



2025/61

16.1.2025

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) 2025/61

av den 15 januari 2025

om införande av en slutgiltig utjämningstull 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, efter en översyn vid giltighetstidens utgång i enlighet med artikel 18 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/1037

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/1037 av den 8 juni 2016 om skydd mot subventionerad import från länder som inte är medlemmar i Europeiska unionen ⁽¹⁾, särskilt artikel 18, och

av följande skäl:

1. FÖRFARANDE

1.1. Tidigare undersökningar och gällande åtgärder

- (1) Den 4 maj 2018 antog Europeiska kommissionen (*kommissionen*) förordning (EU) 2018/683 ⁽²⁾ 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 (*däck eller den berörda produkten*), med ursprung i Folkrepubliken Kina (*Kina*).
- (2) Den 18 oktober 2018 antog Europeiska kommissionen (*kommissionen*) genomförandeförordning (EU) 2018/1579 ⁽³⁾ om införande av en slutgiltig antidumpningstull och slutgiltigt uttag av den provisoriska tull som införts på import av vissa däck, andra än massivdäck, av gummi, nya eller regummerade, av sådana slag som används på bussar eller lastbilar, med ett belastningsindex högre än 121, med ursprung i Folkrepubliken Kina (*den ursprungliga antidumpningsförordningen*).
- (3) Den 9 november 2018 antog kommissionen genomförandeförordning (EU) 2018/1690 ⁽⁴⁾ om införande av en slutgiltig utjämningstull 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 kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/1579 om införande av en slutgiltig antidumpningstull och slutgiltigt uttag av den provisoriska tull som införts på import av vissa däck, andra än massivdäck, av gummi, nya eller regummerade, av sådana slag som används på bussar eller lastbilar, med ett belastningsindex högre än 121, med ursprung i Folkrepubliken Kina och om upphävande av genomförandeförordning (EU) 2018/163 (*den ursprungliga antisubventionsförordningen*).

⁽¹⁾ EUT L 176, 30.6.2016, s. 21.

⁽²⁾ Kommissionens förordning (EU) 2018/683 av den 4 maj 2018 om införande av en provisorisk antidumpningstull på import av vissa däck, 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 (EUT L 116, 7.5.2018, s. 8).

⁽³⁾ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/1579 av den 18 oktober 2018 om införande av en slutgiltig antidumpningstull och slutgiltigt uttag av den provisoriska tull som införts på import av vissa däck, andra än massivdäck, av gummi, nya eller regummerade, av sådana slag som används på bussar eller lastbilar, med ett belastningsindex högre än 121, med ursprung i Folkrepubliken Kina och om upphävande av genomförandeförordning (EU) 2018/163 (EUT L 263, 22.10.2018, s. 3).

⁽⁴⁾ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/1690 av den 9 november 2018 om införande av en slutgiltig utjämningstull 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 kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/1579 om införande av en slutgiltig antidumpningstull och slutgiltigt uttag av den provisoriska tull som införts på import av vissa däck, andra än massivdäck, av gummi, nya eller regummerade, av sådana slag som används på bussar eller lastbilar, med ett belastningsindex högre än 121, med ursprung i Folkrepubliken Kina och om upphävande av genomförandeförordning (EU) 2018/163 (EUT L 283, 12.11.2018, s. 1).

- (4) Efter en begäran om överprövning från China Rubber Industry Association (*den kinesiska gummiindustrins intresseorganisation* eller CRIA) och China Chamber of Commerce of Metals, Minerals & Chemicals Importers & Exporters (CCCMC) ogiltigförklarade Europeiska unionens tribunal den 4 maj 2022 i sin dom i de förenade målen T-30/19 och T-72/19 ⁽⁵⁾ (*tribunalens dom*) de ursprungliga antidumpnings- och antisubventionsförordningarna med avseende på flera exporterande producenter.
- (5) Efter tribunalens dom återupptog kommissionen undersökningarna och den 4 april 2023 återinförde kommissionen en slutgiltig antidumpningstull genom kommissionens genomförandeförordning (EU) 2023/737 ⁽⁶⁾ (*den andra antidumpningsförordningen*) och en slutgiltig utjämningstull genom kommissionens genomförandeförordning 2023/738 ⁽⁷⁾ (*den andra antisubventionsförordningen*).
- (6) Den 6 september 2024 avslutade kommissionen två partiella interimsoversyner av de antidumpnings- och utjämningstullar som tillämpas 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 ⁽⁸⁾ ⁽⁹⁾.
- (7) De utjämningstullar som för närvarande är i kraft ligger på mellan 3,75 och 57,28 euro per enhet.

1.2. Begäran om en översyn vid giltighetstidens utgång

- (8) Efter offentliggörandet av ett tillkännagivande om att giltighetstiden snart kommer att löpa ut ⁽¹⁰⁾ mottog Europeiska kommissionen (*kommissionen*) en begäran om en översyn enligt artikel 18 i förordning (EU) 2016/1037 (*grundförordningen*).
- (9) Begäran ingavs den 11 augusti 2023 av koalitionen mot illojal däckimport (*sökanden*), på vägnar av unionsindustrin för 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, i den mening som avses i artikel 10.6 i grundförordningen. Begäran grundas på påståendet att åtgärdernas upphörande sannolikt skulle leda till att subventioneringen fortsätter eller återkommer och till att skadan för unionsindustrin fortsätter eller återkommer.

⁽⁵⁾ Tribunalens dom (tionde avdelningen i utökad sammansättning) av den 4 maj 2022, China Rubber Industry Association (CRIA) och China Chamber of Commerce of Metals, Minerals & Chemicals Importers & Exporters (CCCMC)/kommissionen, T-30/19 och T-72/19, EU:T:2022:226.

⁽⁶⁾ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2023/737 av den 4 april 2023 om återinförande av en slutgiltig 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 till följd av tribunalens dom i de förenade målen T-30/19 och T-72/19 (EUT L 96, 5.4.2023, s. 9).

⁽⁷⁾ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2023/738 av den 4 april 2023 om återinförande av en slutgiltig utjämningstull 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, till följd av tribunalens dom i de förenade målen T-30/19 och T-72/19 (EUT L 96, 5.4.2023, s. 45).

⁽⁸⁾ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2024/2217 av den 6 september 2024 om avslutande av den partiella interimsoversynen av de antisubventionsåtgärder som tillämpas 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.

⁽⁹⁾ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2024/2219 av den 6 september 2024 om avslutande av en partiell interimsoversyn av de antidumpningsåtgärder som tillämpas 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.

⁽¹⁰⁾ EUT C 62, 20.2.2023, s. 4.

1.3. Inledande av en översyn vid giltighetstidens utgång

- (10) Efter samråd med den kommitté som inrättats genom artikel 25.1 i grundförordningen fastställde kommissionen att bevisningen var tillräcklig för att motivera en översyn vid giltighetstidens utgång och inledde därför den 10 november 2023 en sådan översyn avseende 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, med ursprung i Folkrepubliken Kina (*det berörda landet*) på grundval av artikel 18 i grundförordningen. Kommissionen offentliggjorde ett tillkännagivande om inledande i *Europeiska unionens officiella tidning* ⁽¹¹⁾ (*tillkännagivandet om inledande*).

1.4. Översynsperiod och skadeundersökningsperiod

- (11) Undersökningen beträffande fortsatt eller återkommande subventionering omfattade perioden från och med den 1 juli 2022 till och med den 30 juni 2023 (*översynsperioden*). Undersökningen av de utvecklingstendenser som är relevanta för bedömningen av sannolikheten för fortsatt eller återkommande skada omfattade perioden från och med den 1 januari 2020 till och med slutet av översynsperioden (*skadeundersökningsperioden*).

1.5. Berörda parter

- (12) I tillkännagivandet om inledande uppmanades berörda parter att ta kontakt med kommissionen för att delta i undersökningen. Dessutom informerade kommissionen uttryckligen sökanden, kända producenter i Kina, de kinesiska myndigheterna, kända importörer samt intresseorganisationer som enligt kändedom är berörda av inledandet av översynen vid giltighetstidens utgång och uppmanade dem att delta.
- (13) Berörda parter gavs möjlighet att lämna synpunkter på inledandet av översynen vid giltighetstidens utgång och att begära att bli hörda av kommissionen och/eller förhørsombudet för handelspolitiska förfaranden.

1.6. Stickprovsförfarande

- (14) I tillkännagivandet om inledande angav kommissionen att den kunde komma att besluta att göra ett urval av de berörda parterna i enlighet med artikel 17 i grundförordningen.

Stickprovsförfarande avseende unionsproducenter

- (15) I tillkännagivandet om inledande angav kommissionen att den hade gjort ett preliminärt urval av unionsproducenter. Kommissionen gjorde urvalet på grundval av
- deras representativitet totalt sett i fråga om produktions- och försäljningsvolymen för den likadana produkten under översynsperioden,
 - nivåernas representativitet ⁽¹²⁾ i fråga om produktions- och försäljningsvolymen för den likadana produkten under översynsperioden,
 - unionsproducenternas geografiska spridning och representativitet i fråga om kategori, det vill säga mellan små och medelstora företag och stora företag.
- (16) Urvalet bestod av sex unionsproducenter. De unionsproducenter som ingick i urvalet svarade för över 25 % av den uppskattade sammanlagda produktions- och försäljningsvolymen av den likadana produkten i unionen.
- (17) I enlighet med artikel 27 i grundförordningen uppmanade kommissionen berörda parter att lämna synpunkter på det preliminära urvalet. Inga synpunkter inkom. Urvalet ansågs därför vara representativt för unionsindustrin.

⁽¹¹⁾ Tillkännagivande om inledande av en översyn vid giltighetstidens utgång av de antisubventionsåtgärder som tillämpas 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, EUT C 711, 10.11.2023.

⁽¹²⁾ Segmenteringen mellan nivåerna förklaras i avsnitt 2.4.

Stickprovsförfarande avseende importörer

- (18) För att kunna avgöra om ett stickprovsförfarande var nödvändigt och i så fall göra ett urval bad kommissionen icke-närstående importörer att lämna de uppgifter som angavs i tillkännagivandet om inledande.
- (19) En icke-närstående importör gav sig till känna för kommissionen, men lämnade inte de begärda uppgifterna och samtyckte inte till att ingå i urvalet. Inga andra icke-närstående importörer gav sig till känna.

Stickprovsförfarande avseende exporterande producenter i Kina

- (20) För att kunna avgöra om ett stickprovsförfarande var nödvändigt och i så fall göra ett urval, bad kommissionen alla exporterande producenter i Kina att lämna de uppgifter som anges i tillkännagivandet om inledande. Dessutom bad kommissionen Kinas delegation och intresseorganisationer för exporterande producenter att identifiera och/eller kontakta eventuella andra exporterande producenter som kunde vara intresserade av att delta i undersökningen.
- (21) Tre exporterande producenter eller grupper av exporterande producenter i det berörda landet lämnade den begärda informationen och samtyckte till att ingå i urvalet. Två grupper av exporterande producenter stod, under perioden från och med juli 2022 till och med juni 2023, för omkring 50 % av den rapporterade exportvolymen till Europeiska unionen medan den tredje exporterande producentens exportvolym konstaterades vara obetydlig. I enlighet med artikel 27 i grundförordningen gjorde kommissionen ett urval av två grupper av exporterande producenter på grundval av den största representativa exportvolym till EU som rimligen kunde undersökas inom den tid som stod till förfogande. I enlighet med artikel 27 i grundförordningen genomfördes samråd om urvalet med alla kända berörda exporterande producenter och myndigheterna i det berörda landet. Inga synpunkter lämnades.
- (22) I den ursprungliga undersökningen samtyckte 49 exporterande producenter till att ingå i urvalet. För denna översyn angavs i klagomålet mer än 140 exporterande producenter, men endast tre exporterande producenter eller grupper av exporterande producenter besvarade frågeformuläret.
- (23) De samarbetsvilliga exporterande producenterna stod för omkring 50 % av den totala importvolymen av däck från Kina till Europeiska unionen och för mindre än 2 % av den totala däckproduktionen i Kina. Eftersom marknadsandelen för importen från Kina i unionen var omkring 5,4 % under översynsperioden ansåg kommissionen att information om hälften av denna import skulle vara tillräckligt för bedömningen av exportpriset och förekomsten av subventionering eller fortsatt subventionering under översynsperioden och att importen därför kunde anses vara representativ för den totala importen från Kina.

1.7. Svar på frågeformuläret och kontrollbesök

- (24) Kommissionen skickade frågeformulär till de två grupper av exportörer och de sex unionsproducenter som ingick i urvalet. Samma frågeformulär gjordes även tillgängligt via internet på dagen för inledandet. Dessutom skickade kommissionen ett frågeformulär till sökanden.
- (25) Svar på frågeformuläret mottogs från de två grupper av exporterande producenter som ingick i urvalet och från sex unionsproducenter. En av unionsproducenterna, Recauchutagem São Mamede, Lda (RSM), inkom med ett otillräckligt svar och kommissionen bad denna producent om kompletteringar. Inget ytterligare svar mottogs dock, och kommissionen underrättade RSM om sin avsikt att tillämpa artikel 28 i grundförordningen och använda tillgängliga uppgifter. Inga ytterligare synpunkter inkom från denna unionsproducent.
- (26) Följaktligen använde kommissionen de uppgifter som lämnats av de återstående fem unionsproducenterna. Avsaknaden av uppgifter från RSM hade endast en marginell inverkan på urvalets representativitet. Återstående fem unionsproducenter i urvalet svarade ändå för över 25 % av den uppskattade sammanlagda produktions- och försäljningsvolymen av den likadana produkten i unionen. Detta återstående urval av fem unionsproducenter ansågs därför vara representativt för unionsindustrin.

