NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2018/683

ze dne 4. května 2018,

kterým se ukládá prozatímní antidumpingové clo na dovoz určitých pneumatik, nových nebo protektorovaných, z kaučuku, používaných pro autobusy nebo nákladní automobily, s indexem zatížení převyšujícím 121 a pocházejících z Čínské lidové republiky a kterým se mění prováděcí nařízení (EU) 2018/163

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/1036 ze dne 8. června 2016 o ochraně před dumpingovým dovozem ze zemí, které nejsou členy Evropské unie ([1]), a zejména na čl. 7 odst. 4 uvedeného nařízení,

po konzultaci s členskými státy,

vzhledem k těmto důvodům:

1. POSTUP

1.1. Zahájení šetření

(1) Dne 30. června 2017 podala koalice proti nekalému dovozu pneumatik (dále jen „žadatel“) podnět jménem výrobců představujících více než 45 % celkové výroby nových a protektorovaných pneumatik pro autobusy nebo nákladní automobily v Unii. Podnět obsahoval dostatečné důkazy o dumpingu a výsledné újmě.

(2) Dne 11. srpna 2017 zahájila Evropská komise (dále jen „Komise“) na základě článku 5 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/1036 (dále jen „základní nařízení“) antidumpingové šetření týkající se dovozu určitých pneumatik, nových nebo protektorovaných, z kaučuku, používaných pro autobusy nebo nákladní automobily, s indexem zatížení převyšujícím 121 (dále jen „nové a protektorované pneumatiky“ nebo „dotčený výrobek“), pocházejících z Čínské lidové republiky (dále jen „dotčená země“ nebo „ČLR“), do Unie. Oznámení o zahájení antidumpingového řízení (dále jen „oznámení o zahájení řízení“) zveřejnila v *Úředním věstníku Evropské unie* ([2]).

(3) Dne 21. října Komise vydala opravu oznámení o zahájení řízení, v níž vyjasnila rozsah definice dotčeného výrobku ([3]).

(4) Dne 14. října 2017 zahájila Komise antisubvenční šetření týkající se dovozu nových a protektorovaných pneumatik pro autobusy a nákladní automobily pocházejících z ČLR do Unie a zahájila zvláštní šetření. Oznámení o zahájení řízení zveřejnila v *Úředním věstníku Evropské unie* ([4]).

1.2. Celní evidence dovozu

(5) Dne 30. srpna 2016 podal žadatel žádost o celní evidenci dovozu dotčeného výrobku pocházejícího z ČLR podle čl. 14 odst. 5 základního nařízení.

(6) Dne 4. října 2017 předložily čínské sdružení gumárenského průmyslu (China Rubber Industry Association) (dále jen „CRIA“) a čínská obchodní komora dovozců a vývozců kovů, nerostů a chemikálií (Chamber of Commerce of Metals, Minerals & Chemicals Importers and Exporters) (dále jen „CCCMC“) připomínky k žádosti o celní

([1]) Úř. věst. L 176, 30.6.2016, s. 21.
([2]) Oznámení o zahájení antidumpingového řízení týkajícího se dovozu nových a protektorovaných pneumatik pro autobusy nebo nákladní automobily pocházejících z Čínské lidové republiky (Úř. věst. C 264, 11.8.2017, s. 14).
([3]) Úř. věst. C 356, 21.10.2017, s. 24.
([4]) Oznámení o zahájení antisubvenčního řízení týkajícího se dovozu nových a protektorovaných pneumatik pro autobusy nebo nákladní automobily pocházejících z Čínské lidové republiky (Úř. věst. C 346, 14.10.2017, s. 9).

evidenci. Tvrdily, že žádost nesplnila příslušnou důkazní normu, jelikož neexistují žádné důkazy o dosavadním dumpingu, podstatném nárůstu dovozu a o tom, že dovozy mohou vážně narušit nápravné účinky cla. Dne 19. října 2017 Komise uspořádala na žádost sdružení CRIA slyšení, při němž toto sdružení znovu zopakovalo své předchozí připomínky.

(7) Dne 2. února 2018 zveřejnila Komise prováděcí nařízení (EU) 2018/163 (dále jen „nařízení o celní evidenci“) ([1]), kterým se od 3. února 2018 zavádí celní evidence dovozu dotčeného výrobku pocházejícího z ČLR. V dotyčném nařízení Komise posoudila připomínky zúčastněných stran.

(8) Po zavedení celní evidence skupina Hankook ([2]) uvedla, že bylo porušeno její právo na obhajobu, jelikož nebyla před vstupem nařízení o celní evidenci v platnost vyrozuměna o záměru Komise zavést celní evidenci dotčeného výrobku. Z toho důvodu skupina Hankook tvrdila, že došlo k porušení článku 41 Listiny základních práv Evropské unie.

(9) Komise konstatovala, že předběžné zveřejnění je povinné podle čl. 20 odst. 2 základního nařízení před uložením konečných opatření. Totéž neplatí pro rozhodnutí o celní evidenci podle čl. 14 odst. 5 základního nařízení. Uvedený článek stanoví pouze to, že budou předběžné informace včas poskytnuty členským státům. Právo být vyslechnut podle čl. 41 odst. 2 písm. a) Listiny základních práv Evropské unie se navíc vztahuje pouze na individuální nepříznivá opatření. V tomto případě Komise pověřila celní orgány Unie, aby prováděly evidenci dovozu. Nařízení o celní evidenci nepředstavuje individuální opatření, které by se nepříznivě dotklo skupiny Hankook. Nebylo určeno skupině Hankook ani na ni nemělo žádné individuální nepříznivé účinky. Proto nebyla porušena ani práva skupiny Hankook na obhajobu, ani článek 41 Listiny základních práv Evropské unie.

1.3. **Období šetření a posuzované období**

(10) Šetření dumpingu a újmy se týkalo období od 1. července 2016 do 30. června 2017 (dále jen „období šetření“). Zkoumání trendů významných pro posouzení újmy zahrnovalo období od 1. ledna 2014 do konce období šetření (dále jen „posuzované období“).

1.4. **Zúčastněné strany**

(11) V oznámení o zahájení řízení vyzvala Komise zúčastněné strany, aby se jí přihlásily, a mohly se tak zúčastnit šetření. Komise navíc o zahájení šetření výslovně informovala žadatele, další známé výrobce v Unii, známé vyvážející výrobce, orgány Čínské lidové republiky, známé dovozce, dodavatele a uživatele, obchodníky, jakož i sdružení, o nichž je známo, že se jich zahájení šetření týká, a vyzvala je, aby se šetření zúčastnili.

(12) Zúčastněné strany měly příležitost se k zahájení šetření vyjádřit a požádat o slyšení u Komise a/nebo u úředníka pro slyšení v obchodních řízeních.

(13) Dva výrobci v Unii zastoupení žadatelem využili této příležitosti a požádali Komisi v souladu s čl. 19 odst. 1 základního nařízení, aby jejich názvy byly považovány za důvěrné informace, a to kvůli obavě, že by mohli čelit odvetným opatřením ze strany odběratelů nebo konkurentů dotčených tímto šetřením. Dva spolupracující výrobci v Unii navíc požádali o tentýž statut později.

(14) Komise jednotlivě posoudila podstatu každé žádosti o zachování důvěrnosti. Dospěla k závěru, že ve všech případech skutečně existují důkazy svědčící o velké pravděpodobnosti odvetných opatření, a souhlasila s tím, že názvy uvedených společností by neměly být zveřejněny.

([1]) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2018/163 ze dne 1. února 2018, kterým se zavádí celní evidence dovozu nových a protektorovaných pneumatik pro autobusy nebo nákladní automobily pocházejících z Čínské lidové republiky (Úř. věst. L 30, 2.2.2018, s. 12).

([2]) Skupina Hankook se skládá z těchto společností ve spojení: Shanghai Hankook Tire Sales Co., Ltd., Chongqing Hankook Tire Co., Ltd.; a Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd.

(15) Dva vyvážející výrobci, skupina Giti ([1]) a skupina Aeolus ([2]), tvrdili, že anonymita dvou výrobců v Unii zastoupených žadatelem by mohla vážně ovlivnit právo stran na obhajobu, neboť není možné ověřit, zda žadatel fakticky představuje více než 25 % celkové výroby v Unii. Anonymita mimoto zúčastněným stranám neumožňuje zjistit, na kterých úrovních ([3]) žadatel působí, a smysluplně se vyjádřit k podstatné újmě, kterou by mohl utrpět z důvodu čínského vývozu dotčeného výrobku do Unie. Kromě toho skupina Giti tvrdila, že podle žadatele představovala výroba v Unii úrovně 3 pouze 16 % celkové výroby v Unii. Zahájení řízení tak podle ní tak bylo v rozporu s čl. 5 odst. 4 základního nařízení. Skupina Giti a skupina Aeolus konečně tvrdily, že zachování důvěrnosti brání zúčastněným stranám v tom, aby věděly, zda jsou výrobci v Unii zařazení do vzorku ve spojení s čínskými vyvážejícími výrobci.

(16) Článek 19 základního nařízení stanoví, že Komise nesmí sdělit žádné informace důvěrné povahy bez výslovného svolení poskytovatele takových informací. Komise měla za to, že otevřená verze stížnosti umožnila zúčastněným stranám posoudit stávající požadavky. Navíc je nutno reprezentativnost žadatele posuzovat na celkovém základě údajně poškozeného odvětví, a nikoli na podle úrovně trhu. A konečně Komisi nepřesvědčil argument, že neznalost možných vazeb mezi anonymními žadateli a čínskými vyvážejícími výrobci by měla bránit právu zúčastněných stran na obhajobu. Předložená tvrzení proti přiznání důvěrného zacházení byla proto zamítnuta.

(17) Komise o zahájení řízení rovněž informovala výrobce v Korejské republice (dále jen „Jižní Korea“), Japonsku, Indické republice (dále jen „Indie“), Jihoafrické republice, Turecké republice (dále jen „Turecko“), Thajském království (dále jen „Thajsko“) a Brazilské federativní republice (dále jen „Brazílie“) a vyzvala je k účasti. V oznámení o zahájení řízení informovala Komise zúčastněné strany, že uvažuje o Spojených státech amerických (dle jen „USA“) jako o třetí zemi s tržním hospodářstvím (dále jen „srovnatelná země“) ve smyslu čl. 2 odst. 7 písm. a) základního nařízení. Zúčastněné strany měly možnost vyjádřit v tomto ohledu své připomínky (viz část 3.1.2 níže).

1.5. **Výběr vzorku**

(18) V oznámení o zahájení řízení Komise uvedla, že v souladu s článkem 17 základního nařízení možná bude nutné vybrat vzorek zúčastněných stran.

a) *Výběr vzorku výrobců v Unii*

(19) V oznámení o zahájení řízení Komise uvedla, že vybrala předběžný vzorek výrobců v Unii. Komise vybrala vzorek na základě největšího reprezentativního objemu výroby a prodeje se zajištěním zeměpisného rozložení. Komise vyzvala zúčastněné strany, aby se k předběžnému vzorku vyjádřily.

(20) Čtyři zúčastněné strany předložily k předběžnému vzorku připomínky (skupina Aeolus, skupina Giti, CRIA a CCCMC). Zejména uvedly, že se domnívají, že předběžný vzorek řádně neodráží segmentaci trhu do tří úrovní a že vzorek by měl co nejpřesněji odrážet procentní podíl výroby a prodeje pneumatik úrovně 1, úrovně 2 a úrovně 3 z celkové výroby a prodeje v Unii.

(21) V návaznosti na tuto připomínku požádala Komise dne 25. září 2017 výrobce v Unii o poskytnutí dodatečných informací o jednotlivých úrovních, aby bylo možno stanovit revidovaný vzorek výrobců v Unii.

(22) Mezi spolupracujícími společnostmi, které zaslaly odpovědi na dotazník pro výběr vzorku, jsou velké firmy i malé a střední podniky (dále též „MSP“) ([4]) a celkově na tyto společnosti připadá přes 50 % celkové odhadované výroby a prodeje v Unii.

([1]) Giti Tire (China) Investment Co., Ltd, a její dceřiné společnosti: Giti Tire (Anhui) Co., Ltd, Giti Tire (Fujian) Co., Ltd, Giti Tire (Hualin) Co., Ltd a Giti Tire (Yinchuan) Co., Ltd.

([2]) Aeolus Tyre Group Co., Ltd, včetně společností Chonche Auto Double Happiness Tyre Corp., Ltd, a Pirelli Tyre Co., Ltd.

([3]) Z informací shromážděných a obdržených Komisí vyplývá, že trh Unie s pneumatikami pro autobusy a nákladní automobily je rozdělen na tři úrovně. Úroveň 1 pokrývá prémiové nové pneumatiky se stěžejní značkou hlavních výrobců. Úroveň 2 pokrývá většinu neprémiových pneumatik, nových i protektorovaných, jejichž ceny a kilometrová životnost se pohybují v přibližném rozmezí 65 % až 80 % příslušných hodnot pneumatik úrovně 1. Mezi pneumatiky úrovně 3 patří nové i protektorované pneumatiky s nižší kilometrovou životností a velmi omezenou protektorovatelností.

([4]) Viz doporučení Komise ze dne 6. května 2003 o definici mikropodniků, malých a středních podniků (2003/361/ES).

(23) Za účelem stanovení konečného vzorku Komise vzala v úvahu fragmentaci odvětví výroby pneumatik na různé úrovně, přičemž zajistila, aby byly společnostmi zařazenými do vzorku pokryty všechny tři úrovně. Aby byla v analýze újmy náležitě zohledněna situace malých a středních podniků vzhledem k tomu, že představují přibližně 15 % celkového objemu prodeje výrobců v Unii realizovaného v Unii, měla Komise dále za to, že by ve vzorku měly být zastoupeny i malé a střední podniky.

(24) Do vzorku bylo zařazeno jedenáct výrobců v Unii na základě:

— celkové reprezentativnosti z hlediska objemu výroby a objemu prodeje dotčeného výrobku v roce 2016,

— reprezentativnosti jednotlivých úrovní z hlediska objemu výroby dotčeného výrobku v roce 2016,

— zeměpisného rozložení a

— reprezentativnosti výrobců v Unii z hlediska velikosti, a to pokud jde o poměr mezi malými a středními podniky na jedné straně a většími společnostmi na straně druhé.

(25) Výrobci v Unii zařazení do vzorku jsou jak velké podniky, tak MSP. Vybraní výrobci v Unii sídlí v šesti členských státech (Itálie, Španělsko, Polsko, Portugalsko, Německo a Francie), na které společně připadá více než 36 % z celkové výroby a prodeje v Unii vykázané spolupracujícími výrobci v Unii.

(26) Dne 22. prosince 2017 jeden z výrobců v Unii zařazený do vzorku, konkrétně polský výrobce Geyer&Hosaja, informoval Komisi, že se rozhodl přestat spolupracovat při šetření. Na procentní podíly uvedené ve 25. bodě odůvodnění výše nemá odstoupení tohoto výrobce žádný vliv, neboť jeho výroba představuje méně než 0,1 % celkové výroby v Unii. Komise proto dospěla k názoru, že konečný vzorek je pro výrobní odvětví Unie reprezentativní.

(27) A konečně, skupina Giti namítla, že Komise měla okamžitě ukončit stávající šetření z důvodu chybného postupu výběru předběžného vzorku výrobců v Unii. Komise připomněla, že výběr předběžného vzorku výrobců v Unii je právně přijatelný a umožňuje účinné šetření v krátkých lhůtách. Jak je ukázáno ve 21. až 25. bodě odůvodnění výše, předběžný vzorek byl na základě připomínek zúčastněných stran změněn. Námitka byla proto zamítnuta.

b) *Výběr vzorku dovozců*

(28) Aby mohla Komise rozhodnout, zda je výběr vzorku nutný, a pokud shledá, že ano, aby mohla vzorek vybrat, požádala dovozce, kteří nejsou ve spojení, aby poskytli informace stanovené v oznámení o zahájení řízení. Nabídlo se pět dovozců, na které připadá přibližně 430 000 kusů dovezených z ČLR. Byly vybrány dvě společnosti, jež představují [70–90 %] dovozců, kteří zaslali odpovědi na dotazník pro výběr vzorku.

c) *Výběr vzorku vyvážejících výrobců v ČLR*

(29) Aby mohla Komise rozhodnout, zda je výběr vzorku nutný, a pokud ano, vzorek vybrat, požádala všechny vyvážející výrobce v ČLR, aby poskytli informace uvedené v oznámení o zahájení řízení. Komise kromě toho požádala zastoupení Čínské lidové republiky při Evropské unii, aby označilo a/nebo kontaktovalo případné další vyvážející výrobce, kteří by mohli mít o účast na šetření zájem.

(30) Požadované informace poskytlo a se zařazením do vzorku souhlasilo 49 vyvážejících výrobců. V souladu s čl. 17 odst. 1 základního nařízení Komise vybrala do vzorku následující čtyři výrobce, a to na základě největšího reprezentativního objemu vývozu do Unie, který bylo možno v daném čase přiměřeně prošetřit:

— Aeolus Tyre Co., Ltd; Chonche Auto Double Happiness Tyre Corp., Ltd; Qingdao Yellow Rubber Co., Ltd, a Pirelli Tyre Co, Ltd (dále jen „skupina Aeolus“),

— Xingyuan Tire Group Ltd., Co. a Guangrao Xinhongyuan Tyre Co., Ltd. (dále jen „skupina Xingyuan“),

— Giti Tire (China) Investment Co., Ltd, Giti Tire (Anhui) Co., Ltd, Giti Tire (Fujian) Co., Ltd, Giti Tire (Hualin) Co., Ltd a Giti Tire (Yinchuan) Co., Ltd (dále jen „skupina Giti“),

— Shanghai Hankook Tire Sales Co., Ltd., Chongqing Hankook Tire Co., Ltd.; Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd.; (dále jen „skupina Hankook“).

