäller dumpningsberäkningarna. I panelrapporten om samma ärende uppgavs dock att

([41]) Överprövningsorganets rapport om efterlevnad, WT/DS397/AB/RW, EC – Fasteners, punkt 5.265.
([42]) Överprövningsorganets rapport, WT/DS454/AB/R och WT/DS460/AB/R, China – HP-SSST (Japan) / China – HP-SSST (EU), punkt 5.180.
([43]) Överprövningsorganets rapport om efterlevnad, WT/DS397/AB/RW, *EC – Fasteners*, punkt 5.189.

”även om det är tydligt att de allmänna kraven i den objektiva granskningen och den faktiska bevisningen enligt artikel 3.2 i grundförordningen begränsar en undersökande myndighets handlingsutrymme i samband med en analys av ett prisunderskridande, innebär detta inte att kraven i artikel 2.10 med avseende på hänsyn till skillnader som påverkar prisernas jämförbarhet är tillämpliga” ([44]). Därför kan man inte utgå från denna rättspraxis i detta fall, där CRIA och CCCMC spekulerar om bristen på utlämnad information om eventuella andra relevanta egenskaper och skillnader som inte speglas i produktkontrollnumren för beräkningarna av prisunderskridandet och skadan. Dessutom beräknade kommissionen underskridandet i linje med sitt sedvanliga förfarande för att säkerställa en rättvis jämförelse, där produktkontrollnumren på ett tillräckligt sätt speglar de fysiska och övriga skillnaderna mellan de produkttyper som säljs av unionstillverkarna och de exporterande tillverkarna. Om de exporterande tillverkarna dessutom anser att deras produkter har särskilda egenskaper som normalt skiljer sig från unionsprodukternas egenskaper och som, ur deras synpunkt, inte uppfångas i produktkontrollnumren, borde de ha tagit upp dessa vid lämpligt tillfälle. Påståendet avvisades därför.

(158) Vissa berörda parter menade att kommissionen inte konstaterade att prisunderskridande hade förekommit under hela skadeundersökningsperioden. En utförlig beräkning av prisunderskridandet gjordes bara för undersökningsperioden. Även om de genomsnittliga priserna på importen från Kina under tidigare perioder kan jämföras med unionsindustrins försäljningspriser är en sådan jämförelse i grund och botten meningslös eftersom 1) inga separata uppgifter finns tillgängliga för de kinesiska importpriserna per nivå och 2) dessa genomsnittliga priser inte tar hänsyn till möjligheten att produktmixen kan ha förändrats under perioden.

(159) I rapporten från WTO:s överprövningsorgan, *China – HP-SSST (EU)* ([45]), förordas att en undersökande myndighet måste bedöma betydelsen av den dumpade importens prisunderskridande i förhållande till den andel av den inhemska tillverkningen för vilken inget prisunderskridande konstaterats. Parterna ansåg att kommissionen inte hade utfört någon sådan bedömning. Parterna upprepade liknande påståenden efter det slutgiltiga utlämnandet av uppgifter.

(160) Såsom anges i skäl 149 i förordningen om provisorisk tull utförde kommissionen i enlighet med tillämplig rättspraxis de sedvanliga beräkningarna på grundval av kontrollerade uppgifter för undersökningsperioden, per produktkontrollnummer och nivå. Alla relevanta beräkningar lämnades ut till de berörda parterna med iakttagande av deras processuella rättigheter. Den sammanlagda prisunderskridandenivån under undersökningsperioden låg på omkring 21 %, vilket enligt kommissionen är betydande. Påståendet avvisades därför.

(161) CRIA och CCCMC menade dock att det är troligt att kommissionen endast identifierade prisunderskridande för en liten del av försäljningen bland de unionstillverkare som ingick i urvalet. De anser att kommissionen måste bedöma den prispress, om någon sådan förekom, som skulle kunna utövas av importen från Kina på unionsindustrins återstående försäljning för vilken inget prisunderskridande konstaterades.

(162) Detta påstående avvisades eftersom försäljningsvolymen för de unionstillverkare som ingick i urvalet som matchade importen från de kinesiska exporterande tillverkarna var betydande (mellan 80 % och 90 %). Dessutom konstaterades det att den vägda genomsnittliga marginalen för prisunderskridandet i de tre nivåerna var betydande, nämligen mellan 18 % och 24 %.

(163) Aeolus Group och Heuver begärde att Aeolus cif-priser skulle ses över för att spegla Heuvers kostnader efter import. Pirelli påstod att dess ytterligare kostnader måste beaktas av kommissionen när man jämför Pirellis däck med andra däck som tillverkas och säljs av unionsindustrin och till de (oberoende) återförsäljarna.

(164) Kommissionen slog fast att Heuver inte är närstående till Aeolus Group. Ingen justering var därför berättigad. Vad gäller Pirelli fastställdes det vägda genomsnittliga cif-priset i enlighet med artikel 2.9 i grundförordningen enligt beskrivningen i skäl 118 i förordningen om provisorisk tull. Påståendet avvisades därför.

(165) Flera parter påstod att kommissionen inte kan förlita sig på konstruerade exportpriser i analysen av prisunderskridandet och fastställande av skadenivån och att den metod som användes strider mot artikel 3.2 a och 3.3 i grundförordningen. Hankook Group hävdade dessutom att den borde behandlas som en enda ekonomisk enhet, för beräkning av både dumpnings- och skademarginalen.

([44]) Panelrapport om WT/DS397/R *EC – Fasteners (China)*, punkt 7.328. Se även panelrapporten WT/DS219/R, *EC – Tube or Pipe Fittings*, punkt 7.292.

([45]) Rapport från överprövningsorganet, WT/DS460/AB/R, *China – HP-SSST (EU)*, punkt 5.180.

(166) För det första hänvisar artikel 3.2 i grundförordningen till inverkan av dumpad import som kan vålla unionstillverkarna skada och inte till ett företags (närstående importörs) återförsäljningspris inom unionen till en annan kund.

(167) För det andra, vad gäller underskridande anger grundförordningen ingen specifik metod för det begreppet. Institutionerna har därmed ett stort handlingsutrymme för att bedöma denna skadefaktor. Detta handlingsutrymme begränsas av behovet att grunda slutsatser på faktiska bevis och att göra en objektiv granskning, i enlighet med artikel 3.2 i grundförordningen.

(168) Vad gäller de aspekter som beaktas i beräkningen av underskridande (särskilt exportpriset) måste kommissionen fastställa den punkt där konkurrensen först äger rum (eller kan äga rum) med unionstillverkare på unionsmarknaden. Denna punkt motsvarar egentligen den första icke närstående importörens inköpspris, eftersom det företaget i princip har valet att köpa antingen från unionsindustrin eller från utländska kunder. Att däremot studera icke närstående importörers återförsäljningspriser återspeglar inte den punkt där riktig konkurrens äger rum. Detta är endast den punkt där exportörens etablerade försäljningsstruktur försöker hitta kunder, men den ligger redan efter den punkt där beslutet om import har fattats. När exportören har inrättat sitt system med närstående företag i unionen har dessa redan bestämt att deras varor ska hämtas utanför unionen. Därför bör jämförelsen göras omedelbart efter att varan passerar unionsgränsen, och inte under ett senare skede i distributionskedjan, t.ex. vid försäljning av varan till slutanvändaren.

(169) Denna metod säkerställer också samstämmighet i de fall när en exporterande tillverkare säljer varor direkt till en icke närstående kund (importör eller slutanvändare) eftersom återförsäljningspriser per definition inte skulle användas i detta scenario. En annorlunda metod skulle medföra diskriminering mellan exporterande tillverkare enbart på grundval av den försäljningskanal som de använder.

(170) I detta fall kan importprisets nominella värde inte användas eftersom den exporterande tillverkaren och importören är varandra närstående. För att fastställa ett tillförlitligt importpris enligt armslängdsprincipen måste därför ett sådant pris rekonstrueras genom att använda den närstående importörens återförsäljningspris som utgångspunkt. För att genomföra denna rekonstruktion är reglerna för hur exportpriset konstrueras enligt artikel 2.9 i grundförordningen relevanta, liksom de är relevanta för att fastställa exportpriset i dumpningshänseende. Tillämpning av artikel 2.9 i grundförordningen gör det möjligt att fastställa ett pris som är fullt jämförbart med cif-priset (vid unionens gräns) som används för att granska försäljning till icke närstående kunder.

(171) För att möjliggöra en rättvis jämförelse är det berättigat för den närstående importören att dra av försäljnings- och administrationskostnader och andra allmänna kostnader och vinst från återförsäljningspriset till icke närstående kunder för att fastställa ett tillförlitligt cif-pris.

(172) Vissa berörda parter uppmanade kommissionen att lämna ut uppgifter om vilka slags kostnader efter import det rörde sig om och de procentandelar som tillämpats, med uppgift om källan. Dessutom hävdade Xingyuan Group att dessa fasta kostnader borde fördelas som ett fast belopp per däck i stället för en procentandel, som orättvist kommer att bestraffa exportörer vars priser ligger på den undre delen av skalan.

(173) Kommissionen noterade att detta ökade cif-värdet med 3,2 % för kostnaderna efter import (där transport stod för 60 %, hantering 32 % och tullavgifter 8 %). Procentandelarna beräknades på grundval av kontrollerade kostnader efter import per del och uttrycktes därefter som en procentandel av cif-priset för de kontrollerade icke-närstående importörerna.

(174) Efter det slutgiltiga utlämnandet av uppgifter hävdade CCCMC och CRIA att skillnaderna mellan nya däck och regummerade däck borde beaktas för en rättvis jämförelse i undersökningen i syfte att fastställa underskridande och målprisunderskridande.

(175) Såsom konstateras i skäl 84 i förordningen om provisorisk tull har nya däck och regummerade däck samma grundläggande fysiska egenskaper liksom samma grundläggande användningsområden. Påståendet avvisades därför.

(176) Efter det slutgiltiga utlämnandet av uppgifter fann Hankook Group en diskrepans mellan den vinstmarginal som uppges för nivå 1 och den målvinstmarginal som används för att fastställa marginalen för målprisunderskridande.

(177) Kommissionen såg över marginalerna för målprisunderskridande och hittade ett skrivfel vid fastställandet av marginalen för målprisunderskridande för nivå 1 och nivå 2. Kommissionen rättade därför beräkningen av marginalen för målprisunderskridande.

(178) Efter hörandet med Hankook som nämns i skäl 14 lämnade kommissionen ytterligare information om försäljnings- och administrationskostnader och andra allmänna kostnader som dras från priset till den första oberoende kunden för att uppnå nivån fritt fabrik. Kommissionen bekräftade att de kostnader som dragits av motsvarade transport-, försäkrings-, hanterings- och lastningskostnader, därmed sammanhängande kostnader, paketeringskostnader, kreditkostnader, rabatter och provision. Kommissionen gjorde inte avdrag från unionstillverkarnas priser för indirekta försäljningsutgifter, forskning och utveckling, finansiering, marknadsföring eller vinst.

4.6 **Unionsindustrins ekonomiska situation**

4.6.1 *Allmänna anmärkningar*

4.6.1.1 Viktningsmetoden

(179) Flera parter begärde närmare information om den metod som användes på det preliminära stadiet för att väga olika kategorier av företag (stora eller små och medelstora företag) och per nivå enligt beskrivningen i skälen 157 och 158 i förordningen om provisorisk tull.

(180) Viktningen utfördes på grundval av försäljningen, eftersom detta är den relevanta parametern när man beaktar försäljningspriserna i unionen för fastställandet av tillverkningskostnaden eller försäljningens lönsamhet i unionen till icke-närstående kunder.

(181) Ett av kriterierna för valet av vilka unionstillverkare som skulle ingå i urvalet var unionstillverkarnas representativitet i fråga om storlek, nämligen mellan små och medelstora företag och stora företag (skäl 24 i förordningen om provisorisk tull). Fem små och medelstora företag ingick i urvalet. Ett sådant företag beslutade sig för att avsluta undersökningssamarbetet. Fyra besvarade stickprovsfrågeformuläret. Som omnämns i skäl 10 kontrollerade kommissionen frågeformuläret för det småföretag för vilket kontrollbesöket inte hade ägt rum innan de provisoriska åtgärderna genomfördes.

(182) Dessutom beaktade kommissionen synpunkter från berörda parter som ansåg att marknadssegmenteringen i tre nivåer behövde avspeglas i urvalet av unionstillverkare (skäl 20 i förordningen om provisorisk tull). Ytterligare information tillhandahölls av de samarbetsvilliga tillverkarna, vilket förklaras i skäl 21 i förordningen om provisorisk tull. Unionstillverkarna ombads tillhandahålla information om försäljningsvärdet och försäljningsvolymerna gällande tillverkning och unionens försäljning per nivå, och, när det rörde sig om regummerade däck, varifrån stommarna kom (import/lager). Stickprovsfrågeformuläret eller frågeformuläret till unionstillverkarna innehöll inte information om ursprunget för/märket på de stommar som användes av regummerarna.

(183) Kommissionen tog med elva unionstillverkare i urvalet. Det är ett ovanligt stort antal unionstillverkare som ska undersökas. Trots detta krävde de små och medelstora företagens resultat och resultatet per nivå en viktning för en korrekt analys av den resulterade sammanslagningen av de mikroekonomiska skadeindikatorerna.

(184) Uppdelningen per nivå av försäljningen bland de samarbetsvilliga unionstillverkarna och de unionstillverkare som ingick i urvalet var likartad: mellan 60 % och 70 % för nivå 1, mellan 15 % och 25 % för nivå 2 och mellan 10 % och 20 % för nivå 3. Små och medelstora företag stod för 7–10 % av den totala försäljning i unionen som rapporterades av de samarbetsvilliga unionstillverkarna. Dessutom tillverkar de unionstillverkare som ingick i urvalet nya och regummerade däck i nivå 2 och nivå 3. Omkring hälften av försäljningen i urvalet i nivå 3 avser regummerade däck.