(27) Kommissionen skickade ett frågeformulär till de kinesiska myndigheterna. Inget svar på frågeformuläret inkom.

(28) Kontrollbesök i enlighet med artikel 26 i grundförordningen genomfördes därför i följande företags lokaler:

(1) **Unionsproducenter**

- Lapin Kumi Oy, Finland,
- RuLa-BRW GmbH, Tyskland,
- Marangoni S.P.A, Italien,
- två unionsproducenter som begärt konfidentiell behandling

(2) **Producenter i Kina som ingår i urvalet**

(a) Giti Group:

- Giti Tire (China) Investment Co., Shanghai, Kina,
- GITI Radial Tire (Anhui) Ltd, Hefei, Kina,
- Giti Tire (Fujian) Co. Ltd, Fujian, Kina,

(b) Hankook Group:

- Chongqing Hankook Tire Co. Ltd, Chongqing, Kina,
- Jiangsu Hankook Tire Co. Ltd, Jiangsu, Kina.

2. PRODUKT SOM ÖVERSYNEN GÄLLER, BERÖRD PRODUKT OCH LIKADAN PRODUKT

2.1. Produkt som översynen gäller

- (29) Den produkt som är föremål för översyn 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, 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 och tullklassificeringen (*produkt som översynen gäller*) kan komma att ändras senare.
- (30) Den produkt som översynen gäller 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. 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.

2.2. Tillverkningsprocess

2.2.1. Nya däck

- (31) 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, kanttråd, stålbalten och bältlager, även om det finns vissa skillnader mellan olika producenter av denna produkt.
- (32) Det konstaterades även att processen för tillverkning av nya däck för lastbilar och bussar involverade olika tekniker, vilket dock inte inverkar på de övergripande slutsatserna vad gäller utbytbarhet.

2.2.2. Regummerade däck

- (33) 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 produktionsprocessen och utgör – beroende på kvalitet – ett verkligt ”halvfabrikat” eller avfall.
- (34) Även denna process kan involvera olika tekniker, vilket dock inte inverkar på kommissionens slutsatser vad gäller utbytbarhet.

2.3. Användningsområden och däcktyper

- (35) Lastbils- och bussdäck produceras 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.
- (36) 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 däckets. I ett slanglöst däck utgör däckets 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.
- (37) Nya eller regummerade däck omfattas av samma säkerhetskrav på unionsmarknaden som de som anges i Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG ⁽¹³⁾.

2.4. Unionsmarknaden för däck är indelad i tre nivåer

- (38) Enligt den information som kommissionen tagit emot och samlat är unionsmarknaden för däck för bussar och lastbilar 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.
- (39) Däck i nivå 1 omfattar nya premiumdäck från de största producenternas 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 bussproducenter (OE1) ingår främst i denna nivå. Kvaliteten på däckens i nivå 1 säkerställer att de kan regummeras med mycket bra resultat, och däckens 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.
- (40) 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 trailerproducenter (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 producent som däckens kommer från. Däckens kan vanligen regummeras minst en gång, och ger god prestanda i fråga om miltal även om de är mer begränsade än däckens i nivå 1.

⁽¹³⁾ 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).

- (41) 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.
- (42) 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 producenter 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 (fler än 400 producenter i unionen). Detta motsvarar däck i nivå 3.
- (43) Kommissionen kategoriserade nya och regummerade däck per märke på samma sätt som i den ursprungliga undersökningen. Denna information lämnades också av klaganden och gjordes tillgänglig för alla berörda parter på dagen för inledandet.

2.5. Berörd produkt

- (44) Den produkt som berörs av denna undersökning är den produkt som översynen gäller med ursprung i Kina (*den berörda produkten*).

2.6. Likadan produkt

- (45) Såsom fastställs i den ursprungliga undersökningen bekräftar denna översyn vid giltighetstidens utgång att följande produkter har både samma grundläggande fysiska, kemiska och tekniska egenskaper och samma grundläggande användningsområden:
- Den berörda produkten när den exporteras till unionen.
 - Den produkt som översynen gäller och som produceras och säljs på hemmamarknaden i det berörda landet.
 - Den produkt som översynen gäller som tillverkas och säljs av de exporterande producenterna till resten av världen.
 - Den produkt som översynen gäller och som produceras och säljs i unionen av unionsindustrin.
- (46) Dessa produkter anses därför vara likadana produkter i den mening som avses i artikel 2 c i grundförordningen.

3. SUBVENTIONERING

- (47) I enlighet med artikel 18 i grundförordningen och i enlighet med tillkännagivandet om inledande undersökte kommissionen om de gällande åtgärdernas upphörande sannolikt skulle leda till att subventionering av den berörda produkten med ursprung i Kina fortsätter eller återkommer.
- (48) Eftersom det i enlighet med de slutsatser som anges nedan hade bekräftats att den subventionering som var föremål för utjämning i den ursprungliga undersökningen fortsatte, samt att nya subventioner (till exempel bankaccepter) hade tillkommit, beslutade kommissionen att det inte finns något behov av att undersöka alla de subventioner som sökanden hävdade förekom. Enligt artikel 18 i grundförordningen ska kommissionen undersöka om det finns bevis för fortsatt subvention, oavsett storleken på subventioneringen.

3.1. Subventioner som var föremål för utjämning i den ursprungliga undersökningen

- (49) På grundval av uppgifterna i begäran om översyn och i tillkännagivandet om inledande undersökte kommissionen följande subventionsförfaranden:
- i) Policystyrda förmånliga lån, kreditramar, exportkrediter, annan finansiering och garantier
 - ii) Förmånlig exportkreditförsäkring
 - iii) Bidragsprogram
 - iv) Uteblivna intäkter genom program för direkt skattebefrielse och skattereduktioner
 - v) Uteblivna intäkter genom program för indirekta skatter och importtullar
 - vi) Statligt tillhandahållande av varor och tjänster mot för låg ersättning
- (50) Vad gäller tillhandahållande av varor mot för låg ersättning för insatsmaterial drog kommissionen i den ursprungliga undersökningen slutsatsen att de inhemska inköpen av de mest använda insatsmaterialen, det vill säga naturgummi, syntetiskt gummi, kimrök och nylonkord, inte åtnjöt någon sådan förmån. I denna översyn vid giltighetstidens utgång drar kommissionen därför slutsatsen att det inte fanns något behov av att undersöka en sådan ordning.

3.2. Bristande samarbete och användning av tillgängliga uppgifter i enlighet med artikel 28.1 i grundförordningen

- (51) Den 15 mars 2024 skickade kommissionen ett frågeformulär till de kinesiska myndigheterna. De ombads också att vidarebefordra frågeformulär till de banker och andra finansinstitut som de vet har tillhandahållit lån till däckindustrin i Kina, till Chinese Export & Credit Insurance Corporation (*Sinosure*) och till producenter och distributörer av varmvalsat och kallvalsat stål som hade tillhandahållit insatsvaror för produktionen av den produkt som översynen gäller.
- (52) Varken de kinesiska myndigheterna eller någon av de tänkta mottagarna av ovan nämnda frågeformulär besvarade kommissionens begäran.
- (53) Genom en verbalnot av den 26 april 2024 informerade kommissionen därför de kinesiska myndigheterna om att den till följd av bristande samarbete från de kinesiska myndigheterna och de kinesiska producenterna av den produkt som översynen gäller hade för avsikt att i enlighet med artikel 28.1 i grundförordningen fatta sitt beslut om avgöranden på grundval av tillgängliga uppgifter. De informerades även om att ett avgörande på grundval av tillgängliga uppgifter kan bli mindre gynnsamt än om de hade samarbetat. Kommissionen mottog inga synpunkter.
- (54) I enlighet med artikel 28 i grundförordningen ansåg kommissionen därför att det var nödvändigt att använda tillgängliga uppgifter för att fastställa fortsatt eller återkommande subventionering av den berörda produkten med ursprung i Kina.
- (55) Följaktligen baserade kommissionen sin analys på alla tillgängliga uppgifter, särskilt följande:
- (a) Begäran.
 - (b) Resultaten av den ursprungliga undersökningen ⁽¹⁴⁾.

⁽¹⁴⁾ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/1690 av den 9 november 2018 om införande av en slutgiltig utjämningstull 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 (EUT L 283, 12.11.2018, s. 1).

- (c) Resultaten från de senaste antisubventionsundersökningarna och de översyner vid giltighetstidens utgång som kommissionen genomfört avseende främjade industrier i Kina, såsom elcyklar ⁽¹⁵⁾, stålprodukter belagda med organiskt material ⁽¹⁶⁾, optiska fiberkablar ⁽¹⁷⁾ och aluminiumfolie för vidare förädling ⁽¹⁸⁾, glasfibermaterial ⁽¹⁹⁾, produkter av glasfiberfilament ⁽²⁰⁾, bestruket finpapper ⁽²¹⁾, varmvalsade platta produkter ⁽²²⁾ och batterielfordon ⁽²³⁾, i vilka liknande subventioner undersöktes.
- (d) Arbetsdokumentet från kommissionens avdelningar med titeln *Significant distortions in the economy of the PRC for the purpose of trade defence investigation (rapporten om Kina)* ⁽²⁴⁾.

3.3. Presentation av statliga planer, projekt och andra dokument

- (56) Innan kommissionen började analysera den påstådda subventioneringen i form av selektiva subventioner eller subventionsprogram (se avsnitt 3.4 och följande) gjorde den en bedömning av statliga planer, projekt och andra dokument som var relevanta för fler än en av subventionerna eller subventionsprogrammen. Av de skäl som anges nedan kom kommissionen fram till att alla subventioner eller subventionsprogram som bedömningen avsåg ingick som ett led i den kinesiska statens centralplanering.
- (57) Slutsatserna i den ursprungliga undersökningen på grundval av de då gällande statliga planerna bekräftas i denna översyn vid giltighetstidens utgång. Kommissionen fastställde i översynen att däckindustrin betecknas som en "främjad" industri i ett antal policydokument. Detta gäller i synnerhet det fjortonde femårsprogrammet för industriell teknisk innovation, som utfärdats av ministeriet för industri och informationsteknik ⁽²⁵⁾.

⁽¹⁵⁾ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/72 av den 17 januari 2019 om införande av en slutgiltig utjämningstull på import av elcyklar med ursprung i Folkrepubliken Kina (EUT L 16, 18.1.2019, s. 5).

⁽¹⁶⁾ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/688 av den 2 maj 2019 om införande av en slutgiltig utjämningstull på import av vissa stålprodukter belagda med organiskt material med ursprung i Folkrepubliken Kina efter en översyn vid giltighetstidens utgång i enlighet med artikel 18 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/1037 (EUT L 116, 3.5.2019, s. 39).

⁽¹⁷⁾ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/72 av den 18 januari 2022 om införande av slutgiltiga utjämningstullar på import av optiska fiberkablar med ursprung i Folkrepubliken Kina och om ändring av genomförandeförordning (EU) 2021/2011 om införande av en slutgiltig antidumpningstull på import av optiska fiberkablar med ursprung i Folkrepubliken Kina (EUT L 12, 19.1.2022, s. 34).

⁽¹⁸⁾ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/2287 av den 17 december 2021 om införande av slutgiltiga utjämningstullar på import av aluminiumfolie för vidare förädling med ursprung i Folkrepubliken Kina och om ändring av genomförandeförordning (EU) 2021/2170 om införande av slutgiltiga antidumpningstullar beträffande import av aluminiumfolie för vidare förädling med ursprung i Folkrepubliken Kina (EUT L 458, 22.12.2021, s. 344).

⁽¹⁹⁾ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/776 av den 12 juni 2020 om införande av slutgiltiga utjämningstullar på import av vissa vävda och/eller sydda glasfibermaterial med ursprung i Folkrepubliken Kina och Egypten och om ändring av kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/492 om införande av slutgiltiga antidumpningstullar beträffande import av vissa vävda och/eller sydda glasfibermaterial med ursprung i Folkrepubliken Kina och Egypten (EUT L 189, 15.6.2020, s. 1).

⁽²⁰⁾ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/328 av den 24 februari 2021 om införande av en slutgiltig utjämningstull på import av produkter av ändlösa glasfiberfilament med ursprung i Folkrepubliken Kina efter en översyn vid giltighetstidens utgång i enlighet med artikel 18 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/1037 (EUT L 65, 25.2.2021, s. 1).

⁽²¹⁾ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/328 av den 24 februari 2021 om införande av en slutgiltig utjämningstull på import av produkter av ändlösa glasfiberfilament med ursprung i Folkrepubliken Kina efter en översyn vid giltighetstidens utgång i enlighet med artikel 18 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/1037 (EUT L 65, 25.2.2021, s. 1).

⁽²²⁾ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2023/1123 av den 7 juni 2023 om införande av en slutgiltig utjämningstull på import av vissa varmvalsade platta produkter av järn, olegerat stål eller annat legerat stål med ursprung i Folkrepubliken Kina efter en översyn vid giltighetstidens utgång i enlighet med artikel 18 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/1037 (EUT L 148, 8.6.2023, s. 84).

