

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EU) 2018/683**av den 4 maj 2018**

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

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/1036 av den 8 juni 2016 om skydd mot dumpad import från länder som inte är medlemmar i Europeiska unionen ⁽¹⁾, särskilt artikel 7.4, och

efter samråd med medlemsstaterna, och

av följande skäl:

1. FÖRFARANDE**1.1 Inledande av ett förfarande**

- (1) Den 30 juni 2017 ingav koalitionen mot illojal däckimport (nedan kallad *klaganden*) ett klagomål såsom företrädare för tillverkare som svarar för mer än 45 % av unionens sammanlagda produktion av nya och regummerade däck till bussar och lastbilar. Klagomålet innehöll tillräcklig bevisning för dumpning och därav följande skada.
- (2) Den 11 augusti 2017 inledde Europeiska kommissionen (nedan kallad *kommissionen*) en antidumpningsundersökning beträffande import till unionen av vissa däck, andra än massivdäck, av gummi, nya eller regummerade, av sådana slag som används på bussar eller lastbilar, med ett belastningsindex högre än 121 (nedan kallade *nya eller regummerade däck* eller *den berörda produkten*) med ursprung i Folkrepubliken Kina (nedan kallad *det berörda landet* eller *Kina*) på grundval av artikel 5 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/1036 (nedan kallad *grundförordningen*). Kommissionen offentliggjorde ett tillkännagivande om inledande i *Europeiska unionens officiella tidning* ⁽²⁾ (nedan kallat *tillkännagivandet om inledande*).
- (3) Den 21 oktober utfärdade kommissionen en rättelse till tillkännagivandet om inledande som innebar att räckvidden för produktdefinitionen för den berörda produkten förtydligades ⁽³⁾.
- (4) Den 14 oktober 2017 inledde kommissionen en antisubventionsundersökning beträffande import till unionen av nya eller regummerade däck för bussar eller lastbilar med ursprung i Kina och påbörjade en separat undersökning. Kommissionen offentliggjorde ett tillkännagivande om inledande i *Europeiska unionens officiella tidning* ⁽⁴⁾.

1.2 Registrering av import

- (5) Den 30 augusti 2016 lämnade klaganden in en begäran om registrering av import av den berörda produkten med ursprung i Kina i enlighet med artikel 14.5 i grundförordningen.
- (6) Den 4 oktober 2017 lämnade China Rubber Industry Association (nedan kallad *CRIA*) och den kinesiska handelskammaren för importörer och exportörer av metaller, mineraler och kemikalier (nedan kallad *CCCMC*) in

⁽¹⁾ EUT L 176, 30.6.2016, s. 21.

⁽²⁾ Tillkännagivande om inledande av ett antidumpningsförfarande beträffande import av nya och regummerade däck till bussar och lastbilar, med ursprung i Folkrepubliken Kina (EUT C 264, 11.8.2017, s. 14).

⁽³⁾ EUT C 356, 21.10.2017, s. 24.

⁽⁴⁾ Tillkännagivande om inledande av ett antisubventionsförfarande beträffande import av nya och regummerade däck till bussar och lastbilar, med ursprung i Folkrepubliken Kina (EUT C 346, 14.10.2017, s. 9).

synpunkter på begäran om registrering. De hävdade att begäran inte uppfyllde den grad av bevisning som krävs, eftersom det inte finns bevis för tidigare dumpning, en betydande ökning av eller för att importen sannolikt kommer att allvarligt undergräva de positiva verkningarna av en antidumpningstull. Den 19 oktober 2017 höll kommissionen ett hörande på CRIA:s begäran, som upprepade sina tidigare synpunkter.

- (7) Den 2 februari 2018 offentliggjorde kommissionen genomförandeförordning (EU) 2018/163 (nedan kallad *förordningen om registrering*) ⁽¹⁾ enligt vilken import av den berörda produkten med ursprung i Kina görs till föremål för registrering från och med den 3 februari 2018. I den förordningen bedömer kommissionen synpunkterna från berörda parter.
- (8) Efter det att registreringen trätt i kraft hävdade Hankook Group ⁽²⁾ att dess rätt till försvar hade åsidosatts, eftersom ingen information angående kommissionens avsikt att registrera import av den berörda produkten hade meddelats Hankook Group innan förordningen om registrering trädde i kraft. Hankook Group hävdade därför att artikel 41 i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna hade överträtts.
- (9) Kommissionen påpekade att det enligt artikel 20.2 i grundförordningen är obligatoriskt att lämna ut uppgifter innan slutgiltiga åtgärder införs. Detsamma gäller dock inte för beslut om registrering i enlighet med artikel 14.5 i grundförordningen. I den artikeln föreskrivs endast att medlemsstaterna ska underrättas i god tid. Rätten att bli hörd enligt artikel 41.2 a i stadgan om de grundläggande rättigheterna gäller dessutom endast vid individuellt riktade åtgärder med negativa verkningar. I detta fall krävde kommissionen att unionens tullmyndigheter skulle registrera importen. Förordningen om registrering utgör inte en individuellt riktad åtgärd som ger negativa verkningar endast för Hankook Group. Förordningen om registrering riktas inte till Hankook Group och ledde inte heller till individuella negativa följder för den gruppen. Därför har inte heller Hankook Groups rätt till försvar eller artikel 41 i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna åsidosatts.

1.3 Undersökningsperiod och skadeundersökningsperiod

- (10) Undersökningen av dumpning och skada omfattade perioden 1 juli 2016 – 30 juni 2017 (nedan kallad *undersökningsperioden*). Undersökningen av de utvecklingstendenser som är relevanta för bedömningen av skada omfattar perioden från och med den 1 januari 2014 till och med utgången av undersökningsperioden (nedan kallad *skadeundersökningsperioden*).

1.4 Berörda parter

- (11) I sitt tillkännagivande om inledande uppmanade kommissionen berörda parter att ta kontakt med kommissionen för att delta i undersökningen. Dessutom underrättade kommissionen uttryckligen klaganden, andra kända unionstillverkare, kända exporterande tillverkare och de kinesiska myndigheterna, kända importörer, leverantörer och användare, handlare samt intresseorganisationer som såvitt känt är berörda om inledandet av undersökningen och uppmanade dem att delta.
- (12) Berörda parter gavs möjlighet att lämna synpunkter på inledandet av undersökningen och att begära att bli hörda av kommissionen och/eller förhørsombudet för handelspolitiska förfaranden.
- (13) Två unionstillverkare, företrädare av klaganden begagnade sig av denna möjlighet att i enlighet med artikel 19.1 begära att kommissionen skulle behandla deras namn konfidentiellt, eftersom de var rädda för repressalier från kunder eller konkurrenter som berörs av undersökningen. Två samarbetsvilliga tillverkare begärde därefter samma behandling.
- (14) Kommissionen prövade varje ansökan om konfidentiell behandling individuellt för att avgöra om de var välgrundade. Kommissionen kom fram till att det faktiskt fanns tecken på en betydande risk för repressalier i samtliga fall och godkände att namnen på dessa företag inte skulle lämnas ut.

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

⁽²⁾ Hankook Group består av följande närstående företag: Shanghai Hankook Tire Sales Co., Ltd, Chongqing Hankook Tire Co., Ltd, och Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd.

- (15) Två exporterande tillverkare, dvs. Giti Group ⁽¹⁾ och Aeolus Group ⁽²⁾, hävdade att anonymiteten för två unionstillverkare som företräds av klaganden allvarligt skulle kunna skada parternas rätt till försvar, eftersom denna gör att det inte är möjligt att kontrollera att klagandena verkligen svarar för mer än 25 % av unionens sammanlagda produktion. Anonymiteten gör dessutom att det är omöjligt för de berörda parterna att veta inom vilket segment ⁽³⁾ klaganden är aktiv, vilket i sin tur gör att de inte kan lämna några meningsfulla synpunkter på huruvida den kinesiska importen av den berörda produkten till unionen skulle kunna vålla dem väsentlig skada. Giti Group hävdade dessutom att klaganden, enligt vad som anges i klagomålet, endast svarade för 16 % av unionens sammanlagda produktion av segment 3-däck. Enligt Giti Group innebär detta att inledandet av ett förfarande utgör en överträdelse av artikel 5.4 i grundförordningen. Giti Group och the Aeolus Group hävdade även att anonymiteten gör att berörda parter inte kan veta om de unionstillverkare som ingår i urvalet är närstående till kinesiska exporterande tillverkare.
- (16) I artikel 19 i grundförordningen fastställs att kommissionen inte får yppa uppgifter som är konfidentiella utan uttryckligt tillstånd från uppgiftslämnaren. Kommissionen ansåg att den icke-konfidentiella versionen av klagomålet gav berörda parter möjlighet att bedöma de gällande kraven. Klagomålets representativitet måste dessutom bedömas mot bakgrund av hela den industri som påstås lidit skada, och inte per marknadssegment. Kommissionen instämde inte i argumentet att okunskap om vilka kopplingar som eventuellt finns mellan de anonyma klagandena och kinesiska exporterande tillverkare skulle utgöra ett hinder för de berörda parterna att utöva sin rätt till försvar. Argumenten mot att bevilja konfidentiell behandling avvisades därför.
- (17) Kommissionen underrättade även tillverkare i Republiken Korea (nedan kallad *Sydkorea*), Japan, Republiken Indien (nedan kallad *Indien*), Republiken Sydafrika (nedan kallad *Sydafrika*), Republiken Turkiet (nedan kallad *Turkiet*), Konungariket Thailand (nedan kallat *Thailand*) och Förbundsrepubliken Brasilien (nedan kallad *Brasilien*) om inledandet och uppmanade dem att delta. I tillkännagivandet om inledande meddelade kommissionen de berörda parterna att den avsåg att använda Amerikas förenta stater (nedan kallade *Förenta staterna*) som lämpligt tredjeland med marknadsekonomi (nedan kallat *jämförbart land*) i den mening som avses i artikel 2.7 a i grundförordningen. Berörda parter gavs tillfälle att yttra sig och lämnade in inlagor i detta avseende (se avsnitt 3.1.2).

1.5 Stickprovsförfarande

- (18) I tillkännagivandet om inledande angav kommissionen att den kunde komma att besluta att göra ett urval bland de berörda parterna i enlighet med artikel 17 i grundförordningen.
- a) *Stickprov av unionstillverkare*
- (19) I tillkännagivandet om inledande meddelade kommissionen att den hade gjort ett preliminärt urval av unionstillverkare. Kommissionen gjorde sitt urval på grundval av de största representativa produktions- och försäljningsvolymerna, samtidigt som man försökte säkerställa geografisk spridning. Kommissionen uppmanade berörda parter att lämna synpunkter på det preliminära urvalet.
- (20) Fyra berörda parter lämnade synpunkter på det preliminära urvalet (Aeolus Group, Giti Group, CRIA och CCCMC). De ansåg i synnerhet att marknadssegmenteringen i tre nivåer inte avspeglades på vederbörligt sätt i det preliminära urvalet och att urvalet så nära som möjligt borde motsvara den procentandel vad gäller tillverkning och försäljning som nivå 1, 2 respektive 3 har av unionens sammanlagda tillverkning och försäljning.
- (21) Till följd av denna synpunkt begärde kommissionen den 25 september 2017 att unionstillverkarna skulle lämna ytterligare information om nivåerna för att kunna fastställa ett reviderat stickprov av unionstillverkare.
- (22) De samarbetsvilliga unionstillverkare som besvarade stickprovsfrågeformuläret omfattar såväl stora som små och medelstora företag ⁽⁴⁾ och svarar för mer än 50 % av unionens uppskattade sammanlagda tillverkning och försäljning.

⁽¹⁾ Giti Tire (China) Investment Co., Ltd och dess dotterbolag: Giti Tire (Anhui) Co., Ltd, Giti Tire (Fujian) Co., Ltd, Giti Tire (Hualin) Co., Ltd, Giti Tire (Yinchuan) Co., Ltd.

⁽²⁾ Aeolus Tyre Group Co., Ltd, inklusive Chonche Auto Double Happiness Tyre Corp., Ltd och Pirelli Tyre Co, Ltd.

⁽³⁾ Information som kommissionen tagit emot och samlat in tyder på att unionsmarknaden för bussar och lastbilar är indelad i tre nivåer eller segment. Däck i nivå 1 (eller segment 1) omfattar nya premiumdäck från de största tillverkarnas mest kända varumärke. Däck i nivå 2 (eller segment 2) omfattar de flesta icke-premiumdäck, både nya och regummerade, med priser och prestanda i fråga om miltal motsvarar mellan ungefär 65 och 80 % av priset för däck i segment 1. Däck i nivå 3 (eller segment 3) omfattar både nya och regummerade däck, med sämre prestanda i fråga om miltal och med mycket begränsade möjligheter till regummering.

⁽⁴⁾ Se kommissionens rekommendation av den 6 maj 2003 om definitionen av mikroföretag samt små och medelstora företag (2003/361/EG).

- (23) Vid fastställandet av det slutgiltiga urvalet tog kommissionen hänsyn till att däcksektorn är segmenterad i olika nivåer för att på så sätt se till att företag från samtliga tre nivåer ingick i urvalet. För att se till att de små och medelstora företagens situation avspeglades korrekt i skadeanalysen, med tanke på att de svarar för omkring 15 % av unionstillverkarnas sammanlagda försäljningsvolymen i unionen, ansåg kommissionen att även små och medelstora företag borde ingå i urvalet.
- (24) Elva unionstillverkare valdes ut att ingå i urvalet på grundval av
- deras representativitet totalt sett i fråga om tillverknings- och försäljningsvolymen för den berörda produkten under 2016,
 - nivåernas representativitet i fråga om produktionsvolymen för den berörda produkten under 2016 samt
 - geografisk spridning och
 - unionstillverkarnas representativitet i fråga om storlek, nämligen mellan små och medelstora företag och stora företag.
- (25) De unionstillverkare som ingick i urvalet tillhör både kategorin stora företag och kategorin små och medelstora företag. De utvalda unionstillverkarna är baserade i sex medlemsstater (Italien, Spanien, Polen, Portugal, Tyskland och Frankrike) och svarade tillsammans för mer än 36 % av den unionstillverkning och unionsförsäljning som rapporterats av de samarbetsvilliga unionstillverkarna.
- (26) Den 22 december 2017 informerade en av de unionstillverkare som ingick i urvalet, dvs. den polska tillverkaren Geyer&Hosaja, kommissionen om att den hade beslutat att inte längre samarbeta i undersökningen. De procentandelar som anges i skäl 25 påverkas inte av att denna tillverkare drog sig tillbaka, eftersom dess tillverkning svarar för mindre än 0,1 % av unionens sammalagda tillverkning. Kommissionen drog därför slutsatsen att det slutgiltiga urvalet är representativt för unionsindustrin.
- (27) Giti Group hävdade att kommissionen borde ha avslutat den aktuella undersökningen omedelbart, eftersom förhandsurvalet av unionstillverkare var förfarandemässigt felaktigt. Kommissionen påminde om att ett preliminärt urval av ett stickprov av unionstillverkare är rättsligt möjligt och bidrar till en effektiv undersökning inom snäva tidsfrister. Såsom framgår av skälen 21 till 25 ändrades det preliminära urvalet till följd av synpunkter från berörda parter. Påståendet avvisades därför.

b) Stickprovsförfarande avseende importörer

- (28) För att kommissionen skulle kunna avgöra om ett stickprovsförfarande var nödvändigt och i så fall göra ett urval, uppmanade den icke-närstående importörer att lämna de uppgifter som anges i tillkännagivandena om inledande. Fem importörer gav sig till känna, vilka importerade ca 430 000 importenheter från Kina. Två företag valdes ut till att ingå i urvalet och dessa svarade för [70–90 %] av de importörer som lämnade in ett stickprovsfrågeformulär.

c) Stickprovsförfarande avseende exporterande tillverkare i Kina

- (29) För att kommissionen skulle kunna avgöra om ett stickprovsförfarande var nödvändigt och i så fall göra ett urval, uppmanade den alla exporterande tillverkare i Kina att lämna de uppgifter som anges i tillkännagivandet om inledande. Kommissionen bad dessutom Kinas delegation vid Europeiska unionen att identifiera och/eller kontakta eventuella andra exporterande tillverkare som skulle kunna vara intresserade av att delta i undersökningen.
- (30) 49 exporterande tillverkare lämnade den begärda informationen och gick med på att ingå i urvalet. I enlighet med artikel 17.1 i grundförordningen gjorde kommissionen ett urval av följande fyra tillverkare på grundval av den största representativa exportvolym till unionen som rimligen kunde undersökas inom den tid som stod till förfogande:
- Aeolus Tyre Co., Ltd, Chonche Auto Double Happiness Tyre Corp., Ltd, Qingdao Yellow Sea Rubber Co., Ltd and Pirelli Tyre Co, Ltd (nedan kallad *Aeolus Group*).
 - Xingyuan Tire Group Ltd, Co. och Guangrao Xinhongyuan Tyre Co., Ltd (nedan kallad *Xingyuan Group*).