(185) Det första steget var att uppskatta uppdelningen mellan de stora företagens och de små och medelstora företagens försäljning. Uppskattningen av de små och medelstora företagens försäljning baserades på information från ETRMA (för kalla processer) och av leverantörer av slitbanor som inte är medlemmar i ETRMA Europool. Med avseende på denna undersökning ansågs det att små och medelstora företag står för kallprocessförsäljningen och stora tillverkare för varmprocessförsäljningen. Detta är en konservativ metod för att uppskatta de små och medelstora företagens försäljning eftersom kommissionen kontrollerade en sådan tillverkare med båda teknikerna. Uppskattningen av de stora företagens försäljning är skillnaden mellan unionstillverkarnas totala försäljning i unionen minus uppskattningen av de små och medelstora företagens försäljning. På ett preliminärt stadium slog kommissionen fast att de små och medelstora företagens försäljning stod för omkring 15 % av unionsindustrins totala försäljning i unionen under 2016 (såsom nämns ovan är detta en försiktig uppskattning eftersom vissa små och medelstora företag också använder sig av varmregummering). Därför fastställdes ett förhållande på omkring 85 % för stora företag och omkring 15 % för små och medelstora företag.

(186) Det andra steget var att jämföra förhållandet på 85 %/15 % med förhållandet för urvalet (där de stora företagen stod för mer än 95 %). Dessutom representerade försäljningsuppgifterna för de små och medelstora företagen i urvalet omkring 4 % av de små och medelstora unionstillverkarnas totala försäljning i unionen. För att säkerställa en korrekt spegling av den relativa betydelsen av de två kategorierna av unionstillverkare för de mikroekonomiska indikatorerna viktade kommissionen de individuella företagsindikatorerna när den slog samman siffrorna med utgångspunkt i det förhållande på 85 %/15 % som nämns ovan. Metoden medförde en ökning av vikten av den försäljning på nivå 3 som användes för att fastställa de mikroekonomiska indikatorerna.

(187) I det preliminära skedet tillämpades båda viktningarna (viktningen av företagskategorierna och viktningen av nivåerna) lika under perioden, på grundval av 2016 års uppgifter. Kommissionen ansåg att denna strategi var rimlig mot bakgrund av den tillgängliga bevisningen.

(188) Efter det slutgiltiga utlämnandet av uppgifter hävdade CRIA och CCCMC att kommissionen inte borde använda en fast kvot (dvs. en kvot som beräknats för 2016) för skadeundersökningsperioden, utan en kvot för varje period i skadeundersökningsperioden. De hävdade dessutom att vissa stora tillverkare av slitbanor producerade regummerade däck med kalla processer, och att två tillverkare av regummerade däck ingick i en större grupp vilket kvalificerade dem som ett stort företag. Parterna hävdade därför att den använda metoden inte kunde betraktas som försiktig, och att försäljningsvolymen för små och medelstora företag var överskattad. Bipaver hävdade att den varma processen inte endast användes av en regummerare, utan av flera regummerare i unionen ([46]).

(189) För det första undersökte kommissionen de påståenden och bevis som framfördes av parterna. Den fann att vissa stora leverantörer av slitbanor faktiskt har närstående dotterföretag som tillverkar regummerade däck genom den kalla processen. Två tillverkare som ursprungligen betraktades som små och medelstora företag som omnämnts av parterna ingick dessutom i en större grupp, och kan därför inte betraktas som små eller medelstora företag. Kommissionen anpassade därför de kvoter som användes i viktningen. De stora leverantörerna och små och medelstora företagen tillhandahöll sina försäljningsuppgifter under skadeundersökningsperioden. Den totala volym som rapporterats är mellan 227 000 och 254 000 regummerade däck, vilket motsvarar omkring 5,5 % av den uppskattade försäljningen av regummerade däck under skadeundersökningsperioden.

(190) För det andra, vad gäller försäljning av produktion med varm process från små och medelstora företag, fann kommissionen att fler än ett företag tillverkar regummerade däck med användning av den varma processen. Kommissionen begärde av ett fåtal tillverkare uppgifter om tillverkningen med varm process för skadeundersökningsperioden. Den totala volym som rapporterats är mellan 132 000 och 150 000 regummerade däck, vilket motsvarar omkring 3,2 % av den uppskattade försäljningen av regummerade däck under skadeundersökningsperioden.

(191) För det tredje räknade kommissionen om uppskattningen av försäljningen för små och medelstora företag under skadeundersökningsperioden genom att addera deras försäljning av produktion genom varm process och att dra av de stora företagens försäljning av produktion genom kall process.

(192) Slutligen beräknade kommissionen de små och medelstora företagens andel av den samlade unionsförsäljningen för varje period i skadeundersökningsperioden:

Tabell 4

Små och medelstora företags andel av den samlade unionsförsäljningen (%)

	2014	2015	2016	Undersöknings-perioden
Små och medelstora företags andel av den samlade unionsförsäljningen	16,9	15,3	13,7	13,2
Kvot som används på det preliminära stadiet för små och medelstora företags försäljning av den totala unionsförsäljningen	14,6	14,6	14,6	14,6

(193) Som visas i tabell 4 har andelen av små och medelstora företag i den totala unionsförsäljningen under skadeundersökningsperioden ökats med 2,3 procentenheter 2014, 0,7 procentenheter 2015, minskats med 0,9 procentenheter 2016 och med 1,4 procentenheter under undersökningsperioden. Kommissionen drog slutsatsen att fastställandet av en kvot per år har en marginell inverkan på analysens övergripande resultat. På grundval av ovanstående förblir de slutsatser som grundas på trenderna i förordningen om provisorisk tull giltiga.

(194) Vad gäller den andra anpassningen per nivå förlitade sig kommissionen på det preliminära stadiet på information från klaganden (bilaga 15) som ger en uppskattning av vikten av varje nivå för unionsförbrukningen under 2016. Som omnämnts i skäl 188 hävdade CRIA och CCCMC att kommissionen borde använda en kvot för varje period i skadeundersökningsperioden.

([46]) Kraiburg, en leverantör av slitbanor, lämnade en förteckning till Bipaver över sina kunder för råvaror för den varma processen. Denna förteckning omfattar 38 företag.

(195) i undersökningen framkom inga uppgifter som skulle ha varit mer lämpliga och som hade kunnat användas för att beräkna vikten av nivåerna under skadeundersökningsperioden, och de berörda parterna har heller inte kunnat lägga fram sådana uppgifter. Kommissionen beslutade därför att inte tillämpa den andra anpassningen per nivå på det slutgiltiga stadiet. Denna metod medförde en ökning av vikten av nivå 1 och nivå 2 som användes för att fastställa de mikroekonomiska indikatorerna.

(196) Genom den reviderade viktningen förblir de slutsatser som grundas på trenderna i förordningen om provisorisk tull giltiga för alla de mikroekonomiska indikatorerna analyserade på aggregerad nivå, vilket visas i tabell 5:

Tabell 5

Lönsamhet för försäljning i unionen till icke närstående kunder (% av omsättningen)

	2014	2015	2016	Undersöknings-perioden
Vinstmarginal enligt tabell 13 i förordningen om provisorisk tull (% av omsättningen)	15,6	16,7	15,2	13,7
Index 2014 = 100	*100*	*106,9*	*97,7*	*88,1*
Vinstmarginal med reviderad viktning (% av omsättningen)	15,4	16,9	15,3	13,7
Index 2014 = 100	*100*	*109,5*	*99,5*	*88,6*

(197) Genom den reviderade viktningen förblir de slutsatser som grundas på trenderna i förordningen om provisorisk tull giltiga för nivå 3, vilket visas i tabell 6:

Tabell 6

Lönsamhet på nivå 3 för försäljning i unionen till icke närstående kunder (% av omsättningen)

	2014	2015	2016	Undersöknings-perioden
Vinstmarginal enligt tabell 16 i förordningen om provisorisk tull (% av omsättningen)	6,1	0,6	2,7	– 0,4
Index 2014 = 100	*100*	*10*	*45*	*– 7*
Vinstmarginal med reviderad viktning (% av omsättningen)	5,9	0,5	2,7	– 0,7
Index 2014 = 100	*100*	*9*	*45*	*– 12*

4.6.1.2 Viktningsförfarandets olaglighet

(198) CRIA och CCCMC menade att viktningsförfarandet var olagligt eftersom grundförordningen inte medgav ändringar av stickprovsförfarandet för unionstillverkarna, som ska vara representativt för hela unionsindustrin. Dessutom hävdade de att kommissionens metod inte uppfyllde kravet att basera fastställandet av skada på faktiska bevis för att utföra en objektiv granskning, eftersom ett mycket begränsat antal företag i slutändan bestämde utgången av hela skadebedömningen, till skada för en mycket större uppsättning data vilkas betydelse nedvärderas. Parterna upprepade liknande påståenden efter det slutgiltiga utlämnandet av uppgifter. Efter det slutgiltiga utlämnandet av uppgifter hävdade CRIA och CCCMC dessutom att kommissionen inte kan förlita sig på den information som lämnats av fyra små och medelstora företag i urvalet som skulle utgöra underlag för viktning av skadeindikatorerna.

(199) I skälen 179–195 erinrade kommissionen om den metod som använts.

(200) Kommissionen upprepade dessutom att, till följd av viktningen blev stickprovsurvalet statistiskt mer representativt för unionsindustrin som helhet, i enlighet med tillämplig rättspraxis från WTO och EU ([47]). Detta gjorde det dessutom möjligt för kommissionen att bättre ta hänsyn till resultaten för unionstillverkare utanför urvalet (små och medelstora företag och stora tillverkare) som annars inte tillräckligt skulle återspeglas i skadeindikatorerna, om kommissionen hade grundat sina resultat på urvalet utan att tillämpa viktningen i det aktuella fallet. Med tanke på unionsindustrins fragmentering kunde kommissionen inte bortse från de små och medelstora tillverkarna på unionsmarknaden. Som nämns i skäl 186 representerade försäljningsuppgifterna för de små och medelstora företagen i urvalet cirka 4 % av de små och medelstora unionstillverkarnas uppskattade totala försäljning i unionen. För att återspegla den relativa vikten av de två företagskategorierna grundade kommissionen sina resultat på kontrollerade uppgifter från företagen i urvalet och tillämpade viktningen. Den information som användes var tillgänglig i den öppna handlingen och kontrollerades där så krävdes. Kommissionen ansåg följaktligen att den hade utfört en objektiv granskning av förekomsten av skada på grundval av faktiska bevis. Dessa påståenden tillbakavisades därför.

4.6.2 *Makroekonomiska indikatorer*

(201) CRIA och CCCMC menade att de tvivlade på tillförlitligheten hos vissa av de uppgifter som kommissionen använt för de makroekonomiska indikatorerna.

(202) Såsom nämns i skäl 28 fanns ett dokument med förtydliganden om förordningen om provisorisk tull i den öppna handlingen före det slutliga utlämnandet av uppgifter.

(203) Gällande fastställandet av de makroekonomiska indikatorerna utgick kommissionen från olika källor, bland annat uppgifter från ETRMA. ETRMA offentliggör marknadsanalyser som finns offentligt tillgängliga på dess webbplats. Den öppna versionen av klagomålet innefattade ett dokument från ETRMA (bilaga 16 – ETRMA:s broschyr för 2016 ([48])). Kommissionen noterade att vissa av de exporterande tillverkarna liksom vissa unionstillverkare är medlemmar i ETRMA och lämnade även inlagor som stöddes av uppgifter från ETRMA (exempelvis Hankook Group och Pirelli).

4.6.2.1 Tillverkning, produktionskapacitet och kapacitetsutnyttjande

(204) Såsom antyds i skäl 135 inbegrep unionstillverkningen i förordningen om provisorisk tull inte försäljningen hos leverantörer av slitbanor som inte är medlemmar i ETRMA Europool. Man hittade dessutom ett skrivfel när produktionskapaciteten fastställdes.

(205) Den uppskattade sammanlagda tillverkningen och produktionskapaciteten samt det sammanlagda kapacitetsutnyttjandet i unionen sågs över i enlighet därmed och utvecklades på följande sätt under skadeundersökningsperioden:

Tabell 7

Tillverkning, produktionskapacitet och kapacitetsutnyttjande

	2014	2015	2016	Undersöknings-perioden
Produktionsvolym (i enheter)	20 973 089	20 360 055	20 619 725	21 111 923
Index 2014 = 100	*100*	*97,1*	*98,3*	*100,7*
Produktionskapacitet (i enheter)	29 038 117	28 225 985	27 115 950	26 525 214
Index 2014 = 100	*100*	*97,2*	*93,4*	*91,3*
Kapacitetsutnyttjande	72,2 %	72,1 %	76,0 %	79,6 %
Index 2014 = 100	*100*	*100*	*105*	*110*

Källa: ETRMA, och leverantörer av slitbanor som inte är medlemmar i ETRMA Europool, Eurostat Comext och information som lämnats in av klaganden.

([47]) WT/DS184/AB/R, 23.8.2001, *United States – Anti-dumping Measures on Certain Hot-Rolled Steel Products from Japan*, punkt 204, och tribunalens dom av den 28 oktober 2004, mål T-35/01, Shanghai Teraoka Electronic Co.Ltd mot Europeiska unionens råd, punkterna 129 och 258.

([48]) På ETRMA:s webbplats finns broschyren för 2016 och 2017.
Se http://www.etrma.org/uploads/Modules/Documentsmanager/20180329—statistics-booklet-2017—alternative-rubber-section-final-web.pdf.

(206) Såsom framgår av tabell 7 förblev tillverkningen relativt stabil, med 21,1 miljoner enheter under undersökningsperioden, medan kapacitetsutnyttjandegraden ökade med 7,4 procentenheter (från 72,2 % till 79,6 %) under skadeundersökningsperioden med tanke på den minskade produktionskapaciteten.

4.6.2.2 Försäljningsvolym och marknadsandel

(207) Såsom antyds i skäl 135 inbegrep den totala försäljningsvolymen på unionsmarknaden i förordningen om provisorisk tull inte försäljningen hos leverantörer av slitbanor som inte är medlemmar i ETRMA Europool.

(208) Unionsindustrins försäljningsvolymer och marknadsandel sågs därför över och utvecklades under skadeundersökningsperioden på följande sätt:

Tabell 8

Försäljningsvolym och marknadsandel

	2014	2015	2016	Undersökningsperioden
Total försäljningsvolym på unionsmarknaden (i enheter)	14 835 082	14 738 677	14 533 199	14 584 885
Index 2014 = 100	*100*	*99,4*	*98,0*	*98,3*
Marknadsandel	72,4 %	70,3 %	67,3 %	67,1 %
Index 2014 = 100	*100*	*97,2*	*93,0*	*92,7*

Källa: ETRMA, leverantörer av slitbanor som inte är medlemmar i ETRMA Europool och Eurostat Comext.