(31) V souladu s čl. 17 odst. 2 základního nařízení byl výběr vzorku projednán se všemi známými dotčenými vyvážejícími výrobci a orgány v dotčené zemi. Komise obdržela připomínky od: 1) žadatele, 2) sdružení CRIA a komory CCCMC a 3) od vyvážejícího výrobce – skupiny Giti.

(32) Žadatel tvrdil, že navrhovaný vzorek není dostatečně reprezentativní, protože náležitě nezohledňuje rozdílné cenové segmenty, tedy úrovně na trhu s pneumatikami v Unii. Podle žadatele byl ve vzorku nadměrně zastoupen střední segment (úroveň 2), zatímco převážná většina čínských vývozců působí v nižším segmentu (úroveň 3), který byl zastoupen nedostatečně. Žadatel proto tvrdil, že vyvážející výrobci zařazení do vzorku nebudou adekvátně odrážet průměrnou cenu dovozu do Unie. Žadatel požádal, aby ve vzorku byli vyvážející výrobci na úrovni 2 nahrazeni vyvážejícími výrobci na úrovni 3.

(33) CRIA, CCCMC a skupina Giti v zásadě akceptovaly vybraný předběžný vzorek, ale měly za to, že vzhledem k velkému počtu vyvážejících výrobců lze reprezentativnost vzorku dále zvýšit doplněním dalších společností.

(34) Komise se domnívala, že navrhovaný vzorek sestává z vyvážejících výrobců na střední i nižší úrovni, na něž připadá více než 50 % celkového dovozu z ČLR do Unie. V případě nahrazení největších vyvážejících výrobců na úrovni 2 menšími vyvážejícími výrobci na úrovni 3 by byl vzorek nereprezentativní, neboť velká část celkového vývozu probíhala podle dostupných údajů na střední úrovni.

(35) Komise se proto rozhodla zachovat vybraný předběžný vzorek a dne 19. října 2017 o tom informovala všechny zúčastněné strany.

(36) Následně Evropské sdružení výrobců protektorů (dále jen „BIPAVER“) a Evropské sdružení výrobců pneumatik a kaučuku (dále jen „ETRMA“) tvrdily, že nakonec vybraný vzorek může vést k silné nerovnováze zastoupení pneumatik úrovně 2 a úrovně 3 v sortimentu výrobků. Podle jejich názoru nemusejí průměrné dovozní ceny přesně odrážet tu část objemu dovozu, která je pro výrobní odvětví Unie nejškodlivější. Vyzvaly proto Komisi, aby přehodnotila a pozměnila vzorek a alespoň doplnila jednoho vyvážejícího výrobce s významným objemem vývozu z úrovně 3.

(37) Komise znovu posoudila, zda by bylo prakticky proveditelné vzorek ještě více rozšířit. Poukázala na to, že skupiny vyvážejících výrobců vybraných do vzorku se skládaly ze: 1) 13 právních subjektů, které se podílely na výrobě a prodeji dotčeného výrobku na domácím trhu; 2) dvou dovozců ve spojení se sídlem mimo Unii a 3) více než deseti dovozců ve spojení se sídlem v Unii. Údaje poskytnuté každým z těchto subjektů musely být zpracovány a ověřeny. Komise proto dospěla k závěru, že ve stanovené lhůtě nebylo možné přiměřeně přezkoumat více vyvážejících výrobců.

(38) Proto složení nakonec vybraného vzorku, jež bylo zúčastněným stranám již předtím oznámeno, nezměnila.

(39) Kromě čtyř vyvážejících výrobců zařazených do vzorku deset vyvážejících výrobců prohlásilo, že v případě, že nebudou vybráni do vzorku, chtějí obdržet dotazník a jiné formuláře žádosti, aby je mohli vyplnit, a požádat tak o individuální zjišťování podle čl. 17 odst. 3 základního nařízení.

(40) Komise zaslala antidumpingové dotazníky čtyřem čínským vyvážejícím výrobcům zařazeným do vzorku, deseti vyvážejícím výrobcům, kteří požádali o dotazník a další formuláře žádosti, jak je uvedeno výše, jakož i výrobcům v Unii zařazeným do vzorku.

(41) Odpovědi na dotazník došly od čtyř čínských vyvážejících výrobců zařazených do vzorku a od deseti výrobců v Unii zařazených do vzorku. Žádný z deseti vyvážejících výrobců nezařazených do vzorku na dotazník neodpověděl.

1.6. **Formuláře žádosti o zacházení jako v tržním hospodářství**

(42) Komise zaslala formuláře žádosti o zacházení jako v tržním hospodářství dvěma vyvážejícím výrobcům zařazeným do vzorku, skupině Hankook a skupině Giti, které požádaly o zacházení jako v tržním hospodářství v souladu s čl. 2 odst. 7 písm. b) základního nařízení. Rovněž zaslala formuláře žádosti o zacházení jako v tržním hospodářství spolupracujícím vyvážejícím výrobcům nezařazeným do vzorku, kteří o to požádali. Komise obdržela odpovědi na formuláře žádosti o zacházení jako v tržním hospodářství pouze od dvou společností zařazených do vzorku.

1.7. **Inspekce na místě**

(43) Komise si vyžádala a ověřila všechny údaje, které považovala za nezbytné k předběžnému stanovení dumpingu, výsledné újmy a zájmu Unie. Inspekce na místě podle článku 16 základního nařízení se uskutečnily v prostorách těchto společností:

výrobci v Unii:

— Good Year Firma Oponiarska, Polsko,

— Wetest, Česká republika,

— B.R.P., Pneumatici, Itálie,

— Banden plant, Nizozemsko,

— Marangoni Spa Ltd., Itálie,

— čtyři výrobci v Unii, kteří požádali o zachování důvěrnosti.

vyvážející výrobci v ČLR:

— Aeolus Tyre Co., Ltd; (Jiaozuo), Chonche Auto Double Happiness Tyre Corp., Ltd; (Taiyuan) a Pirelli Tyre Co, Ltd, (Jining),

— Xingyuan Tire Group Ltd., Co. a Guangrao Xinhongyuan Tyre Co., Ltd. (Dongjing),

— Giti Tire (China) Investment Co., (Šanghaj); Giti Tire (Anhui) Co., Ltd, (Hefei), Giti Tire (Hualin) Co., Ltd (Hualin) a vývozce ve sojení v Singapuru,

— Shanghai Hankook Tire Sales Co., Ltd. (Šanghaj), Chongqing Hankook Tire Co., (Chongqing) Ltd., Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd. (Jiangsu) a vývozce ve spojení v Soulu v Jižní Koreji,

výrobci ve srovnatelné zemi:

— anonymní výrobce ve srovnatelné zemi (Brazílii),

dovozci v Unii, kteří jsou ve spojení:

— Giti UK, Cheshire, Spojené království,

— Hankook UK, Northamptonshire, Spojené království a Hankook Germany, Neu-Isenburg, Německo.

2. DOTČENÝ VÝROBEK A OBDOBNÝ VÝROBEK

2.1. **Dotčený výrobek**

(44) Dotčeným výrobkem jsou určité pneumatiky, nové nebo protektorované, z kaučuku, používané pro autobusy nebo nákladní automobily, s indexem zatížení převyšujícím 121, pocházející z ČLR, v současnosti kódů KN 4011 20 90 a ex 4012 12 00 (kód TARIC 4012 12 00 10). Kódy KN a TARIC se uvádějí jen pro informaci.

(45) Dotčený výrobek zahrnuje jak nové, tak protektorované pneumatiky pro autobusy nebo nákladní automobily, které mají stejné základní fyzikální, chemické a technické vlastnosti.

(46) Oba typy dotčeného výrobku jsou vyrobeny ze stejných vstupů (i když použitá technologie se může lišit) a mají podobnou konstrukci. Rozdíly v surovinách a konstrukci mohou mít za následek různé funkční vlastnosti.

2.1.1. *Výrobní proces*

2.1.1.1. Nové pneumatiky

(47) Výroba nových pneumatik pro nákladní automobily a autobusy zahrnuje tyto výrobní postupy: 1) míchání kaučuku, 2) příprava součástí pneumatik, 3) výroba (zelených) pneumatik, 4) zpracování (vulkanizace) a 5) výstupní kontrola. Všechny pneumatiky pro nákladní automobily a autobusy se vyrábějí ze stejných základních surovin, jmenovitě z přírodního kaučuku, syntetického kaučuku, oceli, sazí, dalších chemikálií a olejů a také z tkaniny a mají stejné součásti, konkrétně běhoun, bočnice, vnitřní plášť, patní lana, ocelové pásy, kordové vrstvy pláště, i když mezi různými výrobci tohoto výrobku se vyskytují určité rozdíly.

(48) Bylo rovněž zjištěno, že postup výroby nových pneumatik pro nákladní automobily a autobusy zahrnuje různé technologie, které však neměly vliv na celková zjištění o zastupitelnosti.

2.1.1.2. Protektorované pneumatiky

(49) Protektorování je v podstatě postup recyklace, při kterém se opotřebované pneumatiky renovují výměnou běhounu na starém plášti. Pláště jsou hlavními prvky při protektorování, a tudíž podstatnou součástí činnosti protektorovací firmy je výběr a získávání plášťů vhodných k protektorování. Pláště jsou tedy hlavním vstupem výrobního procesu a tvoří – v závislosti na kvalitě – buď skutečný „polotovar“, nebo odpad.

(50) Tento proces může opět zahrnovat různé technologie, které nemají dopad na zjištění Komise o zastupitelnosti.

2.1.2. *Použití a typy pneumatik*

(51) Pneumatiky pro nákladní automobily a autobusy se vyrábějí v široké škále typů a velikostí, které se používají u širokého spektra užitkových vozidel od dodávek a autobusů provozovaných v městských nebo regionálních podmínkách až po dálkové nákladní automobily a autobusy, a to podle jejich specifikace velikosti a indexu zatížení. Nejsou vhodné ani pro použití u osobních vozidel nebo jiných lehkých užitkových vozidel, ani u plně terénních vozidel, jako jsou zemědělské traktory.

(52) Pneumatiky pro nákladní automobily a autobusy se prodávají ve dvou typech a čtyřech kategoriích. Pneumatika s duší představuje tradičnější možnost; je vybavena duší, která má vlastní ventil umístěný uvnitř pneumatiky. U bezdušové pneumatiky jsou pneumatika a ráfek vzduchotěsně uzavřeny a ventil je namontován přímo na ráfek. Naprostá většina pneumatik pro nákladní automobily a autobusy prodávaná v Unii je bezdušová. Čtyři kategorie pneumatik pro nákladní automobily a autobusy jsou: vodící, záběrové, návěsové a pro smíšený provoz. Vodící pneumatiky jsou určeny k použití na přední nápravě a pomáhají s řízením, avšak je možné je na nákladních automobilech a autobusech použít ve všech pozicích podle způsobu použití vozidla. Záběrové pneumatiky jsou určeny pro poháněcí soustavy a zajišťují lepší trakci. Návěsové pneumatiky jsou určeny pro montáž na přípojné vozidlo, zatímco pneumatiky pro smíšený provoz lze používat ve všech pozicích na vozidle podle způsobu jeho použití.

(53) Na nové nebo protektorované pneumatiky se na trhu Unie vztahují bezpečnostní požadavky stanovené směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ([1]).

2.2. **Segmentace do tří úrovní trhu Unie s pneumatikami**

(54) Informace, které Komise shromáždila a obdržela, ukazují, že trh pneumatik pro autobusy a nákladní automobily v Unii je rozdělen do tří úrovní nebo segmentů. Mezi jednotlivými úrovněmi nejsou jasně vyznačené hranice, ale zúčastněné strany a Komise ve svých zjištěních se obecně shodly na následující kategorizaci.

(55) Úroveň 1 pokrývá prémiové nové pneumatiky se stěžejní značkou hlavních výrobců. Klíčovým faktorem u pneumatik této úrovně je prestiž značky, která ospravedlňuje významně vyšší ceny za očekávanou vysokou funkčnost a také zvlášť vysoké investice do marketingu. Do této úrovně patří zejména pneumatiky výrobců původního zařízení pro nákladní automobily nebo autobusy. Kvalita pneumatik úrovně 1 zajišťuje vysokou

([1]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ze dne 5. září 2007, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla (Úř. věst. L 263, 9.10.2007, s. 1).

úroveň protektorovatelnosti pneumatik, které jsou navrženy jako pneumatiky „s více životy“, což dále zvyšuje výrazně vyšší kilometrovou životnost původního výrobku (při běžném používání lze pneumatiku protektorovat až třikrát). Pneumatiky úrovně 1 jsou také spojeny s vyšší úrovní bezpečnosti a často jsou doprovázeny dobrou úrovní poprodejních služeb.

(56) Úroveň 2 pokrývá většinu neprémiových pneumatik, nových i protektorovaných, jejichž ceny se pohybují v přibližném rozmezí 65 % až 80 % příslušných hodnot pneumatik úrovně 1. Do této úrovně mohou patřit zejména pneumatiky výrobců původního zařízení pro přípojná vozidla. Prestiž značky zůstává na této úrovni důležitá a značky jsou obvykle známé u kupujících, kteří jsou také schopni identifikovat výrobce pneumatik. Obecně je lze alespoň jednou protektorovat a ačkoli jsou omezenější než pneumatiky úrovně 1, dosahují dobré kilometrové životnosti.

(57) Mezi pneumatiky úrovně 3 patří nové i protektorované pneumatiky s nižší kilometrovou životností a velmi omezenou nebo žádnou protektorovatelností. Obvykle jsou jejich ceny a kilometrová životnost nižší než 65 % příslušných hodnot pneumatik úrovně 1. Na této úrovni prestiž značky téměř neexistuje a určujícím faktorem při rozhodování zákazníka o koupi se stává cena. Obvykle u nich nejsou k dispozici žádné poprodejní služby.

(58) Protektorované pneumatiky lze zařadit do úrovně 2 nebo 3. Některé čínské pneumatiky sice jsou protektorovatelné, ale v Číně se protektorování provádí velmi málo. Poměrně rozšířené je však v Unii a na jiných trzích, například v Brazílii. Protektorování v Unii provádějí:

— integrované protektorovací firmy, které působí pod názvem či značkou výrobce nových pneumatik nebo na základě jeho pověření. Jsou považovány za pokračování značek, jež prodávají nové pneumatiky. To odpovídá pneumatikám úrovně 2,

— nezávislé protektorovací firmy, které obvykle pokrývají mnohem menší trhy z hlediska zeměpisného rozsahu i objemů. Pneumatiky prodávají pod svým vlastním názvem nebo značkou a spoléhají se na vlastní know-how. Většina z nich jsou MSP (nejméně 380 společností v Unii). To odpovídá pneumatikám úrovně 3.

(59) Na základě informací poskytnutých žadatelem vydala Komise přehled značek nových a protektorovaných pneumatik, který poskytla dne 27. října 2017 všem zúčastněným stranám.

2.3. **Tvrzení ohledně segmentace trhu Unie s pneumatikami**

(60) Jak je uvedeno v 58. bodě odůvodnění, zúčastněné strany obecně přijaly princip rozčlenění trhu do tří úrovní.

(61) Přehled značek pneumatik na trhu, jak je v členění podle jednotlivých úrovní uveden v poznámce ke spisu ze dne 27. října 2017, zúčastněné strany obecně schválily; tvrdily pouze, že je třeba přeřadit určité značky do jiných úrovní, a to takto: Skupina Aeolus konkrétně uvedla, že svoji značku Aeolus považuje za součást úrovně 3 (a nikoli úrovně 2), dva dovozci, kteří dovážejí značku Double Coin, tvrdili, že by měla být zařazena do úrovně 2 (a nikoli do úrovně 3), skupina Hankook zastávala názor, že její značka Aurora patří do úrovně 2 (místo úrovně 3), skupina Giti ve svém dotazníku odpověděla, že její značka Primewell a GT Radial patří do úrovně 2 (místo úrovně 3), a nezávislý dovozce tvrdil, že značka Sailun by měla být zařazena do úrovně 2 (namísto úrovně 3).

(62) Komise tato tvrzení přezkoumala na základě důkazů předložených zúčastněnými stranami a informací shromážděných *ex officio* během šetření. V souladu s vlastnostmi podle 49. bodu odůvodnění analyzovala, do jaké míry splňují pneumatiky konkrétních značek tyto podmínky: 1) lze je protektorovat, 2) používají se jako původní zařízení autobusů a nákladních automobilů a (3) jsou uváděny na trh v určité úrovni podle vlastního posouzení každé společnosti.

(63) Pokud jde o skupinu Hankook, Komise souhlasila se zařazením značky Aurora do úrovně 2, jak bylo požadováno. Také však zjistila, že značka Hankook by měla být zařazena do úrovně 1. U značky Hankook se poskytuje právní záruka, že její pneumatiky lze alespoň jednou protektorovat. Navíc působí jako dodavatel původního zařízení pro evropské společnosti, jako je Scania, MAN a Mercedes-Benz. Na svém webu prezentuje skupina Hankook svoji značku Hankook jako „prémiovou“ a interní dokument dovozce ve spojení předaný během inspekce naznačuje, že tato značka přešla do úrovně 1.

(64) Pokud jde o skupinu Giti, Komise souhlasila se zařazením značek Primewell a GT Radial do úrovně 2, jak bylo požadováno. Komise rovněž zjistila, že pneumatiky Giti lze protektorovat. Činnosti skupiny Giti jakožto výrobce původního zařízení se však nevztahují na nákladní automobily a autobusy, ale týkají se pneumatik pro osobní automobily. Kromě toho se skupina Giti domnívá, že její značky náleží do úrovně 2. Značky skupiny byly proto zařazeny do úrovně 2.

(65) Pokud jde o skupinu Aeolus, Komise předběžně souhlasila s tím, že zařadí její značku Aeolus do úrovně 3, jak společnost požaduje, a to na základě tvrzení, že její pneumatiky obecně nejsou protektorovatelné a nejsou prodávány na trhu původního zařízení.