⁽²³⁾ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2024/2754 av den 29 oktober 2024 om införande av en slutgiltig utjämningstull på import av nya batterielfordon konstruerade för personbefordran med ursprung i Folkrepubliken Kina (EUT L 2024/2754, 29.10.2024).

⁽²⁴⁾ Finns på [https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/detail?ref=SWD\(2024\)91&lang=en](https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/detail?ref=SWD(2024)91&lang=en).

⁽²⁵⁾ https://www.gov.cn/zhengce/2022-04/10/content_5684320.htm.

- (58) I den fjortonde femårsplanen ⁽²⁶⁾ för perioden 2021–2025 framhålls de kinesiska myndigheternas strategiska vision för förbättring och främjande av nyckelindustrier. I planens del tre artikel VIII anges de kinesiska myndigheternas strategiska visioner för omvandlingen och uppgraderingen av traditionella industrier. I artikel IX anges dessutom utvecklingsaxeln för framväxande strategiska industrier, som bland annat omfattar nya material, nya energifordon och avancerad utrustning. Där ingår däckindustrin, genom stöd riktat mot gummi- eller petrokemiindustrin. Planen omfattar också teknik som är viktig i däckproduktionen, det vill säga inom områdena petrokemiska produkter, gummi, stål och textil.
- (59) Den fjortonde femårsplanen genomförs också genom sektorsplaner, som anger inriktningen för den politik som ska genomföras för att gynna de strategiska industriernas och sektorernas utveckling. Däck inom gummiindustrin omnämns också i de vägledande yttrandena om främjande av den petrokemiska och kemiska industrins högkvalitativa utveckling inom ramen för den fjortonde femårsplanen.
- (60) Färdplanen *Made in China 2025* är en statligt ledd industripolitik som ska göra Kina dominerande inom global högteknologisk produktion genom statliga subventioner, statsägda företag och förvärv av immateriella rättigheter och på så vis ersätta andra länders kapacitet. Den omfattar åtgärder som är direkt relevanta för däckproduktionen och som är riktade mot såväl själva däcken som insatsvarorna för deras produktion. Enligt färdplanen definieras "nya grundmaterial" som "järn och stål, icke-järnhaltiga material, petrokemiska material, byggnadsmaterial, den lätta industrin, textilvaror och andra grundmaterial i de förädlade materialen" (viktiga insatsvaror vid däckproduktion). Enligt policyn ska man också "utforska hur man kan använda industriella medel, statsägda kapitalinkomster och andra kanaler för att stödja globaliseringen av [...] bilar [...] och annan utrustning samt strategiskt gynnsam industriell kapacitet, och även för att genomföra investeringar och sammanslagningar och förvärv utomlands" ⁽²⁷⁾. Såväl däck som viktiga insatsvaror för deras produktion omfattas alltså av de "nyckelindustrier" och "nya material" som "främjas" inom ramen för policyn *Made in China 2025*, och den kinesiska däckindustrin kan därmed få betydande statlig finansiering.
- (61) I den ursprungliga undersökningen fastställde kommissionen när det gäller statsrådets beslut nr 40 ⁽²⁸⁾ (*beslut nr 40*) att denna rättsakt är en föreskrift från statsrådet, det vill säga Kinas högsta förvaltningsorgan, och att den fortsatt är rättsligt bindande för andra offentliga organ och ekonomiska aktörer. I beslut nr 40 anges att flera relevanta sektorer är främjade, särskilt sektorerna för petrokemiska produkter, finkemikalier, biokemikalier, transporter och kollektivtrafik i städer (bussar). Främjade sektorer får flera subventioner. I synnerhet uppges lastbils-, buss- och radialdäck tillhöra den "främjade" kategorin (under "petrokemisk och kemisk industri") i 2019 års upplaga av den vägledande katalogen enligt följande: "Högpresterande radialdäck (däribland slanglösa radialdäck för lastbilar, mycket stora radialdäck för industriell användning (över 49 tum), lågprofildäck med låg sektionsbredd (dvs. vars däckprofil är lägre än 55) och intelligent tillverknings teknik och tillverkningsutrustning, flygplansdäck, radialdäck för användning inom jordbruket samt stöd till särskilda material och särskild utrustning, utvecklingen och tillämpningen av nya typer av naturgummi." ⁽²⁹⁾ Andra sektorer av direkt betydelse för däckproduktionen är också "främjade", till exempel sektorerna för naturgummi, syntetiskt gummi, tillverkningsutrustning, återvinning, textil och stål. Dessutom omfattar 2022 års upplaga av katalogen över främjade industrier för utländska investeringar flera industrier som är besläktade med däckindustrin, såsom naturgummi- och syntetgummiproduktionen, tillverkningsutrustning och textil ⁽³⁰⁾.

⁽²⁶⁾ Nationella folkkongressen, 2021, Översikt över den fjortonde femårsplanen för Kinas ekonomiska och sociala nationella utveckling och en långsiktig vision mot 2035, som finns på http://www.gov.cn/xinwen/2021-03/13/content_5592681.htm.

⁽²⁷⁾ Statsrådets tillkännagivande om offentliggörandet av *Made in China 2025* (finns på https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0432_made_in_china_2025_EN.pdf).

⁽²⁸⁾ Statsrådets beslut nr 40 (2005) om utfärdande och genomförande av de tillfälliga bestämmelserna om främjande av industriell strukturanpassning, samt den vägledande katalogen för industriell strukturanpassning (2019) (finns på <https://www.gov.cn/xinwen/2019-11/06/5449193/files/26c9d25f713f4ed5b8dc51ae40ef37af.pdf>).

⁽²⁹⁾ Den vägledande katalogen för industriell strukturanpassning (2019), s. 17 (finns på <https://www.gov.cn/xinwen/2019-11/06/5449193/files/26c9d25f713f4ed5b8dc51ae40ef37af.pdf>).

⁽³⁰⁾ Katalog över främjade industrier för utländska investeringar (2022 års utgåva, finns på [https://www.tjftz.gov.cn/tisip/upload/files/2023/1/Catalogue%20of%20Encouraged%20Industries%20for%20Foreign%20Investment%20\(2022_Edition\).pdf](https://www.tjftz.gov.cn/tisip/upload/files/2023/1/Catalogue%20of%20Encouraged%20Industries%20for%20Foreign%20Investment%20(2022_Edition).pdf)).

- (62) De planer för nyckelindustrierna som har utfärdats av de kinesiska myndigheterna föreskriver också att stöd ska ges till industrier som är viktiga för däckproduktionen, särskilt följande:
- (a) Petrokemiska ämnen (syntetgummi och kimrök): Ministeriet för industri och informationsteknik har offentliggjort en fjortonde femårsplan för råvaruindustrins utveckling ⁽³¹⁾, tillsammans med de vägledande yttrandena om främjande av den petrokemiska och kemiska industrins högkvalitativa utveckling inom ramen för den fjortonde femårsplanen.
 - (b) Naturgummi: Det viktigaste dokumentet är den vägledande översikten över den fjortonde femårsplanen för gummiindustrins utveckling. Den riktar sig till hela gummiindustrins leveranskedja, och fastställer mål för och anger hur resurserna ska fördelas längs hela kedjan ⁽³²⁾. I synnerhet följer produktionen och försäljningen av naturgummi riktlinjerna från den kinesiska gummiindustrins intresseorganisation, där ett produktionsmål på 1,5 miljarder gummiproduktdelar anges.
 - (c) Stål (kord och valstråd): Det faktum att de kinesiska myndigheterna ger omfattande stöd till stålindustrin har bekräftats i en mängd rapporter och undersökningar från kommissionen ⁽³³⁾. Stål är fortfarande en nyckelindustri för de kinesiska myndigheterna, vilket framgår av offentliggörandet i början av 2022 av de vägledande yttrandena om främjande av järn- och stålindustrins högkvalitativa utveckling, i syfte att genomföra den fjortonde femårsplanen och den fjortonde femårsplanen för råvaruindustrins utveckling.
 - (d) Energi: Kommissionen har tidigare konstaterat att stora industriella elanvändare i Kina åtnjuter förmåner i form av sänkta elpriser ⁽³⁴⁾.
 - (e) Textilier: Inom ramen för den fjortonde femårsplanen offentliggjorde ministeriet för industri och informationsteknik ett tillkännagivande om sjösättningen av textil- och konfektionsåtgärderna "Att optimera utbudet och främja uppgradering", i vilket det anges att China National Textile and Apparel Council bär ansvaret för att planera och genomföra uppgifter ⁽³⁵⁾ under statsrådets överinseende. I och med att de kinesiska myndigheterna både kontrollerar och beviljar industrin stöd kan de säkerställa att textilinsatsvarorna för däckproduktion erbjuds till priser som understiger marknadspriserna.
- (63) Den kinesiska däckindustrin får även riktlinjer genom det dokument som har utfärdats av den kinesiska gummiindustrins intresseorganisation, det vill säga den vägledande översikten över den fjortonde femårsplanen för gummiindustrins utveckling, som riktar sig till hela gummiindustrins leveranskedja och fastställer mål och anger hur resursfördelningen ska styras.
- (64) Såväl själva däckproduktionen som hela leveranskedjan tillhör således de industrier som är "främjade" av de kinesiska myndigheterna och, som en följd av detta, får stöd av de kinesiska myndigheterna i form av bland annat tillgång till förmånlig finansiering och insatsvaror mot för låg ersättning (mark, el, [syntetiskt] gummi osv.).

⁽³¹⁾ Fjortonde femårsplanen för råvaruindustrins utveckling från ministeriet för industri och informationsteknik, ministeriet för vetenskap och teknik samt ministeriet för naturresurser (finns på https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0284_14th_Five_Year_Plan_EN.pdf).

⁽³²⁾ Den fjortonde femårsplanen för gummiindustrin har utfärdats och den lägger grunden för en ny storhetstid, den kinesiska gummiindustrins branschorganisation, november 2020, samt riktlinjerna för den fjortonde femårsplanen för gummiindustrins utveckling, november 2020 (finns på <https://www.cria.org.cn/c174>).

⁽³³⁾ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2023/1123 av den 7 juni 2023 om införande av en slutgiltig utjämningstull på import av vissa varmvalsade platta produkter av järn, olegerat stål eller annat legerat stål med ursprung i Folkrepubliken Kina efter en översyn vid giltighetstidens utgång i enlighet med artikel 18 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/1037, skäl 44 ff.

⁽³⁴⁾ Se förordning 2018/1690, skäl 469, och tillkännagivandet om att påskynda den marknadsbaserade elhandeln och förbättra handelsmekanismerna, utfärdat av den nationella utvecklings- och reformkommissionen och den nationella energimyndigheten, den 18 juli 2018.

⁽³⁵⁾ Meddelande från ministeriet för industri och informationsteknik om genomförandet av 2022 års textil- och konfektionsåtgärder "Att optimera utbudet och främja uppgradering", ministeriet för industri och informationsteknik, december 2022 (finns på https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-10/12/content_5717806.htm).

3.4. **Förmånliga lån**

3.4.1. **Lån**

- (65) I den ursprungliga undersökningen ⁽³⁶⁾ fastställde kommissionen att statsägda banker är offentliga organ eftersom de har myndigheters befogenheter.
- (66) Av de banker som tillhandahöll lån till de producenter som samarbetade i den ursprungliga undersökningen var de allra flesta statsägda. Tillgängliga uppgifter från den ursprungliga undersökningen och de senaste antisubventionsundersökningar som nämns i skäl 55 ovan visade att de flesta av de stora bankerna fortfarande är statsägda, däribland de stora affärsbankerna i Kina såsom Bank of China, the China Construction Bank, Agricultural Bank of China samt Industrial and Commercial Bank of China. Det konstaterades även att dessa statsägda affärsbanker hade en dominerande ställning på marknaden och att de i egenskap av offentliga organ erbjöd lån till lägre räntor än marknadsräntorna. Kommissionen drog följaktligen slutsatsen att de kinesiska myndigheterna hade en politik för att ge förmånliga lån till däckindustrin.
- (67) På grundval av bland annat artikel 34 i Kinas lag om affärsbanker (*banklagen*) och artiklarna 17 och 18 i beslut nr 40 fastställde kommissionen även att privatägda affärsbanker i Kina anförtros eller åläggs uppgifter av de kinesiska myndigheterna att tillhandahålla däckindustrin förmånliga lån eftersom det är en "främjad" kategori, i enlighet med artikel 3.1 a iv i grundförordningen.
- (68) Kommissionen drog därför slutsatsen att det beviljas ett finansiellt bidrag till däckproducenter i form av en direkt överföring av medel från de offentliga myndigheterna i den mening som avses i artikel 3.1 a i i grundförordningen, och att privatägda affärsbanker anförtros eller åläggs uppgifter av staten att ge ekonomiska bidrag till samma producenter i den mening som avses i artikel 3.1 a iv i grundförordningen.
- (69) På grundval av de uppgifter som sökanden lämnat i begäran och även uppgifter från de senaste undersökningar som nämns i skäl 55 drog kommissionen slutsatsen att kinesiska kreditbetyg inte ger en tillförlitlig uppskattning av kreditrisken för den underliggande tillgången. Mot denna bakgrund drog kommissionen slutsatsen att även om vissa av företagen i urvalet i den aktuella översynen vid giltighetstidens utgång tilldelats ett gott kreditbetyg av ett kinesiskt kreditvärderingsinstitut var dessa betyg inte tillförlitliga.
- (70) En förmån i enlighet med artiklarna 3.2 och 6 b i grundförordningen konstaterades föreligga såtillvida att statliga lån gavs till mer förmånliga villkor än mottagaren skulle kunna få på marknaden. Eftersom det fastställdes att icke-statliga lån i Kina inte ger något lämpligt marknadsreferensvärde (eftersom privatägda banker anförtros eller åläggs uppgifter av de kinesiska myndigheterna) konstruerades ett sådant referensvärde på grundval av Kinas folkbanks standardutlåningsränta. Denna ränta justerades för att avspegla normal marknadsrisk genom att man lade till en lämplig premie som kan förväntas på obligationer som utfärdats av företag vars betyg är lägre än hög till högsta kreditvärdighet (betyget BB).
- (71) Detta subventionsprogram ansågs vara selektivt i den mening som avses i artikel 4.2 a i grundförordningen, eftersom däckindustrin tillhörde en främjad kategori enligt beslut nr 40.
- (72) Programmet ansågs dessutom vara selektivt enligt artikel 4.2 b i grundförordningen, eftersom vissa statliga planer och handlingar uppmuntrar till och ger instruktioner om det finansiella stödet till stålindustrin även i angivna geografiska områden i Kina.
- (73) Den subventionsnivå som fastställdes i den ursprungliga undersökningen för de exporterande producenter som ingick i urvalet varierade mellan 0,34 % och 48,37 %.