(209) På en växande marknad minskade försäljningen i unionen något under skadeundersökningsperioden. Detta ledde till att marknadsandelen minskade med 5,3 procentenheter (från 72,4 % till 67,1 %), medan importvolymen från Kina ökade med mer än 1,1 miljoner däck, vilket innebär en ökning av marknadsandelen med 4,2 procentenheter (från 17,1 % till 21,3 %).

(210) Aeolus Group och Pirelli hävdade att försäljningsvolymen på unionsmarknaden hade varit stabil under de föregående tre åren och att unionsindustrins marknadsandel minskade med 5 procentenheter mellan 2014 och 2017, vilket är en obetydlig minskning.

(211) De hävdade också att unionens försäljningsvolym som rapporterades av klagandena för 2013–2016 visade en stark nedgång för nivå 3 (– 30 %), en nedgång i försäljningen för nivå 2 (– 7 %) och en mindre nedgång i försäljning för nivå 1 (– 1 %). På så sätt står det klart att den enda skadan kan konstateras i segmentet för nivå 3 och att skadeanalysen måste beakta marknadssegmenteringen.

(212) Kommissionen noterade att de siffror som nämns i skälet ovan enbart rör de klagandes försäljning och inte unionsindustrin som helhet. De avser också en annan tidsperiod. Därför är det inte möjligt att överföra utvecklingen av den klagandes försäljningsvolymer till unionsindustrin. Som förklaras i skälen 128 och 132 ansåg kommissionen att förekomsten av väsentlig skada måste fastställas med avseende på den berörda produkten och unionsindustrin i sin helhet, och inte bara för delar av den. Därför har kommissionen inte granskat trenderna var för sig, dvs. per nivå, utan har följt en aggregerad strategi.

4.6.2.3 Tillväxt

(213) Unionens förbrukning ökade med 6,1 % under skadeundersökningsperioden. Unionsindustrins försäljningsvolymer minskade med 1,7 % trots ökande förbrukning, vilket ledde till att unionsindustrins marknadsandel minskade. Importens marknadsandel från det berörda landet ökade under skadeundersökningsperioden (med mer än 4 procentenheter).

(214) Giti Group påstod att unionens förbrukning behövde analyseras utifrån värde och inte volym. På denna grundval minskade unionsförbrukningen med 5 % i värde, och började långsamt öka endast mellan 2016 och undersökningsperioden.

(215) Kommissionen avvisade detta påstående. Unionens förbrukning gav en bild av antalet däck som finns tillgängliga på unionsmarknaden vid en viss tidpunkt. Förbrukningen i unionen beräknas vanligtvis i volym just för att undvika att marknadsaktörernas prissättningsbeteende påverkar trenderna under skadeundersökningsperioden.

4.6.2.4 Sysselsättning och produktivitet

(216) Sysselsättningen och produktiviteten utvecklades på följande sätt under skadeundersökningsperioden:

Tabell 9

Sysselsättning och produktivitet

	2014	2015	2016	Undersöknings-perioden
Antal anställda	38 445	36 478	34 959	34 188
Index 2014 = 100	*100*	*95*	*91*	*89*
Produktivitet (enhet/anställd)	546	558	590	618
Index 2014 = 100	*100*	*102*	*108*	*113*

Källa: Kontrollerade svar på frågeformuläret från unionstillverkarna i urvalet, inlagor från leverantörer av slitbanor samt ETRMA.

(217) Aeolus Group och Pirelli uppgav att sysselsättningen, för vilken kommissionen konstaterade en minskning på 11 %, uteslutande rör regummeringsindustrin. Utvecklingen av produktiviteten kan i stället förklaras med att unionsindustrin nyligen har genomgått en period av omstrukturering och rationalisering.

(218) Uttalandet från berörda parter gällande den minskade sysselsättningen stämmer inte, eftersom omkring hälften av minskningen skett hos stora tillverkare. Påståendet avvisades därför.

(219) Heuver bad om namnen på de 85 regummerare som nämns i skäl 171 i förordningen om provisorisk tull.

(220) Kommissionen fastslog i förordningen om provisorisk tull att minst 85 tillverkare upphörde med sin tillverkning baserat på den kundförteckning som leverantörerna av slitbanor hade tillhandahållit under denna undersökning. Kommissionen beviljade konfidentiell behandling för kundernas identitet och försäljningsvolymen per kund eftersom detta är känslig affärsinformation. Dessutom behöver berörda parter inte lämna in någon sammanfattning för denna typ av dokument. I några få fall tillhandahöll leverantörerna av slitbanor ändå en sammanfattning av deras inlagor, som återfinns i den öppna akten.

(221) Efter det slutgiltiga utlämnandet av uppgifter hävdade CRIA och CCCMC att kommissionens antagande att all försäljning av tillverkning med kall process görs av små och medelstora företag är felaktig, eftersom många stora företag använder sig av denna metod för regummering. Parterna drog slutsatsen att den resulterande uppskattningen av sysselsättning och produktivitet därför inte var tillförlitlig.

(222) Som nämns i skäl 189 fann kommissionen att de stora företagens tillverkning genom den kalla processen är ganska begränsad och kan inte som sådan påverka kommissionens uppskattning av sysselsättning och produktivitet. Produktiviteten sammanhänger dessutom främst med typen av tillverkning (dvs. regummering eller nya däck). Påståendet avvisades därför.

(223) CRIA och CCCMC hävdade dessutom att den kundförteckning som lämnats av en regummerare visar att en kund rapporterades som inaktiv, medan dess årsredovisning hos de lokala myndigheterna visade att företaget fortfarande var verksamt 2017. I sin not till handlingen ([49]) förklarade kommissionen att den förteckningen upprättades genom att aggregera information om försäljning som lämnats av åtta leverantörer av slitbanor. Vad gäller undersökningen ansågs en regummerare ha upphört med tillverkningen när den inte längre köpte slitbanor. Det är därför inte möjligt att säkert fastställa huruvida en regummerare är verksam eller inte enbart på grundval av en förteckning över unika leverantörer och/eller på grundval av registrerade årsredovisningar. Även om det är riktigt att det företag som nämns av CCCMC inte hade upphört, bekräftade det till kommissionen att det inte längre bedriver sin regummeringsverksamhet. Kommissionen fortsatte därför att använda den förteckning som upprättats.

([49]) Not till handlingen (registreringsnummer t18.007994).

4.6.2.5 Dumpningsmarginalens storlek

(224) Alla dumpningsmarginaler sågs över som anges i skäl 122 och samtliga förblir betydande. Inverkan av de faktiska dumpningsmarginalernas storlek på unionsindustrin var betydande, med tanke på volymen av och priserna för importen från det berörda landet.

4.6.3 *Mikroekonomiska indikatorer*

(225) Giti Group begärde att kommissionen även skulle lämna ut uppgifter om utvecklingen av de mikroekonomiska faktorerna utan den viktning som kommissionen antagit för att göra det möjligt för koncernen att analysera huruvida sådana omanipulerade uppgifter skulle leda till en annan bild av skadan. Efter det slutgiltiga utlämnandet av uppgifter upprepade CRIA, CCCMC och Giti Group påståendet.

(226) Kommissionen avvisade det påståendet, eftersom utlämnandet av skadeindikatorerna utan viktning inte skulle återspegla unionsindustrins verkliga situation, eftersom det inte är möjligt att utföra stickprov på tillräckligt många små och medelstora företag för att återspegla deras verkliga vikt bland unionstillverkarna.

4.6.3.1 Priser och faktorer som påverkar priserna

(227) CRIA och CCCMC bad kommissionen att klargöra huruvida internpriser mellan närstående företag hade beaktats när skadeindikatorerna fastställdes.

(228) Om närstående företag var inblandade i försäljningen ombads tillverkarna i urvalet att rapportera försäljningen till de första oberoende kunderna. Vad gäller inköp av råvaror genom närstående företag granskades internprismetoden av kommissionen och medförde inte några anpassningar.

4.6.3.2 Lagerhållning

(229) Aeolus Group och Pirelli hävdade att kommissionen borde överväga att analysera inte bara den övergripande industrin utan också skillnaden mellan nya och regummerade däck eller mellan olika kategorier av nivåer. De menade att enligt klagomålet har ingen lagerökning skett för däck i nivå 1 eller 2. Tvärtemot minskade lagren i nivå 1 och nivå 2 med 15 % respektive 21 % mellan 2013 och 2016. Omvänt rapporterades i klagomålet en ökning med 17 % av lagren för däck i nivå 3. För dem avser den rapporterade ökningen av lagren bara regummeringsindustrin. Dessutom kan lagervariationer förklaras med flera olika faktorer. Lagerökningar kan till exempel utlösas av ökad försäljning, med utgångspunkt i förväntade beställningar. Närmare bestämt registrerade Prometeon Tyre Group S.r.l. en ökning av lagren som berodde på flera olika faktorer och som alla hörde ihop med den europeiska ekonomiska krisen. Däcktillverkningen har ett mycket nära samband till transportbranschen, som i sin tur främst är beroende av den allmänna handeln. En handelskris leder till färre transporter och detta innebär rent logiskt att det säljs färre däck.

(230) Kommissionen noterade först att ökningen av lagren hos de unionstillverkare som ingick i urvalet hade skett mellan 2016 och undersökningsperioden. Därför påverkades försäljningen inte direkt av finanskrisen under 2011. De siffror som åberopades av de berörda parterna rörde bara klaganden och speglade inte situationen för de unionstillverkare som ingick i urvalet. Att dra slutsatser från dem kan således inte anses vara representativt för unionsindustrin med avseende på undersökningen. På grundval av detta avvisades påståendet.

4.6.3.3 Lönsamhet, kassaflöde, investeringar, räntabilitet och kapitalanskaffningsförmåga

(231) Beträffande investeringarna påstod Aeolus Group och Pirelli att undersökningen motsade klagandens siffror. Giti Group hävdade att lönsamheten för unionsindustrin som helhet var underskattad eftersom kommissionen mixtrat med uppgifterna för de unionstillverkare som ingick i urvalet för att öka betydelsen för uppgifterna om nivå 3. Giti Group menade också att det enda industrisegmentet med sjunkande (och låga) vinstmarginaler var segmentet för nivå 3. Detta marknadssegment stod dock bara för 20 % av den totala försäljningen/förbrukningen i unionen. Aeolus Group och Pirelli ansåg att unionsindustrin i allmänhet är mycket lönsam, klart positiv i nivå 1 och positiv i segmentet för nivå 2.

(232) När det gäller synpunkten på metoden för beräkning av lönsamheten förklarade kommissionen i skälen 179–142 den metod som tillämpats för viktningen av de mikroekonomiska indikatorerna för att spegla unionstillverkarnas ekonomiska verklighet. Det noteras också att lönsamheten för samtliga tre nivåer försämrades mellan 2014 och undersökningsperiodens slut och att lönsamheten i absoluta tal behövde läsas tillsammans med kommissionens undersökningsresultat om inbördes samband mellan nivåerna.

4.7 **Inbördes samband mellan nya och regummerade däck och mellan nivåerna**

(233) De berörda parterna godtog i allmänhet principen om att marknaden är uppdelad i tre nivåer. Såsom beskrivs i skälen 54–59 i förordningen om provisorisk tull placerades märkena i någon av de tre nivåerna på unionsmarknaden. Alla nivåer såldes i regel genom gemensamma försäljningskanaler.

(234) Ett antal berörda parter bestred de preliminära undersökningsresultaten om inbördes samband mellan nivåerna och upprepade samma synpunkter efter det slutgiltiga utlämnandet av uppgifter. Kommissionen sammanställde informationen om denna fråga i en not till handlingen om inbördes samband mellan nya och regummerade däck och mellan nivåerna ([50]).

(235) CRIA och CCCMC påstod att idén om att priserna i nivå 3 skulle påverka prissättningen i nivåerna 1 och 2 (skäl 203 och 207 i förordningen om provisorisk tull) saknar grund och att kommissionen inte lyckats motivera denna påstådda inverkan. Även om man antar att ovannämnda undersökningsresultat är korrekta kunde inga av dessa leda till slutsatsen att priserna i nivå 3 skulle påverka priserna i nivåerna 1 och 2. De menade också att däckpriserna beror på råvarukostnaderna och att det inte stämmer att det förekommer konkurrens mellan de olika segmenten. De invände mot att kommissionen helt enkelt hänvisar till ”den inverkan som priserna i de lägre nivåerna har på prissättningen i den högre nivån” (skäl 203 i förordningen om provisorisk tull), i likhet med klaganden, men lämnade inget relevant bevismaterial. Giti Group gjorde gällande att kommissionens teori om en omvänd kedjereaktion inte stöddes (utan faktiskt motsades) av omständigheterna i fallet. I detta sammanhang påminde Giti Group också om att klaganden själv hade uppgett att aktörer, prissättning, konkurrens och strategier i hög grad varierar mellan segmenten och att en avgörande faktor för ett segment kan vara irrelevant för ett annat. Även om direkt konkurrens mellan segmentens utkanter kan förekomma, är konkurrens inom segmentet främst en följd av ett strategiskt val mellan kvalitet och pris. ([51])

(236) Såsom nämns i skäl 234 tog kommissionen fram en not till handlingen med grunden till varför man slagit fast att det finns inbördes samband mellan nivåerna. Denna slutsats baserades på ett antal uppgifter. För det första uppstår konkurrens mellan nivåerna när man fattar beslut om köpet. Köparen har sedan möjlighet att välja

— ett däck i nivå 1, med bättre hållbarhet, den senaste tekniken och den bästa prestandan, till ett högre ursprungligt pris, eller

— ett däck i nivå 2, som ofta tillverkas av premiumdäcktillverkare, med högre hållbarhet än märken i nivå 3 och lägre kostnader än premiummärkena, med ett högre ursprungligt pris än däck i nivå 3, eller

— ett däck i nivå 3, med den lägsta förskottskostnaden, men med den sämsta hållbarheten och lägsta prestandan.

(237) Detta beslut, omsatt till priser, leder till en analys i två delar: förskottsbetalningen och den övergripande kostnaden per däck. Vad gäller förskottsbetalningen inbegriper däck i nivå 1 en högre investering. Samtidigt, när det gäller kostnad per däck per km, har de den lägsta kostnaden. Variablerna är direkt motsatta för däcken i nivå 3, där förskottsbetalningen är lägst, men kostnaden per däck per km är högst ([52]).