- Giti Tire (China) Investment Co., Ltd, Giti Tire (Anhui) Co., Ltd, Giti Tire (Fujian) Co., Ltd, Giti Tire (Hualin) Co., Ltd, Giti Tire (Yinchuan) Co., Ltd (nedan kallad *Giti Group*).
 - Shanghai Hankook Tire Sales Co., Ltd, Chongqing Hankook Tire Co., Ltd, Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd (nedan kallad *Hankook Group*).
- (31) I enlighet med artikel 17.2 i grundförordningen genomfördes samråd med alla kända berörda exporterande tillverkare och myndigheterna i det berörda landet om urvalet. Kommissionen har mottagit synpunkter från 1) klaganden, 2) CRIA och CCCMC och 3) en exporterande tillverkare – Giti Group.
- (32) Klaganden hävdade att det föreslagna urvalet inte var tillräckligt representativt eftersom de olika prissegmenten (nivåerna) på unionens däckmarknad inte beaktades i tillräcklig utsträckning. Enligt klaganden var det mellanliggande segmentet (nivå 2) överrepresenterat i urvalet, medan den överväldigande majoriteten av de kinesiska exportörerna är verksamma inom det lägre segmentet (nivå 3), vilket var underrepresenterat. Klaganden hävdade därför att de exporterande tillverkare som ingick i urvalet inte skulle avspegla det genomsnittliga importpriset till unionen på lämpligt sätt. Klaganden begärde att de exporterande tillverkare från nivå 2 som ingick i urvalet skulle ersättas med exporterande tillverkare i nivå 3.
- (33) CRIA, CCCMC och Giti Group godtog i princip det preliminära urvalet, men ansåg med tanke på det stora antalet exporterande tillverkare att urvalet skulle bli mer representativt om fler företag lades till.
- (34) Kommissionen ansåg att det föreslagna urvalet bestod av exporterande tillverkare från både den mellanliggande och den lägre nivån, vilka svarar för mer än 50 % av den sammanlagda importen från Kina till unionen. Om de största exporterande tillverkarna från nivå 2 skulle ersättas med mindre exporterande tillverkare från nivå 3 skulle urvalet bli icke representativt, eftersom en stor andel av den sammanlagda exporten enligt tillgängliga uppgifter kommer från den mellanliggande nivån.
- (35) Kommissionen beslutade därför att behålla det preliminära urvalet och informerade alla berörda parter om detta den 19 oktober 2017.
- (36) Därefter hävdade den europeiska regummeringssammanslutningen (nedan kallad *BIPAV*) och branschorganisationen European Tyre & Rubber Manufacturers' Association (nedan kallad *ETRMA*) att det slutgiltiga urvalet skulle kunna leda till en stark obalans i produktmixen mellan nivå 2- och nivå 3-däck. De ansåg att importpriserna kanske inte korrekt avspeglar den del av importvolymerna som är mest skadlig för unionsindustrin. De uppmanade därför kommissionen att göra en ny beräkning och ändra urvalet, och lägga till minst en exporterande tillverkare med betydande exportvolym från nivå 3.
- (37) Kommissionen gjorde en ny bedömning för att se om det skulle vara praktiskt möjligt att ytterligare utvidga urvalet. Den påpekade att de grupper av exporterande tillverkare som valts ut till att ingå i urvalet utgjordes av 1) 13 rättsliga enheter som ägnar sig åt tillverkning och inhemsk försäljning av den berörda produkten, 2) 2 närstående exportörer belägna utanför unionen och 3) fler än 10 närstående importörer belägna i unionen. De uppgifter som lämnats av var och en av dessa enheter behövde behandlas och kontrolleras. Kommissionen ansåg därför att fler exporterande tillverkare rimligen inte kunde undersökas inom den tid som stod till förfogande.
- (38) Kommissionen ändrade därför inte det slutgiltiga urval som den tidigare hade informerat de berörda parterna om.
- (39) Förutom de fyra exporterande tillverkarna i urvalet förklarade även tio exporterande tillverkare att de i det fall de inte väljs ut att ingå i urvalet önskar få ett frågeformulär och andra ansökningsformulär så att de kan ansöka om en individuell undersökning i enlighet med artikel 17.3 i grundförordningen.
- (40) Kommissionen sände antidumpningsfrågeformulär till de fyra kinesiska exporterande tillverkarna i urvalet, de tio exporterande tillverkare som begärt ett frågeformulär och andra ansökningsformulär i enlighet med vad som anges ovan och de unionstillverkare som ingick i urvalet.
- (41) Svar på frågeformuläret mottogs från de fyra kinesiska exporterande tillverkarna i urvalet och från alla unionstillverkare som ingick i urvalet. Ingen av de exporterande tillverkare som inte ingick i urvalet besvarade frågeformuläret.

1.6 Ansökningsformulär för marknadsekonomisk status

- (42) Kommissionen sände ansökningsformulär för marknadsekonomisk status till de två exporterande tillverkarna i urvalet, Hankook Group och Giti Group som begärt att bli behandlade som företag som är verksamma under marknadsmässiga förhållanden (nedan kallat *marknadsekonomisk status*) i enlighet med artikel 2.7 b i grundförordningen. Den sände även ansökningsformulär för marknadsekonomisk status till de samarbetsvilliga exporterande tillverkare som inte ingick i urvalet och som begärt detta. Kommissionen mottog svar på ansökningsformuläret för marknadsekonomisk status endast från de två företagen i urvalet.

1.7 Kontrollbesök

- (43) Kommissionen inhämtade och kontrollerade alla uppgifter som den ansåg vara nödvändiga för ett preliminärt fastställande av dumpning, därav följande skada och unionens intresse. Kontrollbesök enligt artikel 16 i grundförordningen genomfördes i följande företags lokaler:

Unionstillverkare:

- Good Year Firma Oponiarska, Polen.
- Wetest, Tjeckien.
- B.R.P. Pneumatici, Italien.
- Banden-anläggningen, Nederländerna.
- Marangoni Spa Ltd, Italien.
- fyra unionstillverkare som begärt konfidentiell behandling.

Exportörer i Kina:

- Aeolus Tyre Co., Ltd, (Jiaozuo), Chonche Auto Double Happiness Tyre Corp., Ltd, (Taiyuan) och Pirelli Tyre Co, Ltd, (Jining).
- Xingyuan Tire Group Ltd, Co. och Guangrao Xinhongyuan Tyre Co., Ltd (Dongying).
- Giti Tire (China) Investment Co., (Shanghai), Giti Tire (Anhui) Co., Ltd, (Hefei), Giti Tire (Hualin) Co., Ltd (Hualin), och en närstående exportör i Singapore.
- Shanghai Hankook Tire Sales Co., Ltd (Shanghai), Chongqing Hankook Tire Co., (Chongqing) Ltd, Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd (Jiangsu), och en närstående exportör i Seoul, Sydkorea.

Tillverkare i ett jämförbart land:

- En anonym tillverkare från det jämförbara landet Brasilien.

Närstående importörer i unionen:

- Giti UK, Cheshire, Förenade kungariket.
- Hankook UK, Northamptonshire, Förenade kungariket och Hankook Germany, Neu-Isenburg, Tyskland.

2. BERÖRD PRODUKT OCH LIKADAN PRODUKT

2.1 Berörd produkt

- (44) Den produkt som berörs är vissa däck, andra än massivdäck, av gummi, nya eller regummerade, av sådana slag som används på bussar eller lastbilar, med ett belastningsindex högre än 121, med ursprung i Kina, som för närvarande klassificeras enligt KN-nummer 4011 20 90 och ex 4012 12 00 (Taric-nummer 4012 12 00 10). Dessa KN-nummer och Taric-nummer nämns endast upplysningsvis.
- (45) Den berörda produkten omfattar både nya och regummerade däck, andra än massivdäck, av gummi, av sådana slag som används på bussar eller lastbilar, med samma grundläggande fysiska, kemiska och tekniska egenskaper.
- (46) Båda typerna av den berörda produkten tillverkas av samma insatsvaror (även om tekniken skiljer sig åt) och har en liknande struktur. Skillnaderna i råvara och struktur ger olika prestandaegenskaper.

2.1.1 Tillverkningsprocess

2.1.1.1 Nya däck

- (47) Processen för tillverkning av nya däck för lastbilar och bussar består av 1) blandning av gummit, 2) pressning av däckdelarna, 3) (grön) konstruktion av däck, 4) härdning (vulkanisering) och 5) slutlig kontroll. Alla lastbils- och bussdäck tillverkas av samma grundläggande råvaror, nämligen naturgummi, syntetgummi, stål, kimrök, andra kemikalier och oljor samt textil, och har samma delar, nämligen slitbana, sidvägg, innerstomme, kantråd, stålbälten och bältlager, även om det finns vissa skillnader mellan olika tillverkare av denna produkt.
- (48) Det konstaterades även att processen för tillverkning av nya däck för lastbilar och bussar involverade olika tekniker, vilket dock inte inverkade på den övergripande slutsatserna vad gäller utbytbarhet.

2.1.1.2 Regummerade däck

- (49) Regummering är huvudsakligen en återvinningsprocess, där slitna däck renoveras genom att slitbanan på en gammal stomme ersätts. Stommar är viktiga komponenter i regummeringsprocessen, vilket innebär att urval och förvärv av stommar som är lämpliga för regummering är en viktig del av processen. Stommar är därför den viktigaste insatsvaran i tillverkningsprocessen och utgör – beroende på kvalitet – ett verkligt "halvfabrikat" eller avfall.
- (50) Även denna process kan involvera olika tekniker, vilket dock inte inverkade på kommissionens slutsatser vad gäller utbytbarhet.

2.1.2 Användningsområden och däcktyper

- (51) Lastbils- och bussdäck tillverkas i en mängd olika typer och storlekar och används på många olika nyttofordon, från lokala varulastbilar och bussar i stads- eller regionaltrafik, till långtradare och långfärdsbussar beroende på storlek och belastningsindex. De är varken lämpliga att använda på personbilar eller andra lätta motorfordon eller på fullständiga terrängfordon, såsom jordbrukstraktorer.
- (52) Däck för lastbilar eller bussar säljs i två typer och fyra kategorier. Slangdäck är ett mer traditionellt alternativ och dessa har en innerslang med en egen ventil, inne i däck. I ett slanglöst däck utgör däck och hjulfälgen en lufttät förslutning med ventilen direkt monterad på fälgen. Den överväldigande majoriteten av de däck för lastbilar eller bussar som säljs i unionen är slanglösa däck. Däck för lastbilar eller bussar är indelade i fyra kategorier, nämligen styrdäck, drivdäck, trailerdäck och allrounddäck. Styrdäck är utformade för att användas på framaxeln som hjälp för styrningen, men kan användas i alla positioner på lastbilar och bussar, beroende på fordonets användningsområde. Drivdäck är utformade för framdrivningen och ger bättre dragkraft. Trailerdäck är utformade för att monteras på trailers, medan allrounddäck är utformade för att användas i alla positioner på ett fordon, beroende på dess användning.
- (53) Nya eller regummerade däck omfattas av samma säkerhetskrav på unionsmarknaden som de som anges i Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG ⁽¹⁾.

2.2 Unionsmarknaden för däck är indelad i tre nivåer

- (54) Enligt den information som kommissionen tagit emot och samlat är unionsmarknaden för däck för bussar och lastbilar är indelad i tre nivåer eller segment. Även om det inte finns någon tydlig skiljelinje mellan nivåerna råder det allmän enighet mellan berörda parter om den indelning i kategorier som anges nedan, vilken även stöds av kommissionens slutsatser.
- (55) Däck i nivå 1 omfattar nya premiumdäck från de största tillverkarnas mest kända varumärke. Välkända varumärken är en viktig faktor för däckens inom denna nivå och motiverar betydligt högre priser, eftersom däckens förväntas hålla hög prestanda och företagen investerar stora pengar i marknadsföring. Originalutrustningsdäck för lastbils- eller busstillverkare (OE1) ingår främst i denna nivå. Kvaliteten på däck i nivå 1 säkerställer att de kan

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon (EUT L 263, 9.10.2007, s. 1).

regummeras med mycket bra resultat, och däcken är utformade för att kunna regummeras flera gånger, vilket ytterligare ökar originalproduktens redan höga miltal (ett däck som används för normala ändamål kan regummeras upp till tre gånger). Däck i nivå 1 håller också högre säkerhet och omfattas ofta av en god eftermarknadsservice.

- (56) Däck i nivå 2 omfattar de flesta icke-premiumdäck, både nya och regummerade, med priser som motsvarar mellan ungefär 65 och 80 % av priset för däck i nivå 1. Originalutrustningsdäck för trailertillverkare (OE2) kan ingå i denna nivå. Välkända varumärken är en viktig aspekt även inom denna nivå, och köparna är ofta väl insatta i märkena och vet vilken tillverkare som däcken kommer från. Däcken kan vanligen regummeras minst en gång, och ger god prestanda i fråga om miltal även om de är mer begränsade än däcken i nivå 1.
- (57) Däck i nivå 3 omfattar både nya och regummerade däck, med sämre prestanda i fråga om miltal och med mycket begränsade, eller inga, möjligheter till regummering. Priserna för dessa däck ligger vanligtvis på mindre än 65 % jämfört med pris och prestanda i fråga om miltal för däck i nivå 1. I denna nivå spelar välkända varumärken nästan ingen roll alls och det är priset som är den avgörande faktorn för kundens köpbeslut. Dessa däck omfattas vanligen inte av eftermarknadsservice.
- (58) Regummerade däck kan klassificeras i nivå 2 eller 3. Även om vissa kinesiska däck kan regummeras förekommer regummering i mycket liten utsträckning i Kina. Regummering är däremot ganska vanligt förekommande i unionen och på andra marknader såsom till exempel Brasilien. Regummeringsverksamheten i unionen består av följande:
- Integrerade regummerare som arbetar för tillverkare av nya däck, under deras namn, märke eller på deras uppdrag. De betraktas som en förlängning av de märken som säljer nya däck. Detta motsvarar däck i nivå 2.
 - Oberoende regummerare, som vanligen täcker mycket mindre geografiska marknader och volymer. De säljer däck under sitt eget namn eller märke och förlitar sig på egen expertis. De flesta är små och medelstora företag (omkring 380 företag i unionen). Detta motsvarar däck i nivå 3.
- (59) Kommissionens kartläggning av nya och regummerade däck per märke grundas på uppgifter från klaganden, som tillhandahölls alla berörda parter den 27 oktober 2017.

2.3 Påståenden beträffande indelningen av unionens marknad för däck

- (60) Såsom anges i skäl 58 godtog berörda parter i allmänhet principen om att marknaden är indelad i tre nivåer.
- (61) De berörda parterna samtyckte i allmänhet till marknadskartläggningen av däckmärken per nivå i noten till ärendet av den 27 oktober 2017, förutom att berörda parter i några fall begärde att vissa varumärken skulle omklassificeras till en annan nivå. Till exempel ansåg Aeolus Group att dess märke Aeolus tillhör nivå 3 (i stället för nivå 2), två importörer som importerar märket Double Coin hävdade att det borde klassificeras i nivå 2 (i stället för nivå 3), Hankook Group ansåg att dess märke Aurora hör till nivå 2 (i stället för nivå 3), Giti Group ansåg i sitt frågeformulärssvar att dess märken Primewell och GT Radial hör till nivå 2 (i stället för nivå 3) och en oberoende importör hävdade att märket Sailun borde klassificeras i nivå 2 (i stället för i nivå 3).
- (62) Kommissionen undersökte dessa påståenden på grundval av bevisning som lämnats in av de berörda parterna och uppgifter som den samlat in på eget initiativ under undersökningen. I linje med de egenskaper som identifieras i skäl 49 analyserade kommissionen i vilken utsträckning däcken från de specifika märkena 1) är regummerbara, 2) används som originalutrustning för bussar och lastbilar, och 3) saluförs inom en viss nivå enligt företagets egen bedömning.
- (63) Vad gäller Hankook Group samtyckte kommissionen till att märket Aurora skulle klassificeras i nivå 2 såsom begärts. Kommissionen ansåg dock att varumärket Hankook borde klassificeras i nivå 1. Vad gäller varumärket Hankook finns det en lagstadgad garanti om att dessa däck kan regummeras minst en gång. Det är dessutom som OE1-leverantör till europeiska företag som Scania, MAN och Mercedes-Benz. På sin webbplats saluför Hankook Group sitt varumärke Hankook som "premium", och ett internt dokument från en närstående importör som överlämnades vid kontrollbesöket visar att märket nyligen har gått över till nivå 1.
- (64) Vad gäller Giti Group samtyckte kommissionen till att märkena Primewell och GT Radial skulle klassificeras i nivå 2 såsom begärts. Kommissionen konstaterade också att Gitis däck är regummerbara. Giti Groups originalutrustningsverksamhet omfattar dock inte lastbilar och bussar, utan rör personbilsdäck. Dessutom anser Giti Group att dess varumärken hör till nivå 2. Gruppens varumärken klassificerades därför i nivå 2.