(66) Dovozci, kteří se vyjádřili k značkám Double Coin a Sailun, nebyli společnostmi zařazenými do vzorku, a Komise tak nemohla v této fázi jejich tvrzení ověřit. Vzhledem k tomu, že nebyli zařazeni do vzorku, jejich zařazení do úrovně 2 nebo 3 nemá vliv na výsledek šetření. Komise proto v této fázi ani nezpochybnila důkazy, které dovozci předložili a které se týkají zkušeností jejich zákazníků s pneumatikami těchto značek, ani k nim nezaujala žádné stanovisko.

(67) Několik zúčastněných stran uvedlo, že přehled zařazení značek do úrovní lze použít pouze pro Unii, zatímco na jiných trzích může být zařazení značek do úrovní výrazně odlišné. Zařazení značek do úrovní v Unii nelze promítnout zejména na čínský trh. Komise zdůraznila, že řazení značek do segmentů bylo v tomto šetření použito k analýze situace na trhu Unie a nemá žádný právní význam pro jiné trhy.

2.3.1. *Žádosti o vyloučení výrobku*

(68) CRIA a CCCME a také skupina Aeolus tvrdily, že buď nové pneumatiky, nebo protektorované pneumatiky by měly být z definice dotčeného výrobku vyloučeny, protože:

— nové pneumatiky mají odlišné základní fyzikální, technické a chemické vlastnosti než protektorované pneumatiky;

— protektorované pneumatiky mají kratší životnost než nové pneumatiky;

— nové pneumatiky mají jiné použití, prodejní kanály a uplatnění než protektorované pneumatiky a spotřebitelé je jinak vnímají. Konkrétně se protektorované pneumatiky nepoužívají na trhu s původním zařízením a obecně se nemontují na řízenou nápravu a na nákladní automobily přepravující nebezpečné zboží;

— nové pneumatiky mají jiné kódy KN než protektorované pneumatiky.

(69) Uvedené zúčastněné strany rovněž uvedly, že Komise a Evropský soudní dvůr (dále jen „ESD“) v několika věcech týkajících se hospodářské soutěže konstatovaly, že nové pneumatiky a protektorované pneumatiky představují dva různé relevantní trhy, pokud jde o cenu, strukturu nabídky, strukturu poptávky, prodejní kanály a nahraditelnost ([1]). CRIA a CCCME také poukázaly na to, že jiné antidumpingové orgány šetřily nové a protektorované pneumatiky odděleně ([2]).

(70) CRIA a CCCME uvedly, že Komise se dopustila nesprávného posouzení, pokud jde o relevantní faktory, a to tím, že nešetří nové a protektorované pneumatiky odděleně.

(71) Skupina Giti tvrdila, že z definice dotčeného výrobku by měly být vyloučeny protektorovatelné pneumatiky nebo pneumatiky „s více životy“, protože protektorovatelné pneumatiky jsou sofistikovanější výrobky než pneumatiky, které protektorovatelné nejsou, a mají odlišné technické vlastnosti.

(72) Komise dospěla k názoru, že při protektorování zůstávají zachovány hlavní vlastnosti, součásti a struktura pneumatiky vyplývající z původního procesu výroby. Zejména klíčové technické specifikace pneumatiky, jmenovitě velikost, index zatížení a rychlostní kategorie pneumatiky, se ve fázi protektorování nemění. Nové (protektorovatelné i neprotektorovatelné) i protektorované pneumatiky jsou vyrobeny ze stejných surovin a stejných součástí a mají podobnou strukturu.

(73) Hlavní rozdíl v technických vlastnostech mezi nově vyrobenou pneumatikou a protektorovanou pneumatikou na původním plášti je to, že protektorovaná pneumatika může mít skutečně kratší životnost a může být vnímána jako méně bezpečná volba. Přesně tytéž rozdíly ve vnímání technických, kvalitativních a bezpečnostních parametrů se však vyskytují i mezi dvěma novými pneumatikami z různých úrovní. Konkrétně pneumatiky patřící do spodní úrovně mají také nižší kilometrovou životnost a nebudou upřednostňovanou volbou u vozidel, která musí splňovat velmi vysoké bezpečnostní normy, a sice těch, která přepravují nebezpečné zboží.

(74) Komise proto předběžně odmítla tvrzení, že nové pneumatiky (protektorovatelné i neprotektorovatelné) mají odlišné základní fyzikální, chemické a technické vlastnosti než protektorované pneumatiky.

([1]) Evropská komise, věc COMP/M.4564 – BRIDGESTONE/BANDAG; Věc COMP/E-2/36.041/PO. Rozsudek Evropského soudního dvora ze dne 9. listopadu 1983 ve věci C-322/81, *Michelin v. Komise*, ECLI: EU:C:1983:313.

([2]) Uvedená šetření se týkala USA, Indie, Egypta a Euroasijské Komise.

(75) Komise dále zjistila, že nové i protektorované pneumatiky používají majitelé nákladních automobilů nebo autobusů, kteří působí převážně v odvětví přepravy osob nebo zboží na krátké až dlouhé vzdálenosti. Proto je základní konečné použití nových i protektorovaných pneumatik stejné. Komise také shledala, že nové a protektorované pneumatiky mají stejné čtyři hlavní typy použití: pro řízenou nápravu, pro hnanou nápravu, pro přípojná vozidla a pro montáž ve všech polohách a podléhají na trhu Unie stejným bezpečnostním požadavkům stanoveným v příslušných právních předpisech.

(76) Proto bylo tvrzení, že nové pneumatiky mají odlišná uplatnění než protektorované pneumatiky, předběžně zamítnuto.

(77) Komise souhlasila s tím, že protektorované pneumatiky se liší od nových pneumatik úrovně 1 v tom, že se neprodávají na trhu původního zařízení. Komise rovněž zjistila, že přesně totéž platí rovněž pro pneumatiky úrovně 3 a do značné míry i pro značky patřící do úrovně 2, které se na trhu původního zařízení také neprodávají.

(78) Komise proto předběžně zamítla tvrzení, že nové pneumatiky mají odlišné prodejní kanály než protektorované pneumatiky.

(79) Co se týče rozhodnutí Komise týkající se hospodářské soutěže a rozsudku ESD ([1]), v němž se konstatovalo, že protektorované pneumatiky představují samostatný výrobkový trh, v případě šetření v oblasti ochrany obchodu je to ve skutečnosti pro definici výrobku irelevantní. Definice trhu ve věci týkající se spojení podniků se zaměřuje na nahraditelnost na straně poptávky a na straně nabídky ([2]). V antidumpingovém šetření je trh definován fyzikálními, technickými a chemickými vlastnostmi dotčeného výrobku. Proto Komise toto tvrzení zamítla.

(80) Pokud jde o tvrzení týkající se definice výrobku v antidumpingových případech ve třetích zemích, Komise zdůraznila, že stanovení definice výrobku spadá do široké diskreční pravomoci orgánu vyšetřujícího záležitosti týkající se ochrany obchodu ([3]). Proto způsob, jakým vyšetřovací orgány ve třetích zemích využily v tomto ohledu svého práva vlastního uvážení, nemůže omezovat Komisi, pokud jde o rozsah jejího práva vlastního uvážení pro účely tohoto šetření.

(81) Rovněž bylo namítáno, že dotčený výrobek by neměl spadat pod několik kódů KN. V tomto ohledu Komise připomněla, že je velmi běžné, že jeden dotčený výrobek spadá pod několik kódů KN. To vyplývá přirozeně z uspořádání kombinované nomenklatury. V oznámení o zahájení řízení se navíc jednoznačně říká, že kódy KN se uvádějí pouze pro informaci. Za druhé, nebyly poskytnuty žádné věcné důkazy, ani Komise nenašla žádné informace o tom, že by byl dotčený výrobek definován tak, že by dovezené protektorované a nové pneumatiky nemohly být prozatímně považovány za alternativy k protektorovaným a novým pneumatikám, které byly vyrobeny v Unii, a jejich přímé konkurenty. Totéž platí pro vnímání výrobců a spotřebitelů, distribuční kanály nebo jiné faktory, pokud jde o existenci jedné či více kategorií výrobků, na rozdíl od rozlišování mezi novými a protektorovanými pneumatikami pro účely tohoto šetření.

(82) Konečně zúčastněné strany uvedly, že na základě segmentace trhu v Unii jsou protektorované pneumatiky považovány za méně kvalitní než nové pneumatiky úrovně 1, a to i když se při jejich výrobě použije plášť pneumatiky úrovně 1.

(83) Komise toto tvrzení, které odpovídá rozřazení značek do úrovní pro účely tohoto šetření, přijala a zařadila protektorované pneumatiky pouze do úrovní 2 a 3.

2.4. **Obdobný výrobek**

(84) Šetření ukázalo, že stejné základní fyzické vlastnosti i stejná základní použití mají tyto výrobky:

— dotčený výrobek;

— dotčený výrobek vyráběný a prodávaný na vnitrostátním trhu Brazílie, která předběžně posloužila jako srovnatelná země;

— výrobek vyráběný a prodávaný v Unii výrobním odvětvím Unie.

([1]) Evropská komise, věc COMP/M.4564 – BRIDGESTONE/BANDAG; Věc COMP/E-2/36.041/PO. Rozsudek Evropského soudního dvora ze dne 9. listopadu 1983 ve věci C-322/81, *Michelin v. Komise*, ECLI: EU:C:1983:313.
([2]) Evropská komise, věc COMP/M.4564 – BRIDGESTONE/BANDAG, s. 4.
([3]) Rozsudek Evropského soudního dvora ze dne 17. března 2016 ve věci C-232/14, *Portmeirion Group*, ECLI:EU:C:2016:180, bod 47 a násl.

(85) Komise v této fázi rozhodla, že uvedené výrobky jsou proto obdobnými výrobky ve smyslu čl. 1 odst. 4 základního nařízení.

3. DUMPING

3.1. **Běžná hodnota**

3.1.1. *Zacházení jako v tržním hospodářství*

(86) Podle čl. 2 odst. 7 písm. a) a b) základního nařízení Komise v případě dovozu ze zemí bez tržního hospodářství určí běžnou hodnotu na základě ceny nebo početně zjištěné hodnoty v třetí zemi s tržním hospodářstvím, pokud ovšem vývozce nemůže prokázat, že působí v podmínkách tržního hospodářství.

(87) CCCMC a CRIA tvrdily, že po vypršení platnosti odst. 15 písm. a) bodu ii) Protokolu o přistoupení ČLR ke Světové obchodní organizaci (dále jen „WTO“) dne 11. prosince 2016 by se na čínské vývozce měla vztahovat obecná pravidla pro stanovení běžné hodnoty. V tomto ohledu tvrdily, že použití metodiky pro země bez tržního hospodářství k určení běžné hodnoty po 11. prosinci 2016 je v rozporu s povinnostmi Unie vyplývajícími z jejího členství ve WTO. Tvrdily, že běžná hodnota nemůže být založena na srovnatelné zemi, ale měla by být založena na údajích o čínských prodejích a nákladech.

(88) Oznámení o zahájení řízení bylo zveřejněno dne 11. srpna 2017. V důsledku toho je příslušným právním předpisem použitelným na toto řízení základní nařízení ve znění platném v době zahájení řízení. Běžná hodnota se proto má stanovit na základě čl. 2 odst. 7 písm. a) a b) základního nařízení ve znění platném ke dni zahájení tohoto šetření v srpnu 2017. Proto se tvrzení CCCMC a CRIA zamítají.

(89) Kritéria zacházení jako v tržním hospodářství jsou ve stručné podobě a pouze pro orientaci uvedena níže:

— obchodní rozhodnutí reagují na tržní podmínky bez výrazných zásahů státu a náklady odrážejí tržní hodnotu,

— společnosti vedou jednoznačné a jasné účetnictví prověřené nezávislými auditory v souladu s mezinárodními účetními standardy a používané ve všech oblastech,

— nedochází k žádnému podstatnému zkreslení způsobenému bývalým systémem netržního hospodářství,

— právní úprava úpadku a vlastnictví zaručuje právní jistotu a stabilitu a

— měnové přepočty se provádějí podle tržních směnných kursů.

(90) Za účelem určení, zda jsou kritéria uvedená v čl. 2 odst. 7 písm. c) základního nařízení splněna, si Komise vyžádala nezbytné informace tím, že požádala vyvážející výrobce o vyplnění formuláře žádosti o zacházení jako v tržním hospodářství. Dvě ze čtyř spolupracujících společností zařazených do vzorku (skupina Giti a skupina Hakook) požádaly o zacházení jako v tržním hospodářství a odpověděly ve stanovené lhůtě. Z toho vyplývá, že zacházení jako v tržním hospodářství bylo určeno ve vztahu k uvedeným dvěma společnostem nebo skupinám společností.

(91) Komise si vyžádala veškeré informace, které považovala za nezbytné, a všechny informace předložené v žádostech o zacházení jako v tržním hospodářství si ověřila v prostorách hlavních právnických osob obou skupin.

(92) V případě stran, které jsou ve spojení, Komise prošetřila, zda skupina společností ve spojení jako celek splňuje podmínky pro přiznání zacházení jako v tržním hospodářství. V případech, kdy se určitá dceřiná společnost či jiná společnost ve spojení se žadatelem v ČLR podílí přímo nebo nepřímo na výrobě či prodeji dotčeného výrobku, bylo proto provedeno zkoumání týkající se zacházení jako v tržním hospodářství u každé společnosti individuálně a rovněž u celé skupiny těchto společností.

(93) Žádná z obou skupin, které požádaly o zacházení jako v tržním hospodářství, neprokázala splnění všech kritérií stanovených v čl. 2 odst. 7 písm. c) základního nařízení.

(94) Konkrétněji, žádná z obou skupin neprokázala, a to ani jednotlivě, ani jako skupina, že vede jednoznačné a jasné účetnictví prověřené nezávislými auditory v souladu s mezinárodními účetními standardy, a proto tyto skupiny nesplnily druhé kritérium pro přiznání zacházení jako v tržním hospodářství.

(95) Žádná z obou skupin navíc neprokázala, že nepodléhá podstatnému zkreslení způsobenému bývalým systémem netržního hospodářství. Proto tyto společnosti nebo skupiny společností nesplnily třetí kritérium pro přiznání zacházení jako v tržním hospodářství. Přesněji řečeno, obě skupiny vyvážejících výrobců měly prospěch z preferenčních daňových režimů.

(96) Navíc skupina Hankook neprokázala, že nedochází k významnému zasahování státu a že náklady na hlavní vstupy podstatně odrážejí tržní hodnoty. Tato skupina tak rovněž neprokázala, že splňuje první kritérium pro přiznání zacházení jako v tržním hospodářství.

(97) Komise sdělila tato zjištění oběma dotčeným vyvážejícím výrobcům, orgánům dotčené země a výrobnímu odvětví Unie. Zúčastněné strany se k těmto zjištěním vyjádřily. Skupina Hankook tvrdila, že státní zásahy zjištěné podle prvního kritéria nebyly významné. Obě skupiny byly toho názoru, že nedostatky v jejich příslušných účetních systémech nejsou podstatné. Rovněž tvrdily, že preferenční daňový režim podle třetího kritéria pro zacházení jako v tržním hospodářství nepředstavuje významné zkreslení.

(98) Tyto připomínky nezpochybnily skutečná zjištění, ale pouze vyjadřovaly odlišnou právní kvalifikaci. S ohledem na rozsah a závažnost problémů zjištěných podle všech tří kritérií však tyto připomínky nevedly ke změně zjištění Komise.

(99) V souladu s čl. 2 odst. 7 písm. c) základního nařízení a po informování členských států byli všichni žadatelé jednotlivě a oficiálně vyrozuměni dne 9. dubna 2017 o konečném rozhodnutí Komise, pokud jde o jejich žádosti o zacházení jako v tržním hospodářství.

(100) Ani skupina Giti, ani skupina Hankook tedy neprokázala, že splňuje všechna kritéria stanovená v čl. 2 odst. 7 písm. c) základního nařízení, a proto jim zacházení jako v tržním hospodářství nemohlo být přiznáno.

3.1.2. *Srovnatelná země*

(101) Podle čl. 2 odst. 7 písm. a) základního nařízení byla běžná hodnota pro všechny vyvážející výrobce určena na základě ceny nebo početně zjištěné hodnoty ve třetí zemi s tržním hospodářstvím. Pro tento účel bylo nutné vybrat třetí zemi s tržním hospodářstvím (dále jen „srovnatelná země“).

(102) V oznámení o zahájení Komise informovala zúčastněné strany, že jako o vhodné srovnatelné zemi uvažuje o USA, a vyzvala zúčastněné strany, aby se k tomu vyjádřily.

(103) Ohledně výběru srovnatelné země obdržela Komise připomínky od těchto tří zúčastněných stran:

— CRIA a CCCMC,

— skupina Giti,

— žadatel.

(104) CRIA a CCCMC i skupina Giti argumentovaly proti výběru USA jako srovnatelné země. Měly rovněž za to, že ani Japonsko, ani Jižní Korea (i když v menší míře) nejsou vhodnými zeměmi, přičemž nejvhodnější srovnatelnou zemí by bylo Thajsko. Skupina Giti rovněž tvrdila, že Turecko by nemělo sloužit jako srovnatelná země vzhledem k přítomnosti obchodních omezení a odlišného přístupu k surovinám. CRIA a CCCMC vyzvaly Komisi, aby případné výrobce ve srovnatelné zemi oslovila v Turecku, Thajsku, Brazílii a Egyptské arabské republice (dále jen „Egypt“).

(105) Žadatel vznesl námitky vůči Thajsku jako srovnatelné zemi a znovu zopakoval svůj názor, že nejvhodnější srovnatelnou zemí jsou Spojené státy.

(106) Komise získala spolehlivé kontaktní údaje 22 výrobců z osmi zemí (USA, Japonsko, Jižní Korea, Turecko, Indie, Thajsko, Jihoafrická republika a Brazílie). Obrátila se na těchto 22 společností a vyzvala je ke spolupráci v pozici výrobce ve srovnatelné zemi, načež obdržela odpovědi na dotazník od čtyř výrobců z USA, Thajska, Jihoafrické republiky a Brazílie (po jednom výrobci z každé uvedené země).