(238) En annan aspekt som spelade en kritisk roll var de gemensamma försäljningskanalerna, som vanligtvis visar däcken i olika nivåer tillsammans vid försäljning, vilket främjar dynamiken hos det inbördes sambandet mellan nivåerna ([53]).

(239) Kommissionen noterade också att det inte fanns några bevis till stöd för påståendet om råvarukostnaderna.

(240) I det slutgiltiga utlämnandet av uppgifter hänvisade kommissionen till unionsförsäljningens utveckling på de olika nivåerna, och litade i detta avseende till en tabell som lämnats av berörda parter (Prometeon/Pirelli). Denna tabell betecknades som ”Uppskattad utveckling av försäljningen i unionen för unionstillverkare som är medlemmar i ETRMA”. Efter det slutgiltiga utlämnandet av uppgifter hävdade CRIA och CCCMC att siffrorna skilde sig från

([50]) Not till handlingen om inbördes samband, (registreringsnummer: t18.007993).
([51]) Punkt 107 i klagomålet.
([52]) Tabell 8–10 i förordningen om provisorisk tull för det genomsnittliga försäljningspriset i unionen per nivå och noten till handlingen om inbördes samband, sida 7–10 (registreringsnummer: t18.007993).
([53]) Not till handlingen om inbördes samband, sidorna 11–12 (registreringsnummer: t18.007993).

tabell 4 i det slutgiltiga meddelandet av uppgifter. Kommissionen granskade påståendet och begärde ett klargörande från ETRMA. ETRMA förklarade att uppgifterna i tabell 6 i det slutgiltiga meddelandet av uppgifter hade betecknats felaktigt. Uppgifterna i tabell 6 i det slutgiltiga meddelandet av uppgifter gällde i själva verket utvecklingen på ersättningsmarknaden för nya däck i unionen (tabell 10 nedan). Enligt dessa uppgifter fanns det ett tydligt och snabbt växande intresse bland unionstillverkarna inom nivå 3, segmentet med lägre priser på marknaden.

Tabell 10

Uppskattad utveckling på ersättningsmarknaden för nya däck i unionen

I miljoner	2014	2015	2016	2017	Uppskattning 2018
Nivå 1 + Nivå 2	8,7	9,0	9,1	9,0	9,2
Index 2014 = 100	*100*	*103*	*105*	*103*	*106*
Nivå 3	3,6	4,0	5,0	5,4	5,5
Index 2014 = 100	*100*	*111*	*139*	*150*	*153*
Andel av ETRMA-tillverkare i T3-segmentet	12,5 %	12,4 %	13,1 %	14,1 %	18,9 %

Källa: Prometeon Tyre Group och Pirelli ([54])

(241) På grundval av tabellen ovan förväntas den uppskattade försäljningen under 2018 av däck i nivå 3 öka med mer än 53 % jämfört med dess nivåer under 2014, medan försäljningen av däck i nivåerna 1 och 2 förblir sig lik, och förväntas bara ha ökat med 6 % jämfört med dess nivåer 2014. Utvecklingen måste ses mot bakgrund av en drastisk ökning av konkurrensen i nivå 3 från exporterande tillverkare i det berörda landet under perioden 2014–2018, liksom ekonomiskt ohållbara vinstnivåer i nivå 3 för unionstillverkare av den berörda produkten.

(242) Kommissionen noterade att denna förskjutning på unionsmarknaden har påverkat unionstillverkarna, som skulle ha haft mycket högre vinstnivåer i nivåerna 1 och 2, Detta kan bara förstås mot bakgrund av orsakerna i skäl 141 och följande, nämligen som ett sätt att skydda den faktor som främst ledde till ett höjt värde för de högre nivåerna genom att särskilja försäljningen i nivå 1 och nivå 2 i unionen från importen i nivå 1 och nivå 2 från det berörda landet. Ökningen av försäljningen till låg vinst i nivå 3, och därigenom konkurrensen i segmentet för nivå 3, illustrerar att trycket från den omvända kedjereaktionen på försäljningen i nivå 1 och nivå 2 upplevdes av unionstillverkarna av den berörda produkten under undersökningsperioden och dessförinnan, och att detta tryck kommer att öka även efter undersökningsperioden.

(243) CRIA och CCCMC noterade att kommissionen uppgav att det blev svårare att regummera utslitna högkvalitetsdäck (skäl 202 i förordningen om provisorisk tull). Inga siffror tillhandahölls dock. Att regummeringsfabriker och regummeringsverkstäder stänger innebär inte nödvändigtvis att det är svårare att regummera utslitna högkvalitetsdäck, eftersom efterfrågan på sådana däck sjönk efter den ekonomiska krisen enligt kommissionen själv (skäl 200 i förordningen om provisorisk tull). CRIA och CCCMC begärde att kommissionen skulle lämna ut försäljningsuppgifterna för däck i nivå 1 och den faktiska regummeringskapaciteten för att kunna bedöma i vilken utsträckning regummeringsanläggningarnas tillgänglighet faktiskt minskade med beaktande av den minskade försäljningen av däck i nivå 1. Giti Group noterade att kommissionen inte presenterade några uppgifter om marknadsandel per nivå som skulle vara nödvändiga för att kontrollera huruvida kommissionens teori om en omvänd kedjereaktion stöds av fakta. Denna teori byggde på antagandet att billig import i nivå 3 satte pristryck på och tog marknadsandelar från unionstillverkarna i nivå 2 (och nivå 1). Om uppgifterna om marknadsandel per nivå däremot skulle visa att unionstillverkarna i nivå 1 och/eller nivå 2 faktiskt lyckades upprätthålla (eller till och med höja) sin marknadsandel skulle detta ofrånkomligt undergräva denna teori. Det är inte klart för Giti Group huruvida kommissionen har valt att inte lämna ut uppgifter om marknadsandel eller huruvida dessa uppgifter helt enkelt inte har samlats in. I varje fall uppmanade Giti Group kommissionen att lämna ut (och om nödvändigt samla in) dessa uppgifter för att kontrollera om kommissionens teori om omvänd kedjereaktion stämmer.

([54]) Framställan av Prometeon Tyre Group och Pirelli vid hörandet den 9 april 2018 (Registreringsnummer: t18.007993).

(244) Vad gäller de makroindikatorer som Giti Group begärde att få analyserade per nivå förklarade kommissionen i skälen 128 och 132 att det var lämpligt att analysera den ekonomiska situationen för unionsindustrin som helhet. Det förekom kapacitet, tillverkning och import inom samtliga nivåer. Nivå 3, där majoriteten av importen från Kina skedde, drog ner hela industrin, vilket framgår av förordningen om provisorisk tull. De dumpade kinesiska priserna underskred unionsindustrins priser påtagligt inom alla nivåer under undersökningsperioden. Under skadeundersökningsperioden försämrades unionsindustrins övergripande resultat. Vissa fabriker som tillverkade olika nivåer tvingades stänga ([55]) och många regummerare tvingades upphöra med sin tillverkning. Kommissionen slog fast att minst 85 små och medelstora företag upphörde med tillverkningen, vilket minskade regummeringskapaciteten, såsom förklaras i skäl 202 i förordningen om provisorisk tull.

(245) CRIA och CCCMC påstod att kommissionens påstående om att ”unionstillverkarna av nya däck [inte har något] annat val än att öka sin närvaro även i nivå 3” (skäl 202 i förordningen om provisorisk tull) var svårt att förstå eftersom kommissionen själv förklarade att alla integrerade regummerare (alltså tillverkare av nya däck som också utför regummering) skulle ingå i nivå 2 (skäl 58 i förordningen om provisorisk tull).

(246) Kommissionen noterade att i noten med kartläggningen av nya och regummerade däck per märke klassificerades olika märken tillhörande unionstillverkare av nya däck i nivå 3.

(247) Kommissionen uppgav att ”information som var tillgänglig för kommissionen” visade att prissättningsbeteendet ändrades och att priserna i nivå 3 enligt uppgift i stället utgör grunden för priserna i nivå 1 (skäl 206 i förordningen om provisorisk tull). CRIA och CCCMC begärde att denna information skulle göras tillgänglig för berörda parter.

(248) Kommissionen ansåg att det inbördes sambandet mellan nivåerna också omfattade en logik bakom prissättningen mellan nivåer. Unionstillverkare av nya däck som följer en strategi för flera märken höll i själva verket med om att en prisändring inom en nivå nödvändigtvis leder till en justering av priset på den övergripande portföljen, och en av de unionstillverkare som ingick i urvalet lämnade en underbyggd förklaring, som kommissionen också beaktade för slutsatsen om prispressen på de olika nivåerna ([56]).

(249) Vissa berörda parter menade att lönsamhetsutvecklingen i nivå 1, nivå 2 och nivå 3 inte står i förhållande till det inbördes sambandet mellan nivåerna. De påpekade att lönsamheten för unionstillverkare i nivå 1 under undersökningsperioden (17,5 %) är högre än den målvinst (dvs. den vinst som kunde förväntas utan dumpade importer) som kommissionen fastställt (15,6 %) (som beskrivs i skäl 196 reviderades lönsamheten efter det slutgiltiga utlämnandet av uppgifter till 15,4 %). På liknande sätt var lönsamheten för unionstillverkarna i nivå 2 (15,3 %) under undersökningsperioden i grund och botten densamma som vinstmålet. Om lönsamheten för unionstillverkare i nivå 1 och nivå 2 (indirekt) påverkades av billig import i nivå 3 skulle man dessutom förvänta sig att se en liknande lönsamhetsutveckling som för unionstillverkare i nivå 3. Så är inte fallet. Medan lönsamheten för nivå 3 sjönk från 6,1 % till 0,6 % under 2015 (enligt beskrivningen i skäl 197 reviderades lönsamheten efter det slutgiltiga utlämnandet av uppgifter från 5,9 % till 0,5 %) ökade faktiskt lönsamheten mellan 2014 och 2015 från 17,9 % till 21,8 % för tillverkare i nivå 1. Medan lönsamheten för nivå 1 och nivå 2 sjönk mellan 2015 och 2016 fyrdubblades däremot lönsamheten för tillverkare i nivå 3 under samma period från 0,5 % till 2,7 %. Kort sagt menar dessa parter att det inte fanns någon korrelation mellan utvecklingen av lönsamheten i nivå 3 och lönsamheten i nivå 1 och nivå 2. Den enda period då det fanns en korrelation inom utvecklingen av lönsamheten var mellan 2016 och undersökningsperioden. Den obetydliga minskningen av lönsamheten under undersökningsperioden kan dock enligt vad som påstås förklaras med en plötslig ökning av råvarukostnaderna som ännu inte hade omsatts till högre försäljningspriser. Vad gäller utvecklingen av försäljningspriserna kan denna nedåtgående trend, även om det stämmer att de uppgifter som tillhandahölls i förordningen om provisorisk tull visade på en minskning av försäljningspriserna på 9 % (för nivå 1) och 12 % (för nivå 2) under skadeundersökningsperioden, inte tillskrivas importen från Kina i nivå 3 av följande skäl: För det första erkände kommissionen i de andra delarna av förordningen om provisorisk tull – men som verkade ha ignorerats när kommissionen utvecklade sin teori om omvänd kedjereaktion – att tillverkningskostnaden (på grund av sjunkande råvarupriser) minskade under undersökningsperioden. För nivå 1 minskade tillverkningskostnaden med 9 %, vilket är exakt samma minskning som den som konstaterades för försäljningspriserna. Även tillverkningskostnaden för nivå 2 sjönk med 9 %. Med andra ord menade de berörda parterna att de minskade

([55]) 2017 stängde Goodyear Group sin anläggning i Förenade kungariket (ca 330 arbetstillfällen). Michelin Group stängde flera anläggningar i unionen: i Frankrike (två anläggningar: 2014, 700 anställda och 2017, 330 anställda), i Tyskland (2016, 200 anställda), i Ungern (2015, 500 anställda) och i Italien. Continental Group stängde en anläggning i Tyskland.

([56]) Not till handlingen om inbördes samband, sidorna 12–14 (registreringsnummer: t18.007993).

priser som kommissionen observerade till fullo (för nivå 1) och till 75 % (för nivå 2) förklaras av de sänkta tillverkningskostnaderna. De påstår att detta också är uppenbart eftersom när väl tillverkningskostnaden steg mellan 2016 och undersökningsperioden gjorde försäljningspriserna detsamma. För det andra skedde en övergång mot mindre däck på unionens marknad. Enhetspriset för mindre däck är lägre än för större däck och detta förklarar en del av de minskade försäljningspriserna under skadeundersökningsperioden. De berörda parterna hävdar att kommissionen inte beaktade denna utveckling.

(250) Kommissionen ansåg att bristen på korrelation mellan utvecklingen av lönsamheten inom de olika nivåerna kan förklaras av hur inköpsbesluten fattades. Det finns en tidsfördröjning i och med produktens natur och de alternativ som användaren har tillgång till beroende på situationen. Användarens alternativ kommer därför att bero på om denne har ett däck och, om så är fallet, huruvida däcket skulle kunna regummeras ytterligare eller inte, det relativa priset på de tillgängliga alternativen etc. Om användaren till exempel behöver köpa ett däck kommer denne sannolikt att basera beslutet på hela det tillgängliga utbudet. Om användaren däremot redan har ett regummerbart däck kommer kostnaden för regummering av däcket sannolikt att konkurrera med kostnaden för att köpa ett nytt däck i nivå 3, efter avdrag för intäkterna från försäljningen av stommen.

(251) Den information som kommissionen samlat in om de olika storlekar som saluförts i unionen under skadeundersökningsperioden stödde inte argumentet om att priserna och kostnaderna var lägre på grund av det relativt större utbudet av mindre däck på marknaden ([57]). Uppgifterna visade i själva verket att produktmixen på marknaden var stabil och fortsätter att vara inriktad på de huvudsakliga dimensionerna. Dessutom återfanns inte någon sådan minskning av den genomsnittliga produktstorleken i Eurostats uppgifter om importen från Kina, vilka tvärtemot avslöjade att vikten på de däck som importerades från Kina ökade med 3 % mellan 2014 och undersökningsperioden. Omvänt noterade kommissionen att unionsindustrin utförde övergripande strukturanpassningar för att minska kostnaderna, som ett resultat av den dominoeffekt på de olika nivåerna.