- (65) Vad gäller Aeolus Group samtyckte kommissionen preliminärt till att dess Aeolus-märke skulle klassificeras i nivå 3 såsom företaget begärt, på grundval av företagets påstående att dess däck i allmänhet inte är regummerbara och inte säljs på marknaden för originalutrustning.
- (66) De importörer som framförde påståenden beträffande varumärkena Double Coin och Sailun ingick inte i urvalet och kommissionen kunde därför inte kontrollera deras påståenden i detta skede. Eftersom företagen inte ingick i urvalet påverkas inte undersökningsresultatet av huruvida dessa märken klassificeras i nivå 2 eller 3. Utan att ifrågasätta den bevisning som importörerna lämnat rörande deras kunders erfarenheter av däck från dessa varumärken tog kommissionen därför inte ställning till dessa importörers påståenden i detta skede.
- (67) Flera berörda parter hävdade att nivåkartläggningen per märke endast är tillämplig på unionen och att nivåkartläggning kan se mycket annorlunda ut på andra marknader. Framförallt kan nivåkartläggningen i unionen inte överföras till den kinesiska marknaden. Kommissionen påpekade att kartläggningen per märke i den här undersökningen användes för att analysera situationen på unionsmarknaden, och därför inte hade någon rättslig betydelse för andra marknader.

2.3.1 Begäran om undantagande från produktdefinitionen

- (68) CRIA och CCCME samt Aeolus Group hävdade att antingen nya eller regummerade däck borde undantas från definitionen av den berörda produkten, eftersom
- nya och regummerade däck har olika grundläggande fysiska, tekniska och kemiska egenskaper,
 - regummerade däck har kortare livstid jämfört med nya däck,
 - nya och regummerade däck har olika användningsområden, försäljningskanaler och tillämpningar, och uppfattas på olika sätt av kunderna; regummerade däck används inte på marknaden för originalutrustning och monteras i allmänhet inte på styraxeln eller på lastbilar som transporterar farligt gods,
 - nya och regummerade däck har olika KN-nummer.
- (69) Dessa parter påpekade också att kommissionen och domstolen i flera konkurrensärenden har slagit fast att nya och regummerade däck utgör två olika relevanta marknader i fråga om pris, tillgångsstruktur, efterfrågestruktur, försörjningskanaler och utbytbarhet ⁽¹⁾. CRIA och CCCME påpekade också att andra myndigheter som utreder antidumpningsärenden behandlar nya och regummerade däck separat ⁽²⁾.
- (70) CRIA och CCCME hävdade att kommissionens bedömning av relevanta faktorer var felaktig eftersom den inte behandlade nya och regummerade däck separat.
- (71) Giti Group hävdade att regummerbara däck och däck som kan regummeras flera gånger bör undantas från definitionen av den berörda produkten, eftersom regummerbara däck är mer sofistikerade än icke-regummerbara däck med särskiljande tekniska egenskaper.
- (72) Kommissionen ansåg att däckets viktigaste egenskaper, delar och struktur från den ursprungliga tillverkningsprocessen bevaras under regummeringsprocessen. I synnerhet ändras inte däckets viktigaste tekniska specifikationer, det vill säga storlek, belastningsindex och hastighetskategori, under regummeringen. Nya däck (regummerbara och icke-regummerbara) och regummerade däck tillverkas av samma råvaror, med samma delar och har en liknande struktur.
- (73) Den största skillnaden i tekniska egenskaper mellan ett nyproducerat däck och ett regummerat däck som byggs upp på däckets stomme är att regummerade däck mycket riktigt kan ha en kortare livstid och uppfattas som ett mindre säkert alternativ. Exakt samma skillnader i uppfattningen av tekniska, kvalitetsmässiga och säkerhetsrelaterade egenskaper uppstår dock mellan två nya däck från olika nivåer. Däck från lägre nivåer har i synnerhet även lägre mittal och är inte det alternativ som föredras för fordon som måste uppfylla mycket stränga säkerhetsnormer, nämligen fordon som transporterar farligt gods.
- (74) Kommissionen avvisade därför preliminärt påståendet att nya däck (regummerbara och icke-regummerbara) och regummerade däck har olika grundläggande fysiska, kemiska och tekniska egenskaper.

⁽¹⁾ Europeiska kommissionen, ärende COMP/M.4564 -BRIDGESTONE/BANDAG; ärende COMP/E-2/36.041/PO. Domstolens dom av den 9 november 1983, Michelin/kommissionen, C-322/81, ECLI: EU:C:1983:313.

⁽²⁾ De undersökningar som avses berörde Förenta staterna, Indien, Egypten och Eurasiska ekonomiska kommissionen.

- (75) Kommissionen konstaterade dessutom att ägare till lastbilar eller bussar, som främst är verksamma inom sektorn för kort- till långdistanstransporter av personer eller varor, använder både nya och regummerade däck. Nya och regummerade däck har därför samma grundläggande slutanvändning. Kommissionen konstaterade även att nya och regummerade däck har samma fyra huvudsakliga användningsområden, nämligen styrdäck, drivdäck, trailerdäck och allrounddäck, och omfattas av samma säkerhetskrav på unionsmarknaden enligt relevant lagstiftning.
- (76) Påståendet att nya och regummerade däck har olika användningsområden avvisades därför preliminärt.
- (77) Kommissionen höll med om att regummerade däck skiljer sig från nya däck i nivå 1, eftersom de inte säljs på marknaden för originalutrustning. Kommissionen konstaterade också att exakt samma sak gäller för däck i nivå 3, och i stor utsträckning även märken i nivå 2, som inte heller säljs på marknaden för originalutrustning.
- (78) Kommissionen avvisade därför preliminärt påståendet att nya och regummerade däck har olika försäljningskanaler.
- (79) När det gäller kommissionens konkurrensbeslut och domstolens dom ⁽¹⁾, där domstolen fann att regummerade däck utgör en separat marknad, är detta i själva verket irrelevant för produktdefinitioner i undersökningar avseende handelspolitiska skyddsåtgärder. Marknadsdefinitionen i koncentrationsärenden inriktas på utbytbarhet på efterfråge- och tillgångssidan ⁽²⁾. I antidumpningsundersökningar definieras marknaden av den undersökta produktens fysiska, tekniska och kemiska egenskaper. Kommissionen avvisade därför detta påstående.
- (80) Vad gäller påståendet i fråga om produktdefinitioner i antidumpningsärenden i tredjeländer påpekade kommissionen att det är den utredande myndigheten i fråga om handelspolitiska skyddsåtgärder som fastställer produktdefinitionen enligt sin egen bedömning ⁽³⁾. Det sätt som utredande myndigheter i tredjeländer använder sitt bedömningsutrymme på i detta avseende kan därför inte begränsa kommissionens bedömningsutrymme i denna undersökning.
- (81) Det hävdades vidare att den berörda produkten inte borde omfattas av flera KN-nummer. I detta hänseende erinrade kommissionen om att det för det första är mycket vanligt att en enda berörd produkt omfattas av flera KN-nummer. Detta är en naturlig följd av Kombinerade nomenklaturens uppbyggnad. I tillkännagivandet om inledande förklaras dessutom tydligt att KN-numren endast nämns upplysningsvis. För det andra lämnades inga styrkande handlingar och kommissionen fann heller ingen information om att den berörda produkten definierats på ett sätt som gör att importerade regummerade och nya däck inte preliminärt skulle kunna anses utgöra ett alternativ till, och konkurrera direkt med, regummerade och nya däck tillverkade i unionen. Detsamma gäller för tillverkarens och konsumenters uppfattning av produkten, distributionskanaler och andra faktorer som rör huruvida det finns en eller flera produktkategorier i motsats till den åtskillnad som görs mellan nya och regummerade däck i samband med denna undersökning.
- (82) Slutligen hävdade berörda parter att till följd av marknadssegmenteringen i unionen uppfattas regummerade däck som däck av en lägre kvalitet än nya däck i nivå 1, även om de är tillverkade utifrån stommar från däck i segment 1.
- (83) Kommissionen godtog detta påstående som ligger i linje med den nivåkartläggning som gjorts för denna undersökning och beaktade därför endast regummerade däck i nivåerna 2 och 3.

2.4 Likadan produkt

- (84) Undersökningen visade att följande produkter har samma grundläggande fysiska egenskaper och samma grundläggande användningsområden:
- Den berörda produkten.
 - Den produkt som tillverkas och säljs på Brasiliens hemmamarknad, som preliminärt tjänade som jämförbart land.
 - Den produkt som tillverkas och säljs i unionen av unionsindustrin.

⁽¹⁾ Europeiska kommissionen, COMP/ärende M.4564 – Bridgestone/Bandag; ärende COMP/E-2/36.041/PO. Domstolens dom av den 9 november 1983, Michelin/kommissionen, C-322/81, ECLI: EU:C:1983:313.

⁽²⁾ Europeiska kommissionen, ärende COMP/M.4564 – Bridgestone/Bandag, s. 4.

⁽³⁾ Domstolens dom av den 17 mars 2016, C-232/14 Portmeirion Group, ECLI:EU:C:2016:180, punkt 47 och följande.

- (85) Kommissionen beslutade i detta skede att dessa produkter därför är att anse som likadana produkter i den mening som avses i artikel 1.4 i grundförordningen.

3. DUMPNING

3.1 Normalvärde

3.1.1 Marknadsekonomisk status

- (86) Enligt artikel 2.7 a och b i grundförordningen ska kommissionen bestämma normalvärdet på grundval av priset eller det konstruerade värdet i ett tredjeland med marknadsekonomi i fråga om import från länder som inte är marknadsekonomier, om inte exportörerna kan visa att de är verksamma under marknadsmässiga förhållanden.
- (87) CCCMC och CRIA hävdade att efter det att punkt 15 a ii i protokollet om Kinas anslutning till Världshandelsorganisationen (WTO) löpte ut den 11 december 2016 bör de allmänna reglerna för fastställande av normalvärde gälla för kinesiska exportörer. I detta avseende hävdade de att det efter den 11 december 2016 strider mot EU:s WTO-skyldigheter att använda en metod för länder som inte är marknadsekonomier för att fastställa normalvärdet. De hävdade att normalvärdet inte kan grundas på ett jämförbart land, utan att det bör grundas på uppgifter om kinesisk försäljning och kostnader.
- (88) Tillkännagivandet om inledande offentliggjordes den 11 augusti 2017. Den relevanta lagstiftning som är tillämplig på detta förfarande är därför grundförordningen i dess lydelse vid tidpunkten för inledandet. Normalvärdet borde således fastställas på grundval av artikel 2.7 a och b i grundförordningen, i den lydelse som var tillämplig den dag i augusti 2017 när denna undersökning inleddes. CCCMC:s och CRIA:s påståenden avvisas därför.
- (89) Kriterierna för marknadsekonomisk status anges endast för tydlighetens skull och är i korthet följande:
- Affärsbeslut fattas på grundval av marknadsförhållanden och utan ett större statligt inflytande, och kostnader återspeglar marknadsvärdet.
 - Företagen har en enda uppsättning räkenskaper som är föremål för en självständig revision i överensstämmelse med internationella redovisningsnormer och som tillämpas för alla ändamål.
 - Det förekommer inga betydande snedvridningar till följd av det tidigare icke-marknadsekonomiska systemet.
 - Rättssäkerhet och stabila villkor garanteras genom lagstiftning om konkurser och ägandeförhållanden.
 - Valutaomräkning sker till marknadskurser.
- (90) För att kommissionen skulle kunna fastställa huruvida kriterierna i artikel 2.7 c i grundförordningen var uppfyllda inhämtade den de härför nödvändiga uppgifterna genom att be de exporterande tillverkarna att fylla i ansökningsformuläret för marknadsekonomisk status. Två av de fyra samarbetsvilliga företagen, dvs. Giti Group och the Hankook Group, som ingick i urvalet ansökte om marknadsekonomisk status och svarade inom tidsfristen. Det gjordes således en bedömning av marknadsekonomisk status för dessa två företagsgrupper.
- (91) Kommissionen inhämtade alla uppgifter som den ansåg vara nödvändiga och kontrollerade alla uppgifter i ansökningarna om marknadsekonomisk status på plats hos de största juridiska personerna i de båda berörda grupperna.
- (92) När det gällde närstående partner undersökte kommissionen huruvida gruppen av närstående företag i sin helhet uppfyller villkoren för marknadsekonomisk status. I de fall där ett dotterbolag eller annat närstående företag till sökanden i Kina direkt eller indirekt ägnar sig åt tillverkning eller försäljning av den berörda produkten utfördes utredningen av marknadsekonomisk status följaktligen för varje företag för sig samt för företagsgruppen i sin helhet.
- (93) Ingen av de två grupper som begärt marknadsekonomisk status kunde visa att den uppfyllde alla kriterier i artikel 2.7 c i grundförordningen.
- (94) Ingen av grupperna kunde visa, vare sig individuellt eller som grupp, att de hade en enda uppsättning räkenskaper som var föremål för självständig revision i överensstämmelse med internationella redovisningsnormer, och de uppfyllde därför inte kriterium 2 för marknadsekonomisk status.
- (95) Ingen av grupperna kunde heller visa att de inte var föremål för betydande snedvridningar till följd av det tidigare icke-marknadsekonomiska systemet. Därför uppfyllde dessa företag eller företagsgrupper inte kriterium 3 för marknadsekonomisk status. Båda grupperna av exporterande tillverkare drog dessutom fördel av program för förmånlig skattebehandling.

- (96) Hankook Group kunde dessutom inte heller visa att det inte fanns något större statligt inflytande, och att kostnaderna för de viktigaste insatsvarorna i stort sett återspeglar marknadsvärde. Gruppen kunde följaktligen inte visa att den uppfyllde kriterium 1 för marknadsekonomisk status.
- (97) Kommissionen underrättade båda de berörda exporterande tillverkarna, myndigheterna i det berörda landet och unionsindustrin om undersökningsresultaten. Berörda parter lämnade synpunkter på undersökningsresultaten. Hankook Group hävdade att det statliga inflytandet enligt kriterium 1 inte var stort. Båda grupperna ansåg att bristerna i deras respektive redovisningssystem inte var väsentliga. De hävdade också att den förmånliga skattebehandlingen enligt kriterium 3 för marknadsekonomisk status inte utgjorde en betydande snedvridning.
- (98) I dessa synpunkter ifrågasattes inte de faktiska omständigheterna, utan föreslogs endast en alternativ rättslig bedömning. Med tanke på omfattningen och allvaret hos de problem som påträffats för samtliga tre kriterier föranledde dessa synpunkter ingen ändring av kommissionens undersökningsresultat.
- (99) Efter det att kommissionen hade underrättat medlemsstaterna i enlighet med artikel 2.7 c i grundförordningen, underrättades alla sökande individuellt och formellt den 9 april 2017 om kommissionens slutliga bedömning av deras respektive ansökningar om marknadsekonomisk status.
- (100) Varken Giti Group eller Hankook Group kunde visa att de uppfyllde samtliga kriterier för marknadsekonomisk status i artikel 2.7 c i grundförordningen och de kunde därför inte beviljas marknadsekonomisk status.

3.1.2 Jämförbart land

- (101) I enlighet med artikel 2.7 a i grundförordningen fastställdes normalvärdet på grundval av priset eller det konstruerade värdet i ett tredjeland med marknadsekonomi för alla exporterande tillverkare. Det var därför nödvändigt att välja ut ett tredjeland med marknadsekonomi (nedan kallat *det jämförbara landet*).
- (102) I tillkännagivandet om inledande informerade kommissionen berörda parter om att den planerade att använda Förenta staterna som lämpligt jämförbart land och uppmanade berörda parter att lämna synpunkter.
- (103) Kommissionen tog emot synpunkter från följande tre berörda parter om valet av jämförbart land:
- CRIA/CCCMC.
 - Giti Group.
 - Klaganden.
- (104) Både CRIA/CCCMC och Giti Group invände mot valet av Förenta staterna som jämförbart land. De ansåg att Japan och Sydkorea (om än i mindre utsträckning) inte heller var lämpliga länder, utan menade att Thailand skulle vara det lämpligaste jämförbara landet. Giti Group hävdade dessutom att Turkiet inte var ett lämpligt land, med tanke på att landet har handelsbegränsningar och får sina råvaror från annat håll. CRIA/CCCMC uppmanade kommissionen att kontakta tillverkare från de möjliga jämförbara länderna Turkiet, Thailand, Brasilien och Arabrepubliken Egypten (nedan kallad *Egypten*).
- (105) Klaganden invände mot Thailand som jämförbart land och upprepade sin åsikt att Förenta staterna var det lämpligaste jämförbara landet.
- (106) Kommissionen fick tillförlitliga kontaktuppgifter till 22 tillverkare från åtta länder (Förenta staterna, Japan, Sydkorea, Turkiet, Indien, Thailand, Sydafrika och Brasilien). Den kontaktade dessa 22 företag och bad dem att samarbeta som tillverkare från jämförbart land och mottog svar på frågeformuläret från fyra tillverkare i Förenta staterna, Thailand, Sydafrika och Brasilien (en tillverkare i vart och ett av dessa länder).
- (107) Svaret på frågeformuläret från en tillverkare i Förenta staterna innehöll inte de uppgifter som efterfrågades och tillverkaren var ovillig att lämna de saknade upplysningarna. Med anledning av detta ofullständiga svar undantog kommissionen Förenta staterna från sin analys.
- (108) Kommissionen undantog även Thailand som möjligt jämförbart land. I detta fall uppgav en tillverkare från Thailand i sitt svar på frågeformuläret att dess produktionsvolym var ytterst liten (mindre än 10 000 enheter) och att den endast tillverkade slangdäck. Kommissionen ansåg att uppgifterna från denna tillverkare inte möjliggjorde en meningsfull jämförelse eftersom de inte var representativa på grund av att den överväldigande majoriteten av de däck som säljs i unionen är slanglösa däck.