⁽³⁶⁾ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/1690 av den 9 november 2018 om införande av en slutgiltig utjämningstull 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 (EUT L 283, 12.11.2018, s. 1).

3.4.1.1. Fortsättning av subventionsprogrammet

- (74) I begäran ⁽³⁷⁾ lämnade sökanden bevisning för att kinesiska däckproducenter fortsatt gynnades av förmånliga lån och lägre räntor än marknadsräntorna från inhemska banker i Kina.
- (75) Sökanden lämnade bevisning för statsägda bankers betydande närvaro och fortsatta marknadsdominans inom den kinesiska banksektorn. I begäran angavs de största statsägda banker som har tillhandahållit lån på förmånliga villkor till däckproducenterna i Kina.
- (76) Sökanden uppgav att privatägda banker fortsatte att anförtros eller åläggas uppgifter av de kinesiska myndigheterna att tillhandahålla subventionerade lån i den mening som avses i artikel 3.1 a iv i grundförordningen.
- (77) Eftersom de kinesiska myndigheterna inte samarbetade, och inga argument lades fram av berörda parter under undersökningen som skulle kunna ifrågasätta den bevisning som sökanden lagt fram avseende det kinesiska banksystemets nuvarande struktur, anser kommissionen att dess slutsatser från den ursprungliga undersökningen fortfarande är tillämpliga.
- (78) De kritiska frågorna för att fastställa huruvida detta subventioneringsprogram existerar och fortsatt pågår, det vill säga om de statsägda bankerna agerar som offentliga organ, om de är dominerande inom banksektorn samt om de privatägda bankerna anförtros eller åläggs uppgifter, bekräftades dessutom av resultaten från de senaste undersökningarna avseende stålprodukter belagda med organiskt material, fiberglas, aluminiumfolie och batterielfordon ⁽³⁸⁾.

3.4.1.2. Förmån

- (79) Kommissionen beräknade därefter storleken på den utjämningsbara subventionen. I samband med denna beräkning bedömde kommissionen förmånen för mottagaren under översynsperioden. I enlighet med artikel 6 b i grundförordningen utgörs förmånen för mottagaren av skillnaden mellan det räntebelopp som företaget betalar för det offentliga lånet och det belopp som företaget skulle ha behövt betala för ett likvärdigt kommersiellt lån på marknaden.
- (80) Detta innebar att kommissionen, på samma sätt som i den ursprungliga undersökningen, beräknade förmånen av de förmånliga lånen för varje enskilt företag i de grupper av exporterande producenter som ingick i urvalet, för att därefter hänföra denna vidare till den berörda produkten.

3.4.1.3. Hankook Group

- (81) De två exporterande producenterna i Hankook Group (*Hankook*) har en helt annan ekonomisk situation. Det första företaget, Jiangsu Hankook Tire Co. Ltd (*Jiangsu Hankook*), är ett välmående företag med oavbrutna vinster under perioden 2020–2023. Det andra företaget, Chongqing Hankook Tire Co. Ltd (*Chongqing Hankook*), led från starten år 2010 stora förluster men gjorde en nettovinst år 2020 och år 2023. Bedömningen bekräftades under kontrollbesöket. Summan skulder/balansomslutning är ganska låg i det första fallet och ganska hög i det andra fallet.
- (82) Kommissionen konstaterade att Jiangsu Hankook har tilldelats kreditbetygen AAA- av kinesiska statsägda finansinstitut, medan Chongqing Hankook har tilldelats kreditbetyg från A till AA av samma statsägda finansinstitut. Med hänsyn till att de kinesiska kreditbetygen är snedvridna rent generellt (se avsnitt 3.4.1.1 ovan) drog kommissionen slutsatsen att dessa betyg inte var tillförlitliga.
- (83) Under översynsperioden säkrade en av producenterna vissa medel från kortfristiga lån genom att sälja sina exportfordringar till kinesiska banker. Chongqing Hankook har inte tagit några lån utan endast använt företagsintern poolning av likvida medel för att finansiera sin verksamhet.

⁽³⁷⁾ Se skälen 74–136 i begäran och tillhörande bilagor.

⁽³⁸⁾ Se skäl 55 c.

- (84) Kommissionen ansåg att gruppens övergripande ekonomiska situation motsvarade ett kreditbetyg på BB, vilket är det högsta betyg som inte längre betraktas som "hög till högsta kreditvärdighet". Hög till högsta kreditvärdighet betyder att kreditvärderingsinstitutet anser att de obligationer ett företag emitterar kommer att kunna möta sina betalningsförpliktelser och att banker kan investera i dem.
- (85) Den premie som kan förväntas för obligationer emitterade av företag med detta kreditbetyg (BB) tillämpades sedan på den standardränta som tas ut av Kinas folkbank för att man skulle komma fram till marknadsräntan.
- (86) Detta pålägg fastställdes genom att man beräknade den relativa spreaden mellan indexen för företagsobligationer med AA-kreditbetyg i Förenta staterna och företagsobligationer med BB-kreditbetyg i Förenta staterna på grundval av Bloomberg-data för industrisegment. Denna relativa spread lades därefter till den referensränta som offentliggjorts av Kinas folkbank för den dag lånet beviljades ⁽³⁹⁾ och gällande samma löptid som det berörda lånet. Denna beräkning genomfördes individuellt för vart och ett av de lån som tillhandahållits företaget.
- (87) I synpunkterna på det slutliga utlämnandet av uppgifter hävdade Hankook att JHKT inte bör nedgraderas eftersom det är omotiverat. Företaget hävdade att den ekonomiska situationen för hela gruppen inte bör få påverka bedömningen av företagets kreditbetyg. Kommissionen gjorde bedömningen av företagets ekonomiska situation på grundval av de uppgifter som samlats in i undersökningen. Kommissionen tog hänsyn till hela gruppens ekonomiska situation på grund av de nära banden och förbindelserna mellan företagen i gruppen. Företagen deltar inte bara i direkta transaktioner sinsemellan utan deltar också i finansieringssystem som poolning av likvida medel och fakturadiskontering. Påståendena beaktades därför inte och bedömningen av företagets kreditbetyg förblir oförändrad.

3.4.1.4. Giti Group

- (88) De exporterande producenterna i Giti Group (*Giti*), dvs. Giti Radial Anhui och Giti Fujian, har vitt skilda ekonomiska situationer. En av dem var lönsam under skadeundersökningsperioden. Den andra var också lönsam under den berörda perioden, med undantag för år 2022. Dessutom har andra finansiella indikatorer, såsom summan skulder/balansomslutning, legat på en nivå över 50 %. En annan producent gick dock med förlust under hela skadeundersökningsperioden och dess skulder överskred tillgångarna. Trots detta hade bolaget inga lån från finansinstitut utan finansierades av moderbolaget.
- (89) I den ursprungliga undersökningen drog kommissionen slutsatsen att man för Giti Group borde använda BB-kreditbetyget som referensvärde på gruppnivå i enlighet med vad som anges i skälen 65–80 ovan för beräkningen av den totala förmånen för däck till följd av att det inte gjorts en verklig riskbedömning.
- (90) Eftersom bankerna inte samarbetade och företagets ekonomiska situation inte ändrades nämnvärt under översynsperioden drog kommissionen slutsatsen att detta referensvärde fortfarande är korrekt.

3.4.1.5. Selektivitet

- (91) Subventionsprogrammet i fråga var fortfarande selektivt i den mening som avses i artiklarna 4.2 a och 4.2 b i grundförordningen, eftersom den rättsliga situation som beskrivs i avsnitt 3.4.1 inte hade ändrats jämfört med när kommissionen gjorde en bedömning av den i den ursprungliga undersökningen och eftersom den nya fjortonde femårsplanen för den petrokemiska och kemiska sektorn bekräftade att däckproduktionen, inom ramen för gummiindustrin, är en främjad industri.

⁽³⁹⁾ När det gäller fast ränta. För lån med rörlig ränta användes Kinas folkbanks referensvärde under undersökningsperioden.

3.4.1.6. Slutsats

- (92) Kommissionen drog därför slutsatsen att det finns tillräcklig bevisning som visar att lån som en utjämningsbar subvention fortsatte under översynsperioden.
- (93) Följande subventionsnivå har fastställts för dessa lån under översynsperioden för de företagsgrupper som ingick i urvalet:

Lån	
Företag/grupp	Totalt subventionsbelopp
Giti Group	0,42 %
Hankook Group	0,02 %

3.4.2. Kreditramar

3.4.2.1. Allmänna anmärkningar

- (94) Syftet med en kreditram är att fastställa en begränsad kredit som företaget får utnyttja när som helst för att finansiera den löpande verksamheten, vilket gör finansieringen av rörelsekapital flexibel och omedelbart tillgänglig vid behov. Kommissionen ansåg därför att all kortfristig finansiering av företagen i urvalet, såsom kortfristiga lån, bankaccepter och så vidare, sannolikt omfattas av ett kreditramsinstrument.

3.4.2.2. Resultatet av översynen

- (95) I likhet med den ursprungliga undersökningen visade översynen att kinesiska finansinstitut även beviljade kreditramar i samband med beviljandet av individuella lån till vart och ett av de företag som ingick i urvalet. Dessa utgjordes av ramavtal genom vilka banken tillät företagen i urvalet att upp till ett visst högsta belopp ta ut medel i form av olika skuldinstrument (lån, fakturor, handelsfinansiering, bankaccepter osv.). Under normala marknadsförhållanden skulle sådana kreditramar vanligtvis vara föremål för en "överenskommelse"- eller "åtagande"-avgift för att kompensera för bankens kostnader och risker liksom för årsavgifter som tas ut på ett tidigt stadium för att förlänga kreditramarnas löptid. Kommissionen fann dock att samtliga företag i urvalet drog nytta av kreditramar som tillhandahölls avgiftsfritt.
- (96) I enlighet med artikel 6 d ii i grundförordningen anses den förmån som mottagaren får vara skillnaden mellan det belopp som företaget betalar för de kreditramar de beviljats av det kinesiska finansinstitutet och det belopp som företaget skulle ha behövt betala för en likvärdig kreditram på marknaden.
- (97) Avgifterna som användes som referensvärde tillämpades proportionellt på beloppet för varje berörd kreditram för att få fram subventionsbeloppet (minus eventuella avgifter som faktiskt erlagts). För kreditramar som gällde mer än ett år fördelades det totala subventionsbeloppet över kreditramens löptid och ett lämpligt belopp hänfördes till undersökningsperioden.

3.4.2.3. Selektivitet

- (98) Såsom nämns i skäl 67 ska finansinstitut enligt beslut nr 40 tillhandahålla kreditstöd till främjade industrier.
- (99) Kommissionen ansåg att kreditramar utgör en form av förmånligt finansiellt stöd från finansinstitut till främjade industrier, såsom däckindustrin. Som anges i avsnitt 3.3 hör däckindustrin till de främjade industrierna och är därför berättigad till alla typer av finansiellt stöd.