(107) Odpověď na dotazník od jednoho výrobce v USA neobsahovala informace v dotazníku požadované a výrobce nebyl ochoten chybějící informace poskytnout. Vzhledem k této neúplné odpovědi Komise vyloučila USA ze své analýzy.

(108) Stejně tak Komise vyloučila i Thajsko jako potenciální srovnatelnou zemi. V tomto případě bylo v odpovědi na dotazník od jednoho výrobce v Thajsku uvedeno, že jeho objem výroby je mimořádně malý (méně než 10 000 kusů) a že vyrábí pouze pneumatiky určené pro použití s dušemi. Komise měla za to, že údaje od tohoto výrobce by neumožnily smysluplné srovnání vzhledem k nedostatku reprezentativnosti, jelikož převážná většina pneumatik prodávaných na trhu Unie jsou bezdušové pneumatiky.

(109) Komise obdržela úplnou odpověď na dotazník od jednoho výrobce v Jihoafrické republice. Celková domácí produkce v Jihoafrické republice je omezena na méně než 200 000 kusů ročně, což představuje pouze asi 2 % čínského vývozu do Unie. Domácí spotřeba činí 1,3 milionu kusů. Celkový dovoz představuje 90 % domácí spotřeby. I když není zavedeno žádné clo na ochranu obchodu, běžné clo je poměrně vysoké: 25 % pro většinu zemí světa a 15 % pro EU. Jihoafrická republika je srovnatelná s ČLR z hlediska úrovně hospodářského rozvoje.

(110) Komise konečně obdržela úplnou odpověď na dotazník od jednoho výrobce v Brazílii.

(111) Brazílie má významnou výrobu (7,1 milionu kusů), což je více než celkový objem čínského vývozu do Unie (4,59 milionu kusů). Domácí spotřeba v Brazílii činí téměř 7 milionů kusů. Celkový dovoz – přibližně 1 milion kusů – představuje přibližně 15 % brazilské spotřeby. Celkový vývoz činí 900 000 kusů. Objem výroby spolupracujícího výrobce (přes 1 milion kusů) jsou pro stanovení běžné hodnoty dostatečně reprezentativní. Výrobci v Brazílii a ČLR mají podobné podmínky přístupu k hlavním surovinám, jelikož obě tyto země jsou producenty přírodního kaučuku. A konečně, Brazílie je srovnatelná s ČLR z hlediska úrovně hospodářského rozvoje. Zatímco Brazílie má zavedena cla na ochranu obchodu proti několika třetím zemím, stále existuje významný objem dovozu dotčeného výrobku, jak bylo uvedeno výše.

(112) Komise došla k názoru, že jak Jihoafrickou republiku, tak Brazílii lze použít jako srovnatelnou zemi. Vzhledem k tomu, že domácí výroba v Jihoafrické republice byla relativně i absolutně výrazně nižší než v Brazílii, rozhodla se Komise vybrat podle čl. 2 odst. 7 písm. a) základního nařízení jako nejvhodnější srovnatelnou zemi Brazílii.

3.1.3. *Běžná hodnota*

(113) Informace poskytnuté spolupracujícím výrobcem ve srovnatelné zemi byly použity jako základ pro určení běžné hodnoty pro vyvážející výrobce, jimž nebylo přiznáno zacházení jako v tržním hospodářství, podle čl. 2 odst. 7 písm. a) základního nařízení.

(114) Některé typy výrobku vyrobené ve srovnatelné zemi nemohly být porovnány s typy výrobku vyváženými z dotčené země do Unie, protože výrobce ve srovnatelné zemi nevyráběl všechny rozměry pneumatik a typy pneumatik vyvážené do Unie. Běžná hodnota typů výrobků, které nebylo možno přiřadit, proto musela být vypočtena podle čl. 2 odst. 3 základního nařízení na základě výrobních nákladů výrobce ve srovnatelné zemi s přičtením přiměřených prodejních, správních a režijních nákladů a zisku.

(115) Komise vypočítala průměrné náklady na výrobu na kg pro každou polohu pneumatiky – vodící, záběrové, návěsové nebo pro smíšený provoz pro každou úroveň (1, 2 nebo 3) a pro každý typ pneumatiky (bezdušové i pro použití s dušemi), a to na základě ověřených údajů o výrobních nákladech brazilského výrobce. Tento průměr byl v rozmezí 20,03 CNY/kg a 21,29 CNY/kg. Hodnotu každého z výrobků vyvážených čínskými výrobci, který nebylo možno přiřadit (a který je určen příslušným kódovým číslem výrobku), vypočítala Komise vynásobením jeho hmotnosti průměrnou hodnotou nákladů na výrobu pro každou polohu, typ a úroveň pneumatik. Poté Komise na základě skutečných údajů týkajících se výroby a prodeje podle čl. 2 odst. 6 základního nařízení přičetla přiměřenou částku na prodejní, správní a režijní náklady (35–45 % nákladů na výrobu). Nakonec přičetla přiměřenou výši zisku (23–28 % nákladů na výrobu) s použitím průměrného ziskového rozpětí prodeje ziskových výrobků.

3.2. **Vývozní cena**

(116) Vyvážející výrobci zařazení vzorku vyváželi do Unie buď přímo nezávislým odběratelům, nebo jako dovozci prostřednictvím společností, které jsou ve spojení, nebo společností, které nejsou ve spojení.

(117) Pokud vyvážející výrobci dotyčný výrobek vyváželi přímo nezávislým odběratelům v Unii, byla vývozní cena v souladu s čl. 2 odst. 8 základního nařízení stanovena na základě cen skutečně zaplacených nebo splatných za dotčený výrobek prodávaný na vývoz do Unie.

(118) Jestliže vyvážející výrobci vyváží dotčený výrobek do Unie prostřednictvím společností ve spojení, které působily jako dovozce, byla vývozní cena v souladu s čl. 2 odst. 9 základního nařízení stanovena na základě ceny, za niž byl dovezený výrobek poprvé znovu prodán nezávislým odběratelům v Unii. V takových případech byly provedeny úpravy ceny o všechny náklady vzniklé mezi dovozem a dalším prodejem, včetně prodejních, správních a režijních nákladů a zisku.

(119) Pokud jde o jednu dceřinou společnost skupiny Aeolus (Pirelli Tyre Co., Ltd.), neobdržela Komise ve stanovené lhůtě nezbytné údaje pro určení vývozní ceny. Dne 23. března 2018 Komise tuto společnost informovala, že dotazníky předložené dovozci, kteří jsou s ní ve spojení, jsou neúplné, a požádala ji o revizi a opětovné

předložení odpovědí na dotazník. Společnosti bylo sděleno, že v případě nepředložení úplných a přesných informací ve stanovené lhůtě by se Komise mohla rozhodnout, že použije dostupné skutečnosti v souladu s článkem 18 základního nařízení. Dne 4. dubna 2018 předložila tato společnost revidované odpovědi. Komise je ale stále považovala za neúplné, a nemohla je tedy zpracovat pro účely analýzy dumpingu a újmy. V důsledku toho stanovila Komise dumpingové rozpětí na základě ověřených informací od ostatních ověřených společností skupiny Aeolus, konkrétně Aeolus Tyre a Chonche Auto Double Happiness Tyre. Skupina Aeolus byla vyzvána, aby aktualizovala údaje o společnosti Pirelli pro zbytek řízení.

3.3. **Srovnání**

(120) Komise srovnala běžnou hodnotu a vývozní cenu vyvážejících výrobců zařazených do vzorku na základě ceny ze závodu. Dumpingová rozpětí byla stanovena srovnáním jednotlivých cen ze závodu účtovaných vyvážejícími výrobci zařazenými do vzorku s cenami výrobce ve srovnatelné zemi při prodeji na domácím trhu nebo případně s početně zjištěnou běžnou hodnotou.

(121) Za účelem zajištění spravedlivého srovnání běžné hodnoty a vývozní ceny byly podle čl. 2 odst. 10 základního nařízení provedeny náležité úpravy o rozdíly ovlivňující ceny a srovnatelnost cen. Komise provedla následující úpravy vývozní ceny a běžné hodnoty na základě údajů předložených vývozci zařazenými do vzorku a výrobcem ve srovnatelné zemi v jejich odpovědích na dotazník a při inspekci na místě: náklady na přepravu dotčeného výrobku, například na silniční a námořní dopravu, pojištění, manipulaci, nakládku a vedlejší náklady (8–18 %); bankovní poplatky a náklady na úvěry (0–1 %); záruka a slevy (2–3 %); nepřímé daně (4 %). A konečně u jednoho vyvážejícího výrobce byly provedeny úpravy s ohledem na provize, které zaplatil své mateřské společnosti (2–5 %).

3.4. **Dumpingové rozpětí**

(122) U vyvážejících výrobců zařazených do vzorku srovnávala Komise váženou průměrnou běžnou hodnotu každého typu obdobného výrobku s váženou průměrnou vývozní cenou odpovídajícího typu dotčeného výrobku podle čl. 2 odst. 11 a 12 základního nařízení.

(123) Dumpingové rozpětí spolupracujících vyvážejících výrobců nezařazených do vzorku bylo stanoveno podle ustanovení čl. 9 odst. 6 základního nařízení. Toto rozpětí bylo vypočítáno jako vážený průměr na základě rozpětí stanovených pro vyvážející výrobce zařazené do vzorku.

(124) Pokud jde o všechny ostatní vyvážející výrobce v ČLR, Komise nejprve stanovila úroveň spolupráce v ČLR. Byla měřena hodnocením podílu objemu vývozu spolupracujících výrobců do Unie na celkovém objemu vývozu z dotčené země do Unie.

(125) Úroveň spolupráce byla vysoká. Zbytkové dumpingové rozpětí platné pro všechny ostatní vyvážející výrobce v ČLR bylo proto prozatímně stanoveno na úrovni odpovídající nejvyššímu dumpingovému rozpětí zjištěnému u spolupracujících vyvážejících výrobců zařazených do vzorku.

(126) Prozatímní dumpingová rozpětí vyjádřená jako procentní podíl z ceny CIF s dodáním na hranice Unie před proclením jsou tato:

Společnost	Prozatímní dumpingové rozpětí (%)
Skupina Xingyuan	166,7
Skupina Giti	98,7
Skupina Aeolus	151,2
Skupina Hankook	80,4
Ostatní spolupracující společnosti	110,3
Všechny ostatní společnosti	166,7

4. ÚJMA

4.1. Definice výrobního odvětví Unie a výroby v Unii

(127) Obdobný výrobek vyrábělo v Unii v posuzovaném období více než 380 výrobců. Tito výrobci představují „výrobní odvětví Unie“ ve smyslu čl. 4 odst. 1 základního nařízení.

(128) Celková výroba v Unii během období šetření byla stanovena přibližně na 20,9 milionu pneumatik. Komise stanovila celkovou výši výroby v Unii na základě údajů získaných během šetření. Jak je uvedeno ve 24. bodě odůvodnění, na deset výrobců v Unii zařazených do konečného vzorku připadá více než 36 % celkové výroby a prodeje v Unii vykázaných spolupracujícími výrobci obdobného výrobku v Unii. Mikroekonomické ukazatele byly proto přezkoumány na základě údajů získaných z odpovědí těchto deseti výrobců v Unii.

(129) Výroba v Unii je roztříštěná mezi velkými skupinami společností a více než 380 malými a středními podniky v celé Unii. Velké společnosti představují přibližně 90 % celkové výroby v Unii a 85 % prodeje v Unii výrobců v Unii. Malé a střední podniky jsou zapojeny do výroby protektorovaných pneumatik a pokrývají zbývajících 10 % výroby v Unii a 15 % prodeje v Unii výrobců v Unii.

(130) Bylo zjištěno, že výrobci zařazení do vzorku dotčený výrobek dováží z ČLR a dále prodávají na trhu Unie. Srovnání s jejich celkovým prodejem však ukázalo, že dovoz je okrajovou záležitostí a neovlivňuje skutečnost, že jsou považováni za výrobce v Unii.

4.2. Spotřeba v Unii

(131) Spotřeba v Unii byla stanovena na základě informací poskytnutých sdružením ETRMA, údajů o dovozu z Eurostatu uvedených pod kódy KN 4011 20 90 a 4012 12 00 a informací získaných od dodavatelů běhounů.

(132) Spotřeba v Unii se během posuzovaného období vyvíjela takto:

Tabulka 1

Spotřeba v Unii (v kusech)

	2014	2015	2016	Období šetření
Celková spotřeba v Unii	20 248 578	20 782 365	21 452 278	21 590 193
Index 2014 = 100	*100*	*102,6*	*105,9*	*106,6*

Zdroj: ETRMA, databáze Eurostatu Comext a dodavatelé běhounů.

(133) Spotřeba v Unii se během posuzovaného období zvýšila. Během posuzovaného období se spotřeba celkově zvýšila o 6,6 % z přibližně 20,2 milionu pneumatik na přibližně 21,6 milionu pneumatik v období šetření.

4.3. Základní informace o trhu Unie

4.3.1. *Obecný popis*

(134) Trh Unie s pneumatikami pro nákladní automobily a autobusy je velmi konkurenčním trhem s mnoha výrobci a značkami.

(135) Trh Unie je rozdělen na prodej původního zařízení výrobcům nákladních automobilů a autobusů a na trh náhradních dílů. Tržní poptávka po pneumatikách pro nákladní automobily a autobusy v sektoru původního zařízení vychází z výroby nákladních automobilů a autobusů, zatímco sektor náhradních dílů je ovlivňován mnoha faktory, včetně ekonomické činnosti, prodejů, velikosti, složení a způsobu používání nákladních automobilů a autobusů a vozových parků. Prodej výrobků dovážených z Číny se týká především trhu náhradních dílů.

(136) Asi 17 % celkové spotřeby v Unii představuje původní zařízení prodávané výrobcům nákladních automobilů a autobusů. Zbytek pneumatik pro nákladní automobily a autobusy se v Unii prodává jako náhradní díly přímo či nepřímo majitelům těchto vozidel. Náhradní pneumatiky představují širší nabídku pneumatik prodávaných prostřednictvím většího spektra kanálů s různými marketingovými strategiemi. Náhradní pneumatiky se mohou prodávat přímo koncovým uživatelům nebo prostřednictvím příbuzných či nepříbuzných distributorů, kteří je následně prodávají koncovým uživatelům.

(137) Hlavní prodejní kanály jsou prodej distributorům, kteří je dále prodávají majitelům vozových parků, a přímý prodej majitelům vozových parků, někdy souběžně s poskytováním služeb (správa, údržba, servis).

(138) Cenu, kterou jsou zákazníci ochotni za pneumatiky pro nákladní automobily a autobusy zaplatit, ovlivňuje také jejich značka. Značky jsou často spojovány s vnímanou kvalitou a servisem, především u kvalitnějších pneumatik.

4.3.2. *Vzájemný vztah mezi novými a protektorovanými pneumatikami*

(139) Komise došla k závěru, že hlavní výrobci v Unii se soustředí do úrovně 1 a 2, kde se pneumatiky navrhují tak, aby měly dlouhou životnost a mohly být protektorovány. To vysvětluje výrazně vyšší ceny (a zisková rozpětí) za očekávanou vysokou výkonnost pneumatik na úrovni 1 a 2.

(140) Při šetření bylo zjištěno, že větší výrobci v Unii aktivně využívají možnost protektorovat své pneumatiky jako způsob vytváření věrnosti ke značce a odlišení od levnějších dovážených pneumatik úrovně 3. Šetření jako takové prokázalo, že hodnota připisovaná pneumatikám úrovně 1 a 2 má vlastně z velké části svůj původ v existenci odvětví protektorování na úrovni 3.

(141) Kvůli vysoké zastupitelnosti protektorovaných a nových pneumatik je ale úroveň 3 nejzranitelnější levnými čínskými dovozy dotčeného výrobku. To platí obzvláště s ohledem na povědomí uživatelů o tom, že z pohledu výkonnosti se protektorované a nové pneumatiky nižší kvality příliš neliší. Tato zastupitelnost zase určuje cenu jako určující faktor pro rozhodnutí zákazníka o koupi protektorovaných pneumatik nebo nových pneumatik úrovně 3.

(142) Komise vyzývá zúčastněné strany k předkládání komentářů k předběžnému hodnocení a k poskytnutí informací na podporu nebo vyvrácení této analýzy, aby si v závěrečné fázi šetření vytvořila co nejúplnější obrázek.

4.4. **Dovoz z dotčené země**

4.4.1. *Objem dovozu z dotčené země a jeho podíl na trhu*

(143) Komise stanovila objem dovozu na základě údajů Eurostatu. Podíl dovozu na trhu byl stanoven na základě spotřeby v Unii uvedené v tabulce 1.

(144) Dovoz z dotčené země do Unie se vyvíjel takto:

Tabulka 2

Objem dovozu (v kusech) a podíl na trhu

	2014	2015	2016	Období šetření
Objem dovozu z ČLR (v kusech)	3 471 997	3 840 290	4 420 368	4 596 098
Index 2014 = 100	*100*	*110,6*	*127,3*	*132,4*
Podíl na trhu (%)	17,1	18,5	20,6	21,3
Index 2014 = 100	*100*	*107,8*	*120,2*	*124,1*

Zdroj: databáze Eurostatu Comext.

(145) Podle údajů z Eurostatu se objem dovozu z ČLR v posuzovaném období zvýšil o 32 %, a sice z přibližně 3,5 milionu pneumatik v roce 2014 na přibližně 4,6 milionu pneumatik v období šetření. To mělo za následek zvýšení podílu čínského dovozu na rostoucím trhu ze 17,1 % na 21,3 %.

4.4.2. *Ceny dovozu z dotčené země*

(146) Ceny dovozu stanovila Komise na základě údajů Eurostatu. Cenové podbízení tohoto dovozu bylo stanoveno na základě údajů vyvážejících výrobců zařazených do vzorku.

(147) Průměrné dovozní ceny z dotčené země do Unie se vyvíjely takto:

Tabulka 3

Ceny dovozu (EUR/kus)

	2014	2015	2016	Období šetření
ČLR	144,4	144,3	127,7	128,8
Index 2014 = 100	*100*	*99,9*	*88,4*	*89,1*

Zdroj: databáze Eurostatu Comext.