(252) Vissa berörda parter hävdade att det förekom omfattande import (som svarade för en marknadsandel på 11,9 %, vilket är över 1 % mer jämfört med 2014) från andra länder och att denna skedde till sjunkande priser (under skadeundersökningsperioden sjönk det genomsnittliga importpriset med 17 %). Prissättningen visade också att denna import riktades mot marknadssegmentet för nivå 1 och/eller nivå 2. Importen från Turkiet, Thailand, Japan, Sydkorea liksom andra länder (förutom Ryssland) har konsekvent underskridit unionstillverkarnas priser i nivå 1, med 10–25 %. Preliminärt och efter det slutgiltiga meddelandet av uppgifter hävdade Giti Group att prisminskningarna inom nivå 1 och nivå 2 kan ha orsakats av importen av däck i dessa nivåer från andra länder och inte genom prispressen från kinesiska däck i nivå 3. Återigen – en sådan situation skulle alltså ofrånkomligt undergräva kommissionens teori. Hur som helst noterade parten att det utan en granskning av importvolymerna av (och importpriserna på) däck i nivå 1 och nivå 2 från andra länder skulle vara omöjligt att fastställa huruvida kommissionens teori stämmer faktamässigt.

(253) Vad gäller detta påstående slog kommissionen fast att den analys som lagts fram av Giti Group var bristfällig eftersom den utgick från att all import såldes direkt till de första oberoende kunderna i unionen. I denna teori bortser man från att de genomsnittliga priserna kan påverkas av att en del av denna import säljs till berörda närstående parter. Dessutom innehöll inte importstatistiken något genomsnittspris per nivå, så kommissionen kunde inte granska importpriserna per nivå, vilket Giti Group begärde. Den föreslagna analysen kan därför inte utföras med de uppgifter som kommissionen lyckades samla in under undersökningens gång, eller som den tog emot från berörda parter, och avslogs därmed.

(254) Därför avfärdade kommissionen de påståenden som lagts fram av berörda parter och bekräftade sina ursprungliga slutsatser.

4.8 **Slutsats om skada**

(255) Mot bakgrund av övervägandena ovan bekräftade kommissionen sina ursprungliga undersökningsresultat i skälen 208 och 209 i förordningen om provisorisk tull. Unionsindustrin som helhet sattes under intensiv press. Produktionskapaciteten, investeringarna och sysselsättningen minskade under skadeundersökningsperioden och marknadsandelen minskade stort trots den pågående minskningen av försäljningspriserna. Importen från Kina underskred väsentligt unionsindustrins priser. Lönsamheten inom unionsindustrin som helhet sjönk också, och ännu snabbare mot slutet av skadeundersökningsperioden. Dessutom ökade lagren av alla typer av däck, i synnerhet under undersökningsperioden, vilket hade en negativ inverkan på unionsindustrins finansiella

([57]) Not till handlingen om inbördes samband, sidorna 12–13 (registreringsnummer: t18.007993).

situation. Många små och medelstora regummerare upphörde med sin tillverkning och kunde inte dra nytta av den ekonomiska återhämtningen. Kommissionen lade också vikt vid inlagorna från AIRP, Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk (den italienska respektive den tyska intresseorganisationen för regummerare), Banden Plan Europa B.V. (en regummerare i unionen) samt Vipal Europe (en leverantör av slitbanor), där man konstaterade att införandet av de provisoriska åtgärderna redan hade skapat en positiv drivkraft inom sektorn. I synnerhet har regummerare i flera av EU:s medlemsstater upplevt ett ökat antal beställningar sedan maj 2018 och tror att dessa optimistiska utsikter skulle fortsätta om de provisoriska åtgärderna bekräftades.

(256) Efter det slutgiltiga utlämnandet av uppgifter hävdade Giti Group att regummerarnas förbättrade resultat kan ha mycket att göra med ökade råvarukostnader, snarare än med införandet av provisoriska åtgärder. Kommissionen konstaterade inget samband mellan råvarukostnadernas utveckling och ökningen av handelsorder som rapporterats av regummerarna. Påståendet avvisades därför.

(257) Vad gäller unionsindustrins lönsamhet noterade kommissionen de kritiska kommentarerna från Aeolus Group om att nivå 3 går med förlust under undersökningsperioden (– 0,7 %), medan lönsamheten för nivåerna 1 och 2 är tvåsiffrig. Kommissionen höll dock inte med om att denna indikator, som visar på skillnader i lönsamhet beroende på nivå, skulle kunna bestrida konstaterandet av väsentlig skada för unionsindustrin som helhet.

(258) Alla relevanta indikatorer visar att unionsindustrin har lidit väsentlig skada i nivå 3. Utöver de negativa vinstmarginalerna gick en mängd arbetstillfällen förlorade, framför allt inom regummeringsbranschen. Prisunderskridandet på 31 % är betydande i nivå 3, där volymeffekten av den kinesiska konkurrensen också är mest påtaglig. Såsom visas i tabell 9 finns en märkbar och konstant (år efter år) övergång avseende unionstillverkarnas försäljning av nya däck till nivå 3. Enligt tabell 9 uppgick försäljningen i unionen under 2016 till 5 miljoner däck i nivå 3. Den utvecklingen fortsatte under 2017. Prognosen för 2018 visar på en ännu större ökning, där övergången bland försäljningen till nivå 3 således tydligt visar den prispress som unionstillverkarna i nivåerna 1 och 2 utsätts för.

(259) Såsom anges i skälen 210 och 211 i förordningen om provisorisk tull och som bekräftas vidare i avsnitt 4.6 i denna förordning vidhöll kommissionen att det finns ett starkt inbördes samband mellan nivåerna med en omvänd kedjereaktion. Tvärtemot synpunkterna från ett stort antal berörda parter finns det bara en marknad för däck ur unionstillverkarnas synvinkel, som delar in marknaden i tre nivåer av skäl som främst rör marknadsföringsstrategier och kvalitetsskillnader. Detta innebär att unionstillverkarna tar hänsyn till utvecklingen inom samtliga tre nivåer. Därför har den pris- och volympress som sker i nivå 3 direkta konsekvenser även för de två andra nivåerna, vilket anges i skäl 234 och följande. Dessutom väljer däckkonsumenterna mellan däck i samtliga tre nivåer: De väger sin vilja att betala ett högre pris mot däckens förväntade livslängd och de tillhörande kostnaderna. Alltså bekräftar tillverkarnas och konsumenternas beteende att det finns ett starkt inbördes samband mellan nivåerna. Detta innebär att den noterade övergången till nivå 3 också innebär ett ständigt tryck på de två andra nivåerna. I det avseendet noterade kommissionen vidare att den dumpade importen främst rör nivå 3. Vad gäller det inbördes sambandet mellan nivåer och den växande betydelsen av nivå 3 ansåg kommissionen att de negativa tendenser som redan noterats för unionsindustrin som helhet bara kommer att fortsätta inom den närmsta framtiden.

(260) Trots den uttryckliga uppmaningen att lämna in synpunkter enligt skälen 213 och 214 i förordningen om provisorisk tull motbevisade ingen av de kinesiska exporterande tillverkarna påståendet från unionsindustrin om att det finns risk för att skadan förvärras ytterligare. Kommissionen godtog därmed att den outnyttjade kapaciteten i Kina utgör omkring 40 % av den nuvarande kinesiska exporten.

(261) Efter det slutgiltiga utlämnandet av uppgifter hävdade CRIA och CCCMC att de inte behövde kommentera påståendena om nivån på outnyttjad kapacitet i Kina, eftersom dessa är irrelevanta i sammanhanget.

(262) Kommissionen håller inte med. Risken att skadan ytterligare förvärras framgår också av den 13:e femårsplanen för utveckling av den kemiska och petrokemiska industrin i Kina, som strävar efter teknisk innovation, strukturanpassningar och grön utveckling. Denna plan gäller däckindustrin, och i den parallella antisubventionsundersökningen har kommissionen redan hittat ett stort antal subventioner. De visar att de kinesiska exporterande tillverkarna har den strukturella fördelen att de kan klättra uppför värdekedjan med fortsatt tillgång till billig finansiering. Om högkvalitetsdäck från Kina konkurrerade alltmer med unionsdäck till dumpade priser skulle detta leda till att däckindustrin i unionen fick lägre marginaler och därmed också sämre möjligheter till investeringar och innovationer. Detta skulle i sin tur troligtvis tvinga unionsindustrin att förlita sig på däck av lägre kvalitet som kräver begränsande investeringar i forskning och utveckling, vilket påverkar deras regummerbarhet ännu mer, vilket är skadligt för samtliga tre nivåer.

(263) Med anledning av den skadevållande situationen i nivå 3 och den omvända kedjereaktion som i nuläget upplevs i nivå 2 och nivå 1 står kommissionen fast vid sin slutsats om att industrin som helhet led väsentlig skada i enlighet med artikel 3.5 i grundförordningen.

5. **ORSAKSSAMBAND**

5.1 **Verkningar av den dumpade importen**

(264) Vissa berörda parter påstod att kommissionen inte visade hur volym- och prisnivåerna för importen av kinesiska däck väsentligen påverkat unionsindustrin, varken individuellt eller sammantaget. Trots att importen från kinesiska exportörer till unionen ökade med 1 124 101 enheter under skadeundersökningsperioden steg också förbrukningen i unionen med 1 249 178 enheter. Därigenom kan ökningen av importen från Kina till konkurrenskraftiga priser inte i sig självt skada unionsindustrins försäljning på marknaden. Att vissa unionstillverkare var tvungna att överge ett marknadssegment och att prissättningen förändrades på unionsmarknaden innebär inte heller nödvändigtvis att importen från Kina är orsaken till att unionsindustrin lidit väsentlig skada. Att de kinesiska exportörernas priser var lägre än unionsindustrins och att unionstillverkarna inte kunde fånga upp den ökade konsumtionen och var tvungna att sänka sina priser för att vara mer konkurrenskraftiga räcker inte för att bevisa att importen från Kina står bakom den skada som unionsindustrin lidit.

(265) Kommissionen upprepade att de kinesiska dumpade priserna underskred unionsindustrins priser påtagligt inom samtliga nivåer under undersökningsperioden. De var i genomsnitt betydligt lägre under hela skadeundersökningsperioden. Att importpriserna förblev stabila mellan 2014 och 2015, sjönk 2016 och låg kvar på samma låga nivå under undersökningsperioden (se skäl 147 i förordningen om provisorisk tull) kan inte förklaras av råvaruprisernas utveckling. De sistnämnda sjönk i början av skadeundersökningsperioden men steg under undersökningsperioden. De kinesiska exporterande tillverkarna justerade dock inte sina priser uppåt. Detta visade att de ville få ytterligare marknadsandelar – till unionsindustrins nackdel.

(266) En exporterande tillverkare hävdade att det inte finns något orsakssamband mellan importen från Kina och den skada som unionsindustrin drabbats av eftersom den kinesiska exporten främst förekommer på marknaden för nivå 3, medan majoriteten av unionstillverkarna säljer produkter i nivå 1 och nivå 2. Detta stämmer inte. De produkter som hör till nivå 1 och nivå 2 står för omkring 35 % av den sammanlagda importen från Kina. Såsom förklaras i avsnitt 4.7 ovan gällande det inbördes sambandet mellan nya och regummerade däck och mellan de olika nivåerna finns dessutom ett symbiotiskt förhållande mellan de olika nivåerna. Pris- och volympressen från billiga, dumpade kinesiska däck i nivå 3 påverkar också priset inom övriga nivåer. Detta påstående avvisades därför.

(267) Samma exporterande tillverkare påstod att skadeanalysen och därigenom analysen av orsakssamband borde utföras med hänsyn tagen till att däcken i nivå 3 var billigare eftersom de har betydligt kortare livslängd än däck i nivåerna 1 och 2. Marknadsandelen bör utvärderas genom att jämföra den i förhållande till värde och inte kvantitet. Om man tar hänsyn till detta är unionsindustrins minskade marknadsandel och den ökade marknadsandelen för den kinesiska exporterande tillverkaren mycket mindre uttalad.

(268) Kommissionen medgav att däckens livslängd är en viktig aspekt av analysen, som visar på det inbördes sambandet mellan nivåerna. Kommissionen godtog dock inte att detta skulle stå i vägen för konstaterandet av orsakssamband. Visserligen är de kinesiska däckens marknadsandel i unionen lägre sett till värdet på grund av ”kortare livslängd” snarare än ”per enhet”, men detta förändrar inte det faktum att det är just på grund av den växande lockelsen för konsumenterna att köpa kinesiska lågprisdäck med kortare miltal som unionsindustrin utsätts för tryck och har lidit väsentlig skada.

(269) En berörd part hävdade att de minskade priserna på import från Kina beror på en ändring i produktmixen som har sin grund i den växande efterfrågan på mindre däck. Det fanns inga bevis till stöd för detta påstående. Även om storleken skulle påverka hur de genomsnittliga priserna utvecklades underskred importen från Kina under alla omständigheter unionsindustrins priser även för samma storlekar, eftersom jämförelsen alltid utförs per produkttyp. Kommissionen avvisade därför detta påstående.

5.2 **Import från tredjeländer**

(270) Flera berörda parter ansåg att kommissionen borde tillhandahålla ytterligare analyser av inverkan av den ryska importen, som prismässigt ligger på samma nivå som importen från Kina.

(271) Kommissionen konstaterade att det finns en avgörande skillnad mellan de importerade volymerna. Medan importen från Kina steg från 3,5 miljoner däck under 2014 till 4,6 miljoner däck (dvs. med 1 100 000 enheter) under undersökningsperioden ökade importen från Ryssland från 0,2 miljoner däck till 0,3 miljoner däck (dvs. endast med 100 000 enheter) under samma period. Med tanke på de begränsade volymerna från Ryssland (de utgör bara 6 % av de totala importvolymerna från Kina och har bara en marknadsandel av unionsmarknaden på 1,29 %), till ett liknande pris, kan inte denna import leda till ett försvagat orsakssamband mellan importen från Kina och skadan på unionsindustrin.

(272) Andra berörda parter hävdade att importen från andra länder, såsom Japan, Korea och Turkiet, var omfattande och underskred unionsindustrins priser. På grund av deras pris och kvantitet bröt de enligt vad som uppgivits orsakssambandet mellan importen från Kina och skadan på unionsindustrin.