- (109) Kommissionen mottog ett fullständigt svar på frågeformuläret från en tillverkare i Sydafrika. Den totala inhemska produktionen i Sydafrika är begränsad till mindre än 200 000 enheter per år, vilket motsvarar endast 2 % av den kinesiska exporten till unionen. Den inhemska förbrukningen uppgår till 1,3 miljoner enheter. Den totala importen utgör 90 % av den inhemska förbrukningen. Även om det inte finns några handelspolitiska skyddstullar är den normala tullavgiften relativt hög, dvs. 25 % för de flesta av världens länder och 15 % för unionen. Sydafrika är jämförbart med Kina i fråga om nivån på den ekonomiska utvecklingen.
- (110) Kommissionen mottog även ett fullständigt svar på frågeformuläret från en tillverkare i Brasilien.
- (111) Brasilien har en betydande produktion (7,1 miljoner enheter), vilket är mer än den totala kinesiska exporten till unionen (4,59 miljoner enheter). Den inhemska förbrukningen i Brasilien uppgår till närmare 7 miljoner enheter. Den totala importen - ungefär en miljon enheter - svarar för ca 15 % av förbrukningen i Brasilien. Den totala exporten uppgår till 900 000 enheter. Den samarbetsvilliga tillverkarens volymer (över en miljon enheter) är tillräckligt representativa för att fastställa normalvärdet. Tillverkarna i Brasilien och Kina har liknande förutsättningar när det gäller tillgång till de viktigaste råvarorna, eftersom båda länderna är naturgummiproducenter. Brasilien är dessutom jämförbart med Kina i fråga om nivån på den ekonomiska utvecklingen. Brasilien har infört handelspolitiska skyddstullar mot flera tredjeländer, men importen av den berörda produkten är ändå hög (se ovan).
- (112) Kommissionen ansåg att både Sydafrika och Brasilien kunde användas som jämförbara länder. Med tanke på att den inhemska produktionen i Sydafrika var betydligt mindre än i Brasilien, både i relativa och absoluta termer, beslutade kommissionen enligt artikel 2.7 a i grundförordningen att välja Brasilien som det lämpligaste jämförbara landet.

3.1.3 Normalvärde

- (113) I enlighet med artikel 2.7 a i grundförordningen användes uppgifterna från den samarbetsvilliga tillverkaren i det jämförbara landet som grund för att fastställa normalvärdet för de exporterande tillverkare som inte beviljats marknadsekonomisk status.
- (114) Några av de produkttyper som tillverkas i det jämförbara landet kunde inte matchas mot de produkttyper som exporteras från det berörda landet till unionen, eftersom tillverkaren i det jämförbara landet inte tillverkar alla däckmått och däcktyper som exporteras till unionen. Normalvärdet för de produkttyper som inte hade några motsvarigheter konstruerades därför i enlighet med artikel 2.3 i grundförordningen på grundval av tillverkningskostnaderna för tillverkaren i det jämförbara landet plus ett skäligt belopp för försäljnings- och administrationskostnader och andra allmänna kostnader samt vinst.
- (115) Kommissionen beräknade den genomsnittliga tillverkningskostnaden per kilo för varje däckposition – styrdäck, drivdäck, allrounddäck och trailerdäck, för respektive nivå (1, 2 eller 3), och för varje däcktyp (slanglösa däck eller slangdäck), baserat på kontrollerade uppgifter om produktionskostnader från den brasilianska tillverkaren. Den genomsnittliga tillverkningskostnaden låg på mellan 20,03 kinesiska renminbi yuan/kg och 21,29 kinesiska renminbi yuan/kg. Kommissionen konstruerade värdet för varje produktkodnummer utan motsvarighet som exporteras av de kinesiska tillverkarna genom att multiplicera dess vikt med den genomsnittliga tillverkningskostnaden för varje däckposition, däcktyp och nivå. Därefter lade kommissionen enligt artikel 2.6 i grundförordningen till ett skäligt belopp för försäljnings- och administrationskostnader och andra allmänna kostnader (35–45 % av tillverkningskostnaden), baserat på faktiska uppgifter om produktion och försäljning. Slutligen lade den till ett skäligt belopp för vinst (23–28 % av tillverkningskostnaden) genom att använda den genomsnittliga vinstmarginalen för försäljningen av lönsamma produkter.

3.2 Exportpris

- (116) Exportförsäljningen till unionen från de exporterande tillverkarna som ingick i urvalet skedde direkt till oberoende kunder eller genom närstående eller icke-närstående företag som fungerar som importörer.
- (117) Om de exporterande tillverkarna exporterade den berörda produkten direkt till oberoende kunder i unionen fastställdes exportpriset på grundval av det pris som faktiskt betalats eller skulle betalas för den berörda produkten vid försäljning på export till unionen i enlighet med artikel 2.8 i grundförordningen.
- (118) Om de exporterande tillverkarna exporterar den berörda produkten till unionen via närstående företag som fungerar som importörer fastställdes exportpriset på grundval av den importerade produktens pris då den första gången såldes vidare till oberoende kunder i unionen, i enlighet med artikel 2.9 i grundförordningen. I sådana fall gjordes justeringar av priset för alla kostnader som tillkommit mellan importen och återförsäljningen, inbegripet försäljnings- och administrationskostnader och andra allmänna kostnader samt vinst.
- (119) För ett dotterbolag till Aeolus Group (Pirelli Tyre Co., Ltd) fick kommissionen dock inte in de nödvändiga uppgifterna för fastställandet av exportpriset i tid. Den 23 mars 2018 underrättade kommissionen företaget om att de frågeformulärssvar som lämnats av dess närstående importörer var ofullständiga och bad företaget att

revidera och på nytt lämna in frågeformulärssvaren. Företaget underrättades om att om det inte lämnade fullständiga och korrekta uppgifter inom den fastställda tidsfristen kunde kommissionen komma att använda sig av tillgängliga uppgifter i enlighet med artikel 18 i grundförordningen. Den 4 april 2018 lämnade företaget i fråga de reviderade svaren. Kommissionen ansåg dock att svaren fortfarande inte var fullständiga och att den därför inte kunde använda sig av dem i analysen av dumpning och skada. Följaktligen fastställde kommissionen dumpningsmarginalen på grundval av kontrollerade uppgifter från de andra kontrollerade företagen i Aeolus Group, dvs. Aeolus Tyre och Chonche Auto Double Happiness Tyre. Aeolus Group uppmanades att uppdatera uppgifterna rörande Pirelli för återstoden av förfarandet.

3.3 Jämförelse

- (120) Kommissionen jämförde normalvärdet och exportpriset för de exporterande tillverkarna i urvalet på grundval av priset fritt fabrik. Dumpningsmarginalerna fastställdes genom att de individuella priserna fritt fabrik för de exporterande tillverkare som ingick i urvalet jämfördes med de inhemska försäljningspriserna för tillverkaren i det jämförbara landet, eller vid behov med det konstruerade normalvärdet.
- (121) För att få en rättvis jämförelse mellan normalvärdet och exportpriset gjordes i enlighet med artikel 2.10 i grundförordningen justeringar för olikheter som påverkade priserna och prisernas jämförbarhet. Kommissionen gjorde följande justeringar av exportpriset och normalvärdet på grundval av uppgifter som exportörerna i urvalet och tillverkaren i det jämförbara landet lämnat i sina frågeformulärssvar och vid kontrollbesöket: kostnader för skeppning av den berörda produkten såsom väg- och sjötransportkostnader, försäkringskostnader, hanteringskostnader, lastningskostnader och därmed sammanhängande kostnader (8–18 %), bankavgifter och kreditkostnader (0–1 %), garantier och rabatter (2–3 %) och indirekt beskattning (4 %). För en exporterande tillverkare gjordes även en justering för provisioner som företaget betalat till sitt moderbolag (2–5 %).

3.4 Dumpningsmarginal

- (122) För de exporterande tillverkare som ingick i urvalet jämförde kommissionen det vägda genomsnittliga normalvärdet för varje typ av den likadana produkten med det vägda genomsnittliga exportpriset för motsvarande typ av den berörda produkten, i enlighet med artikel 2.11 och 2.12 i grundförordningen.
- (123) Dumpningsmarginalen för de samarbetsvilliga exporterande tillverkare som inte ingick i urvalet fastställdes i enlighet med bestämmelserna i artikel 9.6 i grundförordningen. Denna marginal beräknades som ett vägt genomsnitt på grundval av de marginaler som fastställts för de exporterande tillverkare som ingick i urvalet.
- (124) För alla andra exporterande tillverkare i Kina fastställde kommissionen graden av samarbetsvilja i Kina. Den mättes genom en bedömning av andelen export från de samarbetsvilliga tillverkarna till unionen jämfört med den totala exportvolymen från det berörda landet till unionen.
- (125) Samarbetsviljan var hög. Därför fastställdes den övriga dumpningsmarginal som ska tillämpas på alla övriga exporterande tillverkare i Kina preliminärt till en nivå som motsvarade den högsta dumpningsmarginal som konstaterats för de samarbetsvilliga exporterande tillverkarna i urvalet.
- (126) De provisoriska dumpningsmarginalerna, uttryckta i procent av priset CIF vid unionens gräns, före tull, har fastställts till följande:

Företag	Provisorisk dumpningsmarginal (%)
Xingyuan Group	166,7
Giti Group	98,7
Aeolus Group	151,2
Hankook Group	80,4
Andra samarbetsvilliga företag	110,3
Alla övriga företag	166,7

4. SKADA

4.1 Definition av unionsindustrin och unionstillverkningen

- (127) Den likadana produkten tillverkades av mer än 380 tillverkare i unionen under skadeundersökningsperioden. Dessa tillverkare utgör unionsindustrin i den mening som avses i artikel 4.1 i grundförordningen.
- (128) Unionens sammanlagda tillverkning under undersökningsperioden fastställdes till cirka 20,9 miljoner däck. Kommissionen fastställde siffran för unionens sammanlagda tillverkning på grundval av de uppgifter som inhämtats under undersökningen. Såsom anges i skäl 24 svarar tio unionstillverkare i det slutliga urvalet för mer än 36 % av unionens tillverkning och försäljning enligt uppgifter från de samarbetsvilliga unionstillverkarna av den likadana produkten. De mikroekonomiska indikatorerna undersöktes därför på grundval av uppgifter som hämtades från svaren från dessa tio unionstillverkare.
- (129) Tillverkningen i unionen är fragmenterad mellan stora företagsgrupper och över 380 små och medelstora företag över hela unionen. Stora företag står för omkring 90 % av unionens sammanlagda produktion och 85 % av unionstillverkarnas försäljning i unionen. Små och medelstora företag deltar i tillverkningen av regummerade däck och svarar för de återstående 10 % av unionstillverkningen och 15 % av unionstillverkarnas försäljning i unionen.
- (130) De tillverkare som ingick i urvalet visade sig importera den berörda produkten från Kina och sälja den vidare på unionsmarknaden. I jämförelse med deras totala försäljning är importen emellertid marginell och påverkar inte deras status som unionstillverkare.

4.2 Förbrukning i unionen

- (131) Unionens förbrukning fastställdes på grundval av uppgifter som lämnats av ETRMA, importuppgifter från Eurostat som rapporterats under KN-numren 4011 20 90 och 4012 12 00 och uppgifter som lämnats av leverantörer av slitbanor.
- (132) Under skadeundersökningsperioden utvecklades förbrukningen i unionen på följande sätt:

Tabell 1

Förbrukning i unionen (i enheter)

	2014	2015	2016	Undersökningsperioden
Total förbrukning i unionen	20 248 578	20 782 365	21 452 278	21 590 193
<i>Index 2014 = 100</i>	100	102,6	105,9	106,6

Källa: ETRMA, Eurostat Comext och leverantörer av slitbanor.

- (133) Unionens förbrukning ökade under skadeundersökningsperioden. Förbrukningen ökade med totalt 6,6 % under skadeundersökningsperioden, från omkring 20,2 miljoner till omkring 21,6 miljoner däck under undersökningsperioden.

4.3 Bakgrundsinformation om unionsmarknaden

4.3.1 Allmän beskrivning

- (134) Unionsmarknaden för lastbils- och bussdäck är mycket konkurrensutsatt, med många tillverkare och varumärken.
- (135) Unionsmarknaden är uppdelad i försäljning av originalutrustning till lastbils- eller busstillverkare och ersättningsmarknaden. Efterfrågan på lastbils- och bussdäck i sektorn originalutrustning drivs av lastbils- och busstillverkningen, under det att den i eftermarknadssektorn påverkas av många faktorer, bland annat den ekonomiska verksamheten, försäljningen, storleken, sammansättningen och användningen när det gäller lastbilar och bussar och den fartygsflotta som är i bruk. Den kinesiska importförsäljningen är huvudsakligen inriktad på ersättningsmarknaden.
- (136) Ungefär 17 % av den totala förbrukningen i unionen avser ursprungsutrustning som säljs till lastbils- och busstillverkare. Återstoden av lastbils- och bussdäcksförsäljningen i unionen avser ersättningsdäck som säljs direkt eller indirekt till lastbils- eller bussägare. Ersättningsdäcken omfattar fler typer av däck och säljs genom många olika fler typer av kanaler med olika marknadsföringsstrategier. Ersättningsdäck kan säljas direkt till slutanvändarna eller genom närstående eller icke-närstående distributörer som säljer dem vidare till slutanvändarna.

- (137) De viktigaste försäljningskanalerna är distributörer som säljer dem vidare till flottägare och direktförsäljning till flottägare, ibland parallellt med tjänster (kontroll, underhåll, service).
- (138) Varumärken har även betydelse för vilket pris konsumenterna är villiga att betala för lastbils- och bussdäck. Varumärken är ofta kopplade till förväntningar om en viss kvalitet eller service, vilket gäller i ännu högre för högkvalitetsdäck.

4.3.2 Inbördes samband mellan nya och regummerade däck

- (139) Kommissionen fastställde att de största tillverkarna var koncentrerade till nivåerna 1 och 2, där däcken utformades/utformas för att hålla länge och kunna regummeras. Detta motiverar de betydligt högre priserna (och vinstmarginalerna) för förväntad hög prestanda hos däck i nivåerna 1 och 2.
- (140) Det framgick av undersökningen att de större unionstillverkarna aktivt använder sig av däckens regummerbarhet som ett marknadsföringsargument för att skapa märkeslojalitet och skilja sig från den billigare importen av däck i nivå 3. Det framgår av undersökningen att en stor andel av det värde som tillskrivs däck i nivåerna 1 och 2 till stor del förklaras av att det finns en regummeringsindustri i nivå 3.
- (141) Den höga graden av utbytbarhet mellan regummerade och nya däck gör emellertid att nivå 3 även är den nivå som är mest sårbar för konkurrens från kinesisk lågprisimport av den berörda produkten. Detta gäller särskilt med tanke på att användarna är medvetna om att det inte är någon större skillnad på regummerade däck och nya däck av låg kvalitet om man ser till prestandan. Denna utbytbarhet gör i sin tur att priset blir den avgörande faktorn när konsumenten fattar sitt beslut att köpa ett regummerat däck eller ett nytt däck i nivå 3.
- (142) Kommissionen uppmanar berörda parter att lämna synpunkter på den preliminära bedömningen och att lämna information som stödjer eller vederlägger denna analys i syfte att skapa en så heltäckande bild som möjligt i undersökningens slutliga skede.