(148) Během posuzovaného období klesly ceny čínského dovozu do Unie o 11 %.

4.4.3. *Cenové podbízení*

(149) Cenové podbízení během období šetření zjistila Komise srovnáním:

1) vážených průměrných prodejních cen výrobců v Unii zařazených do vzorku účtovaných odběratelům na trhu Unie, kteří nejsou ve spojení, podle typu výrobku a segmentu, upravených na úroveň ceny ze závodu, a

2) odpovídajících vážených průměrných cen jednotlivých typů výrobku v jednotlivých segmentech z dovozu vyvážejících čínských výrobců zařazených do vzorku, účtovaných prvnímu nezávislému odběrateli na trhu Unie, stanovených na základě cen CIF (zahrnujících cenu, pojištění a náklady na přepravu zboží) s příslušnou úpravou o náklady na celní odbavení a náklady po dovozu.

(150) Toto cenové srovnání bylo provedeno u jednotlivých typů transakcí na stejné obchodní úrovni, v případě potřeby s náležitou úpravou a po odečtení rabatů a slev. Výsledek srovnání byl vyjádřen jako procentní podíl obratu výrobců v Unii zařazených do vzorku v období šetření. Prokázal vážené průměrné rozpětí cenového podbízení mezi 21 % a 31 % při dovozu dotčeného výrobku z dotčené země na trhu Unie. Navíc bylo zjištěno, že vážené průměrné rozpětí cenového podbízení na všech třech úrovních je významné: z 24 % pro úrovně 1 a 2 a mezi 21 % a 31 % pro úroveň 3. Značná úroveň cenového podbízení dokládá výrazný účinek dumpingu v tomto případě.

4.5. **Hospodářská situace výrobního odvětví Unie**

4.5.1. *Obecné poznámky*

(151) V souladu s čl. 3 odst. 5 základního nařízení byly v rámci posouzení účinků dumpingového dovozu na výrobní odvětví Unie vyhodnoceny všechny hospodářské ukazatele, které ovlivňovaly stav výrobního odvětví Unie během posuzovaného období.

(152) Jak je uvedeno v 19. až 27. bodě odůvodnění, byl za účelem určení možné újmy způsobené výrobnímu odvětví Unie proveden výběr vzorku.

(153) Pro účely zjištění újmy rozlišovala Komise mezi makroekonomickými a mikroekonomickými ukazateli újmy. Komise posoudila makroekonomické ukazatele na základě údajů obsažených v podnětu, případně statistik Eurostatu a informací poskytnutých sdružením ETRMA, tak aby se údaje týkaly všech výrobců v Unii. Mikroekonomické ukazatele posuzovala Komise na základě údajů obsažených v odpovědích na dotazník od výrobců v Unii zařazených do vzorku a v podání sdružení ETRMA. Údaje se týkaly výrobců v Unii zařazených do vzorku. Oba soubory údajů byly shledány jako reprezentativní pro hospodářskou situaci výrobního odvětví Unie.

(154) Makroekonomické ukazatele jsou: výroba, výrobní kapacita, využití kapacity, objem prodeje, podíl na trhu, růst, zaměstnanost, produktivita a výše dumpingového rozpětí.

(155) Mikroekonomické ukazatele jsou: průměrné jednotkové ceny, jednotkové náklady, náklady práce, stav zásob, ziskovost, peněžní tok, investice, návratnost investic a schopnost opatřit si kapitál.

(156) Je třeba zmínit dvě poznámky ohledně metodiky analýzy ukazatelů újmy.

(157) Jak je uvedeno ve 23. bodě odůvodnění, unijní výrobci spadají z pohledu velikosti do dvou kategorií společností: velké společnosti, které představují 85 %, a malé a střední podniky (velmi roztříštěné), které představují 15 % celkového prodeje v Unii výrobců v Unii v roce 2016. Vzhledem k vytvoření vzorku unijních výrobců ale údaje o prodeji malých a středních podniků zařazených do vzorku představovaly jen asi 4 % celkového prodeje všech unijních výrobců zařazených do vzorku v Unii. Komise se proto rozhodla upravit výsledky unijních výrobců zařazených do vzorku podle tržního podílu každé kategorie společností. Vzhledem k tomu, že malé a střední podniky jsou aktivní pouze v úrovni 3, bylo přímým důsledkem této úpravy zvýšení podílu úrovně 3 na prodeji v rámci souboru údajů od výrobců v Unii zařazených do vzorku.

(158) Navíc byl celkový prodej unijních výrobců v Unii rozdělen mezi tři úrovně v následujícím poměru: úroveň 1: 51 %, úroveň 2: 23 % a úroveň 3: 26 %. Údaje o prodeji unijních výrobců zařazených do vzorku v Unii ale ani po úpravě popsané ve 161. bodě odůvodnění neodpovídaly skutečnému poměru prodeje v Unii na každé úrovni. Proto se Komise rozhodla upravit výsledky unijních výrobců zařazených do vzorku podle podílu každé úrovně na celkovém prodeji unijních výrobců v Unii, aby zajistila zastoupení všech tří úrovní podle jejich podílu na celkovém prodeji v Unii ve všech mikroekonomických ukazatelích.

(159) Několik stran tvrdilo, že pokud Komise přistoupí k segmentaci na tři úrovně, musí se stanovení újmy provést také na daných úrovních. Zejména je třeba posoudit postavení výrobního odvětví Unie, jakož i dopad dovozu v rámci každé úrovně, například dopad dovozu na úrovni 2 (čínský dovoz i dovoz z jiných zemí) je třeba posoudit u výrobců v Unii na úrovni 2.

(160) Komise měla za to, že navzdory segmentaci trhu Unie mají pneumatiky, jak jsou definovány v 78. bodě odůvodnění, stejné základní fyzikální, chemické a technické vlastnosti a jsou vzájemně zastupitelné. V důsledku toho bylo pro dotčený výrobek provedeno stanovení újmy v souladu s antidumpingovou dohodou Světové obchodní organizace (WTO). Odvolací orgán konkrétně shledal, že „když vyšetřovací orgány přezkoumávají jednu část domácího výrobního odvětví, měly by v zásadě podobným způsobem přezkoumat všechny ostatní části, které toto odvětví tvoří, a stejně tak přezkoumat dané výrobní odvětví jako celek“ ([1]). Z tohoto důvodu je podle práva WTO možná segmentová analýza, musí však být doprovázena analýzou celého výrobního odvětví. Tribunál rovněž uznal, že se analýza újmy může zaměřit na úroveň nejvíce postiženou dumpingovým dovozem ([2]).

(161) Komise proto provedla analýzu některých ukazatelů pro každou úroveň. Jak je uvedeno v 212. až 216. bodě odůvodnění, tato analýza potvrzuje, že celkově výrobní odvětví Unie utrpělo újmu a že trendy týkající se dotčeného výrobku jako celku obecně odpovídají trendům pro úrovně posuzované zvlášť.

(162) Hospodářská situace výrobního odvětví Unie je analyzována na agregovaném základě a u některých mikroekonomických ukazatelů také – vzhledem k segmentaci trhu Unie – pro jednotlivé úrovně.

4.5.2. *Makroekonomické ukazatele*

4.5.2.1. Výroba, výrobní kapacita a využití kapacity

(163) Odhadovaná celková výroba, výrobní kapacita a využití kapacity v Unii se v průběhu posuzovaného období vyvíjely takto:

Tabulka 4

Výroba, výrobní kapacita a využití kapacity

	2014	2015	2016	Období šetření
Objem vývozu (v kusech)	20 722 065	20 199 411	20 496 669	20 863 087
Index 2014 = 100	*100*	*98*	*99*	*101*

([1]) WT/DS184/AB/R, 23.8.2001, *Spojené státy – Antidumpingová opatření vztahující se na některé ocelové výrobky válcované za tepla, které pocházejí z Japonska*, bod 204.

([2]) Rozsudek Tribunálu ze dne 28. října 2004 ve věci T-35/01, *Shanghai Teraoka Electronic Co. Ltd v. Rada*, body 129 a 258.

	2014	2015	2016	Období šetření
Výrobní kapacita (v kusech)	27 978 885	27 443 671	25 609 977	25 178 389
Index 2014 = 100	*100*	*98*	*92*	*90*
Využití kapacity (%)	74	74	80	83
Index 2014 = 100	*100*	*99*	*108*	*112*

Zdroj: ETRMA, databáze Eurostatu Comext pro údaje o dovozu a vývozu a informace poskytnuté žadatelem.

(164) Jak ukazuje tabulka 4, výroba zůstala relativně stabilní, přičemž v období šetření bylo vyrobeno 20,9 milionu pneumatik, zatímco míra využití kapacity se za stejné období zvýšila o 9 procentních bodů.

(165) Hlavní příčinu zvýšeného využití kapacity lze vidět pouze ve významném snížení výrobní kapacity o 10 %. To se týkalo především protektorování, neboť v posuzovaném období nejméně 85 malých a středních podniků nacházejících se prakticky ve všech členských státech přestalo vyrábět protektorované pneumatiky, ale také uzavření dceřiných společností velkých společností ([1]).

(166) Stagnace výroby v Unii a uzavření společností je v rozporu s rostoucí spotřebou v Unii v období po krizi, z níž mohlo mít výrobní odvětví Unie prospěch.

4.5.2.2. Objem prodeje a podíl na trhu

(167) Objem prodeje výrobního odvětví Unie a jeho podíl na trhu se v průběhu posuzovaného období vyvíjely takto:

Tabulka 5

Objem prodeje a podíl na trhu

	2014	2015	2016	Období šetření
Celkový objem prodeje na trhu Unie (v kusech)	14 584 057	14 558 260	14 385 254	14 426 297
Index 2014 = 100	*100*	*99,8*	*98,6*	*99,0*
Podíl na trhu (%)	72,0	70,1	67,1	66,8
Index 2014 = 100	*100*	*97,3*	*93,1*	*92,8*

Zdroj: ETRMA a databáze Eurostatu Comext pro údaje o dovozu.

(168) Na rostoucím trhu zůstal prodej v Unii během posuzovaného období stabilní. To vede ke snížení podílu na trhu o 5,2 procentních bodů (z 72,0 % na 66,8 %), zatímco objem prodeje čínských dumpingových pneumatik vzrostl o 1,1 milionu.

4.5.2.3. Růst

(169) Spotřeba v Unii v posuzovaném období vzrostla o 6,6 %. Objem prodeje výrobního odvětví Unie se navzdory rostoucí spotřebě snížil o 1 %, takže výrobní odvětví Unie ztratilo část svého podílu na trhu. Na druhou stranu, podíl dovozu z dotčené země během posuzovaného období vzrostl.

([1]) V roce 2017 uzavřela společnost Goodyear svůj závod ve Spojeném království (přibližně 330 pracovních míst); skupina Michelin uzavřela několik závodů v Unii: dva závody ve Francii (700 zaměstnanců v roce 2014 a 330 zaměstnanců v roce 2017), v Německu (200 zaměstnanců v roce 2016), v Maďarsku (500 zaměstnanců v roce 2015) a v Itálii; skupina Continental uzavřela jeden závod v Německu.

4.5.2.4. Zaměstnanost a produktivita

(170) Zaměstnanost a produktivita se v posuzovaném období vyvíjely takto:

Tabulka 6

Zaměstnanost a produktivita

	2014	2015	2016	Období šetření
Počet zaměstnanců	38 445	36 478	34 959	34 188
Index 2014 = 100	*100*	*95*	*91*	*89*
Produktivita (v kusech na zaměstnance)	539	554	586	610
Index 2014 = 100	*100*	*103*	*109*	*113*

Zdroj: Ověřené odpovědi na dotazník od výrobců v Unii zařazených do vzorku a podání od dodavatelů běhounů a sdružení ETRMA.

(171) Během posuzovaného období došlo ke ztrátě více než 4 200 přímých pracovních míst, což postihlo jak malé a střední podniky, mezi nimiž ukončilo výrobu alespoň 85 výrobců se sídly po celé Unii, tak i velké společnosti, které uzavřely několik závodů.

(172) Navíc podle italského sdružení protektorovacích firem (dále jen „AIRP“) vytváří sektor protektorování v Unii asi 13 000 pracovních míst ve výrobě a distribuci. Protektorování je činnost poměrně náročná na pracovní sílu a protektorovaná pneumatika dává práci 3 až 4krát většímu počtu lidí než nová pneumatika. Podle AIRP v současnosti několik společností snižuje pracovní stavy nebo masivně využívá fondů pojištění pro případ nezaměstnanosti.

(173) Souběžně vzrostla produktivita z 539 kusů na zaměstnance v roce 2014 na 610 kusů na zaměstnance v období šetření.

4.5.2.5. Výše dumpingového rozpětí

(174) Všechna dumpingová rozpětí byla podstatně vyšší než nepatrná. Vzhledem k objemu a cenám dovozu z dotčené země byl dopad výše skutečných dumpingových rozpětí na výrobní odvětví Unie značný.

(175) Jde o první antidumpingové šetření týkající se dotčeného výrobku v Unii. Proto nebyly k dispozici žádné údaje pro posouzení účinků případného dřívějšího dumpingu.

4.5.3. *Mikroekonomické ukazatele*

4.5.3.1. Ceny a činitele ovlivňující ceny

(176) Průměrné jednotkové prodejní ceny výrobců v Unii zařazených do vzorku účtované odběratelům v Unii, kteří nejsou ve spojení, se v průběhu posuzovaného období vyvíjely takto:

Tabulka 7

Prodejní ceny v Unii a výrobní náklady

	2014	2015	2016	Období šetření
Průměrná jednotková prodejní cena v Unii (v EUR/kus)	237	225	216	218
Index 2014 = 100	*100*	*95*	*91*	*92*

	2014	2015	2016	Období šetření
Průměrné výrobní náklady (EUR/kus)	200	188	183	188
Index 2014 = 100	*100*	*94*	*91*	*94*

Zdroj: Ověřené odpovědi na dotazník obdržené od výrobců v Unii zařazených do vzorku.

(177) Průměrná jednotková prodejní cena klesla o 19 EUR, zatímco jednotkové náklady se za stejné období snížily o 12 EUR. To odpovídá poklesu cen o 8 % za posuzované období, zatímco náklady klesly o 6 %.

(178) Během období šetření se výrobní náklady v porovnání s rokem 2016 zvýšily, což nebylo možné plně promítnout do prodejní ceny.

(179) Pro všechny tři úrovně byla provedena samostatná analýza založená na stejné metodice, která byla popsána výše.

(180) Na úrovni 1 průměrná jednotková prodejní cena klesla o 25 EUR, zatímco jednotkové náklady se za stejné období snížily o 19 EUR. Oba ukazatele se za posuzované období snížily o 9 %.

Tabulka 8

Prodejní ceny v Unii a výrobní náklady – úroveň 1

	2014	2015	2016	Období šetření
Průměrná jednotková prodejní cena v Unii (v EUR/kus)	270,8	255,3	245,3	245,7
Index 2014 = 100	*100*	*94*	*91*	*91*
Průměrné výrobní náklady (EUR/kus)	222	200	199	203
Index 2014 = 100	*100*	*90*	*89*	*91*

Zdroj: Ověřené odpovědi na dotazník obdržené od výrobců v Unii zařazených do vzorku.

(181) Na úrovni 2 průměrná jednotková prodejní cena klesla o 27 EUR, zatímco jednotkové náklady se za stejné období snížily o 17 EUR. To odpovídá poklesu průměrné ceny o 12 % za posuzované období, zatímco náklady klesly o 9 %.

Tabulka 9

Prodejní ceny v Unii a výrobní náklady – úroveň 2

	2014	2015	2016	Období šetření
Průměrná jednotková prodejní cena v Unii na celkovém trhu (EUR/kus)	228	212	193	201
Index 2014 = 100	*100*	*93*	*85*	*88*
Průměrné výrobní náklady (EUR/kus)	187	176	162	170
Index 2014 = 100	*100*	*94*	*87*	*91*

Zdroj: Ověřené odpovědi na dotazník obdržené od výrobců v Unii zařazených do vzorku.

(182) Na úrovni 3 průměrná jednotková prodejní cena klesla o 9 EUR, zatímco jednotkové náklady se za stejné období zvýšily o 2 EUR. To odpovídá poklesu průměrné ceny o 5 % za posuzované období, zatímco náklady se zvýšily o 1 %.

Tabulka 10

Prodejní ceny v Unii a výrobní náklady – úroveň 3

	2014	2015	2016	Období šetření
Průměrná jednotková prodejní cena v Unii na celkovém trhu (EUR/kus)	181	176	172	172
Index 2014 = 100	*100*	*97*	*95*	*95*
Průměrné výrobní náklady (EUR/kus)	170	175	167	172
Index 2014 = 100	*100*	*103*	*98*	*101*

Zdroj: Ověřené odpovědi na dotazník obdržené od výrobců v Unii zařazených do vzorku.

4.5.3.2. Náklady práce

(183) Průměrné náklady práce u výrobců v Unii zařazených do vzorku se v posuzovaném období vyvíjely takto:

Tabulka 11

Průměrné náklady práce na zaměstnance

	2014	2015	2016	Období šetření
Průměrné náklady práce na zaměstnance (v EUR)	43 875	44 961	46 432	46 785
Index 2014 = 100	*100*	*102*	*105*	*106*

Zdroj: Ověřené odpovědi na dotazník obdržené od výrobců v Unii zařazených do vzorku.

(184) Průměrné náklady práce se za posuzované období zvýšily o 6 %.

4.5.3.3. Zásoby

(185) Stav zásob výrobců v Unii zařazených do vzorku se v posuzovaném období vyvíjel takto:

Tabulka 12

Zásoby

	2014	2015	2016	Období šetření
Konečný stav zásob (index 2014 = 100)	*100*	*81*	*100*	*144*
Konečný stav zásob vyjádřený jako procento výroby	7 %	6 %	7 %	9 %
Index 2014 = 100	*100*	*81*	*97*	*134*

Zdroj: Ověřené odpovědi na dotazník obdržené od výrobců v Unii zařazených do vzorku.