(273) Kommissionen noterade att priserna på importen från Japan, Sydkorea och Turkiet var mycket högre än priserna på importen från Kina. De är dessutom oftast internpriser till närstående importörer. Därför kan dessa importpriser inte användas som grund för en jämförelse med unionsindustrins priser. Slutligen såldes de japanska, sydkoreanska och turkiska däcken till ett pris som motsvarade deras respektive nivå på unionsmarknaden. Denna import bör därför inte vålla unionsindustrin skada. Vad gäller kvantiteterna förblev deras marknadsandelar stabila (volymen minskade för Sydkorea med 50 000 enheter, förblev stabil för Japan och ökade för Turkiet med 170 000 enheter) och stod för omkring hälften av den importvolym som hade sitt ursprung i Kina. Detta påstående avvisades därför.

5.3 **Unionsindustrins exportresultat**

(274) Vissa berörda parter påstod att unionsindustrin var förlustdrabbad eftersom den exporterat med förlust under skadeundersökningsperioden, vilket påverkade dess räntabilitet och förmåga att investera. Såsom anges i skäl 226 i förordningen om provisorisk tull påverkas de genomsnittliga exportpriserna av överföringsvärden till närstående företag. Dessutom beräknades de tillverkningskostnader som rapporterades i skäl 176 i förordningen om provisorisk tull för försäljningen för de unionstillverkare som ingick i urvalet till icke-närstående kunder. Detta gör inte att man kan dra några meningsfulla slutsatser genom att jämföra dessa två datauppsättningar. Mikroindikatorerna visade dessutom att exporten från de unionstillverkare som ingick i urvalet var lönsam. Påståendet avvisades därför.

(275) Kommissionen framhöll att volymerna förblev stabila under skadeundersökningsperioden. Dessutom motsvarar dessa priser internpriser mellan närstående parter, och man kan därför inte dra någon slutsats från det faktum att dessa priser visar på en nedåtgående trend under skadeundersökningsperioden. Dessa påståenden avvisades därför. Kommissionen bekräftar därför att det inte finns några bevis för att unionsindustrins exportverksamhet skulle kunna försvaga orsakssambandet mellan den dumpade importen och den konstaterade skadan.

5.4 **Kostnadsutveckling**

(276) Giti Group hävdade att nya däck har blivit billigare eftersom kostnaderna sjönk, men regummerarna kunde inte dra nytta av denna minskning eftersom andelen råvaror i deras tillverkningskostnader är betydligt lägre än för nya däck. Detta förklarar förlusten för regummeringsindustrin i nivå 3, vilket främst beror på utvecklingen av råvarupriserna eftersom de har minskat kontinuerligt sedan 2012 och började återhämta sig först under 2017.

(277) Såsom nämns i skäl 152 följde priserna på importen från Kina inte råvaruprisernas utveckling, medan unionsindustrins tillverkningskostnad speglade denna utveckling ([58]). Förlusterna berodde på att importen från Kina påtagligt underskrider unionsindustrins priser under skadeundersökningsperioden. Påståendet avvisades därför.

5.5 **Andra kända faktorer**

(278) Aeolus Group och Pirelli påstod att kommissionen inte tog hänsyn till att två stora tillverkare har investerat kraftigt i sin regummeringsverksamhet. Detta skulle kunna förklara varför övriga unionstillverkare var tvungna att lämna nivå 3 på marknaden. Enligt dessa parter tvingade den ekonomiska krisen två stora tillverkare (Goodyear och Continental) att investera i sin regummeringsverksamhet, och de öppnade egna regummeringsanläggningar. Enligt tillgängliga uppgifter motsvarar produktionskapaciteten vid vardera anläggning den årliga tillverkningen

([58]) Skälen 176–182 i förordningen om provisorisk tull.

hos tio små regummerare. Aeolus Group anser att dessa investeringar har lett till självorsakad skada. Investeringarna ska ha skapat överkapacitet samt ökat enhetskostnaderna på konstgjord väg, vilket då skulle ha varit orsaken till den minskade vinsten. Investeringarnas effekt på den övergripande unionsindustrin ska enligt påståenden vara tillräcklig för att försvaga ett eventuellt orsakssamband mellan den dumpade importen från Kina och den skada som unionsindustrin lidit, oavsett om den betraktas separat eller tillsammans med andra kända faktorer.

(279) Enligt information från ETRMA och vissa stora tillverkare enligt beskrivning i skälen 189–191 minskade faktiskt de stora tillverkarnas produktion (som huvudsakligen använde regummering genom varmvulkning) under skadeundersökningsperioden (från omkring 2,4 miljoner 2014 till 2,2 miljoner under undersökningsperioden). Dessa siffror stödde alltså inte påståendet om att de två stora tillverkarnas investeringar hade lett till en överkapacitet. Påståendet om självförvållad skada avvisades därför.

(280) Vissa berörda parter menade att en växande efterfrågan på mindre däck sannolikt påverkade produktmixen under olika år på så sätt att förhållandevis fler mindre däck såldes mot slutet av undersökningsperioden. På grund av restriktioner gällande vikt och storlek i stadskärnor samt e-handelns framväxt (som kräver att laster delas upp i mindre kvantiteter, som i sin tur kräver fler lätta lastbilar och skåpbilar) har man sett en övergång till ökad efterfrågan på mindre däck. Denna observation gällde inte bara unionstillverkarnas försäljning. Importen från Kina tillgodosåg också den ökade efterfrågan på mindre däck, vilket (till viss del) förklarade de minskade försäljningspriserna för denna import.

(281) Vad gäller påstående om produktmixens utveckling stödjer inte den information som kommissionen samlat in om de olika storlekar som saluförts i unionen under skadeundersökningsperioden argumentet om att priserna och kostnaderna var lägre på grund av det relativt större utbudet av mindre däck på marknaden ([59]). Uppgifterna för undersökningsperioden visar snarare att produktmixen på marknaden är stabil och förblir koncentrerad kring de huvudsakliga dimensionerna. Dessutom återfinns inte någon sådan minskning av den genomsnittliga produktstorleken i Eurostats uppgifter om importen från Kina, som i stället avslöjade att vikten på de importerade däcken från Kina ökade med 3 % mellan 2014 och undersökningsperioden ([60]). Omvänt noterade kommissionen att industrin hade utfört övergripande strukturanpassningar för att minska kostnaderna, mot bakgrund av den dominoeffekt som drabbade de olika nivåer som berördes. Påståendet avvisades därför.

5.6 **Slutsats om orsakssamband**

(282) Varken den ryska importen (på grund av liten volym) eller importen från Japan, Sydkorea och Turkiet (på grund av sina internpriser som var ännu högre än de kinesiska priserna) var den främsta orsaken till den skada som vållades unionsindustrin. Unionens exportresultat och dess kostnadsutveckling låg inte heller till grund för unionens skadevållande situation. Den kan inte heller förklaras av andra omständigheter, såsom investeringar i regummeringsbranschen från två stora tillverkare och produktmixens utveckling.

(283) Därför bekräftade kommissionen sina undersökningsresultat, som slogs fast i skälen 229 och 232 i förordningen om provisorisk tull, om att den väsentliga skada som unionsindustrin vållats orsakats av den dumpade importen från Kina och att de övriga faktorerna, sedda var för sig eller tillsammans, inte minskade orsakssambandet mellan den dumpade importen och den skada som unionsindustrin lidit.

6. **UNIONENS INTRESSE**

6.1 **Unionsindustrins intresse**

(284) Kommissionen bekräftade sina preliminära avgöranden i skälen 234 och 235 i förordningen om provisorisk tull, dvs. att införandet av åtgärderna kommer att gynna unionstillverkarna.

(285) Aeolus Group och Pirelli, Giti Group och Kirkby ansåg att regummeringsindustrin i unionen skulle påverkas negativt av en minskad tillgång till och ökade priser på stommar. De anser att antidumpningsåtgärderna för däck i nivå 1 och nivå 2 skulle ha en negativ inverkan på de oberoende regummerarna i unionen, då dessa använder stommarna från sådana däck i sin produktion. Giti Group upprepade liknande påståenden efter det slutgiltiga utlämnandet av uppgifter.

([59]) Analysen av den dimension som säljs på marknaden baseras på uppgifter från ETRMA Europool. Uppgifter från tredjepart som sammanfattas i den öppna versionen av koalitionens kommentarer till förordningen om provisorisk tull.

([60]) Beräkningen av vikt/enhet baseras på uppgifter från Eurostat och är finns tillgängliga på bladet ”Var. Imports Weight” i den öppna versionen av bilaga 2 i koalitionens svar på exportörernas och importörernas påståenden (registreringsnummer: t18.007295).

(286) Kommissionen höll inte med om denna bedömning. Trots att stora unionstillverkare har integrerad regummeringsverksamhet regummeras fortfarande många av deras stommar av oberoende regummerare i unionen. Dessutom uppgav oberoende regummerare i unionen för kommissionen att det i nuläget finns ett överutbud av stommar. De bedömer att många konsumenter anser att det är billigare att köpa kinesiska däck i lägre nivåer än att regummera sina befintliga däck. Detta innebär att många stommar som skulle kunna regummeras tvingades slängas. Viktigast av allt är att medan oberoende regummerare och intresseorganisationer stödde åtgärderna var det ingen regummerare i unionen som trädde fram och motsatte sig åtgärderna. Detta visar att åtgärderna gynnar unionens regummeringsindustri.

(287) Efter det slutgiltiga utlämnandet av uppgifter hävdade CRIA och CCCMC att en regummerare i unionen ansåg att åtgärderna inte var i dess intresse. Eftersom detta dock inte stöddes av fakta avvisades påståendet.

6.2 **Unionsanvändares och unionsimportörers intresse**

(288) Aeolus Group och Pirelli, liksom Giti Group och Heuver, påstod att om åtgärderna antogs skulle importen från Kina minska, vilket skulle leda till en allmän minskning av utbudet. Detta skulle i sin tur leda till en spekulativ prisökning, till skada för slutanvändarna. Åtgärderna för att skydda unionsindustrin skulle även innebära att slutkonsumenterna har ett mindre produktsortiment.

(289) Kommissionen ansåg att det fanns tillräcklig övergripande kapacitet i unionen för att tillgodose den inre marknaden, vilket anges i tabell 4. Dessutom finns det många tillverkare i tredjeländer (Turkiet, Sydkorea, Japan, Ryssland, Thailand m.fl.) som redan säljer till unionsmarknaden. Deras kombinerade försäljningsvolym under skadeundersökningsperioden var relativt stabil, med en marknadsandel på runt 10 %. Kommissionen påminde om att de kinesiska priserna låg långt under de priser som tillämpas av alla andra större importländer. Enligt Eurostat var det genomsnittliga priset på importen från Kina 128,8 euro/enhet (enligt tabell 3 i förordningen om provisorisk tull), medan priserna på importen från alla andra länder var 189 euro/enhet under undersökningsperioden (enligt tabell 18 i förordningen om provisorisk tull). Man kan därför rimligtvis förvänta sig att när väl lika villkor har återställts på unionsmarknaden kommer importen från alla andra länder att sörja för det nödvändiga utbudet.

(290) Kommissionen påminde också om att unionsmarknaden är en konkurrensutsatt marknad där konkurrensen mellan många tillverkare som är aktiva inom alla nivåer är mycket hård. Därför kommer import på en rättvis prisnivå att fortsätta att innebära ytterligare konkurrenstryck på unionsindustrins priser.

(291) Flera importörer hävdade att de kan komma att lämna marknaden helt om åtgärderna införs. Kommissionen påminde om att syftet med antidumpningsåtgärderna är att återställa lika villkor så att unionstillverkarna och tillverkarna i tredjeländer konkurrerar på lika villkor. Därför fastställs tullarna bara på en nivå som fortfarande gör det möjligt för importen från Kina att fortsätta att konkurrera med tillverkarna i unionen, men till rättvisa priser. Med tanke på att den stora skillnaden mellan de dumpade kinesiska priserna och priserna på importen från alla andra länder kommer att minskas genom åtgärderna, kommer importörerna dessutom att ha fler affärsmöjligheter att sälja buss- och lastbilsdäck från andra länder.

(292) Efter det slutgiltiga utlämnandet av uppgifter hävdade ERTMA att utbudet är säkrat. Enligt organisationen råder ingen varubrist, eftersom branschuppgifter visar att tillverkarna håller på att ställa om sin försörjning från Kina till andra länder, t.ex. Sydkorea. Parten hävdade att den lokala efterfrågan har ökat med mellan 5 och 10 % sedan de preliminära tullarna aviserades.

(293) Kommissionen slog fast att åtgärderna inte lär gynna importörer som främst förlitar sig på import av mycket billiga kinesiska däck. Importörer med en bredare portfölj kommer sannolikt inte att påverkas i särskilt hög grad av återställandet av sund konkurrens.

6.3 **Leverantörernas intresse**

(294) Utan några synpunkter i frågan bekräftade kommissionen sitt konstaterande i skäl 242 i förordningen om provisorisk tull om att åtgärderna gynnar leverantörer av slitbanor.

6.4 **Andra intressen**

(295) Utan några kommentarer om motsatsen inom den tidsfrist som satts för inlämnande av synpunkter på det slutgiltiga utlämnandet av uppgifter ([61]), bekräftade kommissionen sina undersökningsresultat i skälen 243–249 i förordningen om provisorisk tull om att åtgärderna gynnar unionens politiska mål att minska avfall och förvalta råvaror på ett hållbart sätt. Eftersom det mest är små och medelstora företag som är verksamma inom regummeringsbranschen är införandet av åtgärderna även i linje med kommissionens viktiga mål att stödja små och medelstora företag.

6.5 **Slutsats om unionens intresse**

(296) Kommissionen bekräftade därför sin slutsats i skälen 234–249 i förordningen om provisorisk tull. Det finns inga övertygande uppgifter enligt artikel 21 i grundförordningen om att det inte är i unionens intresse att införa åtgärderna.

7. **MÖJLIGHETEN TILL RETROAKTIVT INFÖRANDE AV ÅTGÄRDERNA**

(297) Såsom nämns i skäl 4 var importen av den berörda produkten föremål för registrering från och med den 3 februari 2018 och fram till det datum då de provisoriska åtgärderna infördes den 8 maj 2018, för att eventuellt kunna ta ut tullarna för den registrerade importen retroaktivt.