4.4 Import från det berörda landet

4.4.1 Volym och marknadsandel för importen från det berörda landet

- (143) Kommissionen fastställde importvolymen på grundval av uppgifter från Eurostat. Marknadsandelen för importen fastställdes på grundval av förbrukningen i unionen enligt tabell 1.
- (144) Importen till unionen från det berörda landet utvecklades på följande sätt:

Tabell 2

Importvolym (i enheter) och marknadsandel

	2014	2015	2016	Undersökningsperioden
Importvolym från Kina (i enheter)	3 471 997	3 840 290	4 420 368	4 596 098
<i>Index 2014 = 100</i>	100	110,6	127,3	132,4
Marknadsandel (%)	17,1	18,5	20,6	21,3
<i>Index 2014 = 100</i>	100	107,8	120,2	124,1

Källa: Eurostat Comext.

- (145) Enligt uppgifter från Eurostat ökade importvolymen från Kina med 32 % under skadeundersökningsperioden, från omkring 3,5 miljoner däck 2014 till omkring 4,6 miljoner däck under undersökningsperioden. Detta ledde till en ökning av marknadsandelen för den kinesiska importen, på en växande marknad, från 17,1 till 21,3 %.

4.4.2 Priser för importen från det berörda landet

- (146) Kommissionen fastställde priserna för importen på grundval av uppgifter från Eurostat. Importens prisunderskridande fastställdes på grundval av uppgifter från de kinesiska exporterande tillverkare som ingick i urvalet.

- (147) Det genomsnittliga priset på importen till unionen från det berörda landet utvecklades på följande sätt:

Tabell 3

Importpriser (i euro/ton)

	2014	2015	2016	Undersökningsperioden
Kina	144,4	144,3	127,7	128,8
Index 2014 = 100	100	99,9	88,4	89,1

Källa: Eurostat Comext.

- (148) Under skadeundersökningsperioden minskade de kinesiska importpriserna till unionen med 11 %.

4.4.3 Prisunderskridande

- (149) Kommissionen fastställde prisunderskridandet under undersökningsperioden genom att jämföra

- 1) det vägda genomsnittliga försäljningspriset per produkttyp och segment som unionstillverkarna i urvalet tog ut av icke-närstående kunder på unionsmarknaden, justerat till nivån fritt fabrik och
- 2) motsvarande vägda genomsnittliga priser per produkttyp och segment för importen från de kinesiska exporterande tillverkare som ingick i urvalet till den första oberoende kunden på unionsmarknaden, fastställda till CIF-nivån, med lämpliga justeringar för tullar och kostnader efter import.

- (150) Prisjämförelsen gjordes för varje enskild produkttyp för transaktioner i samma handelsled, vid behov efter nödvändiga justeringar, och efter avräkning av avdrag och rabatter. Resultatet av jämförelsen uttrycktes som en procentandel av omsättningen för unionsproducenterna i urvalet under undersökningsperioden. Den visade en vägd genomsnittlig prisunderskridandemarginal på mellan 21 % och 31 % för importen av den berörda produkten från det berörda landet på unionsmarknaden. Dessutom konstaterades det att den vägda genomsnittliga prisunderskridandemarginalen i nivå 3 var betydande, nämligen 24 % för nivåerna 1 och 2 och mellan 21 % och 31 % för nivå 3. Det betydande prisunderskridandet visar att dumpningen har en uttalad effekt i det här fallet.

4.5 Unionsindustrins ekonomiska situation

4.5.1 Allmänna anmärkningar

- (151) I enlighet med artikel 3.5 i grundförordningen omfattade granskningen av den dumpade importens inverkan på unionsindustrin en bedömning av alla ekonomiska indikatorer som var av betydelse för unionsindustrins tillstånd under skadeundersökningsperioden.
- (152) Som nämns i skälen 19–27, användes ett stickprovsförfarande för att fastställa den eventuella skada som unionsindustrin lidit.
- (153) För skadeanalysen skilde kommissionen mellan makroekonomiska och mikroekonomiska skadeindikatorer. Kommissionen bedömde de makroekonomiska indikatorerna på grundval av uppgifter i klagomålet, statistik från Eurostat och i förekommande fall inlagor från ETRMA, i syfte att se till att uppgifterna rörde samtliga unionstillverkare. Kommissionen bedömde de mikroekonomiska indikatorerna på grundval av uppgifter i svaren på frågeformuläret från de unionstillverkare som ingick i urvalet samt inlagan från ETRMA. Dessa uppgifter avsåg de unionstillverkare som ingick i urvalet. Båda uppsättningarna uppgifter konstaterades vara representativa för unionsindustrins ekonomiska situation.
- (154) De makroekonomiska indikatorerna är produktionsvolym, produktionskapacitet, kapacitetsutnyttjande, försäljningsvolym, marknadsandel, tillväxt, sysselsättning, produktivitet och dumpningsmarginalens storlek.
- (155) De mikroekonomiska indikatorerna är genomsnittliga priser per enhet, kostnad per enhet, arbetskraftskostnader, lager, lönsamhet, kassaflöde, investeringar, räntabilitet och kapitalanskaffningsförmåga.
- (156) Två anmärkningar kan göras om den metod som använts för analysen av skadeindikatorerna.

- (157) Såsom nämns i skäl 23 består unionsindustrin av två kategorier av företag räknat i storlek, nämligen stora företag och små och medelstora företag (mycket fragmenterade), vilka svarar för 85 respektive 15 % av unionstillverkarnas totala försäljning i unionen 2016. Det stickprovsförfarande som tillämpades avseende unionstillverkarna gjorde emellertid att försäljningsuppgifterna för de små och medelstora företagen i urvalet svarade för ca 4 % av den totala försäljningen i unionen för de unionstillverkare som ingick i urvalet. Kommissionen beslutade därför att väga resultatet för unionstillverkarna i urvalet i förhållande till marknadsandelen för varje företagskategori. Eftersom de små och medelstora företagen endast är verksamma i segmentet nivå 3 fick denna justering till direkt följd att andelen för nivå 3-försäljningen i den uppsättning uppgifter som kom från unionstillverkarna i urvalet ökade.
- (158) Dessutom var unionstillverkarnas totala försäljning i unionen uppdelad mellan de tre olika nivåerna i följande proportioner: nivå 1: 51 %, nivå 2: 23 % och nivå 3: 26 %. Uppgifterna om försäljningen i unionen för de unionstillverkare som ingick i urvalet återspeglade emellertid ändå inte, även med hänsyn tagen till de justeringar som beskrivs i skäl 161, de verkliga andelarna av försäljningen i unionen per nivå. Kommissionen beslutade därför att väga resultatet för unionstillverkarna i urvalet i förhållande till varje nivåns andel av unionstillverkarnas totala försäljning i unionen, i syfte att säkerställa att de tre olika nivåerna verkligen fick en vikt som motsvarade deras andel av den totala försäljningen i unionen när det gäller alla mikroindikatorer.
- (159) Flera parter hävdade att om kommissionen använder en uppdelning i tre nivåer måste även skadan fastställas på dessa tre nivåer. De hävdade särskilt att unionsindustrins ställning och importens verkningar måste bedömas nivå för nivå. Verkningarna av importen i nivå 2 (både från Kina och från andra länder) måste till exempel bedömas mot unionstillverkarna i nivå 2.
- (160) Kommissionen ansåg att trots att unionsmarknaden är segmenterad har de däck som definieras i skäl 78 samma grundläggande fysiska, kemiska och tekniska egenskaper och är utbytbara. Fastställandet av skada för den berörda produkten har därmed gjorts på ett sätt som är förenlig med WTO:s antidumpningsavtal. WTO:s överprövningsorgan anser att "när de undersökande myndigheterna granskar en viss del av en inhemsk industri, bör de i princip, på motsvarande sätt, granska alla andra delar av den industrin, liksom industrin i sin helhet" ⁽¹⁾. En analys uppdelad på segment är således möjlig enligt WTO:s regelverk, men den måste åtföljas av en analys av industrin i dess helhet. På samma sätt har förstainstansen slagit fast att skadeanalysen kan vara inriktad på den nivå som drabbas mest av den dumpade importen ⁽²⁾.
- (161) Kommissionen utförde således analysen av vissa indikatorer på segmentnivå. Såsom anges i skälen 212–216 bekräftar denna analys att unionsindustrin lidit skada totalt sett och att trenderna för den berörda produkten sett som en helhet generellt sett motsvarar trenderna när nivåerna övervägs separat.
- (162) Unionsindustrins ekonomiska situation analyseras sammantaget, och för vissa mikroekonomiska indikatorer även på segmentnivå med tanke på unionsmarknadens segmentering.

4.5.2 Makroekonomiska indikatorer

4.5.2.1 Tillverkning, produktionskapacitet och kapacitetsutnyttjande

- (163) Unionens uppskattade totala tillverkning, produktionskapacitet och kapacitetsutnyttjande utvecklades på följande sätt under skadeundersökningsperioden:

Tabell 4

Tillverkning, produktionskapacitet och kapacitetsutnyttjande

	2014	2015	2016	Undersökningsperiod
Produktionsvolym (i enheter)	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, *United States – Anti-dumping Measures on Certain Hot-Rolled Steel Products from Japan*, punkt 204.

⁽²⁾ Förstainstansrättens dom av den 28 oktober 2004, T-35/01 *Shanghai Teraoka Electronic Co. Ltd/rådet*, punkterna 129 och 258.

	2014	2015	2016	Undersökningsperiod
Produktionskapacitet (i enheter)	27 978 885	27 443 671	25 609 977	25 178 389
<i>Index 2014 = 100</i>	100	98	92	90
Kapacitetsutnyttjande (%)	74	74	80	83
<i>Index 2014 = 100</i>	100	99	108	112

Källa: ETRMA, Eurostat Comext (för import- och exportuppgifter) och klaganden.

- (164) Såsom framgår av tabell 4 förblev produktionen relativt stabil, med 20,9 miljoner enheter under undersökningsperioden, medan kapacitetsutnyttjandegraden ökade med 9 procentenheter under samma period.
- (165) Huvudorsaken till ökningen av kapacitetsutnyttjandet kan bara vara den betydande minskningen av produktionskapaciteten med 10 %. Detta berörde främst regummeringsverksamheten, vilket förklaras av två händelser under skadeundersökningsperioden, nämligen att minst 85 små och medelstora företag belägna i i stort sett alla medlemsstater upphörde med sin tillverkning av regummeringsbara däck och att dotterbolag till stora företag stängdes ⁽¹⁾.
- (166) Den stagnerande utvecklingen av unionstillverkningen och nedläggningen av företag står i kontrast till den ökande förbrukningen i unionen efter krisen, vilken skulle kunna ha varit till gagn för unionsindustrin.

4.5.2.2 Försäljningsvolym och marknadsandel

- (167) Unionsindustrins försäljningsvolym och marknadsandel utvecklades på följande sätt under skadeundersökningsperioden:

Tabell 5

Försäljningsvolym och marknadsandel

	2014	2015	2016	Undersökningsperioden
Total försäljningsvolym på unionsmarknaden (i enheter)	14 584 057	14 558 260	14 385 254	14 426 297
<i>Index 2014 = 100</i>	100	99,8	98,6	99,0
Marknadsandel (%)	72,0	70,1	67,1	66,8
<i>Index 2014 = 100</i>	100	97,3	93,1	92,8

Källa: ETRMA och Eurostat Comext för importuppgifter.

- (168) På en växande marknad förblev försäljningen i unionen stabil under skadeundersökningsperioden. Detta ledde till en minskning av marknadsandelen med 5,2 procentenheter (från 72,0 % till 66,8 %) samtidigt som försäljningsvolymen för de kinesiska dumpade däcken ökade med 1,1 miljoner däck.

4.5.2.3 Tillväxt

- (169) Unionens förbrukning ökade med 6,6 % under skadeundersökningsperioden. Unionsindustrins försäljningsvolym minskade med 1 % trots ökande förbrukning, vilket ledde till att unionsindustrins marknadsandel minskade. Marknadsandelen för importen från det berörda landet ökade under skadeundersökningsperioden.

⁽¹⁾ 2017 stängde Goodyear Group sin anläggning i Förenade kungariket (ca 330 arbetstillfällen). Michelin Group stängde flera anläggningar i unionen: i Frankrike (två anläggningar: 2014 700 anställda och 2017 330 anställda), i Tyskland (2016 200 anställda), i Ungern (2015 500 anställda) och i Italien. Continental Group stängde en anläggning i Tyskland.

4.5.2.4 Sysselsättning och produktivitet

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

Tabell 6

Sysselsättning och produktivitet

	2014	2015	2016	Undersökningsperioden
Antal anställda	38 445	36 478	34 959	34 188
<i>Index 2014 = 100</i>	100	95	91	89
Produktivitet (enhet per anställd)	539	554	586	610
<i>Index 2014 = 100</i>	100	103	109	113

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

- (171) Över 4 200 direkta arbetstillfällen försvann under skadeundersökningsperioden, vilket drabbade både små och medelstora företag där minst 85 tillverkare belägna inom hela unionen upphörde med sin tillverkning och stora företag som stängde flera anläggningar.
- (172) Den italienska intresseorganisationen för regummerare (AIRP) hävdade dessutom att regummeringssektorn inom unionen står för omkring 13 000 arbetstillfällen inom produktion och distribution. Regummering är en arbetsintensiv verksamhet, och ett regummerat däck kräver tre till fyra gånger så många arbetstillfällen som ett nytt däck. Enligt AIRP höll flera av dess medlemsföretag på att genomföra personalnedskärningar eller utnyttjar arbetslöshetsersättningsfonder i mycket stor utsträckning.
- (173) Samtidigt utvecklades produktiviteten från 539 enheter per anställd under 2014 till 610 enheter per anställd under undersökningsperioden.

4.5.2.5 Dumpningsmarginalens storlek

- (174) Alla dumpningsmarginaler låg väsentligt över miniminivån. Inverkan av de faktiska dumpningsmarginalernas storlek på unionsindustrin var betydande, med tanke på volymen av och priserna för importen från det berörda landet.
- (175) Detta är den första antidumpningsundersökning som gäller den berörda produkten i unionen. Därför fanns inga uppgifter tillgängliga för att bedöma inverkan från eventuell tidigare dumpning.

4.5.3 Mikroekonomiska indikatorer

4.5.3.1 Priser och faktorer som påverkar priserna

- (176) De genomsnittliga försäljningspriserna per enhet som de unionstillverkare som ingick i urvalet tog ut av icke-närstående kunder i unionen utvecklades på följande sätt under skadeundersökningsperioden:

Tabell 7

Försäljningspriser i unionen och tillverkningskostnad

	2014	2015	2016	Undersökningsperioden
Genomsnittligt försäljningspris per enhet i unionen (i euro/enhet)	237	225	216	218
<i>Index 2014 = 100</i>	100	95	91	92

	2014	2015	2016	Undersökningsperioden
Genomsnittlig tillverkningskostnad (i euro/ton)	200	188	183	188
<i>Index 2014 = 100</i>	100	94	91	94

Källa: Kontrollerade svar på frågeformulär från unionstillverkarna i urvalet.

- (177) Det genomsnittliga försäljningspriset per enhet minskade med 19 euro, medan kostnaden per enhet minskade med 12 euro under samma period. Detta motsvarar en prisminskning på 8 % under skadeundersökningsperioden, samtidigt som kostnaderna minskade med 6 %.
- (178) Under undersökningsperioden ökade tillverkningskostnaden jämfört med 2016, vilket inte helt kunde återspeglas i försäljningspriset.
- (179) En separat analys som grundar sig på samma metod som beskrivits gjordes för de tre nivåerna.
- (180) Inom nivå 1 minskade det genomsnittliga försäljningspriset per enhet med 25 euro, medan kostnaden per enhet minskade med 19 euro under samma period. Båda minskade med 9 % under skadeundersökningsperioden.

Tabell 8

Försäljningspriser i unionen och tillverkningskostnad – nivå 1

	2014	2015	2016	Undersökningsperioden
Genomsnittligt försäljningspris per enhet i unionen (i euro/enhet)	270,8	255,3	245,3	245,7
<i>Index 2014 = 100</i>	100	94	91	91
Genomsnittlig tillverkningskostnad (i euro/enhet)	222	200	199	203
<i>Index 2014 = 100</i>	100	90	89	91

Källa: Kontrollerade svar på frågeformulär från unionstillverkarna i urvalet.

- (181) Inom nivå 2 minskade det genomsnittliga försäljningspriset per enhet med 27 euro, medan kostnaden per enhet minskade med 17 euro under samma period. Detta motsvarar en minskning av det genomsnittliga priset på 12 % under skadeundersökningsperioden, samtidigt som kostnaderna minskade med 9 %.

Tabell 9

Försäljningspriser i unionen och tillverkningskostnad – nivå 2

	2014	2015	2016	Undersökningsperioden
Genomsnittligt försäljningspris per enhet i unionen på den totala marknaden (i euro/enhet)	228	212	193	201
<i>Index 2014 = 100</i>	100	93	85	88
Genomsnittlig tillverkningskostnad (i euro/enhet)	187	176	162	170
<i>Index 2014 = 100</i>	100	94	87	91

Källa: Kontrollerade svar på frågeformulär från unionstillverkarna i urvalet.