3.4.2.4. Beräkning av subventionens storlek

- (100) I enlighet med artikel 6 d ii i grundförordningen ansåg kommissionen att den förmån som mottagarna därmed erhöll var skillnaden mellan det belopp som de betalade som avgift för kreditramar som beviljats eller förlängts av det kinesiska finansinstitutet och det belopp som de skulle betala för en likvärdig kommersiell kreditram som erhållits till en icke snedvriden marknadsränta.
- (101) De lämpliga referensvärdena för överenskommelseavgiften och förlängningsavgiften fastställdes till 1,5 % respektive 1,25 % på grundval av offentligt tillgängliga uppgifter⁽⁴⁰⁾ och referensvärden som använts i de tidigare undersökningar som anges i skäl 55 ovan.
- (102) I princip ska överenskommelseavgiften och förlängningsavgiften betalas som ett engångsbelopp vid den tidpunkt då en ny kreditram beviljas eller då en befintlig kreditram förlängs. För beräkningsändamål beaktade kommissionen dock kreditramar som hade beviljats eller förlängts före översynsperioden men som fanns tillgängliga för grupperna i urvalet under undersökningsperioden och även kreditramar som beviljades under undersökningsperioden. Därefter beräknade kommissionen förmånen på grundval av den period under översynsperioden under vilken kreditramen fanns tillgänglig.
- (103) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter hävdade Giti-gruppen att det referensvärde som använts var olämpligt och att kommissionen felaktigt förlitade sig på kreditramar i brittiska pund som utfärdats av en liten bank för att dra slutsatsen att avsaknaden av avgifter för att öppna kreditramar från banker i Kina utgjorde en subvention. Giti hävdade också att en del av kreditramarna faktiskt var en förlängning av de föregående krediterna, men att kommissionen tillämpade referensvärdet för öppningsavgiften på dessa.
- (104) Kommissionen ansåg inte att det referensvärde som användes var omotiverat högre. Det var i själva verket mycket nära det som användes i tidigare undersökningar och baserades på offentligt tillgängliga uppgifter. Det faktum att producenterna inte bedriver verksamhet i brittiska pund ansågs inte vara relevant för lämpligheten i det valda referensvärdet, där det viktiga är de marknadsvillkor som erbjuds för att låna pengar (oavsett valuta). I sitt svar på frågeformuläret rapporterade Giti dessutom inte några kreditramar och först under kontrollbesöket kunde kommissionen konstatera att företaget hade aktiva kreditramar under översynsperioden. Exportören lade dock inte fram några bevis i form av exempelvis skriftliga avtal, som kunde påvisa att dessa kreditramar var förlängningar av de föregående kreditramarna. Kommissionen tillämpade därför referensvärdet för öppningsavgiften i dessa fall.
- (105) Hankook hävdade vidare att kommissionen först borde använda tillgängliga uppgifter i det land där kreditramen beviljades. Företaget hävdar att den sydkoreanska bankens filial i Kina tillhandahåller kreditramar mot en avgift och att avgiften därför bör tas med i beräkningen av förmånen för exportörens samtliga kreditramar. Kommissionen använde sig av avgifter från tredjeländer eftersom den inte kunde finna några kreditramar som beviljats de företag som ingick i urvalet och för vilka någon av de avgifter som normalt betalas på marknaden var tillämpliga. Även om det skulle vara fråga om en kinesisk bank med utländskt kapital som faktiskt tillhandahåller kreditramar mot en avgift som exportören hävdar, är det inte fråga om en avgift som ska betalas eller så är det fråga om en avgift som är starkt snedvriden. Mot bakgrund av de kinesiska bankernas bristande samarbetsvilja i den pågående undersökningen kan kommissionen inte kontrollera dessa uppgifter i den aktuella undersökningen. Exportören tillhandahöll inte heller några andra bevis för att denna avgift faktiskt tas ut i Kina, med undantag för en utskrift från en okänd webbplats på koreanska (delvis översatt). Därför avvisades även detta påstående.
- (106) Följande subventionsnivå har fastställts för dessa förmånliga lån under översynsperioden för de företagsgrupper som ingick i urvalet:

⁽⁴⁰⁾ *Business and Commercial Overdrafts* | Metro Bank (metrobankonline.co.uk).

Kreditramar

Företag/grupp	Totalt subventionsbelopp
Giti Group	2,72 %
Hankook Group	0,06 %

3.4.3. Bankaccepter**3.4.3.1. Allmänna anmärkningar**

- (107) Bankaccepter utgör finansiella produkter som syftar till att utveckla en aktivare inhemsk penningmarknad genom att lånefaciliteterna utvidgas. Det är en form av kortfristig finansiering som kan "minska finansieringskostnaden och stärka uttagarens kapitaleffektivitet" ⁽⁴¹⁾. Dessutom kan, som Folkbanken anger på sin webbplats, "bankaccepten garantera upprättandet och genomförandet av avtalet mellan köparen och säljaren samt främja kapitalomsättningen med hjälp av krediter från Kinas folkbank" ⁽⁴²⁾. På sin webbplats annonserar DBS Bank dessutom bankaccepter som ett sätt att "öka rörelsekapitalet genom att skjuta upp betalningar" ⁽⁴³⁾.
- (108) Kommissionen har redan i de tidigare undersökningarna fastställt att bankaccepter i stor utsträckning används som ett betalningsmedel i handelstransaktioner i stället för postanvisningar, vilket underlättar innehavarens kassaflöde och rörelsekapital ⁽⁴⁴⁾. Kontantmässigt ger instrumentet i praktiken innehavaren en uppskjuten betalning med förfallodag om sex månader eller ett år, eftersom den faktiska kontantbetalningen av transaktionsbeloppet sker vid bankacceptens förfallodag och inte vid den tidpunkt då innehavaren måste betala sin leverantör. I avsaknad av ett sådant finansiellt instrument skulle innehavaren antingen utnyttja sitt eget rörelsekapital, vilket medför en kostnad, eller ta ett kortfristigt rörelsekapitallån hos en bank för att betala sina leverantörer, vilket också medför en kostnad. Genom att betala med bankaccepter använder innehavaren de varor eller tjänster som levererats för en period av tre månader till ett år, utan att lägga ut några kontanter och utan kostnad.
- (109) Under normala marknadsförhållanden skulle bankaccepter i egenskap av finansiella instrument innebära en finansieringskostnad för innehavaren. Översynen visade att Giti Group använde bankaccepter under översynsperioden och endast betalade en avgift för den tjänst som banken tillhandahöll, som vanligen uppgick till 0,05 % av bankacceptens nominella värde. De bar dock ingen kostnad för finansieringen genom bankaccepter eftersom den kontanta betalningen för leveransen av varor och tjänster sköts upp. Kommissionen ansåg därför att de undersökta företagen i Giti Group utnyttjade finansiering i form av bankaccepter för vilka de inte bar några kostnader. Man hittade inga bevis för att Hankook drog nytta av en sådan förmån.
- (110) Mot denna bakgrund drog kommissionen slutsatsen att det system för bankaccepter som införts i Kina gav alla exporterande producenter en kostnadsfri finansiering av den löpande verksamheten, vilket innebär att en utjämningsbar förmån beviljades enligt vad som anges i skälen 115–120 i enlighet med artikel 3.1 a i och 3.2 i grundförordningen.

⁽⁴¹⁾ Se Kinas folkbanks webbplats på https://www.boc.cn/en/cbservice/cncb6/cb61/200811/t20081112_1324239.html, senast hämtad den 30 augusti 2024.

⁽⁴²⁾ Se föregående fotnot.

⁽⁴³⁾ Se DBS Banks webbplats på <https://www.dbs.com.cn/corporate/financing/working-capital/bank-acceptance-draft-bad-issuance>, senast hämtad den 30 augusti 2024.

⁽⁴⁴⁾ För en närmare beskrivning av hur bankaccepter brukar användas, se glasfibermaterialärendet som det hänvisas till i fotnot 19, skälen 359–370.

- (111) Kommissionen har i en tidigare undersökning ⁽⁴⁵⁾ fastställt att bankaccepter i praktiken har samma syfte och effekter som kortfristiga rörelsekapitallån, eftersom företagen använder dem för att finansiera sin löpande verksamhet i stället för att använda kortfristiga rörelsekapitallån, och att de följaktligen bör bära en kostnad som motsvarar en finansiering i form av kortfristiga rörelsekapitallån.

3.4.3.2. Selektivitet

- (112) När det gäller selektivitet ska, såsom nämns i skäl 71, finansinstitut enligt beslut nr 40 tillhandahålla kreditstöd till främjade industrier.
- (113) Kommissionen ansåg att bankaccepter utgör en annan form av finansiellt förmånsstöd från finansiella institut till främjade industrier såsom däckindustrin. Som anges i avsnitt 3.3 ovan hör däckindustrin till de främjade industrierna och är därför berättigad till alla möjliga typer av finansiellt stöd. Bankaccepter som finansieringsform är en del av det förmånliga systemet för finansiellt stöd från finansinstitut till främjade industrier, till exempel däckindustrin.
- (114) Inga bevis lades fram för att något företag i Kina (förutom inom främjade industrier) utnyttjar bankaccepter på samma fördelaktiga villkor.

3.4.3.3. Beräkning av subventionens storlek

- (115) Vid beräkningen av den utjämningsbara subventionens storlek bedömde kommissionen den förmån som mottagarna konstaterats få under översynsperioden.
- (116) Kommissionen konstaterade att Giti Group använde bankaccepter för att tillgodose sina behov av kortfristig finansiering utan att betala någon ersättning.
- (117) Kommissionen drog slutsatsen att innehavare av bankaccepter bör betala en ersättning för finansieringsperioden. Kommissionen ansåg att finansieringsperioden inleddes den dag då bankaccepten utfärdades och avslutades på bankacceptens förfallodag. Vad gäller bankaccepter som utfärdades före översynsperioden och bankaccepter med en förfallodag efter översynsperioden beräknade kommissionen förmånen endast för den finansieringsperiod som omfattades av översynsperioden.
- (118) I enlighet med artikel 6 b i grundförordningen ansåg kommissionen, med tanke på att bankaccepter utgör en form av kortsiktig finansiering och att de i praktiken har samma syfte som kortfristiga rörelsekapitallån, att den förmån som mottagaren får är skillnaden mellan det belopp som företaget faktiskt betalat som ersättning för finansiering genom bankaccept, och det belopp som mottagaren bör betala om kortsiktig finansieringsränta tillämpas.
- (119) Kommissionen fastställde den förmån som uppstår vid utebliven betalning av en kortsiktig finansieringskostnad. Såsom fastställts i tidigare undersökningar ⁽⁴⁶⁾ ansåg kommissionen att bankaccepter bör bära en kostnad motsvarande kortsiktig lånefinansiering. Kommissionen tillämpade därför samma metod som för kortsiktig lånefinansiering i renminbi yuan.
- (120) Följande subventionsnivå har fastställts för dessa förmånliga lån under översynsperioden för de företagsgrupper som ingick i urvalet:

Bankaccepter

Företag/grupp	Totalt subventionsbelopp
Giti Group	2,09 %

⁽⁴⁵⁾ Se förordningen om glasfibermaterial som nämns i fotnot 6, skäl 385.

⁽⁴⁶⁾ Se skäl 55 c.

3.4.4. Slutsats om förmånliga lån

- (121) Det framgick av översynen att båda grupperna av exporterande producenter i urvalet gynnades av förmånliga lån under översynsperioden. Eftersom det rör sig om ett finansiellt bidrag, en förmån för de exporterande producenterna och selektivitet bör dessa lån, kreditramar och bankaccepter anses vara en utjämningsbar subvention.
- (122) Följande subventionsnivå har fastställts för dessa förmånliga lån under översynsperioden för de företagsgrupper som ingick i urvalet:

Förmånliga lån	
Företag/grupp	Totalt subventionsbelopp
Giti Group	3,48 %
Hankook Group	0,08 %

3.5. Exportkreditförsäkring

- (123) Den sökande hävdade i begäran att Sinosure tillhandahöll producenter av den berörda produkten exportkreditförsäkring till förmånliga villkor.

3.5.1. Rättslig grund

- (124) Den rättsliga grunden för Sinosures subventioner är följande:

- Tillkännagivandet om genomförandet av strategin för att främja handel genom vetenskap och teknik med hjälp av exportkreditförsäkring (Shang Ji Fa [2004] nr 368) utfärdat gemensamt av det kinesiska handelsministeriet och Sinosure.
- Exportkatalogen för kinesiska högteknologiska produkter och innovativa tekniska produkter, 2006. Den så kallade plan 840 i statsrådets tillkännagivande av den 27 maj 2009.
- Den så kallade plan 421, som ingick i ett meddelande som utfärdades av handelsministeriet och finansministeriet den 22 juni 2009 och gällde praktiska frågor kring genomförandet av specialarrangemangen för exportkreditförsäkring för stor, komplett utrustning.

- (125) Statsrådets tillkännagivande om främjande och utveckling av det strategiska beslutet Att påskynda tillväxtföretagen (GuoFa [2010] nr 32 av den 18 oktober 2010), utfärdat av statsrådet, och dess genomföranderiktlinjer (GuoFa [2011] nr 310 av den 21 oktober 2011) ⁽⁴⁷⁾.

3.5.2. Resultat av översynen vid giltighetstidens utgång

- (126) I nyligen genomförda antisubventionsundersökningar ⁽⁴⁸⁾ konstaterade kommissionen att Sinosure är ett offentligt organ i den mening som avses i artikel 2 b i grundförordningen. Liksom i samband med de förmånliga lån som beskrivs ovan är slutsatsen att Sinosure har befogenheter att utöva myndighetsfunktioner baserad på tillgängliga uppgifter om statligt ägande, formella tecken på statlig kontroll liksom belägg för att de kinesiska myndigheterna fortsatt utövar en betydande kontroll över Sinosure.
- (127) Som bekräftats i andra nyligen genomförda undersökningar ⁽⁴⁹⁾ utövar regeringen full äganderätt och finansiell kontroll över Sinosure. Sinosure ägs till 100 % av statsrådet. I stadgarna anges att det är finansministeriet som ansvarar för företagets affärsverksamhet. Sinosure ska lämna in ekonomiska redogörelser och redovisningsrapporter samt en budgetrapport till finansministeriet för granskning och godkännande.