(298) I undersökningens slutgiltiga skede bedömdes de uppgifter som samlats in mot bakgrund av registreringen. Kommissionen analyserade huruvida kriterierna enligt artikel 10.4 i grundförordningen var uppfyllda för retroaktivt uttag av slutgiltiga tullar.

(299) De uppgifter som fanns tillgängliga vid tidpunkten för registreringen visade att importen hade stigit avsevärt på KN-nummernivå. Senare uppgifter visar dock att ingen ytterligare avsevärd ökning av importen skedde jämfört med importnivån under undersökningsperioden. Villkoret enligt artikel 10.4 d i grundförordningen uppfylls därför inte.

(300) Således slog kommissionen fast att retroaktivt uttag av slutgiltiga tullar inte berättigades i detta fall.

8. **SLUTGILTIGA ANTIDUMPNINGSÅTGÄRDER**

8.1 **Nivå för undanröjande av skada (skademarginal)**

(301) Efter det preliminära utlämnandet av uppgifter försäkrade flera berörda parter att det fanns bred samstämmighet kring indelningen av unionsmarknaden i tre nivåer, och att förordningen om provisorisk tull innehöll omfattande analyser och uppgifter per segment. Den strategi som användes i det preliminära skedet med ett vinstmål för alla nivåer ledde dock till ett överdrivet skydd av unionstillverkarna mot de dumpade importerna på däck i nivå 3, som inte kunde uppnå det angivna vinstmålet för industrin som helhet. Kommissionen borde därför använda lönsamheten inom varje nivå för att beräkna det icke-skadevållande priset och skademarginalen för en korrekt tillämpning av reglerna om lägsta tull.

(302) Kommissionen godtog detta argument. Den ansåg att det är mer lämpligt att fastställa vinstmål per nivå i detta särskilda fall eftersom åtgärderna tar formen av en fast tull per däck, som i sin tur baseras på en skademarginal som härrör från ett produktkontrollnummer per nivå. Därför ändrade kommissionen vinstmålet till 17,9 % för nivå 1, 17,9 % för nivå 2 och 6,1 % för nivå 3.

(303) Efter det slutgiltiga inlämnandet av uppgifter hävdade Giti Group att 2014, som användes som bas för målvinsten, var ett onormalt år eftersom lönsamheten för nivå 1 och nivå 2 var densamma, medan den utvecklades annorlunda under de följande två åren.

(304) Kommissionen erinrade om att den är förpliktad att fastställa en målvinst genom att identifiera ett år som mest motsvarar normala konkurrensvillkor som inte snedvrids av dumpad import. Enligt denna måttstock är 2014 det år som uppvisar de lägsta volymerna och den lägsta marknadsandelen för dumpad import, jämfört med 2015 och 2016 och de senare bör därför undantas. På samma sätt kunde kommissionen inte använda åren före 2014, eftersom ingen kontrollerad information fanns dessa år. Påståendet avvisades därför.

([61]) Litauens nationella organisation för vägtransportörer ingav kommentarer långt efter tidsfristen för att lämna kommentarer på det slutgiltiga meddelandet av uppgifter, och hävdade att den kinesiska importen motsvarar 37 % av den totala importmarknaden för däck i Litauen, och därmed att litauiska transportörer kommer att stå inför oproportionerliga negativa konsekvenser jämfört med övriga företag i unionen på grund av den litauiska däckmarknadens totala importberoende. Kommissionen fann att kommentarerna lämnats in för sent och att dessa inte var underbyggda. Påståendet avvisades därför.

(305) Vissa berörda parter (klaganden, Tyre Specialists of Finland, Italian Tyre Retreaders Association, Bipaver, VIPAL, Portuguese Association of Retreading Industries, Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk) ansåg att målvinsten på 6,1 % på nivå 3 som användes i det slutgiltiga meddelandet av uppgifter var för låg för att åtgärda den skada som regummeringsföretag vållats och att den vinstnivå på omkring 10 % som uppnåtts före importökningen var berättigad.

(306) Kommissionen erinrade om att däckmarknaden på nivå 3 kan identifieras särskilt genom regummerade och nya däck som aktivt konkurrerar för att vinna marknadsandelar. Som preliminärt fastställs i skäl 209 i förordningen om provisorisk tull äventyrade ohållbara förlustnivåer i industrin för regummerade däck överlevnaden för hela regummeringsverksamheten i unionen. Som vidare konstaterades i skäl 230 i förordningen om provisorisk tull påverkade dessa förluster också den lönsamhet som kan uppnås av företagen på nivå 1 och 2. Dessa resultat ska ses mot bakgrund av unionens tydliga intresse av en stark regummeringsindustri, som konstateras i skälen 243–249 i förordningen om provisorisk tull och i skäl 232 i det slutgiltiga meddelandet av uppgifter.

(307) Kommissionen beslutade följaktligen att bedöma påståendet att den lönsamhet på 6,1 % som uppnåddes 2014 för nivå 3 enligt det slutgiltiga meddelandet av uppgifter inte tillräckligt skulle säkerställa regummeringsverksamhetens överlevnad i unionen.

(308) Därför beslutade kommissionen att studera de lönsamhetsnivåer som uppnåtts av företag på den nivån år 2014, på grundval av de uppgifter som mottagits i de kontrollerade svaren på frågeformuläret. För storföretag i urvalet som är verksamma i regummeringsindustrin i nivå 3 var lönsamheten – 6,04 för 2014. För små och medelstora företag var denna siffra 2,71 %. Dessa siffror visar att regummeringsindustrin, som representerar en betydande del av unionsindustrin som helhet, påverkades av den kinesiska importen redan 2014.

(309) Kommissionen försökte följaktligen fastställa vilken målvinst som unionstillverkare på nivå 3 skulle uppnå under normala konkurrensvillkor, med vederbörlig hänsyn till regummerare. För denna bedömning användes också information som fanns tillgänglig i handlingen. I klagomålet sattes målvinsten för tillverkare av den berörda produkten i nivå 3 till 9,2 % som, enligt klagandena, skulle säkerställa tillräcklig verksamhet för alla tillverkare som var verksamma i nivå 3 (inbegripet regummerare av den berörda produkten). Denna siffra överensstämde också med de kommentarer som lämnats av regummerare av den berörda produkten, som svar på det slutgiltiga meddelandet av uppgifter, som hävdade att kommissionen borde studera lönsamhetsnivåer på omkring 9 % för tillverkare i nivå 3. Deras argument fokuserade huvudsakligen på siffror från 2014 som redan visade att regummeringsindustrin i unionen redan vållats skada. Kommissionen beaktade på liknande sätt uppgifter från regummerare i unionsurvalet för åren 2006 och 2007 som, enligt regummerarna i unionen, motsvarade de sista åren under vilka normala konkurrensvillkor rådde. För dessa år var lönsamheten för regummerare i unionen 9,4 %.

(310) Kommissionen jämförde dessa siffror med aggregerade lönsamhetssiffror i nivå 3 för unionstillverkarna i unionen 2014. Utan att återspegla de små och medelstora företagens resultat som andel av unionsindustrin totalt, låg lönsamheten för nivå 3 det året på 9,2 %. Denna oviktade siffra var lämpligare än den tidigare viktade siffran på 6,1 %. Små och medelstora företag på nivå 3 påverkades redan kraftigt av kinesisk import under 2014, och viktade siffror för det året återspeglar därför inte fullt ut normala konkurrensvillkor i regummeringsindustrin.

(311) Kommissionen ansåg det därför lämpligare att beräkna målvinsten under 2014 på ett sätt som mildrar den skadevållande inverkan av den kinesiska import som redan observerats under det året även för regummeringsindustrin i unionen. Mot bakgrund av ovanstående information beslutade kommissionen att fastställa målvinsten för tillverkare av den berörda produkten på nivå 3 till 9,2 %. Detta beaktar det icke skadevållande minimipris som unionstillverkare på nivå 3 behöver uppnå under normala konkurrensvillkor, med vederbörlig hänsyn tagen till regummeringsindustrins behov.

(312) Som nämns i skäl 16 meddelade kommissionen detta ytterligare resultat och uppmanade berörda parter att inkomma med synpunkter.

(313) Heuver hävdade att kommissionen inte kan göra åtskillnad mellan regummerade och nya däck, eftersom de konsekvent betraktades som likadana produkter med tanke på deras utbytbarhet. Dessutom utfördes den samlade analysen av skador och orsakssamband utan någon som helst åtskillnad.

(314) Den parten hävdade att kommissionen inte gav något giltigt skäl för att avvika från skadeundersökningsperioden i denna undersökning, och att unionsindustrin som helhet redan påverkades av den kinesiska importen under 2014. Den parten hävdade dessutom att det faktum att de inte hade uppnått denna målvinstnivå vid den tidpunkt när importen från Kina inte vållade unionsindustrin skada (2008–2014) tydligt innebär att det finns andra orsaker till skada.

(315) Hämmerling hävdade också att den frist på tre dagar som givits för att lämna kommentarer på de omfattande ändringar som gjorts i handlingen och av kommissionens slutgiltiga slutsatser var för kort och utgjorde ett åsidosättande av dess rätt till försvar.

(316) Xingyuan Group hävdade att målvinsten på 9,2 % var olämplig därför att den inte var kontrollerad. Åren 2006 och 2007 var för avlägsna från den aktuella situationen och det fanns inga bevis för att unionsindustrin led skada under 2014. Dessutom hävdade den parten att syftet med målvinsten inte var att säkerställa industrins fortlevnad, utan att undanröja effekten av skadevållande dumpning. Den hävdade att det var olämpligt att använda en oviktad lönsamhet.

(317) Aeolus Group hävdade att kommissionen inte hade utfört någon analys av orsakssambandet mellan den kinesiska importen och regummeringsindustrins resultat i unionen. Den parten hävdade dessutom att vinstmarginalen måste begränsas till den vinstmarginal som unionsindustrin rimligen kunde räkna med under normala marknadsmässiga konkurrensvillkor. Den hävdade att kommissionen inte borde göra åtskillnad mellan nya och regummerade däck vid utvärderingen av den lämpliga målvinsten för nivå 3. Slutligen hävdade den att kommissionen inte hade motiverat varför målvinsten för nivå sattes till 9,2 %.

(318) CCCMC och CRIA hävdade att en målvinst för nivå 3 på 9,2 % inte återspeglade normala konkurrensvillkor och att åren 2006 och 2007 inte är rimliga riktmärken för att identifiera skada. Eftersom kommissionen hade ägnat för stor uppmärksamhet åt regummerare på nivå 3 hade den även undergrävt sin skadeanalys av unionsindustrin globalt.

(319) Prometeon hävdade att den reviderade beräkningen av skademarginalen förstärker slutsatsen att den påstådda skadan är marginell. Den totala förlusten som kan tillskrivas nivå 3 skulle vara omkring 54 miljoner euro, vilket motsvarar 91 % av den totala skada som unionsindustrin lidit, medan däck på nivå 1 och nivå 2 inte påverkas. Företaget upprepade även sitt påstående att en annan åtgärdsform borde användas.

(320) Kommissionen avvisade dessa påståenden av följande skäl.

(321) För det första grundas målvinsten på 9,2 % för nivå 3 på den faktiska lönsamheten för unionstillverkarna i urvalet på nivå 3 under 2014 före viktningen av företag per nivå. Det är därför inte otillbörligt att använda oviktade siffror i detta syfte för att minska inverkan av de små och medelstora företagens resultat, vilka redan påverkades av den betydande kinesiska importen.

(322) För det andra ändrar kommissionens hänvisning till åren 2006–2007 inte den bedömningen. Den bekräftar snarare resultaten på grundval av de oviktade siffrorna för 2014 som ett lämpligt riktmärke. Ingen av de berörda parterna har hävdat att konkurrensvillkoren under åren 2006–2007 var snedvridna. Regummerarna i urvalet har genom sina årsredovisningar motiverat påståendet att deras normala lönsamhet i genomsnitt var mellan 9 och 10 % under 2006–2007.

(323) För det tredje var den målvinst för nivå 4 som fastställdes enligt ovägda siffror för 2014 också i överensstämmelse med den målvinstnivå som klaganden hade föreslagit. Unionsindustrin ansåg därför redan på det inledande stadiet att denna siffra (dvs. 9,2 %) var en lämplig målvinst – dvs. långt innan kommissionen hade påbörjat viktningsprocessen.

(324) Kommissionen avvisade därför dessa påståenden och bekräftade sitt val av en målvinst på 9,2 % för däck på nivå 3.

(325) Slutligen, i enlighet med artikel 20.5 i grundförordningen bör parterna ges 10 dagar för att kommentera det slutliga utlämnandet av uppgifter. I detta fall beviljade kommissionen två hela veckor för detta syfte. Om ett ytterligare slutgiltigt utlämnande av uppgifter är nödvändigt kan en kortare frist utfärdas. I motsats till Hämmerlings påstående var det ytterligare slutgiltiga utlämnandet av uppgifter varken komplext eller grundläggande. Det gällde snarare en specifik aspekt, nämligen målvinsten, som förklaras i en handling på två sidor. I en sådan situation var tre dagar för att lämna kommentarer tillräckligt för att alla parter skulle kunna utöva sin rätt till försvar.

8.2 **Slutgiltiga antidumpningsåtgärder**

(326) Slutgiltiga antidumpningsåtgärder bör införas på import av den berörda produkten med ursprung i Kina i enlighet med regeln om lägsta tull i artikel 7.2 i grundförordningen. Kommissionen jämförde skademarginalerna och dumpningsmarginalerna. Tullbeloppet bör fastställas till en nivå som motsvarar de lägre dumpnings- och skademarginalerna.

(327) De slutgiltiga antidumpningstullsatserna, uttryckta i priset cif vid unionens gräns, före tull, bör därför vara följande:

Tabell 11

Slutgiltiga antidumpningstullsatser

Företag	Dumpnings-marginal (i %)	Skademarginal (i %)	Slutgiltig antidumpningstull (i %)
Xingyuan Group	106,7	55,07	55,07
Giti Group	56,8	29,56	29,56
Aeolus Group och Pirelli	85	37,29	37,29
Hankook Group	60,1	23,41	23,41
Andra samarbetsvilliga företag	71,5	32,39	32,39
Alla övriga företag	106,7	55,07	55,07

(328) De individuella företagsspecifika antidumpningstullsatser som anges i denna förordning har fastställts på grundval av resultaten av denna undersökning. De avspeglar därför den situation för företagen som konstaterades föreligga enligt undersökningen. Dessa individuella antidumpningstullsatser (i motsats till den landsomfattande tull som gäller för ”alla övriga företag”) är således endast tillämpliga på import av den berörda produkten som har sitt ursprung i det berörda landet och har tillverkats av de rättsliga enheter som nämns. Import av den berörda produkten tillverkad av ett annat företag som inte uttryckligen nämns i denna förordnings operativa del, samt närstående enheter till de uttryckligen nämnda företagen, ska omfattas av den tullsats som är tillämplig på ”alla övriga företag”. De bör inte omfattas av någon av de individuella antidumpningstullsatserna.