(186) Zásoby se v posuzovaném období zvýšily o 44 % a dosáhly přibližně 9 % roční produkce. Tato situace má negativní dopad na finanční situaci výrobců v Unii zařazených do vzorku.

4.5.3.4. Ziskovost, peněžní tok, investice, návratnost investic a schopnost získat kapitál

(187) Ziskovost, peněžní tok, investice a návratnost investic se u výrobců v Unii zařazených do vzorku v posuzovaném období vyvíjely takto:

Tabulka 13

Ziskovost, peněžní tok, investice a návratnost investic

	2014	2015	2016	Období šetření
Ziskovost prodeje odběratelům v Unii, kteří nejsou ve spojení (v % obratu z prodeje)	15,6	16,7	15,2	13,7
Index 2014 = 100	*100*	*107*	*98*	*88*
Peněžní tok (v milionech EUR)	309	312	292	272
Index 2014 = 100	*100*	*101*	*94*	*88*
Investice (v milionech EUR)	86	63	59	65
Index 2014 = 100	*100*	*73*	*69*	*76*
Návratnost investic (%)	21,0	21,7	19,3	17,6
Index 2014 = 100	*100*	*103*	*92*	*84*

Zdroj: Ověřené odpovědi na dotazník obdržené od výrobců v Unii zařazených do vzorku.

(188) Komise stanovila ziskovost výrobců v Unii zařazených do vzorku tak, že čistý zisk před zdaněním z prodeje obdobného výrobku odběratelům v Unii, kteří nejsou ve spojení, vyjádřila jako procentní podíl z obratu tohoto prodeje.

(189) Celková ziskovost klesla z 15,6 % v roce 2014 na 13,7 % v období šetření. Tento údaj byl vypočítán na základě váhy jednotlivých úrovní prodeje, jak je vysvětleno ve 161. až 162. bodě odůvodnění. Klesající ziskovost o 1,9 procentního bodů je důsledkem poklesu cen (– 8 %), který byl výraznější než pokles nákladů (– 6 %).

(190) Celková ziskovost je ovlivněna ziskovostí na úrovni 1, zatímco samotná úroveň 3 se stala během období šetření ztrátovou. Navíc klesá i relativní trend ziskovosti celého výrobního odvětví Unie.

(191) Čistý peněžní tok je schopnost výrobců v Unii samofinancovat svoji činnost. Trend čistého peněžního toku vykazuje pokles o 12 %.

(192) Návratnost investic je zisk vyjádřený v procentech ve vztahu k čisté účetní hodnotě investic. Během posuzovaného období se vyvíjel nepříznivě, z 21,0 % na 17,6 %.

(193) Pro všechny tři úrovně byla provedena samostatná analýza založená na stejné metodice, která byla popsána výše.

(194) Ziskovost na úrovni 1 během posuzovaného období kolísala. Vzrostla od roku 2014 (17,9 %) do roku 2015 (21,8 %) a poté v období šetření klesla na úroveň nepatrně pod úrovní roku 2014 (17,5 %). To je částečně vysvětleno vývojem výrobních nákladů a cen, jelikož v roce 2015 se výrobní náklady snížily více než prodejní ceny.

(195) Na této úrovni zůstal čistý peněžní tok stabilní, zatímco návratnost investic za posuzované období se snížila z 26,0 % na 24,3 %.

Tabulka 14

Ziskovost, peněžní tok, investice a návratnost investic – úroveň 1

	2014	2015	2016	Období šetření
Ziskovost prodeje odběratelům v Unii, kteří nejsou ve spojení (v % obratu z prodeje)	17,9	21,8	18,9	17,5
Index 2014 = 100	*100*	*122*	*106*	*98*
Peněžní tok (v milionech EUR)	191	218	199	192
Index 2014 = 100	*100*	*113*	*104*	*100*
Investice (v milionech EUR)	54	36	35	38
Index 2014 = 100	*100*	*68*	*65*	*72*
Návratnost investic (%)	26,0	29,3	25,0	24,3
Index 2014 = 100	*100*	*112*	*96*	*93*

Zdroj: Ověřené odpovědi na dotazník obdržené od výrobců v Unii zařazených do vzorku.

(196) Pokud jde o úroveň 2, ziskovost během posuzovaného období klesla o 2,6 procentního bodu (ze 17,9 % v roce 2014 na 15,3 % v období šetření).

(197) Na této úrovni čistý peněžní tok za posuzované období významně klesl, a to o 22 %, zatímco návratnost investic se snížila z 20,4 % na 16,2 %.

Tabulka 15

Ziskovost, peněžní tok, investice a návratnost investic – úroveň 2

	2014	2015	2016	Období šetření
Ziskovost prodeje odběratelům v Unii, kteří nejsou ve spojení (v % obratu z prodeje)	17,9	16,7	16,0	15,3
Index 2014 = 100	*100*	*93*	*90*	*86*
Peněžní tok (v milionech EUR)	88	76	65	69
Index 2014 = 100	*100*	*86*	*74*	*78*
Investice (v milionech EUR)	18	16	15	17
Index 2014 = 100	*100*	*92*	*84*	*97*
Návratnost investic (%)	20,4	21,4	20,1	16,2
Index 2014 = 100	*100*	*105*	*98*	*79*

Zdroj: Ověřené odpovědi na dotazník obdržené od výrobců v Unii zařazených do vzorku.

(198) Úroveň 3 je v období šetření ztrátová (– 0,4 %). Zvlášť výrazné byly ztráty malých a středních podniků (– 6,1 % v období šetření). Ziskovost velkých společností na úrovni 3 se od roku 2014 do období šetření snížila na polovinu, z 10 % na 4,8 %.

(199) Na této úrovni čistý peněžní tok za posuzované období významně klesl, a to o 62 %, zatímco návratnost investic se snížila z 7,6 % na 2,5 %.

Tabulka 16

Ziskovost, peněžní tok, investice a návratnost investic – úroveň 3

	2014	2015	2016	Období šetření
Ziskovost prodeje odběratelům v Unii, kteří nejsou ve spojení (v % obratu z prodeje)	6,1	0,6	2,7	– 0,4
Index 2014 = 100	*100*	*10*	*45*	*– 7*
Peněžní tok (v milionech EUR)	28	17	26	11
Index 2014 = 100	*100*	*62*	*93*	*38*
Investice (v milionech EUR)	14	10	10	10
Index 2014 = 100	*100*	*69*	*66*	*66*
Návratnost investic (%)	7,6	0,2	4,8	2,5
Index 2014 = 100	*100*	*2*	*62*	*33*

Zdroj: Ověřené odpovědi na dotazník obdržené od výrobců v Unii zařazených do vzorku.

4.6. **Propojení mezi úrovněmi**

(200) Trh pneumatik pro nákladní automobily a autobusy v Unii byl silně zasažen ekonomickou krizí. Jelikož je spotřeba pneumatik neoddělitelně spjata s nákupy nových vozidel a s ujetou vzdáleností vozových parků, závisí ve velké míře na celkové hospodářské činnosti. Jakékoliv změny hospodářské činnosti, a zejména v objemu zboží přepravovaného na silnicích, mají přímý dopad na prodej pneumatik. Pokud se nákladní automobily používají méně, klesá i nutnost pořizovat nové nákladní automobily nebo náhradní pneumatiky a trh s pneumatikami slábne.

(201) Po ekonomické krizi došlo ke strukturálnímu posunu poptávky z vyšších úrovní do nižších, kde nákupní rozhodnutí více vychází z ceny. V této souvislosti hrají levné nabídky dovážených pneumatik a rozhodnutí některých majitelů vozových parků zvolit levnější pneumatiky významnou úlohu při přetváření trhu Unie.

(202) Jelikož subjekty zabývající s protektorováním jsou pod silným tlakem, dochází stále více k uzavírání závodů a dílen, jak je uvedeno ve 175. bodě odůvodnění. Kvůli nedostupným místním zařízením je stále složitější protektorovat kvalitní opotřebované pneumatiky. V důsledku toho klesá atraktivita koupě kvalitní pneumatiky s možností jejího vícenásobného protektorování. Ve světle tohoto vývoje a tváří v tvář levným dovozům pneumatik úrovně 3, jež představovala většinu čínských dovozů, nemají výrobci v Unii jinou možnost než rovněž posilovat svou přítomnost na úrovni 3.

(203) Konkurence mezi jednotlivými úrovněmi je také jasně vidět na dopadu cen na nižších úrovních na cenotvorbu na úrovni vyšší. Ceny pneumatik úrovně 1 pocítily v Unii tlak levných dovozů. Žadatel tvrdil, že dopad je ještě citelnější na regionálních trzích, kde je pneumatik úrovně 3 ještě více (tj. ceny pneumatik úrovně 1 v těchto regionech byly obvykle nižší než v jiných regionech Unie, což podtrhuje konkurenční dopad pneumatik úrovně 3 na pneumatiky úrovně 1).

(204) To znamená, že hospodářské subjekty zřejmě přesunuly část svých nákupů pneumatik úrovně 1 nebo 2 do úrovně 3, což dokazuje, že hospodářská soutěž probíhá napříč různými úrovněmi.

(205) Následující tabulka ukazuje podíl na spotřebě v Unii v letech 2012 a 2016 pro jednotlivé úrovně. V tomto období se spotřeba v Unii zvýšila přibližně o 3,8 milionu kusů a více než 90 % tohoto nárůstu spadalo do úrovně 3 (přibližně 3,6 milionu kusů). To způsobilo změnu relativní důležitosti úrovně 3, jehož podíl vzrostl z 27 % na 39 % celkové spotřeby v Unii.

Tabulka 17

Spotřeba Unie rozdělená na úrovně v letech 2012 a 2016

	2012	2016
Spotřeba v Unii	17 684 000	21 452 278
Úroveň 1	46 %	37 %
Úroveň 2	27 %	24 %
Úroveň 3	27 %	39 %

Zdroj: ETRMA a databáze Eurostatu Comext.

(206) Na základě shromážděných informací Komise došla k závěru, že v minulosti určovaly pneumatiky úrovně 1 referenční ceny pro ostatní úrovně. Hlavní výrobci v Unii se soustředilo do úrovní 1 a 2, kde se pneumatiky vyrábějí tak, aby měly dlouhou životnost a mohly být protektorovány. To vysvětluje výrazně vyšší ceny (a zisková rozpětí) za očekávanou vysokou výkonnost pneumatik na úrovni 1 a 2. Spotřebitelé oceňovali tyto fyzikální a funkční vlastnosti a byli ochotni za ně zaplatit vyšší cenu. Informace, které má Komise k dispozici, ale ukazují, že výše uvedené cenové trendy se změnily a objevil se opačný kaskádový efekt, kdy ceny na úrovni 3 mají naopak vliv na ceny na úrovni 1. Je vhodné zmínit, že většina levných dovozů se týká úrovně 3, kde výrobci v Unii utrpěli během období šetření ztráty.

(207) Na základě výše uvedeného došla Komise dočasně k závěru, že mezi různými úrovněmi panuje symbiotický vztah, kdy cenový tlak na úroveň 3 současně ovlivňuje ceny na ostatních úrovních.

4.7. **Závěr ohledně újmy**

(208) Ukazatele újmy obecně ukazují, že výrobní odvětví Unie jako celek je pod velkým tlakem. Během období šetření došlo ke snížení výrobní kapacity, investic a zaměstnanosti i k významné ztrátě tržního podílu, a to navzdory klesajícím prodejním cenám. Stoupl tržní podíl dovozů dotčeného výrobku na úkor výrobního odvětví Unie bez ohledu na rozdělení do úrovní, což mělo za následek ztrátu více než 4 200 pracovních míst. Ziskovost odvětví jako celku se stále držela okolo 14 %, ale mezi rokem 2014 a obdobím šetření klesla o 1,9 procentního bodu a mezi rokem 2015 a obdobím šetření o 3 procentní body. Navíc klesá i relativní trend ziskovosti celého výrobního odvětví Unie.

(209) Bylo také dočasně zjištěno, že čínské dovozy výrazně podtrhují ceny výrobního odvětví Unie, což zase poukazuje na přímý a významný dopad na zhoršující se výkonnost a klesající kapacitu, výrobu, zaměstnanost a další ukazatele újmy ve výrobním odvětví Unie. Nepříznivý vývoj nejvíce pocítila úroveň 3, kde opustilo trh mnoho malých a středních podniků zabývajících se protektorováním, takže nemohly těžit z hospodářského oživení v sektoru, jehož nakonec využily levné dovozy. Je třeba připomenout, že společnosti působící převážně na úrovni 3 představují asi 20 % celkové výroby v Unii. Ztráty na úrovni 3 nejsou udržitelné a ohrožují přežití celého oboru protektorování v Unii.

(210) Navíc dopady cenového tlaku zasáhly i ceny na vyšších úrovních. Rostoucí cenový tlak způsobený pneumatikami úrovně 3, vyvolaný levnými dovozy většinou právě pneumatik úrovně 3, vedl k podobnému vývoji na úrovni 2, kde prodejní ceny během uvažovaného období klesly o 12 %, a i ceny pneumatik úrovně 1 musely být sníženy o 9 %, aby zůstaly konkurenceschopné.

(211) S ohledem na cenové propojení mezi jednotlivými úrovněmi byla opačným kaskádovým cenovým tlakem napříč všemi třemi úrovněmi, který je vysvětlen v předchozí kapitole, zasažena i nejvýkonnější úroveň 1. To vedlo k oslabení odvětví, ztrátě hodnoty v celém dodavatelském řetězci všech tří úrovní a zhoršení kvality pneumatik dostupných na trhu Unie. Kromě toho má intenzivní cenová konkurence ve všech třech úrovních negativní důsledky pro využití kapacity a vede k růstu zásob výrobního odvětví (tabulka 12) ve spojení s menším peněžním tokem a investicemi (tabulka 13). Vedle toho ztráta odvětví protektorování v Unii zhoršuje i ziskovost, které mohou společnosti působící na úrovních 1 a 2 dosáhnout.

(212) Proto je učiněn dočasný závěr, že výrobnímu odvětví Unie byla způsobena podstatná újma ve smyslu čl. 3 odst. 5 základního nařízení.

(213) Dále žadatelé tvrdili, že panuje riziko dalšího zhoršování této újmy. Dle jejich názoru bylo na jiných dovozních a vývozních trzích přijato mnoho opatření, která mohou způsobit okamžité přesměrování obchodu. Vedle toho jsou prý unijní výrobci ohroženi na svých vývozních trzích, protože některé země, například Turecko, zahájily šetření ohledně ochranných opatření. Riziko zhoršování také souvisí s vysoce nadměrnými kapacitami v Číně, kde nevyužité kapacity představují asi 40 % současného čínského vývozu. Žadatelé dále vyjádřili obavy ze strukturálního dopadu odvětví pneumatik na trh EU, protože vyšší cena kvalitní pneumatiky bude stále méně odůvodnitelná, jestliže se zánikem odvětví protektorování zcela zmizí i možnost jejího vícenásobného protektorování. A také předpokládají neustálé zlepšování pneumatik z ČLR. Kdyby mohly kvalitnější pneumatiky z ČLR konkurovat pneumatikám z Unie za dumpingové ceny, kleslo by rozpětí odvětví pneumatik v Unii, a tedy jeho možnosti investovat a inovovat. To by pravděpodobně donutilo výrobní odvětví Unie, aby se začalo spoléhat na méně kvalitní pneumatiky, které vyžadují omezené investice do výzkumu a vývoje, což by zase zasáhlo možnost jejich protektorování.

(214) Komise v této fázi zjistila, že čínská „Politika pro odvětví pneumatik“ ([1]) vyzývá výrobce pneumatik, aby zlepšovali technické aspekty a propagaci značky (například realizace strategií propagace značky, zvyšování popularity a zlepšování pověsti značky a další zvyšování hodnoty značky), a vzala na vědomí, že právě probíhá souběžný antisubvenční případ. S ohledem na výše uvedené tedy vyzvala zúčastněné strany, aby okomentovaly body uvedené žadateli v předchozím bodě odůvodnění, a Komise tak mohla v závěrečné fázi tyto body podrobně analyzovat.

5. **PŘÍČINNÁ SOUVISLOST**

(215) V souladu s čl. 3 odst. 6 základního nařízení Komise zkoumala, zda dumpingový dovoz z dotčené země způsobil výrobnímu odvětví Unie podstatnou újmu. V souladu s čl. 3 odst. 7 základního nařízení Komise rovněž zkoumala, zda výrobní odvětví Unie mohlo být ve stejnou dobu poškozeno i jinými známými faktory.

(216) Komise dbala o to, aby případná újma, kterou mohly způsobit jiné faktory než dumpingový dovoz z dotčené země, nebyla přičítána na vrub tomuto dumpingovému dovozu. Těmito faktory jsou: dovoz z jiných třetích zemí, vývozní výkonnost výrobců v Unii a vývoj nákladů.

5.1. **Účinky dumpingového dovozu**

(217) Ceny dumpingového dovozu z ČLR se během období šetření výrazně podbízely cenám výrobního odvětví Unie, přičemž rozpětí tohoto cenového podbízení bylo v rozmezí od 21 % do 31 %, což vedlo ke snížení podílu na trhu a ziskovosti výrobního odvětví Unie (ze 72,0 % na 66,8 %, respektive z 15,6 % v roce 2014 na 13,7 % v posuzovaném období). Během posuzovaného období se v důsledku toho objem prodeje výrobního odvětví Unie mírně snížil, zatímco objem dovozu z ČLR vzrostl o 32 %, a pokryl tak podstatnou část zvýšení spotřeby v Unii.

(218) V průběhu posuzovaného období byla ztráta podílu výrobního odvětví Unie na trhu (– 5,2 procentního bodu) vyrovnána zvýšením podílu čínského dovozu (+ 4,2 procentního bodu).