⁽⁴⁷⁾ Se skäl 148 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2023/1647.

⁽⁴⁸⁾ Se skäl 54 b.

⁽⁴⁹⁾ Se skäl 54 c.

- (128) Eftersom Sinosure är helt statsägt finns det ingen styrelse. Alla medlemmar i tillsynsstyrelsen utnämns av statsrådet och utför sina uppdrag i enlighet med interimsförordningen för tillsynsstyrelserna för viktiga statsägda finansinstitut. Även den högsta ledningen utses av de statliga myndigheterna.
- (129) I den ursprungliga undersökningen konstaterade kommissionen att Sinosure uppvisade formella tecken på statlig kontroll när det gäller däckindustrin. Kommissionen noterade att Sinosure, i enlighet med tillkännagivandet om genomförandet av strategin för att främja handel genom vetenskap och teknik med hjälp av exportkreditförsäkring, förväntades öka stödet till nyckelindustrier och högteknologiska produkter. Dessa produkter omnämns särskilt i den kinesiska exportkatalogen från 2006 över högteknologiska produkter som omfattar "nya radialdäck, andra än massivdäck, för fordon för person- eller godstransport (avser gummidäck för motorfordon med en tvärsnittsbredd ≥ 24 tum)" ⁽⁵⁰⁾.
- (130) I begäran hävdade sökanden att exportkatalogen över högteknologiska produkter gäller än i dag och att det inte finns något som tyder på att den snart kommer att ändras.
- (131) På grundval av ovanstående, och eftersom de kinesiska myndigheterna inte samarbetade, drog kommissionen slutsatsen att Sinosure är ett offentligt organ eftersom det har befogenheter att utföra myndighetsuppgifter. Samma slutsatser drogs i tidigare antisubventionsundersökningar rörande främjade industrier i Kina, såsom förklaras i skäl 55 ovan.
- (132) Eftersom Sinosure är ett offentligt organ som har myndighetsbefogenheter och verkställer statliga lagar och planer utgör den exportkreditförsäkring som erbjuds däckproducenter ett finansiellt bidrag i form av möjlig direkt överföring av medel från myndigheterna i den mening som avses i artikel 3.1 a i i grundförordningen.

3.5.3. Förmån

- (133) På grundval av uppgifterna i begäran om översyn samt resultaten av de senaste undersökningarna drog kommissionen slutsatsen att när Sinosure, som ett politiskt uppdrag, tillhandahåller exportkreditförsäkring till förmånligare villkor än vad mottagaren normalt sett skulle kunna få på marknaden, eller erbjuder ett försäkringsskydd som annars inte skulle vara tillgängligt på marknaden rör det sig om en förmån i enlighet med artiklarna 3.2 och 6 c i grundförordningen. Selektivitet
- (134) Subventionerna är knutna till exportresultat i den mening som avses i artikel 4.4 a i grundförordningen och därmed selektiva.

3.5.4. Beräkning av subventionens storlek

- (135) Det har konstaterats att ett av de företag som ingick i urvalet åtnjöt förmåner genom ordningen, nämligen Hankook Group. Kommissionen har beräknat förmånen för denna producent. Kommissionen fann inga bevis för att Giti Group åtnjöt någon förmån genom denna subventionsordning.
- (136) Eftersom Sinosure står för omkring 90 % av den inhemska exportförsäkringsmarknaden i Kina kunde kommissionen inte finna en marknadsbaserad inhemsk försäkringspremie. I linje med tidigare antisubventionsundersökningar har kommissionen således valt det mest lämpliga externa referensvärdet, för vilket det fanns information, dvs. de premiesatser som tillämpas av Export-Import Bank (Ex-Im Bank) i Förenta staterna till icke-finansiella institut för export till OECD-länder.
- (137) Återbetalningar av exportförsäkringspremier som beviljats under översynsperioden betraktades som ett bidrag. Eftersom det inte fanns belägg för att företagen haft ytterligare kostnader för vilka det skulle krävs en anpassning, beräknades förmånen som hela det återbetalningsbelopp som erhöles under översynsperioden.

⁽⁵⁰⁾ Meddelande från ministeriet för vetenskap och teknik, finansministeriet, den statliga skattemyndigheten och den allmänna tullförvaltningen om utfärdandet av 2006 års upplaga av exportkatalogen över Kinas högteknologiska produkter (finns på <http://policy.mofcom.gov.cn/claw/clawContent.shtml?id=4139>)

- (138) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter kommenterade Hankook Group att den totala förmånen för all export vid beräkningen inte borde fördelas enbart på exporten av den berörda produkten till unionen. Kommissionen korrigerade felet utan att detta medförde någon betydande ändring av det konstaterade subventionsbeloppet och fördelade därefter förmånen på den totala omsättningen för all export.
- (139) Följande subventionsbelopp har fastställts för denna ordning under översynsperioden för de exporterande producenterna i urvalet:

Förmånlig finansiering och försäkring: exportkreditförsäkring

Företag/grupp	Subventionsnivå
Hankook Group	0,02 %

3.6. Tillhandahållande av insatsvaror mot för låg ersättning

- (140) Ingen av producenterna av naturgummi, syntetgummi, kimrök eller nylonkord, som hade tillhandahållit insatsvaror till de företag som ingick i urvalet, besvarade det särskilda frågeformulär som kommissionen hade begärt att de kinesiska myndigheterna skulle vidarebefordra till dem.
- (141) Eftersom kommissionen inte fick någon information om företagsstyrningen hos de statsägda producenter som levererade insatsvaror till företagen i urvalet, och inte heller någon företagsspecifik information om prissättningen för de insatsvaror som insatsvaruleverantörerna levererade till företagen i urvalet, var kommissionen tvungen att förlita sig på tillgängliga uppgifter för sina undersökningsresultat avseende tillhandahållandet av naturgummi, syntetiskt gummi, kimrök och nylonkord mot för låg ersättning i enlighet med artikel 28.1 i grundförordningen.

3.6.1. Tillhandahållande av el mot för låg ersättning

- (142) Alla företag i urvalet köpte elen på grundval av ett avtal med energileverantörerna. Inköspriserna för el från nätet följde de officiellt fastställda prisnivåerna på provinsnivå för stora industrikunder. Trots den införda reformen om liberalisering av marknadspriset för energi är elinköpsmarknaden fortfarande starkt reglerad, vilket har fastställts i tidigare undersökningar ⁽⁵¹⁾.
- (143) Under översynen fastställde kommissionen att de företag som ingick i urvalet gynnades av sänkningar eller återbetalningar av en del av sina elkostnader.

3.6.1.1. Rättslig grund

- (144) Den rättsliga grunden är följande:

- Cirkulär från den nationella utvecklings- och reformkommissionen och den nationella energimyndigheten för aktivt främjande av marknadsorienterade energitransaktioner och ytterligare förbättring av handelsmekanismen (Fa Gua Yun Xing [2018] nr 1027, utfärdat den 16 juli 2018).
- Flera yttranden från centralkommittén i Kinas kommunistiska parti och statsrådet om ytterligare fördjupning av reformen av kraftsystemet (Zhong Fa [2015] nr 9).

⁽⁵¹⁾ Skälen 560–572 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/2287 av den 17 december 2021 om införande av slutgiltiga utjämningstullar på import av aluminiumfolie för vidare förädling med ursprung i Folkrepubliken Kina och om ändring av genomförandeförordning (EU) 2021/2170 om införande av slutgiltiga antidumpningstullar beträffande import av aluminiumfolie för vidare förädling med ursprung i Folkrepubliken Kina (EUT L 458, 22.12.2021, s. 344). Skälen 524–530 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/72 av den 18 januari 2022 om införande av slutgiltiga utjämningstullar på import av optiska fiberkablar med ursprung i Folkrepubliken Kina och om ändring av genomförandeförordning (EU) 2021/2011 om införande av en slutgiltig antidumpningstull på import av optiska fiberkablar med ursprung i Folkrepubliken Kina (EUT L 12, 19.1.2022, s. 34).

- Tillkännagivande om en fullständig liberalisering av planen för elproduktion och elförbrukning för kommersiella användare (Nationella utvecklings- och reformkommissionen [2019] nr 1105).
- Regler för elhandel i fråga om medel- och långfristiga transaktioner i Jiangsuprovinen.
- Interimistiska åtgärder för pilotprojektet om direktel i Jiangsu till viktiga elanvändare och kraftproducerande företag, utfärdade av Jiangsu Economic and Information Technology Commission, 13 maj 2014.
- Tillkännagivande om ett anbudsförfarande om el i Jiangsuprovinen på internet för mars-april 2017.
- Tillkännagivande om igångsättning av pilotprojektet med direkt elhandel i Chongqing, Yu Fu-kontoret [2016] nr 167.
- Tillkännagivande om ytterligare fördjupning av den marknadsorienterade reformen av priserna på el från nätet för koleldad kraftproduktion genom den nationella utvecklings- och reformkommissionens prisreform [2021] nr 1439.

3.6.1.2. Resultatet av översynen

- (145) Kommissionen slog fast att företag i urvalet köpte el och gynnades av sänkningar eller återbetalningar/justeringar av en del av sina elkostnader, eftersom företagen deltog i pilotprogrammet för marknadsinriktade eltransaktioner.
- (146) Eftersom de kinesiska myndigheterna inte samarbetade förlitade kommissionen sig på uppgifterna från den ursprungliga undersökningen. Kommissionen konstaterade dessutom att de undersökta företagen har rätt att köpa el direkt från kraftverk genom att ingå direkta köpeavtal, i stället för att köpa från nätet. De avtalen omfattar en viss mängd el till ett visst pris, vilket är lägre än de officiella priser som fastställs på provinsnivå för stora industriella användare.
- (147) Såsom fastställdes i de tidigare undersökningarna ⁽⁵²⁾ är möjligheten att ingå sådana direkta avtal i dag inte öppen för alla stora industrikonsumenter. På nationell nivå anges det i yttrandena från centralkommittén i Kinas kommunistiska parti och statsrådet om ytterligare fördjupning av reformen av kraftsystemet till exempel att "företag som inte följer den nationella industripolitiken och vars produkter och processer avlägsnas inte bör delta i direkta transaktioner" ⁽⁵³⁾. I samma yttranden anges också att "efter det att tillträdesvillkoren har fastställts bör vi också uppgradera de kataloger över lokala elproduktionsföretag och eldistributörer som uppfyller de villkor som årligen offentliggörs av provinsregeringarna och genomföra en dynamisk reglering av användarkatalogen. Elproduktionsföretag, elleverantörer och användare som ingår i katalogen kan frivilligt registrera sig hos handelsinstitutionerna för att bli marknadsaktörer". För att kunna delta i direkthandelssystemet bör därför ett företag uppfylla vissa villkor och ingå i "användarkatalogen".
- (148) I praktiken sker direkt elhandel i provinserna. Företagen måste ansöka hos regionala myndigheter om godkännande att delta i pilotprojektet direktel, och de måste uppfylla vissa kriterier. Avseende vissa företag förekommer inga riktiga marknadsbaserade förhandlingar eller anbudsförfaranden, eftersom de kvantiteter som köps in enligt direktavtal inte bygger på det faktiska utbudet och efterfrågan. Elproducenter och elanvändare får inte fritt sälja eller köpa all sin el direkt. De begränsas av kvantitativa kvoter som den lokala myndigheten tilldelat dem. Även om priserna är meningen att priserna ska förhandlas fram direkt mellan elproducenterna och den slutliga elanvändaren eller med mellanliggande tjänsteleverantörer, utfärdas fakturorna till företagen i praktiken av det statliga nätföretaget. Slutligen måste alla undertecknade direktköpsavtal lämnas in till den lokala myndigheten för registrering.

⁽⁵²⁾ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/2287 av den 17 december 2021 om införande av slutgiltiga utjämningstullar på import av aluminiumfolie för vidare förädling med ursprung i Folkrepubliken Kina och om ändring av genomförandeförordning (EU) 2021/2170 om införande av slutgiltiga antidumpningstullar beträffande import av aluminiumfolie för vidare förädling med ursprung i Folkrepubliken Kina, C/2021/9713 (EUT L 458, 22.12.2021, s. 344).

⁽⁵³⁾ Flera yttranden från centralkommittén i Kinas kommunistiska parti och statsrådet om ytterligare fördjupning av reformen av kraftsystemet (Zhong Fa [2015] nr 9, avsnitt III.4).