- (182) Inom nivå 3 minskade det genomsnittliga försäljningspriset per enhet med 9 euro, medan kostnaden per enhet ökade med 2 euro under samma period. Detta motsvarar en minskning av det genomsnittliga priset på 5 % under skadeundersökningsperioden, samtidigt som kostnaderna ökade med 1 %.

Tabell 10

Försäljningspriser i unionen och tillverkningskostnad – nivå 3

	2014	2015	2016	Undersökningspe- rioden
Genomsnittligt försäljningspris per enhet i unionen på den totala marknaden (i euro/enhet)	181	176	172	172
<i>Index 2014 = 100</i>	100	97	95	95
Genomsnittlig tillverkningskostnad (i euro/enhet)	170	175	167	172
<i>Index 2014 = 100</i>	100	103	98	101

Källa: Kontrollerade svar på frågeformulär från unionstillverkarna i urvalet.

4.5.3.2 Arbetskraftskostnad

- (183) De genomsnittliga arbetskraftskostnaderna för unionstillverkarna i urvalet utvecklades på följande sätt under skadeundersökningsperioden:

Tabell 11

Genomsnittlig arbetskraftskostnad per anställd

	2014	2015	2016	Undersökningspe- rioden
Genomsnittlig arbetskraftskostnad per anställd (i euro)	43 875	44 961	46 432	46 785
<i>Index 2014 = 100</i>	100	102	105	106

Källa: Kontrollerade svar på frågeformulär från unionstillverkarna i urvalet.

- (184) Den genomsnittliga arbetskraftskostnaden ökade med 6 % under skadeundersökningsperioden.

4.5.3.3 Lagerhållning

- (185) Lagernivåerna hos unionstillverkarna i urvalet utvecklades på följande sätt under skadeundersökningsperioden:

Tabell 12

Lager

	2014	2015	2016	Undersökningspe- rioden
<i>Utgående lager (Index 2014 = 100)</i>	100	81	100	144
Utgående lager i procent av produktionen	7	6	7	9
<i>Index 2014 = 100</i>	100	81	97	134

Källa: Kontrollerade svar på frågeformulär från unionstillverkarna i urvalet.

- (186) Lagren ökade med 44 % under skadeundersökningsperioden och uppgick till ca 9 % av den årliga produktionen. Denna situation hade en negativ inverkan på den ekonomiska situationen för unionstillverkarna i urvalet

4.5.3.4 Lönsamhet, kassaflöde, investeringar, räntabilitet och kapitalanskaffningsförmåga

- (187) Lönsamhet, kassaflöde, investeringar och räntabilitet för unionstillverkarna i urvalet utvecklades på följande sätt under skadeundersökningsperioden:

Tabell 13

Lönsamhet, kassaflöde, investeringar och räntabilitet

	2014	2015	2016	Undersökningspe- rioden
Lönsamhet vid försäljning i unionen till icke-närstående kunder (i procent av omsättningen)	15,6	16,7	15,2	13,7
<i>Index 2014 = 100</i>	100	107	98	88
Kassaflöde (i miljoner euro)	309	312	292	272
<i>Index 2014 = 100</i>	100	101	94	88
Investeringar (i miljoner euro)	86	63	59	65
<i>Index 2014 = 100</i>	100	73	69	76
Räntabilitet (%)	21,0	21,7	19,3	17,6
<i>Index 2014 = 100</i>	100	103	92	84

Källa: Kontrollerade svar på frågeformulär från unionstillverkarna i urvalet.

- (188) Kommissionen fastställde lönsamheten för de unionstillverkare som ingick i urvalet genom att uttrycka nettovinsten före skatt för försäljningen av den likadana produkten till icke-närstående kunder i unionen som en procentandel av omsättningen för denna försäljning.
- (189) Den totala lönsamheten minskade från 15,6 % 2014 till 13,7 % under undersökningsperioden. Detta beräknades på grundval av vikten för varje nivå i försäljningen, enligt förklaringen i skälen 161–162. Minskningen av lönsamheten med 1,9 procentenheter är snarare resultatet av en skarp nedgång av priserna (– 8 %) än en minskning av kostnaderna (– 6 %).
- (190) Den totala lönsamheten påverkas av lönsamheten inom nivå 1, samtidigt som nivå 3 sedd för sig gick med förlust under undersökningsperioden. Den relativa lönsamhetstrenden för hela unionsindustrin visar dessutom också på en minskande utveckling.
- (191) Nettokassaflödet visar unionstillverkarnas förmåga att självfinansiera sin verksamhet. Trenden i nettokassaflödet visar en minskning på 12 %.
- (192) Räntabiliteten är vinsten i procent av investeringarnas bokförda nettovärde. Den utvecklades negativt från 21,0 % till 17,6 % under skadeundersökningsperioden.
- (193) En separat analys som grundar sig på samma metod som beskrivits gjordes för de tre nivåerna.
- (194) Lönsamheten inom nivå 1 varierade under skadeundersökningsperioden. Den ökade från 2014 (17,9 %) till 2015 (21,8 %) och minskade därefter under undersökningsperioden till en nivå strax under 2014 års nivå (17,5 %). Detta kan delvis förklaras av utvecklingen av produktionskostnader och priser, eftersom produktionskostnaderna minskade mer än försäljningspriserna under 2015.

- (195) Inom denna nivå förblev nettokassaflödet stabilt, samtidigt som räntabiliteten minskade från 26,0 % till 24,3 % under skadeundersökningsperioden.

Tabell 14

Nivå 1 – Lönsamhet, kassaflöde, investeringar och räntabilitet

	2014	2015	2016	Undersökningspe- rioden
Lönsamhet vid försäljning i unionen till icke-närstående kunder (i procent av omsättningen)	17,9	21,8	18,9	17,5
<i>Index 2014 = 100</i>	100	122	106	98
Kassaflöde (i miljoner euro)	191	218	199	192
<i>Index 2014 = 100</i>	100	113	104	100
Investeringar (i miljoner euro)	54	36	35	38
<i>Index 2014 = 100</i>	100	68	65	72
Räntabilitet (%)	26,0	29,3	25,0	24,3
<i>Index 2014 = 100</i>	100	112	96	93

Källa: Kontrollerade svar på frågeformulär från unionstillverkarna i urvalet.

- (196) För nivå 2 minskade lönsamheten med 2,6 procentenheter under skadeundersökningsperioden (från 17,9 % 2014 till 15,3 % under undersökningsperioden).
- (197) Inom nivå 2 minskade nettokassaflödet betydligt med 22 %, och räntabiliteten minskade från 20,4 till 16,2 % under skadeundersökningsperioden.

Tabell 15

Nivå 2 – Lönsamhet, kassaflöde, investeringar och räntabilitet

	2014	2015	2016	Undersökningspe- rioden
Lönsamhet vid försäljning i unionen till icke-närstående kunder (i procent av omsättningen)	17,9	16,7	16,0	15,3
<i>Index 2014 = 100</i>	100	93	90	86
Kassaflöde (i miljoner euro)	88	76	65	69
<i>Index 2014 = 100</i>	100	86	74	78
Investeringar (i miljoner euro)	18	16	15	17
<i>Index 2014 = 100</i>	100	92	84	97
Räntabilitet (%)	20,4	21,4	20,1	16,2
<i>Index 2014 = 100</i>	100	105	98	79

Källa: Kontrollerade svar på frågeformulär från unionstillverkarna i urvalet.

- (198) Nivå 3 gick med förlust under undersökningsperioden (– 0,4 %). De små och medelstora företagens förluster var särskilt uttalade (– 6,1 % under undersökningsperioden). Lönsamheten för de stora företagen inom nivå 3 halverades från 2014 till undersökningsperioden, från 10 till 4,8 %.
- (199) Inom nivå 3 minskade nettokassaflödet betydligt med 62 %, och räntabiliteten minskade från 7,6 till 2,5 % under skadeundersökningsperioden.

Tabell 16

Nivå 3 – Lönsamhet, kassaflöde, investeringar och räntabilitet

	2014	2015	2016	Undersökningspe- rioden
Lönsamhet vid försäljning i unionen till icke-närstående kunder (i procent av omsättningen)	6,1	0,6	2,7	– 0,4
<i>Index 2014 = 100</i>	100	10	45	– 7
Kassaflöde (i miljoner euro)	28	17	26	11
<i>Index 2014 = 100</i>	100	62	93	38
Investeringar (i miljoner euro)	14	10	10	10
<i>Index 2014 = 100</i>	100	69	66	66
Räntabilitet (%)	7,6	0,2	4,8	2,5
<i>Index 2014 = 100</i>	100	2	62	33

Källa: Kontrollerade svar på frågeformulär från unionstillverkarna i urvalet.

4.6 Inbördes samband mellan nivåerna

- (200) Unionsmarknaden för lastbils- och bussdäck har drabbats hårt av den ekonomiska krisen. Eftersom förbrukningen av däck är direkt kopplad till hur många nya fordon som säljs och hur många kilometer fordonsflottorna kör är den också mycket beroende av den ekonomiska verksamheten i stort. Alla variationer i den ekonomiska verksamheten, och särskilt i volymen av godstransporter på väg, ger direkt utslag i däckförsäljningen. Under perioder där lastbilar används mindre minskar också behovet av att köpa nya lastbilar och att ersätta lastbilsdäck, vilket leder till att däckmarknaden minskar.
- (201) Efter den ekonomiska krisen skedde en strukturell förskjutning av efterfrågan från de högre nivåerna till de lägre nivåerna, i vilka priset tenderar att vara avgörande för köpbeslutet. Mot denna bakgrund har det billiga utbudet av importerade däck och vissa flottägares tendens att välja billigare däcktyper varit viktiga bidragande orsaker till att unionsmarknaden omstrukturerats.
- (202) Det faktum att regummerarna satts under starkt tryck har lett till att allt fler anläggningar och verkstäder stängts (se skäl 175). Brist på tillgängliga lokala regummeringsmöjligheter gör att det blir svårare att regummera utslitna högkvalitetsdäck. Det blir därmed mindre attraktivt att köpa högkvalitetsdäck som kan regummeras många gånger. Mot bakgrund av denna utveckling och lågprisimporten av däck i nivå 3, vilken svarar för merparten av den kinesiska importen, har unionstillverkarna av nya däck inget annat val än att öka sin närvaro även i nivå 3.
- (203) Konkurrensen mellan segmenten framgår dessutom tydligt av den inverkan som priserna i de lägre nivåerna har på prissättningen i den högre nivån. I unionen har priserna på däck i nivå 1 påverkats av trycket från lågprisimporten. Klaganden hävdade att denna påverkan märktes särskilt tydligt i regioner där däck av nivå 3 var som mest förekommande (dvs. i dessa områden var priserna på däck i nivå 1 typiskt lägre än i andra områden i unionen, vilket tydligt visar vilken konkurrenseffekt däck i nivå 3 har på däck i nivå 1).

- (204) Detta betyder att de ekonomiska aktörerna förefaller ha delvis ersatt sina köp av däck i nivåerna 1 och 2 med köp av däck i nivå 3, vilket visar att konkurrensen äger rum mellan de olika segmenten.
- (205) I tabellen nedan visar varje nivåns andel av förbrukningen i unionen 2012 och 2016. Under denna period ökade förbrukningen i unionen med ca 3,8 miljoner enheter, varvid mer än 90 % av denna ökning hänförde sig till nivå 3 (ca 3,6 miljoner enheter). Detta ledde till en förändring av nivå 3-däckens relativa betydelse, vilken ökade från 27 % till 39 % av den totala förbrukningen i unionen.

Tabell 17

Förbrukningen i unionen per nivå åren 2012 och 2016

	2012	2016
Förbrukningen i unionen	17 684 000	21 452 278
Nivå 1	46 %	37 %
Nivå 2	27 %	24 %
Nivå 3	27 %	39 %

Källa: ETRMA och Eurostat Comext.

- (206) Kommissionen fastställde på grundval av den information den inhämtat att däck i nivå 1 tidigare satte prisriktmärket för de andra nivåerna. De största unionstillverkarna var koncentrerade till nivåerna 1 och 2, där däcken utformades/utformas för att hålla länge och kunna regummeras. Detta motiverar de betydligt högre priserna (och vinstmarginalerna) för förväntad hög prestanda hos däck i nivåerna 1 och 2. Konsumenterna värdesätter dessa fysiska egenskaper och prestandaegenskaper och är villiga att betala ett högre pris för dessa egenskaper. Det framgick emellertid av information som var tillgänglig för kommissionen att det ovannämnda prissättningsbeteendet höll på att ändras och att en omvänd kedjereaktion börjat där priserna i nivå 3 i stället utgör grunden för priserna i nivå 1. Det är att märka att merparten av lågprisimporten avser nivå 3, vilket är den nivå där unionstillverkarna uppvisade förluster under undersökningsperioden.
- (207) Mot bakgrund av ovanstående drog kommissionen preliminärt slutsatsen att det finns ett symbiotiskt förhållande mellan de olika nivåerna som innebär att ett pristryck på nivå 3 även påverkar priserna i de andra nivåerna.

4.7 Slutsats om skada

- (208) Sammantaget visar skadeindikatorerna att unionsindustrin i sin helhet har satts under intensiv press. Produktionskapaciteten, investeringarna och sysselsättningen minskade under undersökningsperioden och marknadsandelen minskade trots sjunkande försäljningspriser.. Importen av den berörda produkten ökade sin marknadsandel på bekostnad av unionsindustrin, i alla nivåer, vilket ledde till att 4 200 arbetstillfällen gick förlorade. Lönsamheten låg visserligen på ca 14 % för industrin i dess helhet, men den minskade ändå med 1,9 procentenheter mellan 2014 och undersökningsperioden och med 3 procentenheter mellan 2015 och undersökningsperioden. Dessutom är den relativa trenden för lönsamheten för unionsindustrin i dess helhet också minskande.
- (209) Det fastställdes även preliminärt att den kinesiska importen i betydande utsträckning underskred unionsindustrins priser, vilket i sin tur pekade på en direkt och betydande inverkan på det försämrade resultatet och den minskande kapaciteten, tillverkningen, sysselsättningen och av andra skadeindikatorer för unionsindustrin. Den negativa utvecklingen var som mest kännbar i nivå 3 där många små och medelstora regummerare lämnade marknaden och inte kunde dra nytta av den ekonomiska återhämtningen i sektorn, vilken lågprisimporten i slutänden tillgodogjorde sig. Det erinras om att de företag som främst är aktiva i nivå 3 svarar för ca 20 % av den totala unionstillverkningen. Förlusterna i nivå 3 är inte hållbara i längden och de äventyrar hela regummeringsverksamheten i unionen.
- (210) Effekterna av pristrycket inverkar dessutom även priserna i de högre nivåerna. Det ökande pristrycket från nivå 3 till följd av lågprisimporten, till största del avseende nivå 3, har utlöst en liknande utveckling i nivå 2 där försäljningspriserna sjönk med 12 % under skadeundersökningsperioden och till och med priserna i nivå 1 fick sänkas med 9 % för att fortsatt kunna vara konkurrenskraftiga.

- (211) Med tanke på det inbördes sambandet mellan nivåerna drabbades även nivå 1 som presterade bäst av den omvända kedjereaktion från pristrycket i de tre nivåerna som beskrivs i föregående kapitel. Detta ledde till en utarmning av industrin, förlorat värde i försörjningskedjan för alla tre nivåer och en försämring av kvaliteten på de däck som finns att tillgå på unionsmarknaden. Den hårda priskonkurrensen i alla tre nivåerna ledde dessutom till negativa konsekvenser för kapacitetsutnyttjandet och till lageruppbyggnad i industrin (se tabell 12), jämte ett sämre kassaflöde och lägre investeringar (se tabell 13). Förlusterna för regummeringsindustrin i unionen påverkade även den lönsamheten som företag verksamma i nivåerna 1 och 2 kan uppnå.
- (212) Därför dras den preliminära slutsatsen att unionsindustrin lidit skada i den mening som avses i artikel 3.5 i grundförordningen.
- (213) Klagandena hävdade dessutom att det fanns risk för att skadan skulle komma att förvärras ytterligare. De menade att många åtgärder som införts på andra import export marknader skulle kunna leda till en omläggning av handeln. Unionstillverkarna påstods även vara hotade på sina exportmarknader, eftersom vissa länder såsom Turkiet har inlett en skyddsundersökning. Risker för att skadan ska förvärras skulle även vara kopplad till den enorma överkapacitet som finns i Kina där den outnyttjade kapaciteten svarar för ca 40 % av den nuvarande kinesiska exporten. Klagandena ansåg även att det fanns risk för en strukturell påverkan på EU-marknaden för däck, eftersom extrakostanden för att köpa högkvalitetsdäck blir mindre och svårare att berättiga om möjligheten till många regummeringar av högkvalitetsdäck försvinner tillsammans med regummeringsindustrin. De förutser även en fortsatt förbättring av däcken från Kina. Om högkvalitetsdäck från Kina till dumpade priser tillåts konkurrera med unionsdäck skulle detta leda till att unionsindustrin fick lägre marginaler och därmed också sämre möjligheter till investeringar och innovationer. Detta skulle i sin tur sannolikt tvinga unionsindustrin att förlita sig på däck av lägre kvalitet som kräver begränsade investeringar i FoU, vilket ytterligare skulle påverka regummerbarheten.
- (214) Kommissionen konstaterade i detta skede att Kina i sin "Politik för däckindustrin" ⁽¹⁾ uppmuntrar däcktillverkarna att förbättra de tekniska aspekterna och varumärkesutveckling (till exempel genomföra varumärkesstrategier, öka varumärkens popularitet och anseende och fortsätta att förstärka varumärkens värde) och noterade att det pågick ett parallellt antisubventionsärende. Mot bakgrund av ovanstående uppmanade kommissionen därför parterna att lämna synpunkter på de punkter som klagandena tagit upp i föregående skäl så att den kan analysera dessa punkter i detalj inför det slutliga skedet.