(219) Z analýzy ukazatelů újmy ve 155.–203. bodě odůvodnění vyplývá, že hospodářská situace výrobního odvětví Unie, a zejména jeho finanční situace, se zhoršila, přičemž toho zhoršení se časově shoduje s příchodem značného objemu dumpingového dovozu z ČLR. Ceny tohoto dovozu se podbízely cenám výrobního odvětví

([1]) Oznámení Ministerstva průmyslu a informačních technologií o potisku a distribuci „Tire Industry Policy“. Provádějící úřad: Ministerstvo průmyslu a informačních technologií Číslo dokumentu: Gong Chan Ye Zheng Ce [2010] No. 2. Prováděcí datum: 15. září 2010. Datum účinnosti: 15. září 2010.

Unie a vyvíjely významný tlak na snižování cen na trhu Unie. A právě prudký nárůst dovozu a zjištěné podstatné cenové podbízení jsou hlavní faktory, které je nutno v tomto případě vzít v úvahu.

(220) Čínským vývozcům se podařilo významně zvýšit svůj podíl na trhu na úkor výrobního odvětví Unie. Během období šetření se většina celkového objemu dumpingového čínského dovozu soustředila do úrovně 3, což donutilo několik výrobců v Unii v této úrovni, zejména malých a středních protektorovacích firem, trh opustit. Kromě toho, jak je vysvětleno ve 137. bodě odůvodnění, Komise zjistila, že takto vysoké objemy za dumpingové ceny ovlivnily stanovování cen. Dříve se stanovování cen odvíjelo od úrovně 1, tj. ceny úrovně 2 byly stanovovány na základě úrovně 1 a ceny úrovně 3 na základě úrovně 2. To se nyní obrátilo: ceny úrovně 2 jsou stanovovány na základě úrovně 3 a ceny úrovně 1 na základě úrovně 2. To vedlo ke snížení prodejních cen ve všech úrovních. Komise tudíž předběžně konstatovala, že nárůst dumpingového dovozu z ČLR měl v podstatné újmě, kterou utrpělo výrobní odvětví Unie, rozhodující úlohu.

(221) Dalšími faktory, které byly zkoumány v rámci analýzy příčinných souvislostí podle čl. 3 odst. 7 základního nařízení, byly: dovoz z jiných zemí, vývozní výkonnost výrobního odvětví Unie a vývoj nákladů výrobního odvětví Unie.

5.2. **Dovoz ze třetích zemí**

(222) Objem dovozu z jiných třetích zemí se v posuzovaném období vyvíjel takto:

Tabulka 18

Dovoz ze třetích zemí

Země	2014	2015	2016	Období šetření
Turecko				
Objem dovozu z Turecka	712 497	710 504	856 110	884 241
Koeficient (2014 = 100)	*100*	*100*	*120*	*124*
Jednotkové ceny dovozu z Turecka	212	216	194	185
Koeficient (2014 = 100)	*100*	*102*	*91*	*87*
Podíl na trhu (%)	3,5	3,4	4,0	4,1
Podíl na celkovém objemu dovozu do Unie (%)	12,6	11,4	12,1	12,3
Jižní Korea				
Objem dovozu z Jižní Koreje	431 676	463 643	477 185	381 167
Koeficient (2014 = 100)	*100*	*107*	*111*	*88*
Jednotkové ceny dovozu z Jižní Koreje	219	191	181	186
Koeficient (2014 = 100)	*100*	*87*	*83*	*85*
Podíl na trhu (%)	2,1	2,2	2,2	1,8
Podíl na celkovém objemu dovozu do Unie (%)	7,6	7,4	6,8	5,3

Země	2014	2015	2016	Období šetření
Japonsko				
Objem dovozu z Japonska	386 128	418 802	398 427	390 859
Koeficient (2014 = 100)	*100*	*108,5*	*103,2*	*101,2*
Jednotkové ceny dovozu z Japonska	293	227	218	221
Koeficient (2014 = 100)	*100*	*77,6*	*74,4*	*75,4*
Podíl na trhu (%)	1,9	2,0	1,9	1,8
Podíl na celkovém objemu dovozu do Unie (%)	6,8	6,7	5,6	5,5
Rusko				
Objem dovozu z Ruska	181 031	237 582	270 515	279 798
Koeficient (2014 = 100)	*100*	*131,2*	*149,4*	*154,6*
Jednotkové ceny dovozu z Ruska	145	131	130	130
Koeficient (2014 = 100)	*100*	*90,7*	*89,6*	*89,5*
Podíl na trhu (%)	0,9	1,1	1,3	1,3
Podíl na celkovém objemu dovozu do Unie (%)	3,2	3,8	3,8	3,9
Thajsko				
Objem dovozu z Thajska	142 735	177 209	174 994	167 509
Koeficient (2014 = 100)	*100*	*124,2*	*122,6*	*117,4*
Jednotkové ceny dovozu z Thajska	310	226	233	241
Koeficient (2014 = 100)	*100*	*72,9*	*75,3*	*77,7*
Podíl na trhu (%)	0,7	0,9	0,8	0,8
Podíl na celkovém objemu dovozu do Unie (%)	2,5	2,8	2,5	2,3
Jiné třetí země				
Objem dovozu ze všech ostatních zemí	338 457	376 075	469 425	464 224
Koeficient (2014 = 100)	*100*	*111*	*139*	*137*
Jednotkové ceny dovozu ze všech ostatních zemí	202	195	200	192
Koeficient (2014 = 100)	*100*	*96*	*99*	*95*
Podíl na trhu (%)	1,7	1,8	2,2	2,1
Podíl na celkovém objemu dovozu do Unie (%)	6,0	6,0	6,6	6,5

Země	2014	2015	2016	Období šetření
Celkový objem dovozu všech třetích zemí kromě ČLR				
Objem dovozu ze všech ostatních zemí	2 192 524	2 383 815	2 646 656	2 567 798
Koeficient (2014 = 100)	*100*	*109*	*121*	*117*
Jednotkové ceny dovozu ze všech ostatních zemí	227	202	192	189
Koeficient (2014 = 100)	*100*	*89*	*85*	*83*
Podíl na trhu (%)	10,8	11,5	12,3	11,9
Podíl na celkovém objemu dovozu do Unie (%)	38,7	38,3	37,5	35,8

Zdroj: Eurostat.

(223) Dovoz z jiných třetích zemí vykázal v posuzovaném období mírný nárůst svého podílu na trhu z 10,8 % na 11,9 %. Ze všech dovozů z jiných třetích zemí měl pouze ruský dovoz průměrné ceny podobné cenám dovozu z Číny. Průměrné ceny dovozu dotčeného výrobku byly zřetelně vyšší než průměrné ceny čínského dovozu. Podíl dovozů na trhu dotčeného výrobku z Ruska se během posuzovaného období zvýšil z 0,9 % na 1,3 %. Omezené množství ruského dovozu však nenarušuje příčinnou souvislost mezi dumpingovým dovozem a újmou způsobenou výrobnímu odvětví Unie.

(224) Komise proto dospěla k závěru, že i když dovoz z jiných třetích zemí mohl mít určitý omezený dopad na situaci výrobního odvětví Unie, zůstal hlavní příčinou újmy dumpingový dovoz z ČLR.

5.2.1. *Vývozní výkonnost výrobního odvětví Unie*

(225) Objem vývozu výrobců v Unii se v průběhu posuzovaného období vyvíjel takto:

Tabulka 19

Vývozní výkonnost výrobců v Unii

	2014	2015	2016	Období šetření
Objem vývozu (v kusech)	6 079 036	5 920 561	5 893 729	5 920 981
Index 2014 = 100	*100*	*97,4*	*97,0*	*97,4*
Průměrná cena (v EUR/kus)	188	179	169	168
Index 2014 = 100	*100*	*95,3*	*89,9*	*89,8*

Zdroj: databáze Eurostatu Comext.

(226) Podle Eurostatu klesl objem vývozu v posuzovaném období o 2,6 %. Průměrné vývozní ceny jsou ovlivněny převodními hodnotami pro společnosti ve spojení. Neexistuje žádný důkaz, že by vývozní činnost výrobního odvětví Unie mohla narušit příčinnou souvislost mezi dumpingovým dovozem a zjištěnou újmou.

5.3. **Vývoj nákladů**

(227) Jak je uvedeno ve 181. bodě odůvodnění, v průběhu posuzovaného období klesly celkové náklady výrobního odvětví Unie o 12 EUR na jednu pneumatiku v důsledku vývoje hlavních surovin (konkrétně přírodního a syntetického kaučuku). Průměrná prodejní cena výrobního odvětví Unie se však kvůli cenovému tlaku dumpingového čínského dovozu snížila o 19 EUR za pneumatiku.

(228) Lze proto konstatovat, že vývoj nákladů nemohl být příčinou újmy, kterou utrpělo výrobní odvětví Unie.

5.4. **Závěr týkající se příčinné souvislosti**

(229) Byla zjištěna příčinná souvislost mezi újmou, která byla způsobena výrobcům v Unii, a dumpingovým dovozem z dotčené země.

(230) Značný tlak na ceny a objem, který na výrobní odvětví Unie v posuzovaném období vyvíjel rostoucí dumpingový dovoz z dotčené země, neumožnil výrobnímu odvětví Unie těžit z pokrizového růstu trhu EU. Nejtvrdší konkurence byla zaznamenána v úrovni 3, kde byl také podíl čínského dovozu největší a ovlivňoval i vyšší úrovně, jak je vysvětleno ve 204.–210. bodě odůvodnění. Výše uvedená analýza ukazatelů újmy prokazuje, že hospodářská situace celého výrobního odvětví Unie byla nepříznivě ovlivněna nárůstem levného dumpingového dovozu z ČLR, jehož ceny se výrazně podbízely cenám výrobního odvětví Unie. Čínským vývozcům se podařilo získat významný podíl na trhu na úkor výrobního odvětví Unie, což vedlo ke snížení zaměstnanosti a omezení výrobní kapacity. Výrobní odvětví Unie přišlo mezi rokem 2014 a obdobím šetření o podíl na trhu ve výši 5,2 procentního bodu a objem prodeje stagnoval, zatímco spotřeba na trhu Unie vzrostla. Kromě toho má klesající tendenci i ziskovost celého výrobního odvětví Unie, přičemž k největším ztrátám dochází u pneumatik úrovně 3.

(231) Komise rozlišila a oddělila účinky všech známých faktorů na situaci výrobního odvětví Unie od účinků dumpingového dovozu působícího újmu. Nebylo zjištěno, že by účinek ostatních zjištěných faktorů, jmenovitě dovozu z jiných třetích zemí, vývozní výkonnosti výrobců v Unii a vývoje nákladů, na nepříznivý vývoj výrobního odvětví Unie, pokud jde o podíl na trhu, ceny a ziskovost, narušil příslušnou příčinnou souvislost. Dokonce ani při zvážení jejich kombinovaných účinků nebyl závěr Komise jiný: kdyby neexistoval dumpingový dovoz, výrobní odvětví Unie by nebylo v tak významné míře nepříznivě ovlivněno. Zejména podíl na trhu by tolik neklesl a zaměstnanost by zůstala zachována.

(232) Komise proto dospěla v této fázi k závěru, že příčinou podstatné újmy způsobené výrobnímu odvětví Unie je dumpingový dovoz z dotčené země a že ostatní faktory, zohledněné jednotlivě či společně, tuto příčinnou souvislost nenarušují.

6. **ZÁJEM UNIE**

(233) V souladu s článkem 21 základního nařízení Komise zkoumala, zda navzdory zjištění dumpingu působícího újmu může učinit jednoznačný závěr, že v tomto případě není v zájmu Unie přijímat příslušná opatření. Zájem Unie byl stanoven na základě posouzení všech různých relevantních zájmů, a to včetně zájmu výrobního odvětví Unie a dovozců.

6.1. **Zájem výrobního odvětví Unie**

(234) Účinek potenciálních antidumpingových opatření bude pro výrobce v Unii a zejména pro MSP pravděpodobně pozitivní. Měli by být schopni těžit z rostoucí spotřeby a trhu, na kterém panují spravedlivé podmínky. Zvláště se předpokládá, že za těchto podmínek budou výrobci v Unii schopni zvýšit svůj prodej, a tak znovu získat část ztraceného podílu na trhu. To by dále zvýšilo výrobu v Unii a míru využití kapacity. Za spravedlivých podmínek by výrobní odvětví Unie mohlo zvýšit své ceny a zlepšit svou finanční situaci.

(235) Vzhledem k propojení mezi podniky zabývající se protektorováním a výrobou protektorovatelných pneumatik by navrhovaná opatření zejména podpořila životaschopnost odvětví protektorování. To by přineslo úlevu z hlediska zaměstnanosti, a to zejména proto, že protektorování je náročné na pracovní sílu a příslušné firmy se nacházejí v celé Unii.

6.2. **Zájem uživatelů a dovozců v Unii**

(236) Oznámení o zahájení bylo zasláno více než 40 dovozcům a uživatelům dotčeného výrobku a jejich sdružením.

(237) Na dotazník k výběru vzorku odpovědělo pět dovozců, kteří nejsou ve spojení. Připadá na ně [10–15 %] celkového dovozu z ČLR. Z těchto pěti společností byly dvě zařazeny do vzorku na základě jejich objemu dovozu (který představuje [6–10 %] celkového dovozu z Číny) a odpověděly na dotazník.

(238) U obou dovozců zařazených do vzorku představoval čínský dovoz dotčeného výrobku významnou část obratu v období šetření. Jejich obchodní model je založen především na smlouvách s čínskými vyvážejícími výrobci, ačkoli mají i alternativní zdroje (buď z domácího trhu, nebo z jiných třetích zemí). Proto se také předpokládá, že ačkoli by příslušná opatření měla dopad na jejich činnost, jejich zavedení by zvýšilo ceny na trhu Unie na spravedlivou úroveň.

(239) Existuje jiný obchodní model, který se opírá o „výhradně kontejnerovou obchodní strategii". V tomto případě mají dovozci větší flexibilitu, pokud jde o změny zdrojů dodávek. Do této kategorie spadají tři z dovozců nezařazených do vzorku, na něž v období šetření připadalo méně než 2 % celkového dovozu z Číny. Takto nízká úroveň spolupráce naznačuje, že zavedení opatření by na jejich činnost nemělo žádný významný dopad.

(240) Dále se přihlásilo dalších dvanáct dovozců a dvě sdružení dovozců, přičemž většina tak učinila po zveřejnění nařízení o celní evidenci. Byly podány připomínky ohledně celní evidence a možného uložení opatření. Žádný z dovozců v Unii však nepředložil odůvodněná tvrzení.

(241) Lze tedy konstatovat, že ačkoli navrhovaná opatření nejsou v zájmu uživatelů a dovozců, Komise nemohla v této fázi vyčíslit případný záporný účinek, který by na ně uvedená opatření měla.

6.3. **Zájem dodavatelů**

(242) Dodavatelé běhounů předložili podklady, které podporují uložení antidumpingových opatření s tím, že taková opatření jsou zásadní pro přežití odvětví protektorování. Bez činností odvětví protektorování bude jejich podnikání vážně postiženo. Tato záležitost bude dále prozkoumána v průběhu šetření.

6.4. **Jiné zájmy**

(243) Unie zastává dlouhodobou politiku ([1]) snižování množství odpadů a udržitelného nakládání se surovinami. Politika Unie je v zásadě dvojí: spočívá v předcházení vzniku odpadů a podporuje recyklaci ([2]). Kromě toho sleduje horizontální politický cíl podporovat přítomnost malých a středních podniků na trhu Unie ([3]).

(244) Protektorování má pro skutečné oběhové hospodářství zásadní význam. Kromě zajištění vysoké úrovně spolehlivosti, výkonnosti a bezpečnosti představují protektorované pneumatiky velkou výhodu také z hlediska životního prostředí (menší spotřeba surovin a energie, méně emisí CO_2, méně znečištění a nižší spotřeba vody). To by tudíž rovněž přispělo k dosažení těchto větších společenských cílů uznávaných specifickými politikami Unie.

(245) Několik zúčastněných stran zdůraznilo, že výrobci prémiových pneumatik vyrábějí nové vysoce kvalitní pneumatiky, které jsou konstruovány tak, aby měly dlouhý životní cyklus a mohly být protektorovány. Bez protektorování vyústí konkurence v odvětví pneumatik v soutěž o nejbenevolentnější přístup, který povede k úpadku tohoto odvětví, ztrátě hodnoty v celém dodavatelském řetězci a snížení kvality nabídky v Unii na minimum.

(246) Sdružení AIRP uvedlo, že protektorování je příkladem oběhového hospodářství, jelikož protektorování jedné pneumatiky ve srovnání s výrobou nové pneumatiky využívá o 70 % méně surovin, o 65 % méně energie a o 19 % méně vody, vyprodukuje o 37 % méně CO_2 a o 21 % méně znečištění ovzduší (částic) a způsobuje o 29 % méně eroze půdy v zemích, kde se produkuje přírodní kaučuk.

(247) Odvětví protektorování navíc v současné době ročně zabrání vzniku přibližně 240 000 tun opotřebovaných pneumatik. Opatření, která v Unii chrání vysoce kvalitní protektorovatelné pneumatiky, uložená na pneumatiky, jež jsou v zásadě na jedno použití, by tak rovněž přispěla k zamezení vzniku odpadů v souladu s cíli směrnice o odpadech, jelikož by podpořila zachování životaschopného odvětví protektorování v Unii.

([1]) Viz směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/98/ES ze dne 19. listopadu 2008 o odpadech a o zrušení některých směrnic (Úř. věst. L 312, 22.11.2008, s. 3).
([2]) Viz akční plán pro oběhové hospodářství přijatý v lednu 2018; http://ec.europa.eu/environment/circular-economy/index_en.htm
([3]) Viz politika Komise na podporu malých a středních podniků; https://ec.europa.eu/growth/smes/business-friendly-environment/small-business-act_en

(248) Podle studií provedených sdružením AIRP ušetří Itálie díky protektorování ročně v průměru 30 milionů litrů ropy a také více než 20 000 tun dalších strategických surovin, jako jsou přírodní a syntetický kaučuk, saze, textilní vlákna, ocel a měď, nemluvě o snížení emisí CO_2 o 10 202 tuny. Podle týchž studií snižuje každá protektorovaná pneumatika emise CO_2 o 26,5 kg.