(329) Ett företag får begära att dessa individuella antidumpningstullsatser tillämpas om det senare ändrar namnet på enheten. Denna begäran ska riktas till kommissionen. Begäran ska innehålla all relevant information för att visa att förändringen inte påverkar företagets rätt att omfattas av den tullsats som är tillämplig på det. Om ändringen av företagets namn inte påverkar dess rätt att omfattas av den tullsats som är tillämplig på det, kommer ett meddelande om namnbytet att offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning*.

(330) För att minimera risken för att åtgärderna kringgås på grund av de vitt skilda tullsatserna krävs särskilda åtgärder för att säkerställa att de individuella antidumpningstullarna tillämpas. De företag som har individuella antidumpningstullar måste uppvisa en giltig faktura för tullmyndigheterna i medlemsstaterna. Fakturan måste uppfylla kraven i artikel 1.3 i denna förordning. Import som inte åtföljs av en sådan faktura bör bli föremål för den antidumpningstullsats som gäller för ”alla övriga företag”.

(331) För att säkerställa att antidumpningstullarna genomförs korrekt bör antidumpningstullen för alla övriga företag inte bara gälla de icke-samarbetsvilliga exporterande tillverkarna i denna undersökning, utan även de tillverkare som inte exporterade till unionen under undersökningsperioden.

(332) Mot bakgrund av domstolens nyare rättspraxis ([62]) är det lämpligt att fastställa den dröjsmålsränta som ska betalas vid återbetalning av slutgiltig tull, eftersom de relevanta tullbestämmelserna inte föreskriver någon sådan räntesats och eftersom en tillämpning av nationella regler hade lett till en oacceptabel snedvridning mellan de ekonomiska aktörerna beroende på vilken medlemsstat som väljs för tullklarering.

([62]) Domstolens dom (tredje avdelningen) av den 18 januari 2017, Wortmann mot Hauptzollamt Bielefeld, C-365/15, EU:C:2017:19, punkterna 35–39.

(333) Såsom nämns i skäl 263 i förordningen om provisorisk tull finns det en risk att operatörer använder sig av import av hjul försedda med kinesiska däck för att kringgå åtgärderna. Därför ansåg kommissionen det lämpligt att övervaka import av hjul försedda med däck för vägfordon, släpfordon och påhängsvagnar, andra än massivdäck, av gummi, nya eller regummerade, av sådana slag som används på bussar eller lastbilar, med ett belastningsindex högre än 121.

(334) Hämmerling hävdade att grundförordningen inte ger kommissionen någon rättslig grund för att klassificera varor i tullhänseende, och att artikel 1.4 i förordningen om provisorisk tull därför var olaglig. Som nämns i skäl 263 i förordningen om provisorisk tull, enligt de förklarande anmärkningarna till Harmoniserade systemet (FAHS), nr 8708 och 8716, ska hjul försedda med däck för vägfordon, släpfordon och påhängsvagnar klassificeras enligt nr 8708 och 8716. Det skälet förklarade kommissionens avsikt att övervaka import av däck, andra än massivdäck, av gummi, nya eller regummerade, av sådana slag som används på bussar eller lastbilar, med ett belastningsindex högre än 121, som monteras på ett hjul och är korrekt klassificerade enligt tullagstiftningen i kapitel 87 i Kombinerade nomenklaturen ([63]). För att klargöra att kommissionen inte hade för avsikt att klassificera varor i tullhänseende på grundval av grundförordningen utan avsåg att övervaka importen, formulerades ordalydelsen i motsvarande artikel i den förordningen, dvs. artikel 1.4, i enlighet med detta.

8.3 **Åtgärdernas form**

(335) Aeolus Group påstod att antidumpningsåtgärden borde utgöras av en värdetull. Den ansåg att en fast tull skulle strida mot artiklarna 7.2 och 9.4 i grundförordningen, i vilken det krävs att de provisoriska och slutgiltiga antidumpningstullar som införs inte får överskrida den marginal som är tillräcklig för att undanröja skadan för unionsindustrin. I enlighet därmed vore den lämpligaste lösningen att kommissionen genomför olika värdetullar baserat på marknadssegmenteringen, dvs. nivå 1, nivå 2 och nivå 3. Aeolus Group menade att detta skulle vara i linje med kommissionens överväganden om betydelsen av att undvika oproportionerliga åtgärder för högkvalitetsdäck och behovet att undanröja skadan för unionsindustrin för däck med olika fysiska egenskaper, och på så sätt skapa en mycket mer välfungerande marknad.

(336) Som nämnts i skäl 302 såg kommissionen över skademarginalen och fastställde ett vinstmål per nivå. Kommissionen ansåg därför att man genom den fasta tull som följer av detta undanröjde skadan på unionsindustrin på ett korrekt sätt samtidigt som den fasta tullen tillämpades proportionerligt på de olika nivåerna.

(337) CRIA och CCCMC hävdade att fasta tullar är olämpliga, särskilt för nivå 3, och föreslog att kommissionen skulle överväga införande av värdetullar, alternativt fasta tullar för högkvalitativa produkter och värdetullar för lågkvalitativa produkter. Vissa parter hävdade dessutom att kommissionen borde beakta däckstorleken eftersom skillnaden i storlek återspeglas i däckpriset. CRIA och CCCMC hävdade också att en värdetull var lämpligare.

(338) Giti Group och Prometeon hävdade att tullen borde ta formen av en rörlig tull enligt vilken däck över ett visst minimiimportpris (MIP) eller ett MIP per nivå inte var föremål för tull. Giti Group hävdade dessutom att icke samarbetsvilliga tillverkare borde förbli föremål för den kvarvarande värdetullen, för att undanta nivå 1 och nivå 2 från de slutgiltiga åtgärdernas tillämpningsområde.

(339) Som nämnts i skäl 302 såg kommissionen över skademarginalen och fastställde ett vinstmål per nivå. Kommissionen ansåg därför att man genom den fasta tull som följer av detta undanröjde skadan på unionsindustrin på ett korrekt sätt samtidigt som den fasta tullen tillämpades proportionerligt på de olika nivåerna.

(340) Vad gäller påståendena att ett MIP för alla nivåer eller ett MIP per nivå skulle vara lämpligare för att undanröja den skada som vållats av dumpad import, beaktade kommissionen följande:

— Det finns ingen godtagbar definition av kvalitetsskillnader som härrör enbart från fysiska egenskaper. Skillnaderna per nivå härrör även från märkesnamn, kundens uppfattning och regummerbarhet. Därför är det inte möjligt att göra en avgränsning inom vilken tullmyndigheten kan agera.

— Distributionen av importerade däck, främst genom närstående dotterföretag och genom icke närstående importörer men som har mycket nära och långvariga affärsförbindelser är mycket komplex. Att övervaka detta mycket stora nät av verksamheter är praktiskt taget omöjligt.

([63]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/1925 av den 12 oktober 2017 om ändring av bilaga I till rådets förordning (EEG) nr 2658/87 om tulltaxe- och statistiknomenklaturen och om Gemensamma tulltaxan (EUT L 282, 31.10.2017, s. 1).

— Importörerna importerar även vanligtvis andra däck som inte är föremål för undersökning (t.ex. bildäck). Detta innebär en hög risk för olagliga provisioner och kompensationsavtal.

(341) Vad gäller påståendena att åtgärderna måste ta formen av en värdetull, vidhöll kommissionen att en värdetull skulle ge incitament att fortsatt importera den nedre delen av produktmixen, vilket motiveras i skälen 270 och 271 i förordningen om provisorisk tull. Vad gäller storlek fann kommissionen att små däck utgjorde omkring 15 % av exportvolymen från de kinesiska tillverkarna i urvalet, och att importörer normalt importerar alla storlekar. Kommissionen drog därför slutsatsen att detta övervägande inte vägde tyngre än fördelarna med att införa en fast tull.

(342) Kommissionen vidhöll därför fasta tullar som form för de slutgiltiga åtgärderna.

(343) Xingyuan Group hävdade att det importpris som användes som grund för att beräkna den fasta tullen innehöll kostnaderna efter import, vilket inte stämde. Kommissionen godtog detta och korrigerade beräkningarna i enlighet därmed.

8.4 **Slutgiltigt uttag av provisorisk tull**

(344) Med hänsyn till de konstaterade dumpningsmarginalerna och nivån på den skada som vållats unionsindustrin bör de belopp för vilka säkerhet ställts i form av den provisoriska antidumpningstull som infördes genom förordningen om provisorisk tull slutgiltigt tas ut. De belopp för vilka säkerhet ställts utöver den slutgiltiga tullsats som fastställs i enlighet med artikel 1.2 i den här förordningen bör frisläppas.

(345) Kommissionen underrättades om att företaget Chonche Auto Double Happiness Tyre Corp., Ltd (Taric tilläggsnummer C333), ändrade sitt namn till Aeolus Tyre (Taiyuan) Co., Ltd per den 13 augusti 2018. Därför ska alla åtgärder som provisoriskt tillämpats på Chonche Auto Double Happiness Tyre Corp., Ltdtillämpas på Aeolus Tyre (Taiyuan) Co., Ltd

(346) Den kommitté som inrättats genom artikel 15.1 i förordning (EU) 2016/1036 avgav inget yttrande.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE:

Artikel 1

1. En slutgiltig antidumpningstull införs härmed på import av vissa däck, andra än massivdäck, av gummi, nya eller regummerade, av sådana slag som används på bussar eller lastbilar, med ett belastningsindex högre än 121, som för närvarande klassificeras enligt KN-nummer 4011 20 90 och ex 4012 12 00 (Taric-nummer 4012 12 00 10) med ursprung i Kina.

2. Följande slutgiltiga antidumpningstullsatser ska tillämpas i euro per enhet för den produkt som beskrivs i punkt 1 och som tillverkas av nedanstående företag:

Företag	Slutgiltig antidumpningstull (i euro per enhet)	Taric-tilläggsnummer
Xingyuan Tire Group Ltd, Co.; Guangrao Xinhongyuan Tyre Co., Ltd	61,76	C331
Giti Tire (Anhui) Company Ltd; Giti Tire (Hualin) 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
Andra samarbetsvilliga företag som är förtecknade i bilagan	49,31	
Alla övriga företag	61,76	C999

3. De individuella tullsatser som anges för de företag som förtecknas i punkt 2 eller i bilagan ska tillämpas på villkor att det för medlemsstaternas tullmyndigheter uppvisas en giltig faktura som ska innehålla en försäkran, vilken är daterad och undertecknad av en tjänsteman vid den enhet som utfärdat fakturan och av vilken ska framgå namn och befattning, med följande lydelse: ”Jag intygar härmed att de (enheter) (berörd produkt) som sålts på export till Europeiska unionen och som omfattas av denna faktura har tillverkats av (företagets namn och adress) (Taric-tilläggsnummer) i Kina. Jag försäkrar att uppgifterna i denna faktura är fullständiga och korrekta.” Om ingen sådan faktura uppvisas ska tullsatsen för alla övriga företag tillämpas.

4. Kommissionen ska övervaka hjul försedda med däck för vägfordon, släpfordon och påhängsvagnar, andra än massivdäck, av gummi, nya eller regummerade, av sådana slag som används på bussar eller lastbilar, med ett belastningsindex högre än 121, enligt Taric-nummer 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 och 8716 90 90 80.

5. Om inte annat anges ska gällande bestämmelser om tullar tillämpas. Den dröjsmålsränta som ska betalas vid återbetalning som ger rätt till betalning av dröjsmålsränta ska vara den räntesats som Europeiska centralbanken tillämpar på sina huvudsakliga refinansieringstransaktioner, som offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, C-serien, och som gäller den första kalenderdagen i den månad då tidsfristen löper ut, plus tre och en halv procentenheter.

6. Om varorna har skadats innan de övergår till fri omsättning och det pris som faktiskt betalats eller som ska betalas därför fördelas vid fastställandet av tullvärdet i enlighet med artikel 131 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/2447, ska den antidumpningstull minimiimportpriset som anges i punkt 2 sänkas med en procentsats som motsvarar fördelningen av det pris som faktiskt betalats eller ska betalas.

Artikel 2

Om en ny exporterande tillverkare i Kina lämnar tillräcklig bevisning till kommissionen för att företaget

— inte exporterade den produkt som beskrivs i artikel 1.1 till unionen under perioden mellan den 1 juli 2016 till den 30 juni 2017,

— inte är närstående någon av de exportörer eller tillverkare i Kina som omfattas av de antidumpningsåtgärder som införs genom denna förordning,

— faktiskt har exporterat den berörda produkten till unionen efter den undersökningsperiod som ligger till grund för åtgärderna, eller genom avtal har gjort ett oåterkalleligt åtagande att exportera en betydande kvantitet till unionen,

får kommissionen ändra artikel 1.2 ovan genom att lägga till den nya exporterande tillverkaren till de samarbetsvilliga företag som inte ingår i urvalet och som därför omfattas av den vägda genomsnittliga tullsatsen på högst 49,31 euro per enhet.

Artikel 3

De belopp för vilka säkerhet ställts i form av provisoriska antidumpningstullar enligt kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/683 ska slutgiltigt tas ut. De belopp för vilka säkerhet ställts utöver det slutgiltiga beloppet i euro per enhet för antidumpningstullarna i artikel 1.2 i denna förordning ska frisläppas.

Artikel 4

Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/163 ska upphöra att gälla.

Artikel 5

Denna förordning träder i kraft dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 18 oktober 2018.

På kommissionens vägnar
Jean-Claude JUNCKER
Ordförande

BILAGA

Samarbetsvilliga kinesiska exporterande tillverkare som inte ingick i urvalet:

Företagets namn	Taric-tilläggsnummer
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

Företagets namn	Taric-tilläggsnummer
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