5. ORSAKSSAMBAND

- (215) I enlighet med artikel 3.6 i grundförordningen undersökte kommissionen huruvida den dumpade importen från det berörda landet vållade unionsindustrin väsentlig skada. I enlighet med artikel 3.7 i grundförordningen undersökte kommissionen även huruvida andra kända faktorer samtidigt kunde ha vållat unionsindustrin skada.
- (216) Kommissionen säkerställde att all eventuell skada som orsakats av andra faktorer än den dumpade importen från det berörda landet inte tillskrevs den dumpade importen. Det rör sig om följande faktorer: import från andra tredjeländer, unionstillverkarnas resultat i fråga om exportförsäljning samt kostnadsutveckling.

5.1 Verkningar av den dumpade importen

- (217) Priserna för den dumpade importen från Kina underskred unionsindustrins priser i en betydande utsträckning under undersökningsperioden, varvid prisunderskridandemarginalerna varierade mellan 21 och 31 %, vilket i sin tur ledde till en minskad marknadsandel och lönsamhet för unionsindustrin (från 72,0 till 66,8 % respektive från 15,6 % 2014 till 13,7 % under undersökningsperioden). I själva verket minskade unionsindustrins försäljningsvolym något under skadeundersökningsperioden, samtidigt som importvolymen från Kina ökade med 32 %, vilket innebar att den tog upp den största delen av den ökade unionsförbrukningen.
- (218) Totalt sett absorberades unionsindustrins förlust av marknadsandelar (– 5,2 procentenheter) under skadeundersökningsperioden av den dumpade importen från Kina (+ 4,2 procentenheter).
- (219) Analysen av skadeindikatorerna i skälen 155–203 visar att unionsindustrins ekonomiska situation, och särskilt dess finansiella situation, har förvärrats, vilket sammanfaller med att stora volymer av dumpad import från Kina började uppträda. Priserna för denna import underskred unionsindustrins och har utövat ett betydande

⁽¹⁾ Meddelande från ministeriet för industri och informationsteknik om tryckning och distribution av "Politik för däckindustrin". Utfärdande institution: Ministeriet för industri och informationsteknik. Dokumentnummer: Gong Chan Ye Zheng Ce [2010] nr 2. Utfärdandedag: den 15 september 2010. Ikraftträdandedatum: den 15 september 2010.

nedåtgående tryck på priserna på unionsmarknaden. Det är den kraftiga ökningen av importen och det väsentliga prisunderskridandet som är de viktigaste faktorerna i detta fall.

- (220) Kinesiska exportörer lyckades avsevärt öka sin marknadsandel på bekostnad av unionsindustrin. Under undersökningsperioden koncentrerades den största delen av den totala volymen dumpad import från Kina till nivå 3, vilket tvingade flera unionstillverkare i den nivån, särskilt små och medelstora företag med regummeringsverksamhet, att lämna marknaden. Såsom förklaras i skäl 137 slog kommissionen dessutom fast att sådana höga volymer till dumpade priser har påverkat prissättningen. Tidigare drevs prissättningen av nivå 1, dvs. priserna i nivå 2 fastställdes i förhållande till nivå 1 och priserna i nivå 3 i förhållande till nivå 2. Nu råder det omvända förhållandet, dvs. Priserna i nivå 2 fastställs på grundval av priserna i nivå 3 och priserna i nivå 1 på grundval av priserna i nivå 2. Detta har i sin tur lett till minskade försäljningspriser inom samtliga nivåer. Kommissionen drog preliminärt slutsatsen att den plötsliga ökningen av dumpad import från Kina spelade en avgörande roll för den väsentliga skada som unionsindustrin led.
- (221) Andra faktorer som granskades i analysen av orsakssamband i enlighet med artikel 3.7 i grundförordningen var import från andra länder, unionsindustrins exportresultat och utvecklingen av unionsindustrins kostnader.

5.2 Import från tredjeländer

- (222) Importvolymen från övriga tredjeländer utvecklades på följande sätt under skadeundersökningsperioden:

Tabell 18

Import från tredjeländer

Land	2014	2015	2016	Undersökningsperioden
Turkiet				
Importvolym från Turkiet	712 497	710 504	856 110	884 241
<i>Index (2014 = 100)</i>	100	100	120	124
Pris per enhet för import från Turkiet	212	216	194	185
<i>Index (2014 = 100)</i>	100	102	91	87
Marknadsandel (%)	3,5	3,4	4,0	4,1
Andel av unionens totala importvolym (%)	12,6	11,4	12,1	12,3
Sydkorea				
Importvolym från Sydkorea	431 676	463 643	477 185	381 167
<i>Index (2014 = 100)</i>	100	107	111	88
Pris per enhet för import från Sydkorea	219	191	181	186
<i>Index (2014 = 100)</i>	100	87	83	85
Marknadsandel (%)	2,1	2,2	2,2	1,8
Andel av unionens totala importvolym(%)	7,6	7,4	6,8	5,3

Land	2014	2015	2016	Undersöknings- perioden
Japan				
Importvolym från Japan	386 128	418 802	398 427	390 859
<i>Index (2014 = 100)</i>	100	108,5	103,2	101,2
Pris per enhet för import från Japan	293	227	218	221
<i>Index (2014 = 100)</i>	100	77,6	74,4	75,4
Marknadsandel (%)	1,9	2,0	1,9	1,8
Andel av unionens totala importvolym (%)	6,8	6,7	5,6	5,5
Ryssland				
Importvolym från Ryssland	181 031	237 582	270 515	279 798
<i>Index (2014 = 100)</i>	100	131,2	149,4	154,6
Pris per enhet för import från Ryssland	145	131	130	130
<i>Index (2014 = 100)</i>	100	90,7	89,6	89,5
Marknadsandel (%)	0,9	1,1	1,3	1,3
Andel av unionens totala importvolym (%)	3,2	3,8	3,8	3,9
Thailand				
Importvolym från Thailand	142 735	177 209	174 994	167 509
<i>Index (2014 = 100)</i>	100	124,2	122,6	117,4
Pris per enhet för import från Thailand	310	226	233	241
<i>Index (2014 = 100)</i>	100	72,9	75,3	77,7
Marknadsandel (%)	0,7	0,9	0,8	0,8
Andel av unionens totala importvolym (%)	2,5	2,8	2,5	2,3
Övriga tredjeländer				
Importvolym från alla övriga länder	338 457	376 075	469 425	464 224
<i>Index (2014 = 100)</i>	100	111	139	137
Pris per enhet för import från alla övriga länder	202	195	200	192
<i>Index (2014 = 100)</i>	100	96	99	95
Marknadsandel (%)	1,7	1,8	2,2	2,1
Andel av unionens totala importvolym (%)	6,0	6,0	6,6	6,5

Land	2014	2015	2016	Undersökningsperioden
Totalt alla tredjeländer utom Kina				
Importvolym från alla övriga länder	2 192 524	2 383 815	2 646 656	2 567 798
<i>Index (2014 = 100)</i>	100	109	121	117
Pris per enhet för import från alla övriga länder	227	202	192	189
<i>Index (2014 = 100)</i>	100	89	85	83
Marknadsandel (%)	10,8	11,5	12,3	11,9
Andel av unionens totala importvolym (%)	38,7	38,3	37,5	35,8

Källa: Eurostat.

- (223) Marknadsandelen för import från andra tredjeländer visade en liten minskning, från 10,8 till 11,9 % under skadeundersökningsperioden. Av all import från andra tredjeländer var det bara den ryska importen som hade genomsnittliga priser som liknade den kinesiska importens. De genomsnittliga priserna för import av den berörda produkten var klart högre än de genomsnittliga priserna för den kinesiska importen. Marknadsandelen för import av den berörda produkten från Ryssland ökade med 0,9 till 1,3 % under skadeundersökningsperioden. Med tanke på att den ryska importen är begränsad bryter den dock inte orsakssambandet mellan den dumpade importen och den skada unionsindustrin lidit.
- (224) Därför drog kommissionen slutsatsen att även om import från andra tredjeländer kan ha haft en viss begränsad inverkan på unionsindustrins situation, utgjorde den dumpade importen från Kina huvudorsaken till skadan.

5.2.1 Unionsindustrins exportresultat

- (225) Unionstillverkarnas exportvolym utvecklades på följande sätt under skadeundersökningsperioden:

Tabell 19

Unionstillverkarnas exportresultat

	2014	2015	2016	Undersökningsperioden
Produktionsvolym (i enheter)	6 079 036	5 920 561	5 893 729	5 920 981
<i>Index 2014 = 100</i>	100	97,4	97,0	97,4
Genomsnittspris (i euro per enhet)	188	179	169	168
<i>Index 2014 = 100</i>	100	95,3	89,9	89,8

Källa: Eurostat Comext.

- (226) Baserat på uppgifter från Eurostat minskade exportvolymerna med 2,6 % under skadeundersökningsperioden. De genomsnittliga exportpriserna påverkades av överföringsvärden till närstående företag. Det finns inget som tyder på att unionsindustrins exportverksamhet skulle kunna bryta orsakssambandet mellan den dumpade importen och den konstaterade skadan.

5.3 Kostnadsutveckling

- (227) Såsom nämns i skäl 181 minskade unionsindustrins totala kostnader med 12 euro per däck under skadeundersökningsperioden, vilket berodde på utvecklingen för de viktigaste råvarorna (dvs. naturgummi och syntetgummi). Unionsindustrins genomsnittliga försäljningspris minskade dock med 19 euro per däck på grund av pristrycket från den dumpade kinesiska importen.

- (228) Följaktligen kan slutsatsen dras att kostnadsutvecklingen inte är en möjlig orsak till den väsentliga skada som unionsindustrin vållats.

5.4 Slutsats om orsakssamband

- (229) Ett orsakssamband fastställdes mellan den skada som unionstillverkarna lidit och den dumpade importen från det berörda landet.
- (230) Det avsevärda pris- och volymtryck som den ökande dumpade importen från det berörda landet utövade mot unionsindustrin under skadeundersökningsperioden har lett till att unionsindustrin inte har kunnat dra fördel av den växande unionsmarknaden efter krisen. Den hårdaste konkurrensen finns i nivå 3 där merparten av den kinesiska importen finns, vilket även påverkar de högre nivåerna såsom förklaras i skälen 204–210. Den ovanstående analysen av skadeindikatorerna visar att unionsindustrins ekonomiska situation som helhet har påverkats av ökningen av dumpad lågprisimport från Kina, som väsentligt underskred unionens priser. Kinesiska importörer lyckades vinna en betydande marknadsandel på bekostnad av unionsindustrin, vilket i sin tur ledde till minskad sysselsättning och produktionskapacitet. Unionsindustrin förlorade 5,2 procentenheter av sin marknadsandel mellan 2014 och undersökningsperioden och försäljningsvolymerna stagnerade, samtidigt som förbrukningen ökade på unionsmarknaden. Dessutom är den trenden för lönsamheten för unionsindustrin i dess helhet också minskande, med förluster särskilt i nivå 3.
- (231) Kommissionen har särskilt och avgränsat verkningarna av alla kända faktorer som har betydelse för unionsindustrins situation från den dumpade importens skadevållande verkningar. Kommissionen konstaterade att de andra identifierade faktorerna, dvs. import från andra tredjeländer, unionsindustrins exportförsäljningsresultat och kostnadsutvecklingen, inte bröt orsakssambandet i fråga om unionsindustrins negativa utveckling räknat i marknadsandelar, priser och lönsamhet. Även om deras kombinerade verkningar beaktades ändrade kommissionen inte sin slutsats: Unionsindustrin skulle inte ha påverkats negativt i samma utsträckning om den dumpade importen inte hade funnits. Framför allt skulle marknadsandelen inte ha sjunkit till sådana nivåer och sysselsättningen skulle ha upprätthållits.
- (232) Kommissionen drog därför slutsatsen i detta skede att den väsentliga skada som unionsindustrin vållats orsakats av den dumpade importen från de berörda länderna och att de övriga faktorerna, sedda var för sig eller tillsammans, inte bröt orsakssambandet.

6. UNIONENS INTRESSE

- (233) I enlighet med artikel 21 i grundförordningen undersökte kommissionen huruvida den med säkerhet kunde fastslå att det inte låg i unionens intresse att vidta åtgärder i detta fall, trots att skadevållande dumpning konstaterats föreligga. Unionens intresse fastställdes på grundval av en bedömning av alla de olika parternas intressen, däribland unionsindustrins och importörernas intresse.

6.1 Unionsindustrins intresse

- (234) De potentiella antidumpningsåtgärderna kommer sannolikt att ha en positiv inverkan på unionstillverkarna, särskilt små och medelstora företag. De skulle kunna dra nytta av den ökande förbrukningen och en marknad som styrs av rättvisa villkor. Det förväntas särskilt att unionstillverkarna under sådana förhållanden skulle kunna öka sin försäljning och på så vis återvinna en del av sin förlorade marknadsandel. Detta skulle i sin tur ytterligare öka unionens produktion och kapacitetsutnyttjande. Under rättvisa förhållanden skulle unionsindustrin kunna höja sina priser och förbättra sin ekonomiska situation.
- (235) Med tanke på kopplingen mellan regummeringsverksamheten och produktionen av regummerbara däck skulle de föreslagna åtgärderna i synnerhet bidra till att göra regummeringsindustrin livskraftig. Detta skulle ha en positiv inverkan på sysselsättningen, särskilt eftersom regummeringsindustrin är arbetsintensiv och förekommer i hela unionen.

6.2 Unionsanvändares och unionsimportörers intresse

- (236) Tillkännagivandet om inledande sändes till över 40 importörer och användare av den berörda produkten och till deras intresseorganisationer.
- (237) Fem icke-närstående importörer besvarade stickprovsfrågeformuläret. De står för [10–15 %] av den totala importen från Kina. Av dessa fem företag togs två med i urvalet baserat på deras importvolym (som utgjorde [6–10 %] av den totala kinesiska importen), och de besvarade frågeformuläret.

- (238) Den kinesiska importen av den berörda produkten utgjorde en betydande del av omsättningen för båda dessa importörer under undersökningsperioden. Deras affärsmodeller bygger främst på kontrakt med kinesiska exporterande tillverkare, även om de också har alternativa källor (antingen inhemska eller från andra tredjeländer). Även om åtgärderna skulle påverka deras verksamhet förväntas införandet av åtgärder också leda till att priserna på unionsmarknaden ökar till rättvisa nivåer.
- (239) Det finns en annan affärsmodell som bygger på en "handelsstrategi med endast containrar". I detta fall har importörerna mer flexibilitet att byta försörjningskälla. Tre av de importörer som inte ingick i urvalet hör till denna kategori och svarar för mindre än 2 % av den kinesiska importen under undersökningsperioden. En sådan dålig samarbetsvilja tyder på att införandet av åtgärder inte skulle påverka deras verksamhet i någon större utsträckning.
- (240) Ytterligare tolv importörer och två intresseorganisationer för importörer gav sig till känna, de flesta efter offentliggörandet av förordningen om registrering. De lämnade synpunkter på registreringen och ett eventuellt införande av åtgärder. Ingen av unionsimportörerna inkom dock med några underbyggda påståenden.
- (241) Även om åtgärderna inte ligger i användarnas och importörernas intresse kunde kommissionen således inte i detta skede kvantifiera de eventuella negativa effekterna för dem.

6.3 Leverantörernas intresse

- (242) Leverantörer av slitbanor har lämnat inlagor som stöder införandet av antidumpningsåtgärder, och hävdar att sådana åtgärder är avgörande för regummeringsindustrins överlevnad. Utan regummeringsverksamheten kommer deras verksamhet att påverkas allvarligt. Denna fråga kommer att granskas närmare under undersökningen.