(249) Opatření, která v Unii chrání vysoce kvalitní protektorovatelné pneumatiky, uložená na pneumatiky, jež jsou v zásadě na jedno použití, by tak rovněž přispěla k soudržnosti s cíli Unie v oblasti snižování odpadu a oběhového hospodářství, jelikož by podpořila zachování životaschopného odvětví protektorování v Unii. Dále vzhledem k tomu, že v tomto odvětví působí zejména malé a střední podniky, by byla uvedená opatření rovněž v souladu s významným cílem Komise uvedené podniky podporovat.

6.5. **Závěr ohledně zájmu Unie**

(250) Účinky antidumpingových opatření na výrobce v Unii by byly pozitivní. Navzdory tvrzením o možném nepříznivém dopadu na dovozce v Unii by clo stále nebylo nepřiměřené vzhledem ke globálním účinkům na celé výrobní odvětví Unie. Ve skutečnosti se má za to, že volná dostupná kapacita ve výrobním odvětví Unie a dovoz z jiných zemí by zmírnily rizika nabídkou alternativních zdrojů dodávek. Obnovení spravedlivé hospodářské soutěže a rovných podmínek při neexistenci dumpingového dovozu by prospělo zdravému rozvoji celkového trhu s pneumatikami v Unii a podpořilo politickou soudržnost s cíli oběhového hospodářství, předcházení vzniku odpadů a ochrany malých a středních podniků v Unii. V tomto kontextu neexistují přesvědčivé důvody proti uložení prozatímních antidumpingových opatření na dovoz pneumatik pro autobusy a nákladní automobily z ČLR.

(251) Lze tudíž očekávat, že uložení antidumpingových opatření umožní výrobnímu odvětví Unie udržet se na trhu a následně zlepšit svou situaci. Existuje vysoké riziko, že pokud by opatření nebylo uloženo, muselo by výrobní odvětví Unie zvážit ve střednědobém horizontu své stažení z odvětví protektorovaných pneumatik, což by vedlo k nevyhnutelné ztrátě pracovních míst, ke které již došlo kvůli uzavření desítek malých a středních podniků, jak je uvedeno ve 175. bodě odůvodnění. Z hlediska dovozců nebo uživatelů nebyly v této fázi šetření zjištěny žádné přesvědčivé důvody proti uložení antidumpingových opatření na dovoz pneumatik pro autobusy a nákladní automobily pocházejících z ČLR.

7. **PROZATÍMNÍ ANTIDUMPINGOVÁ OPATŘENÍ**

(252) Na základě závěrů, k nimž Komise v otázce dumpingu, újmy, příčinné souvislosti a zájmu Unie dospěla, by měla být uložena prozatímní opatření, jež zabrání tomu, aby dumpingový dovoz dotčeného výrobku způsoboval výrobnímu odvětví Unie další újmu.

7.1. **Úroveň pro odstranění újmy (rozpětí újmy)**

(253) Za účelem zjištění úrovně těchto opatření určila Komise nejprve výši cla potřebnou k odstranění újmy působené výrobnímu odvětví Unie.

(254) Újma by byla odstraněna v případě, že by výrobní odvětví Unie dokázalo pokrýt své výrobní náklady a dosáhnout takového zisku před zdaněním, jakého lze v tomto výrobním odvětví přiměřeně dosáhnout při prodeji obdobného výrobku na trhu Unie za běžných podmínek hospodářské soutěže, tj. bez dumpingového dovozu. Tento cílový zisk byl stanoven na základě zisku dosaženého výrobním odvětvím Unie v roce 2014. Tento rok je z celého posuzovaného období považován za rok, který se nejvíce podobal běžným podmínkám hospodářské soutěže, jelikož objem čínského dovozu byl v této době nejnižší a průměrná dovozní cena nejvyšší.

(255) Na základě toho pak Komise vypočítala cenu obdobného výrobku, která výrobnímu odvětví Unie nepůsobí újmu, a to tak, že k výrobním nákladům, které výrobci v Unii zařazení do vzorku vykazovali během období šetření, přidala ziskové rozpětí ve výši 15,6 %, přičemž od prodejních cen v Unii odečetla ziskové rozpětí dosažené během období šetření a nahradila jej ziskovým rozpětím ve výši 15,6 %.

(256) Úroveň pro odstranění újmy poté Komise určila na základě porovnání vážené průměrné dovozní ceny spolupracujících vyvážejících výrobců v ČLR do vzorku, jež byla stanovena pro účely výpočtů v souvislosti s cenovým podbízením, s váženou průměrnou cenou, která nepůsobí újmu, obdobného výrobku prodávaného v období šetření na trhu Unie výrobci v Unii zařazenými do vzorku. Veškeré rozdíly, jež byly výsledkem tohoto srovnání, pak byly vyjádřeny jako procento vážené průměrné hodnoty dovozu zahrnující CIF.

(257) Úroveň pro odstranění újmy pro „ostatní spolupracující společnosti“ a pro „všechny ostatní společnosti“ je definována stejným způsobem jako dumpingové rozpětí pro tyto společnosti (viz 127. a 128. bod odůvodnění).

7.2. **Prozatímní antidumpingová opatření**

(258) Na dovoz dotčeného výrobku pocházejícího z Čínské lidové republiky by měla být uložena prozatímní antidumpingová opatření podle pravidla nižšího cla, které stanoví čl. 7 odst. 2 základního nařízení. Komise porovnala rozpětí újmy a dumpingová rozpětí. Výše cel by měla být stanovena tak, aby byla na úrovni nižší z hodnot dumpingového rozpětí a rozpětí újmy.

(259) Jak je uvedeno v 7. bodě odůvodnění výše, Komise zavedla celní evidenci dovozu dotčeného výrobku pocházejícího z ČLR nařízením o celní evidenci s ohledem na možné zpětné uplatnění antidumpingových a vyrovnávacích opatření podle čl. 14 odst. 5 základního nařízení a čl. 24 odst. 5 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/1037 ([1]) (dále jen „základní antisubvenční nařízení“).

(260) Pokud jde o současné antidumpingové šetření, a vzhledem k výše uvedeným zjištěním by celní evidence dovozu za účelem antidumpingového šetření podle čl. 14 odst. 5 základního nařízení měla být zastavena.

(261) Pokud jde o souběžné antisubvenční šetření, celní evidence dovozu dotčeného výrobku z ČLR podle čl. 24 odst. 5 základního antisubvenčního nařízení by měla pokračovat.

(262) V této fázi řízení nelze přijmout rozhodnutí o možném zpětném uplatnění antidumpingových opatření.

(263) Podle vysvětlivek k harmonizovanému systému k položkám 8708 a 8716 se kola, též přívěsová a návěsová, s pneumatikami zařazují do uvedených položek. Jelikož může hrozit, že budou provozovatelé využívat dovozu kol s čínskými pneumatikami k obcházení uložených opatření, považuje Komise za vhodné monitorovat dovoz těchto kol, a toto riziko tak minimalizovat. Informace shromážděné při tomto monitorování by se rovněž mohly použít, pokud by bylo v budoucnu zapotřebí zahájit šetření zaměřeného na obcházení podle článku 13 základního nařízení. Proto by měly být stanoveny samostatné kódy TARIC pro dovoz kol, též přívěsových a návěsových, s pneumatikami, novými nebo protektorovanými, z kaučuku, používanými pro autobusy nebo nákladní automobily, s indexem zatížení převyšujícím 121.

(264) Sazby prozatímního antidumpingového cla vyjádřené jako cena CIF s dodáním na hranice Unie před proclením by proto měly být stanoveny takto:

Společnost	Dumpingové rozpětí (%)	Rozpětí újmy (%)	Prozatímní antidumpingové clo (%)
Skupina Xingyuan	166,7	68,8	68,8
Skupina Giti	98,7	33,2	33,2
Skupina Aeolus	151,2	48,1	48,1
Skupina Hankook	80,4	29,3	29,3
Ostatní spolupracující společnosti	110,3	40,2	40,2
Všechny ostatní společnosti	166,7	68,8	68,8

(265) Na základě zjištění plynoucích z tohoto šetření byly pro dotčené společnosti stanoveny individuální sazby antidumpingového cla uvedené v tomto nařízení. Odrážely tedy situaci zjištěnou během tohoto šetření týkajícího se těchto společností. Tyto celní sazby jsou výlučně použitelné na dovoz dotčeného výrobku pocházejícího z dotčené země a vyráběného uvedenými právnickými osobami. Na dovoz dotčeného výrobku vyrobeného jakoukoli jinou společností, která není konkrétně uvedena v normativní části tohoto nařízení, včetně subjektů ve spojení s těmito konkrétně uvedenými společnostmi, by se měla vztahovat celní sazba platná pro „všechny ostatní společnosti“. Neměla by se na ně vztahovat žádná z uvedených individuálních antidumpingových celních sazeb.

([1]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/1037 ze dne 8. června 2016 o ochraně před dovozem subvencovaných výrobků ze zemí, které nejsou členy Evropské unie (Úř. věst. L 176, 30.6.2016, s. 55).

(266) Pokud společnost následně změní název svého subjektu, může požádat o uplatnění těchto individuálních antidumpingových celních sazeb. Taková žádost musí být zaslána Komisi. Žádost musí obsahovat veškeré příslušné informace umožňující prokázat, že změna nemá vliv na právo dotyčné společnosti využívat celní sazbu, která se na ni vztahuje. Pokud změna názvu společnosti nemá vliv na její právo využívat celní sazbu, která se na ni vztahuje, bude oznámení o změně názvu zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie*.

(267) Za účelem minimalizace rizika obcházení těchto opatření, které vzhledem k velkému rozdílu mezi celními sazbami hrozí, je nutné přijmout zvláštní opatření, která umožní zajistit uplatňování individuálních sazeb antidumpingového cla. Společnosti, na něž se vztahují individuální antidumpingové celní sazby, musejí celním orgánům členských států předložit platnou obchodní fakturu. Faktura musí splňovat požadavky stanovené v čl. 1 odst. 3 tohoto nařízení. Na dovoz, k němuž není přiložena taková faktura, by se mělo vztahovat antidumpingové clo platné pro „všechny ostatní společnosti".

(268) Aby bylo zajištěno řádné vymáhání antidumpingových cel, měla by se sazba antidumpingového cla pro všechny ostatní společnosti vztahovat nejen na vyvážející výrobce, kteří při tomto šetření nespolupracovali, nýbrž také na výrobce, kteří v období šetření neuskutečnili žádný vývoz do Unie.

8. **FORMA OPATŘENÍ**

(269) Komise zjistila, že valorické (*ad valorem*) clo má dvě hlavní nevýhody. Za prvé, valorické (*ad valorem*) clo vytváří pobídku pro společnost, aby ze svého sortimentu výrobků prodávala hlavně výrobky s nižší cenou. Tím by vznikl další tlak v úrovni 3, avšak právě tato úroveň trhu potřebuje největší ochranu před silnou nekalou hospodářskou soutěží. Proto Komise považovala za vhodnější clo pro pneumatiky úrovně 3 pevně stanovit na určité absolutní úrovni.

(270) Valorické (*ad valorem*) clo by dále mohlo vést také k poměrně vysokým částkám v úrovních pneumatik 1 a 2 s vysokou cenou. Riziko spočívá v tom, že takové vysoce kvalitní pneumatiky by se mohly stát příliš nákladnými, přestože jsou to právě tyto pneumatiky, které mohou být přínosné pro odvětví protektorování v Unii. Protektorovací firmy v Unii potřebují vhodné pláště, které mohou poskytnout buď výrobci úrovně 1 nebo 2 v Unii, nebo někteří čínští vývozci v této úrovni. Jestliže by opatření nadměrně sankcionovala dovoz pneumatik úrovně 1 a 2 do Unie, mohlo by to mít negativní dopad politické cíle Unie v oblasti oběhového hospodářství.

(271) Komise má proto předběžně za to, že zájem Unie hovoří pro uložení pevně stanovených cel na kus vypočtených na základě individuálního rozpětí újmy pro každého vývozce. Takto pevně stanovená cla by vyrovnala riziko nedostatečné nápravy dumpingu v úrovni 3, jelikož pneumatiky úrovně 3 se do Unie dováží ve velkém množství a ve srovnání s jejich vlastní hodnotou by na ně bylo uloženo poměrně vysoké pevně stanovené clo. Tato cla zároveň reagují na riziko nadměrného sankcionování dovozu pneumatik úrovně 1 a 2 do Unie, které jsou protektorovatelné a mohou být protektorovány příslušnými podniky v Unii.

(272) Komise tedy považovala za vhodné uložit prozatímní cla ve formě pevně stanovených cel.

9. **ZÁVĚREČNÉ USTANOVENÍ**

(273) Komise v zájmu řádné správy vyzve zúčastněné strany k tomu, aby v pevně stanovené lhůtě předložily písemné připomínky a/nebo aby požádaly o slyšení u Komise a/nebo úředníka pro slyšení v obchodních řízeních.

(274) Zjištění týkající se uložení prozatímních cel jsou prozatímní a mohou být v konečné fázi šetření změněna,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

1. Na dovoz určitých pneumatik, nových nebo protektorovaných, z kaučuku, používaných pro autobusy nebo nákladní automobily, s indexem zatížení převyšujícím 121, v současnosti kódů KN 4011 20 90 a ex 4012 12 00 (kód TARIC 4012 12 00 10) a pocházejících z Čínské lidové republiky se ukládá prozatímní antidumpingové clo.

2. Sazby prozatímního antidumpingového cla v EUR na kus jsou pro výrobek popsaný v odstavci 1 a vyrobený níže uvedenými společnostmi stanoveny takto:

Společnost	Prozatímní antidumpingové clo (v EUR/kus)	Doplňkový kód TARIC
Xingyuan Tire Group Ltd., Co.; Guangrao Xinhongyuan Tyre Co., Ltd.	82,17	C331
Giti Tire (Anhui) Company Ltd.; Giti Tire (Fujian) Company, Ltd; Giti Tire (Hualin) Company Ltd.; Giti Tire (Yinchuan) Company, Ltd.	57,42	C332
Aeolus Tyre Co., Ltd; Chonche Auto Double Happiness Tyre Corp., Ltd; Qingdao Yellow Sea Rubber Co., Ltd; Pirelli Tyre Co, Ltd	64,13	C333
Chongqing Hankook Tire Co., Ltd.; Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd.;	52,85	C334
Ostatní spolupracující společnosti uvedené v příloze	62,79	
Všechny ostatní společnosti	82,17	C999

3. Použití individuálních celních sazeb stanovených pro společnosti uvedené v odstavci 2 nebo v příloze je podmíněno předložením platné obchodní faktury celním orgánům členských států, která musí obsahovat datované prohlášení podepsané zástupcem subjektu, který obchodní fakturu vystavil, s uvedením jména a funkce, v tomto znění: „*Já, níže podepsaný/podepsaná, potvrzuji, že (počet kusů) (dotčeného výrobku) prodávaného na vývoz do Evropské unie, na nějž se vztahuje tato faktura, bylo vyrobeno společností (název a adresa) (doplňkový kód TARIC) v Čínské lidové republice. Prohlašuji, že údaje uvedené v této faktuře jsou úplné a správné.*“ Není-li taková faktura předložena, použije se celní sazba platná pro „všechny ostatní společnosti“.

4. Propuštění výrobku uvedeného v odstavci 1 do volného oběhu v Unii podléhá složení jistoty odpovídající výši prozatímního cla.

5. Kola, též přívěsová a návěsová, s pneumatikami, novými nebo protektorovanými, z kaučuku, používanými pro autobusy nebo nákladní automobily, s indexem zatížení převyšujícím 121, spadají pod kódy TARIC 8708 70 10 15, 8708 70 10 80, 8708 70 50 15, 8708 70 50 80, 8708 70 91 15, 8708 70 99 15, 8716 90 90 15 a 8716 90 90 80.

6. Není-li stanoveno jinak, použijí se příslušná platná ustanovení o clech.

Článek 2

1. Do 25 kalendářních dnů ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost mohou zúčastněné strany:

a) požádat o poskytnutí informací o podstatných skutečnostech a důvodech, na jejichž základě bylo toto nařízení přijato;

b) předložit Komisi své písemné připomínky, včetně připomínek k zařazení značek do úrovní; a

c) požádat o slyšení u Komise a/nebo úředníka pro slyšení v obchodních řízeních.

2. Do 25 kalendářních dnů ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost se mohou strany uvedené v čl. 21 odst. 4 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/1036 vyjádřit k uplatňování prozatímních opatření.

Článek 3

Ustanovení čl. 1 odst. 1 prováděcího nařízení (EU) 2018/163 se nahrazuje tímto:

„1. Celní orgány se vyzývají, aby podle čl. 24 odst. 5 nařízení (EU) 2016/1037 přijaly vhodná opatření k zavedení celní evidence dovozu do Unie nových a protektorovaných pneumatik pro autobusy nebo nákladní automobily s indexem zatížení převyšujícím 121, v současnosti kódů KN 4011 20 90 a ex 4012 12 00 (kód TARIC 4012 12 00 10), pocházejících z Čínské lidové republiky.“

Článek 4

Toto nařízení vstupuje v platnost prvním dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Článek 1 se použije po dobu šesti měsíců.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 4. května 2018.

Za Komisi
předseda
Jean-Claude JUNCKER

PŘÍLOHA

Spolupracující čínští vyvážející výrobci, kteří nebyli zařazeni do vzorku:

Název společnosti	Doplňkový kód TARIC
Bayi Rubber Co., Ltd.	C335
Bridgestone (Huizhou) Tire Co. Ltd.	C336
Briway Tire Co., Ltd.	C337
Chaoyang Long March Tyre Co., Ltd.	C338
Goodyear Dalian Tire Co. 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
Quindao 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
Shandong Vheal Group Co., Ltd.	C365

Název společnosti	Doplňkový kód TARIC
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