- (149) De kinesiska myndigheterna utfärdade 2018 ett cirkulär för aktivt främjande av marknadsorienterade energitransaktioner och ytterligare förbättring av handelsmekanismen från den nationella utvecklings- och reformkommissionen och den nationella energimyndigheten. Även om skrivelsen syftar till att öka antalet direkta transaktioner på elmarknaden nämns vissa industrier specifikt, bland annat högteknologiska industrier som däckindustrin, som understöds och gynnas av liberaliseringen av elmarknaden. Särskilt i avsnitt III, "Öppnande för att möjliggöra tillträde för användare som uppfyller kraven", punkt 2, anges att "framväxande industrier med högt mervärde, till exempel högteknologiska produkter, internet, stordata och avancerad tillverkningsindustri, liksom företag med särskilda fördelar och kännetecken och högt teknikinnehåll, ska stödjas så att de kan delta i transaktioner, utan spänningsnivåer och begränsningar av elförbrukningen".
- (150) I tillkännagivandet om fullständig liberalisering av elproduktions- och förbrukningsplanen för kommersiellt verksam användare, som syftar till en ytterligare liberalisering av elmarknaden, anges dessutom att "de kommersiella elanvändare som inte uppfyller den nationella industripolitiken ska preliminärt inte delta i marknadsorienterade transaktioner, och de elanvändare vars produkter och processer hör till de borttagna och begränsade kategorierna i katalogen för vägledning av industriell strukturanpassning ska strikt tillämpa den rådande differentierade prispolicy för el".
- (151) Lagstiftningen föreskriver således en selektiv tillämpning av direkta transaktioner på elmarknaden som endast gäller vissa industrier, till exempel industrier som uppfyller den nationella industripolitiken, och med särskild inriktning på högteknologiska industrier. Detta leder till att dessa industrier betalar lägre elpriser.
- (152) Kommissionen ansåg därför att det lägre elpriset och återbetalningarna/justeringarna till följd av den direkta elhandel som företagen i urvalet deltog i utgör en subvention i den mening som avses i artikel 3.1 a ii och 3.2 i grundförordningen. Det förekommer ett ekonomiskt bidrag i form av uteblivna intäkter för de kinesiska myndigheterna (dvs. nätoperatoren) som medför en förmån för de berörda företagen. Förmånen för mottagarna motsvarar elkostnadsbesparingen, antingen genom reducerade elpriser eller genom återbetalningar/justeringar, eftersom elnätet hölls till ett pris under det normala nätpris som andra stora industrianvändare betalade, eftersom de varken gynnades av direktleveransen eller ingick i pilotprojektet för direktleverans.
- (153) Denna subvention är selektiv i den mening som avses i artikel 4.2 a i grundförordningen, eftersom lagstiftningen begränsar tillämpningen av denna ordning till att endast avse företag som uppfyller vissa industripolitiska mål som fastställts av staten, och vars produkter eller processer anses vara stödberättigande.
- (154) Kommissionen drog därför slutsatsen att subventionsordningen var i kraft under översynsperioden och att den är selektiv i den mening som avses i artiklarna 4.2 a och 4.3 i grundförordningen.

3.6.1.3. Beräkning av subventionens storlek

- (155) Den utjämningsbara subventionens storlek beräknades i förhållande till den förmån som mottagaren konstaterats få under översynsperioden. Denna förmån beräknades som skillnaden mellan det totala elpris som skulle betalats enligt den normala elnätets nivå och det totala elpris som betalades med det lägre elpriset.
- (156) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter hävdade Hankook att kommissionen i beräkningen för ett företag i gruppen, dvs. CHKT, inte använde den senaste versionen av företagets svar på frågeformuläret. Företaget beräknade inledningsvis de avgifter som var tillämpliga på de belopp som betalades för elen på grundval av taxorna exklusive de statliga avgifterna, men egentligen ingår dessa avgifter i nättarifferna. Företaget lämnade därför, före kontrollbesöket, in den reviderade versionen av de elpriser som CHKT betalade. CHKT hävdade att kommissionen borde beräkna förmånen på grundval av de reviderade satserna. Kommissionen analyserade detta påstående och fann att det var befogat. Kommissionen korrekterade därför felet och beräknade förmånen på grundval av de satser som betalats av CHKT och som inbegrep de statliga avgifterna.

- (157) Hankook hävdade vidare att kommissionen felaktigt tillämpade metoden med nollställning och bortsåg från transaktioner på månadsbasis när man konstaterade att det inte var fråga om någon förmån. Kommissionen erinrade om att förmånen beräknades med beaktande av alla transaktioner och därefter jämfördes med nätavgifterna för att kontrollera om företaget hade tillhandahållits tjänsten mot för låg ersättning. Jämförelsen gjordes mellan samma eller de mest likartade tjänsterna, till exempel mellan samma avgift (hög topp, topp, normal, dalgång), period och område. I de fall då ingen förmån konstaterades togs de aktuella transaktionerna inte med i den totala förmånen. Kommissionen fann inga skäl för att betrakta företagets avräkningsmetod som lämpligt och inga skäl för att tillämpa den på beräkningen av subventionsbeloppet, varför påståendet avvisades.
- (158) Följande subventionsbelopp har fastställts för denna ordning under översynsperioden för de exporterande producenterna i urvalet:

Tillhandahållande av el mot för låg ersättning

Företag/grupp	Subventionsnivå
Giti Group	0,20 %
Hankook Group	0,03 %

3.6.2. Markanvändningsrättigheter

3.6.2.1. Inledning

- (159) I den ursprungliga undersökningen fastställde kommissionen att däckindustrin i Kina gynnades av tillhandahållandet av mark och mer specifikt tillhandahållandet av markanvändningsrättigheter mot för låg ersättning.

3.6.2.2. Rättslig grund

- (160) Tillhandahållandet av markanvändningsrättigheter i Kina regleras av Kinas lag om markförvaltning. Även följande dokument ingår i den rättsliga grunden:

- (1) Kinas egendomslag (föreskrift från Folkrepubliken Kinas president nr 62) ⁽⁵⁴⁾.
- (2) Kinas lag om markförvaltning (föreskrift från Folkrepubliken Kinas president nr 28) ⁽⁵⁵⁾.
- (3) Kinas lag om fastighetsförvaltning i städer (föreskrift från Folkrepubliken Kinas president nr 29) ⁽⁵⁶⁾.
- (4) Kinas interimbestämmelser om tilldelning och överföring av markanvändningsrättigheter till statligt ägd mark i stadsområden (dekret nr 55 från Folkrepubliken Kinas statsråd) ⁽⁵⁷⁾.
- (5) Genomförandeförordning för Kinas lag om markförvaltning (föreskrift från Folkrepubliken Kinas statsråd [2014] nr 653) ⁽⁵⁸⁾.
- (6) Bestämmelser om tilldelning av markanvändningsrättigheter till statsägd byggnadsmark genom budgivning, auktion och offert (Meddelande nr 39 av CSRC) ⁽⁵⁹⁾. och

⁽⁵⁴⁾ Se Kinas egendomslag av den 16 mars 2007, som finns på http://www.npc.gov.cn/zgrdw/englishnpc/Law/2009-02/20/content_1471118.htm.

⁽⁵⁵⁾ Se förordningen om genomförande av Kinas lag om markförvaltning av den 27 december 1998, i dess ändrade lydelse, som finns på <https://www.fao.org/faolex/results/details/en/c/LEX-FAOC170451>.

⁽⁵⁶⁾ Se <https://law.pkulaw.com/chinalaw/d8db5e659bc282b9bdfb.html>.

⁽⁵⁷⁾ Se <https://law.pkulaw.com/chinalaw/66cde758ad66f43bbdfb.html>.

⁽⁵⁸⁾ Se <https://law.pkulaw.com/chinalaw/6ef282863f024c04bdfb.html>.

⁽⁵⁹⁾ <https://law.pkulaw.com/chinalaw/58891db210496a5fbdfb.html?keyword=%E5%9B%BD%E6%9C%89%E5%BB%BA%E8%AE%BE%E7%94%A8%E5%9C%B0%E4%BD%BF%E7%94%A8%E6%9D%83>.

- (7) Statsrådets meddelande om relevanta frågor rörande stärkandet av markkontrollen (Guo Fa [2006] nr 31) ⁽⁶⁰⁾.

3.6.2.3. Resultatet av översynen

- (161) Enligt artikel 10 i bestämmelsen om tilldelning av markanvändningsrättigheter till statsägd byggnadsmark genom budgivning, auktion och offert är det de lokala myndigheterna som fastställer markpriserna i enlighet med systemet för urban markvärdering (vilket endast uppdateras vart tredje år) och med den statliga industripolitiken.
- (162) I tidigare undersökningar ⁽⁶¹⁾ konstaterade kommissionen att de priser som betalats för markanvändningsrättigheter i Kina inte motsvarade marknadspriser fastställda på grundval av utbud och efterfrågan på en fri marknad eftersom auktionsförfarandet var otydligt, icke-transparent och inte fungerade i praktiken och eftersom priserna konstaterades vara godtyckligt fastställda av myndigheterna. Såsom nämns i skälet ovan fastställs priserna av myndigheterna i enlighet med systemet för urban markvärdering och enligt detta system ska de vid fastställandet bl.a. ta hänsyn till industripolitiken när de fastställer priset på industrimark.
- (163) Vad gäller förmånlig tillgång till industrimark för företag som tillhör vissa branscher noterade kommissionen att det pris som sätts av de lokala myndigheterna måste stå i samklang med den statliga industripolitiken. Inom ramen för denna industripolitik betraktas däckindustrin som en främjad industri. Enligt statsrådets beslut nr 40 ska myndigheterna ta hänsyn till den vägledande katalogen för industriell omstrukturering samt industripolitiken när de tillhandahåller mark. I artikel XVIII i beslut nr 40 klargörs att industrier som är "begränsade" inte ska få tillgång till markanvändningsrättigheter. Subventionen är selektiv i enlighet med artikel 4.2 a och 4.2 c i grundförordningen, eftersom det förmånliga tillhandahållandet av mark endast ges till företag som tillhör vissa branscher, i detta fall däckindustrin, och statens förfaranden på detta område är otydliga och icke-transparenta.
- (164) Översynen visade inte att några märkbara förändringar hade ägt rum när det gällde de producenter som ingick i urvalet. Endast en exporterande producent från Giti Group köpte ett nytt markområde i slutet av översynsperioden.
- (165) Undersökningsresultaten bekräftar att situationen vad gäller tillhandahållandet av mark och markförvärv i Kina är icke-transparent och priserna sätts godtyckligt av myndigheterna.

3.6.2.4. Beräkning av subventionens storlek

- (166) Precis som i tidigare undersökningar ⁽⁶²⁾ och i enlighet med artikel 6 d ii) i grundförordningen användes markpriser från det separata tullområdet Taiwan, Penghu, Kinmen och Matsu (Taiwan) som externt referensvärde ⁽⁶³⁾. Förmånen för mottagarna beräknas som skillnaden mellan det belopp som faktiskt betalats av var och en av de exporterande producenterna i urvalet (dvs. det faktiska pris som anges i kontraktet eller i tillämpliga fall priset i kontraktet minus det belopp som den lokala myndigheten gett i återbetalning/bidrag) för markanvändningsrättigheterna och det belopp som normalt sett skulle ha betalats på grundval av referensvärdet från Taiwan.
- (167) Kommissionen ansåg att Taiwan var ett lämpligt externt referensvärde av följande skäl:
- (a) Den jämförbara ekonomiska utvecklingsnivån, BNP och den ekonomiska strukturen i Taiwan och i de flesta provinser och städer i Kina där de exporterande producenterna i urvalet är etablerade.
 - (b) Den geografiska närheten mellan Kina och Taiwan.
 - (c) Den höga graden av industriell infrastruktur i både Taiwan och många provinser i Kina.
 - (d) De starka ekonomiska banden och den gränsöverskridande handeln mellan Taiwan och Kina.
 - (e) Den höga befolkningstätheten i många provinser i Kina och i Taiwan.

⁽⁶⁰⁾ Se https://www.gov.cn/zwggk/2006-09/05/content_378186.htm.

⁽⁶¹⁾ Se skäl 55 c.

⁽⁶²⁾ Se skäl 55(54) c.

⁽⁶³⁾ Såsom har bekräftats av tribunalen i mål T-444/11, Gold East Paper och Gold Huasheng Paper mot rådet, tribunalens dom av den 11 september 2014, ECLI:EU:T:2014:773.

(f) Likheten mellan typen av mark och de transaktioner som använts för att konstruera det relevanta referensvärdet i Taiwan med dem i Kina. och

(g) De gemensamma demografiska, språkliga och kulturella egenskaperna i Taiwan och Kina.

(168) I enlighet med den metod som tillämpades i de tidigare undersökningarna ⁽⁶⁴⁾ ⁽⁶⁵⁾ använde kommissionen det genomsnittliga markpriset per kvadratmeter som fastställts för Taiwan, korrigerat för inflationen och den BNP-utveckling som inträffat efter det att de berörda kontrakten avseende markanvändningsrättighet ingicks. Uppgifterna om priser på industrimark från 2015 togs från webbplatsen för industrikontoret vid ekonomiministeriet i Taiwan ⁽⁶⁶⁾. För tidigare år justerades priserna med hänsyn till inflationstakten och BNP-utvecklingen per capita i löpande priser i US-dollar för Taiwan, vilka offentliggjorts av IMF för 2015.

(169) Efter utlämnandet av uppgifter hävdade två exporterande producenter att Taiwan inte lämpar sig för fastställande av referensvärdet, eftersom Taiwan bland annat inte har samma ekonomiska utvecklingsnivå och det finns andra länder med samma typ av industriell infrastruktur. Hankook Group hävdade att kommissionen därför borde använda Thailand som referensvärde, såsom gjordes beträffande Förenade kungariket. Giti hävdade att det inte är lämpligt att använda Taiwan som referensvärde eftersom det inte återspeglar marknadsvillkoren i Kina och att markpriserna inte på något sätt justerades för att ta hänsyn till marknadsförhållandena på det kinesiska fastlandet.