6.4 Andra intressen

- (243) Unionen har sedan lång tid tillbaka haft som politiskt mål ⁽¹⁾ att minska avfall och hantera råvaror på ett hållbart sätt. Unionens politik inrymmer två aspekter, nämligen avfallsundvikande och främjande av återvinning ⁽²⁾. Det finns dessutom ett övergripande politiskt mål att främja förekomsten av små och medelstora företag på unionsmarknaden ⁽³⁾.
- (244) Regummering är avgörande för en effektiv cirkulär ekonomi. Förutom att garantera en hög nivå av tillförlitlighet, prestanda och säkerhet ger regummering även en stor fördel från miljösynpunkt (mindre användning av råvaror och energi, minskade koldioxidutsläpp, minskade föroreningar och mindre vattenförbrukning). Detta skulle därför även bidra till att uppnå mer allmänna samhällsmål som erkänns inom specifika unionspolitikområden.
- (245) Flera berörda parter påpekade att tillverkare av premiumdäck producerar nya däck av hög kvalitet som är utformade för att ha en lång livscykel och kan regummeras. Utan regummeringsindustri kommer konkurrensen inom däckindustrin att sluta i en kapplöpning mot botten, vilket i sin tur leder till utarmning av industrin, förlorat värde i försörjningskedjan och försämrad kvalitet på utbudet i unionen.
- (246) AIRP påpekade att regummeringsverksamhet är ett exempel på en cirkulär ekonomi, eftersom regummering av ett enda däck jämfört med produktion av ett nytt däck använder 70 % mindre råvaror, 65 % mindre energi och 19 % mindre vatten, släpper ut 37 % mindre koldioxid och minskar luftföroreningarna med 21 % (partiklar) samt orsakar 29 % mindre markerosion i länder som producerar naturgummi.
- (247) Tack vare regummeringsindustrin kan omkring 240 000 ton uttjänta däck årligen användas i stället för att bli avfall. Åtgärder som skyddar regummerbara däck av hög kvalitet i unionen mot däck som bara används en gång skulle således främja avfallsundvikande i linje med avfallsdirektivets mål, eftersom de skulle bidra till att upprätthålla en livskraftig regummeringsverksamhet i unionen.

⁽¹⁾ Se Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/98/EG av den 19 november 2008 om avfall och om upphävande av vissa direktiv (EUT L 312, 22.11.2008, s. 3).

⁽²⁾ Se handlingsplanen för den cirkulära ekonomin som antogs i januari 2018: http://ec.europa.eu/environment/circular-economy/index_en.htm

⁽³⁾ Se kommissionens politik för stöd till små och medelstora företag: https://ec.europa.eu/growth/smes/business-friendly-environment/small-business-act_en

- (248) Enligt undersökningar som har utförts av AIRP sparar Italien tack vare sin regummeringsverksamhet i genomsnitt 30 miljoner liter råolja per år samt över 20 000 ton av andra strategiska råvaror, såsom naturgummi och syntetgummi, kimrök, textilfiber, stål och koppar, förutom att koldioxidutsläppen minskas med 10 202 ton. Enligt samma undersökningar minskar varje regummerat däck koldioxidutsläppen med 26,5 kg.
- (249) Åtgärder som skyddar regummerbara däck av hög kvalitet i unionen mot däck som bara används en gång skulle också främja politisk konsekvens med unionens mål om avfallsreducering och en cirkulär ekonomi, eftersom de skulle bidra till att upprätthålla en livskraftig regummeringsverksamhet i unionen. Med tanke på att flertalet av de små och medelstora företagen är verksamma inom denna sektor skulle de dessutom även ligga i linje med kommissionens viktiga mål att stödja dessa företag.

6.5 Slutsats om unionens intresse

- (250) Antidumpningsåtgärderna skulle få positiva verkningar för unionstillverkarna. Trots påståendena om eventuella negativa verkningar för unionstillverkarna, skulle tullen fortfarande inte vara oproportionerlig med tanke på de globala effekterna på hela unionsindustrin. Den fria tillgängliga kapaciteten inom unionsindustrin och importen från andra länder skulle i själva verket begränsa riskerna, eftersom alternativa försörjningskällor skulle skapas. Återställandet av rättvis konkurrens och lika villkor utan dumpad import skulle bidra till en sund utveckling av hela unionens däckmarknad och främja politisk konsekvens med målen om en cirkulär ekonomi i unionen, avfallsundvikande och skydd av små och medelstora företag i unionen. På grundval av dessa överväganden finns det inga tvingande skäl som talar mot införandet av provisoriska åtgärder för import av däck för bussar och lastbilar från Kina.
- (251) Införandet av antidumpningsåtgärder kan därför förväntas göra det möjligt för unionsindustrin att stanna kvar på marknaden och efterhand förbättra sin situation. Om inga åtgärder skulle införas finns det en risk för att unionsindustrin på medellång sikt skulle bli tvungen att överväga att dra sig tillbaka från marknaden för regummerade däck. Detta leder oundvikligen till att arbetstillfällena går förlorade, vilket redan har skett i och med att dussintals små och medelstora företag har lagt ned sin verksamhet (se skäl 175). Ur importörernas eller användarnas perspektiv har i detta skede av undersökningen inga tvingande skäl konstaterats mot införandet av antidumpningsåtgärder för import av däck för bussar och lastbilar med ursprung i Kina.

7. PROVISORISKA ANTIDUMPNINGSÅTGÄRDER

- (252) På grundval av kommissionens slutsatser beträffande dumpning, skada, orsakssamband och unionens intresse bör provisoriska åtgärder införas i syfte att förhindra att den dumpade importen av den berörda produkten vållar unionsindustrin ytterligare skada.

7.1 Nivå för undanröjande av skada (skademarginal)

- (253) För att kommissionen skulle kunna fastställa nivån på åtgärderna fastställde den först storleken på den tull som krävs för att undanröja den skada som unionsindustrin lidit.
- (254) Skadan undanröjs om unionsindustrin kan täcka sina tillverkningskostnader och erhåller en vinst före skatt på försäljningen av den likadana produkten på unionsmarknaden som en industri av denna typ inom sektorn rimligen skulle kunna uppnå under normala konkurrensförhållanden, dvs. om det inte förekom dumpad import. Detta vinstmål fastställdes på grundval av unionsindustrins vinst under 2014. Detta år var det år i skadeundersökningsperioden som ansågs vara det år som mest liknade normala konkurrensförhållanden, eftersom volymen för den kinesiska importen var som lägst och det genomsnittliga importpriset var som högst.
- (255) Baserat på detta beräknade kommissionen ett icke-skadevällande pris för den likadana produkten för unionsindustrin genom att lägga till vinstmarginalen på 15,6 % till produktionskostnaden under undersökningsperioden för de unionstillverkare som ingick i urvalet och dra av den faktiska vinstmarginal som uppnåddes under undersökningsperioden från unionens försäljningspriser och ersätta den med den vinstmarginalen på 15,6 %.
- (256) Kommissionen fastställde sedan nivån för undanröjande av skada på grundval av en jämförelse mellan det vägda genomsnittliga importpriset för de samarbetande exporterande producenter i de berörda länder som ingick i urvalet, vilket fastställdes för beräkningarna av prisunderskridandet, och det vägda genomsnittliga icke-skadevällande priset för den likadana produkten som sålts på unionsmarknaden av unionstillverkarna i urvalet under undersökningsperioden. Den skillnad som jämförelsen eventuellt resulterade i uttrycktes i procent av det vägda genomsnittliga importvärdet CIF.

- (257) Nivån för undanröjande av skada för "andra samarbetsvilliga företag" och för "alla övriga företag" fastställs på samma sätt som dumpningsmarginalen för dessa företag (se skälen 127 och 128).

7.2 Provisoriska åtgärder

- (258) Provisoriska antidumpningsåtgärder bör införas på import av den berörda produkten med ursprung i Kina i enlighet med regeln om lägsta tull i artikel 7.2 i grundförordningen. Kommissionen jämförde skademarginalerna och dumpningsmarginalerna. Tullbeloppet bör fastställas till en nivå som motsvarar de lägre dumpnings- och skademarginalerna.
- (259) Såsom anges i skäl 7 har kommissionen gjort import av den berörda produkten med ursprung i Kina till föremål för registrering för att det ska vara möjligt att retroaktivt tillämpa antidumpningsåtgärder och utjämningsåtgärder i enlighet med artikel 14.5 i grundförordningen och artikel 24.5 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/1037 ⁽¹⁾ (nedan kallad *den grundläggande antisubventionsförordningen*).
- (260) När det gäller den pågående antidumpningsundersökningen och med tanke på ovanstående resultat, bör registreringen av import med avseende på antidumpningsundersökningen enligt artikel 14.5 i grundförordningen upphöra.
- (261) Vad gäller den parallella antisubventionsundersökningen bör registreringen av import av den berörda produkten från Kina enligt artikel 24.5 i den grundläggande antisubventionsförordningen fortsätta.
- (262) Det är i detta skede av förfarandet inte möjligt att fatta något beslut om en eventuell retroaktiv tillämpning av antidumpningsåtgärderna.
- (263) Enligt de förklarande anmärkningarna till Harmoniserade systemet (FAHS), nr 8708 och 8716, ska hjul försedda med däck för vägfordon, släpfordon och påhängsvagnar klassificeras enligt nr 8708 och 8716. Eftersom det finns en risk att operatörer använder import av hjul försedda med kinesiska däck för att kringgå åtgärderna, ansåg kommissionen det lämpligt att övervaka import av sådana hjul för att minimera den risken. Information som insamlas genom detta övervakningssystem kan också användas om en undersökning om kringgående enligt artikel 13 i grundförordningen behöver inledas i framtiden. Därför bör separata Taric-nummer införas för import av hjul försedda med däck för vägfordon, släpfordon och påhängsvagnar, andra än massivdäck, av gummi, nya eller regummerade, av sådana slag som används på bussar eller lastbilar, med ett belastningsindex högre än 121.
- (264) De provisoriska antidumpningstullsatserna, uttryckta i priset CIF vid unionens gräns, före tull, bör därför vara följande:

Företag	Dumpningsmarginal (%)	Skademarginal (%)	Provisorisk antidumpningstull (%)
Xingyuan Group	166,7	68,8	68,8
Giti Group	98,7	33,2	33,2
Aeolus Group	151,2	48,1	48,1
Hankook Group	80,4	29,3	29,3
Andra samarbetsvilliga företag	110,3	40,2	40,2
Alla övriga företag	166,7	68,8	68,8

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

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/1037 av den 8 juni 2016 om skydd mot dumpad import från länder som inte är medlemmar i Europeiska unionen (EUT L 176, 30.6.2016, s. 55).

- (266) Ett företag får begära att dessa individuella antidumpningstullsatsar tillämpas om det senare ändrar namnet på enheten. Denna begäran ska riktas till kommissionen. Begäran ska innehålla all relevant information för att visa att förändringen inte påverkar företagets rätt att omfattas av den tullsats som är tillämpligt på det. Om ändringen av företagets namn inte påverkar dess rätt att omfattas av den tullsats som är tillämplig på det, kommer ett meddelande om namnbytet att offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning*.
- (267) För att minimera risken för att åtgärderna kringgås på grund av de vitt skilda tullsatserna krävs särskilda åtgärder för att säkerställa att de individuella antidumpningstullarna tillämpas. De företag som har individuella antidumpningstullar måste uppvisa en giltig faktura för tullmyndigheterna i medlemsstaterna. Fakturan måste uppfylla kraven i artikel 1.3 i denna förordning. Import som inte åtföljs av en sådan faktura bör bli föremål för den antidumpningstullsats som gäller för "alla övriga företag".
- (268) För att säkerställa att antidumpningstullarna genomförs korrekt bör antidumpningstullen för alla övriga företag inte bara gälla de icke-samarbetsvilliga exporterande tillverkarna i denna undersökning, utan även de tillverkare som inte exporterade till unionen under undersökningsperioden.

8. ÅTGÄRDERNAS FORM

- (269) Kommissionen fann att en värdetull hade två stora nackdelar. En värdetull skapar för det första incitament för företagen att sälja produkter i det lägre skiktet av produktmixen. Detta skulle ge upphov till ytterligare tryck inom nivå 3, trots att det är just den nivån som behöver skyddas mest mot hård illojal konkurrens. Kommissionen ansåg därför att det var lämpligare att fastställa en tull för däck i nivå 3 vid en viss absolut nivå.
- (270) En värdetull skulle för det andra även kunna leda till relativt höga belopp i högprisivån 1 och även för däck i nivå 2. Här finns det en risk för att sådana högkvalitetsdäck skulle kunna bli för dyra, trots att det är just dessa däck som gynnar unionens regummeringsverksamhet. Unionens regummerare behöver lämpliga stommar, som antingen kan tillhandahållas av tillverkare i unionens nivå 1 eller 2, eller av vissa kinesiska exportörer i den nivån. Om åtgärderna leder till att exporten inom nivåerna 1 och 2 begränsas i alltför stor utsträckning kan unionens mål för en cirkulär ekonomi påverkas negativt.
- (271) Kommissionen drog därför preliminärt slutsatsen att skäl som rör unionens intresse talar för införandet av fasta tullar per enhet, som beräknas på grundval av den individuella skademarginalen för varje exportör. Sådana fasta tullar skulle avhjälpa risken för att dumpningen inom nivå 3 inte hanteras tillräckligt effektivt, eftersom däck i nivå 3 importeras till unionen i större kvantiteter och skulle vara föremål för en förhållandevis hög fast tull jämfört med den faktiska volymen. Samtidigt bidrar sådana tullar till att bemöta risken för onödigt negativa effekter på importen till unionen av däck i nivåerna 1 och 2, vilka är regummerbara och kan regummeras av unionens regummerare.
- (272) Sammanfattningsvis ansåg kommissionen att det är lämpligt att införa provisoriska tullar i form av fasta tullar.

9. SLUTBESTÄMMELSE

- (273) Enligt god förvaltningspraxis kommer kommissionen att uppmana de berörda parterna att inkomma med skriftliga synpunkter och/eller att begära att bli hörda av kommissionen och/eller förhørsombudet för handelspolitiska förfaranden inom en fastställd tidsfrist.
- (274) Undersökningsresultaten avseende införande av provisoriska tullar är preliminära och kan komma att ändras i undersökningens slutgiltiga skede.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

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

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

Företag	Provisorisk antidumpningstull (i euro/enhet)	Taric-tilläggsnummer
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
Andra samarbetsvilliga företag som är förtecknade i bilagan	62,79	
Alla övriga företag	82,17	C999

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

4. Övergång till fri omsättning i unionen av den produkt som avses i punkt 1 ska ske på villkor att det ställs en säkerhet som motsvarar nivån på den provisoriska tullsatsen.

5. Hjul försedda med däck för vägfordon, släpfordon och påhängsvagnar, andra än massivdäck, av gummi, nya eller regummerade, av sådana slag som används på bussar eller lastbilar, med ett belastningsindex högre än 121, ska klassificeras enligt Taric-nummer 8708 70 10 15, 8708 70 10 80, 8708 70 50 15, 8708 70 50 80, 8708 70 91 15, 8708 70 99 15, 8716 90 90 15 och 8716 90 90 80.

6. Om inte annat anges ska gällande bestämmelser om tullar tillämpas.

Artikel 2

1. Berörda parter får inom 25 kalenderdagar från dagen för denna förordnings ikraftträdande

- begära att få ta del av de viktigaste omständigheter och överväganden som legat till grund för antagandet av denna förordning,
- lämna in sina skriftliga synpunkter till kommissionen, inbegripet om klassificeringen av märkena i nivåer, och
- begära att bli hörda av kommissionen och/eller förhørsombudet för handelspolitiska förfaranden.

2. De parter som avses i artikel 21.4 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/1036 får inom 25 kalenderdagar från dagen för denna förordnings ikraftträdande lämna synpunkter på tillämpningen av de provisoriska åtgärderna.

Artikel 3

I artikel 1 i förordning (EU) 2018/163 ska punkt 1 ersättas med följande:

"1. Tullmyndigheterna åläggs härmed, i enlighet med artikel 24.5 i förordning (EU) 2016/1037, att vidta lämpliga åtgärder för att registrera importen till unionen av nya och regummerade däck till bussar och lastbilar, med ett belastningsindex högre än 121, som för närvarande klassificeras enligt KN-nummer 4011 20 90 och ex 4012 12 00 (Taric-nummer 4012 12 00 10) och som har sitt ursprung i Folkrepubliken Kina."

Artikel 4

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

Artikel 1 ska tillämpas i sex månader.

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

Utfärdad i Bryssel den 4 maj 2018.

På kommissionens vägnar

Jean-Claude JUNCKER

Ordförande

BILAGA

Samarbetsvilliga kinesiska tillverkare som inte ingick i urvalet:

Företagets namn	Taric-tilläggsnummer
Bayi Rubber Co., Ltd	C335
Bridgestone (Huizhou) Tire Co. Ltd	C336
Briway Tire Co., Ltd	C337
Chaoyang Long March Tyre Co., Ltd	C338
Goodyear Dalian Tire 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

Företagets namn	Taric-tilläggsnummer
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