(170) Kommissionen anser att valet av Taiwan som ett lämpligt externt referensvärde grundades på en undersökning av flera faktorer som förtecknas i skäl 168 i förordningen och på den nyligen genomförda undersökningen ⁽⁶⁷⁾ vilket motiverade valet av Taiwan som ett giltigt referensvärde, inbegripet med beaktande av en jämförelse mellan industrizonerna i Taiwan och de relevanta industriprovinserna i Kina. Kommissionen ansåg dock att även om det fanns vissa skillnader i marknadsvillkoren mellan nyttjanderätter i Fastlandskina och försäljning av mark i Taiwan skulle dessa inte vara av sådan art att valet av Taiwan skulle ogiltigförklaras som ett giltigt referensvärde. Kommissionen kunde under undersökningens gång inte identifiera något annat lämpligt referensvärde eller någon annan justeringsmetod som på ett tillfredsställande sätt skulle återspegla dessa skillnader i marknadsvillkoren. Dessutom slog kommissionen fast att referensvärdet baserades på kommissionens egna bedömning och på resultatet av undersökningen och inte på de resultat som andra tredjeländer erhållit genom sina egna förfaranden. Mot denna bakgrund måste påståendet avvisas.

(171) Giti hävdade att det skifte för vilket Giti förvärvade rättigheter under översynsperioden inte borde beaktas vid beräkningen av förmånen, eftersom det inte används för produktionen av den berörda produkten. Företaget medger att syftet med markförvärvet är att bygga den nya fabriken och så småningom flytta produktionen till platsen ifråga. Det faktum att ingen produktion äger rum för närvarande är i sig inte relevant för det subventionsbelopp som företaget erhåller. Företaget erhöll förmånen och därför har marken ifråga tagits med i beräkningen av subventionsbeloppet under översynsperioden. Påståendet har inte beaktats.

(172) I enlighet med artikel 7.3 i grundförordningen fördelades detta subventionsbelopp över översynsperioden med tillämpning av den normala livslängden för markanvändningsrätter för industrimark, dvs. 50 år. Beloppet fördelades sedan över den totala omsättningen för de olika företagen i urvalet under översynsperioden, eftersom subventionen inte var knuten till exportresultat och inte beviljats på grundval av framställda, producerade, exporterade eller transporterade kvantiteter.

⁽⁶⁴⁾ Se skäl 550 c, i synnerhet undersökningen avseende glasfibermaterial.

⁽⁶⁵⁾ Se fotnot 6 och skälen 506 och 507 i förordningen om glasfibermaterial.

⁽⁶⁶⁾ <https://lvr.land.moi.gov.tw>, senast hämtad den 31 maj 2024.

⁽⁶⁷⁾ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2024/2754 av den 29 oktober 2024 om införande av en slutgiltig utjämningstull på import av nya batteriefordon konstruerade för personbefordran med ursprung i Folkrepubliken Kina (L2024/2754), skälen 451–464.

- (173) Följande subventionsbelopp har fastställts för denna subvention under översynsperioden för de exporterande producenterna i urvalet:

Tillhandahållande av markanvändningsrättigheter mot för låg ersättning

Företag/grupp	Subventionsnivå
Giti Group	2,44 %
Hankook Group	0,96 %

3.7. Program för befrielse från och reduktioner av direkta skatter

3.7.1. Allmänna anmärkningar

- (174) Enligt Folkrepubliken Kinas lag om företagsbeskattning (*EIT-lagen*) får företag med ny och högteknologisk teknik, till vilka staten måste ge betydande stöd, en nedsatt inkomstskattesats på 15 % i stället för den normala skattesatsen på 25 %.
- (175) I den ursprungliga undersökningen fastställde kommissionen att däckproducenter erhöll utjämningsbara subventioner i form av förmånsbehandling enligt program och politik för inkomstskatt och andra direkta skatter.
- (176) När det gäller tre särskilda program (närmare bestämt skatterabatt för resursprodukter till följd av synergistisk användning enligt bolagsskattelagen, Skatterabatt för forskning och utveckling enligt EIT-lagen och befrielse från markanvändningsskatt) grundade kommissionen, med tanke på den bristande samarbetsviljan från de kinesiska myndigheternas sida, sina undersökningsresultat avseende den rättsliga grunden för subventionen, berättigande till subventionen och subventionens art och selektivitet på resultaten från tidigare undersökningar⁽⁶⁸⁾ och de kontrollerade svaren på frågeformuläret från de exporterande producenter som ingick i urvalet. Kommissionen kunde därmed beräkna de individuella subventionsnivåerna för de exporterande producenter som ingick i urvalet.
- (177) Programmen för inkomstskatt och andra direkta skatter ansågs vara subventioner i den mening som avses i artikel 3.1 a ii och artikel 3.2 i grundförordningen i form av uteblivna statliga intäkter som innebär att de mottagande företagen gynnas.

3.7.2. Rättslig grund

- (178) Den rättsliga grunden för detta program är artikel 28 och artikel 30.1 i bolagsskattelagen och artikel 93 i genomförandebestämmelserna för bolagsskattelagen samt följande:
- Cirkulär från ministeriet för vetenskap och teknik, finansministeriet och den statliga skattemyndigheten om granskning och utfärdande av "administrativa åtgärder för erkännande av högteknologiska företag", G.K.F.H. [2016] nr 32.
 - Tillkännagivande från ministeriet för vetenskap och teknik, finansministeriet och den statliga skattemyndigheten om granskning, tryckning och utfärdande av riktlinjer för "administrativa åtgärder för hantering av erkännanden av högteknologiska företag", GKFH [2016] nr 195.
 - Riktlinjer för de senaste prioriterade områdena för utveckling av högteknologiska industrier [2011] utfärdade av NDRC, ministeriet för vetenskap och teknik, handelsministeriet och den nationella immaterialrättsmyndigheten.
 - Tillkännagivande av finansministeriet, den statliga skattemyndigheten och ministeriet för vetenskap och teknik om förbättrad politik avseende avdrag före skatt av FoU-utgifter (Cai Shui [2015] nr 119). och
 - Tillkännagivande av den statliga skattemyndigheten om frågor rörande politiken avseende avdrag före skatt av företagens FoU-utgifter.

⁽⁶⁸⁾ Se skäl 55 c.

3.7.3. Resultatet av översynen

- (179) Det är bara företag som hör till vissa viktiga och nya högteknologiområden som stöds av staten samt de gällande prioriteringarna för högteknologiområden som stöds av staten, vilka anges i riktlinjerna för de senaste prioriterade områdena för utveckling av högteknologiska industrier, som kan komma i fråga för detta skatteavdrag. Dessa riktlinjer anger tydligt tillverkningsteknik och viktiga råvaror för däck som ett prioriterat område.
- (180) Företag som drar fördel av denna åtgärd måste lämna in sin skattedeklaration och relevanta bilagor. Förmånens faktiska storlek anges i deklarationen.
- (181) Kommissionen anser att skatterabatten i fråga är en subvention i den mening som avses i artikel 3.1 a ii och 3.2 i grundförordningen eftersom det förekommer ett ekonomiskt bidrag i form av uteblivna intäkter för de kinesiska myndigheterna, vilket medför en förmån för de berörda företagen. Förmånen för mottagarna är lika med skatteminskningen. Denna subvention är selektiv i den mening som avses i artikel 4.2 a i grundförordningen, eftersom lagstiftningen begränsar tillämpningen av denna ordning till att endast avse företag som är verksamma inom vissa prioriterade högteknologiområden som fastställts av staten inom däcksektorn.

3.7.4. Beräkning av subventionens storlek

- (182) Den utjämningsbara subventionens storlek beräknades i förhållande till den förmån som mottagaren konstaterats få under översynsperioden. Denna förmån beräknades som skillnaden mellan den totala skatt som skulle betalats enligt den normala skattesatsen och den totala skatt som betalades med den lägre skattesatsen.
- (183) Följande subventionsbelopp har fastställts för denna subvention under översynsperioden för de exporterande producenterna i urvalet:

Program för befrielse från och reduktioner av direkta skatter

Företag/grupp	Subventionsnivå
Giti Group	0,14 %
Hankook Group	0,43 %

3.8. Program för indirekta skatter och importtullar

3.8.1. Momsbefrielse och importtullrabatter vid användning av importerad utrustning och teknik.

- (184) Såsom fastställdes i den ursprungliga undersökningen ger detta program momsbefrielse och befrielse av importtull för import av investeringsvaror som används i deras produktion. Det kunde konstateras att företagen i urvalet beviljats både tull- och momsbefrielse under översynsperioden. Det rörde sig bland annat om befrielse för utrustning som importerats tidigare år, men vars förmån skrevs av över utrustningens livslängd och därmed även delvis över översynsperioden. Kommissionen fann ingen bevisning för att skattebefrielserna var direkt tillämpliga under översynsperioden, men den fastställde att företagen i urvalet ändå erhöll vissa begränsade förmåner inom ramen för detta program i form av befrielser under tidigare år.
- (185) Såsom fastställdes i den ursprungliga undersökningen anses programmet vara ett finansiellt bidrag i form av uteblivna intäkter för de kinesiska myndigheterna i den mening som avses i artikel 3.1 a ii i grundförordningen, eftersom FIE-företag och andra berättigade inhemska företag befrias från betalning av moms och/eller tullar som de annars skulle betala. Det medför också en förmån för de mottagande företagen i den mening som avses i artikel 3.2 i grundförordningen.

- (186) Programmet är selektivt i den mening som avses i artikel 4.2 a i grundförordningen. Enligt den lagstiftning som tillämpas av den beviljande myndigheten är tillgången till programmet begränsat till sådana företag som investerar i vissa specifika företagskategorier som i detalj anges i lagstiftningen och som tillhör antingen den främjade kategorin eller den begränsade kategorin B i den vägledande katalogen för industrier vad gäller utländska investeringar och tekniköverföring eller sådana som är förenliga med katalogen över nyckelindustrier, produkter och teknik vars utveckling främjas av staten. Det finns inte heller några objektiva kriterier som begränsar berättigandet till programmet och det har inte lagts fram någon avgörande bevisning för att dra slutsatsen att berättigandet skulle vara automatiskt i enlighet med artikel 4.2 b i grundförordningen.
- (187) Den utjämningsbara subventionens storlek beräknades i förhållande till den förmån som mottagarna konstaterats få under översynsperioden. Förmånen för mottagarna är lika med den moms- och importtullbefrielse som beviljats för den importerade utrustningen. För att se till att det utjämningsbara beloppet bara omfattade översynsperioden avskrevs förmånen över utrustningens användbara livslängd i enlighet med företagets normala redovisningsförfaranden.
- (188) Alla företagen i urvalet erhöll rabatter inom ramen för denna ordning. Subventionsbeloppet för just detta system fastställdes till 0,005 % för Hankook Group och 0,02 % för Giti Group.

3.8.2. Systemet med tullrestitution vid import för köp av naturgummi

- (189) I den ursprungliga undersökningen fastställde kommissionen att alla företagen i urvalet hade klassificerats som "företag med passiv förädling". Kommissionen konstaterade under översynen att denna ordning fortsatte att gälla under översynsperioden.
- (190) Enligt artikel 3 i Folkrepubliken Kinas åtgärder för tillsyn av varor för passiv förädling⁽⁶⁹⁾ ska "begreppet 'förädlingsverksamhet' avse verksamhet där det verksamma företaget importerar alla eller delar av råvarorna eller insatsvarorna, delar och komponenter, komponentdelar och förpackningsmaterial, och återexporterar de färdiga produkterna efter förädlingen eller monteringen, inbegripet förädling av levererade och importerade material". I artikel 5 sägs vidare att "om skatter uppbärs vid import i enlighet med relevanta bestämmelser, ska tullmyndigheten återbetala en andel av de uppburna skatterna som motsvarar den kontrollerade kvantitet varor som faktiskt förädlats och återexporterats efter exporten av de färdiga varorna".

3.8.2.1. Rättslig grund

- (191) Följande utgör den rättsliga grunden för detta program:

- Kinas tulllagstiftning (föreskrift från Folkrepubliken Kinas president nr 81 av den 4 november 2017).
- Folkrepubliken Kinas åtgärder för tillsyn av varor för passiv förädling, den allmänna tullmyndigheten nr 235 av den 20 december 2017.
- Folkrepubliken Kinas åtgärder för tillsyn av varor för passiv förädling, den allmänna tullmyndigheten nr 218 av den 13 mars 2014.
- Preliminär administrativ åtgärd om företags kreditvärderingshantering, föreskrift från den allmänna tullmyndigheten nr 225 av den 4 september 2014.
- Folkrepubliken Kinas åtgärder för tillsyn av kreditförvaltningen för företag som är registrerade och inskrivna hos tullen, föreskrift från Folkrepubliken Kinas allmänna tullmyndighet nr 251 av den 6 september 2021.

⁽⁶⁹⁾ Föreskrift nr 235 från den allmänna tullmyndigheten, 20 december 2017.

3.8.2.2. Resultatet av översynen

- (192) Under översynen konstaterade kommissionen att alla företagen i urvalet hade registrerat sig hos tullen för systemet för varor för passiv förädling och att alla hade befriats från "uttagna skatter vid import" (dvs. importtullar) på import av naturgummi som använts i produktionen av exporterade däck.
- (193) En sådan struktur motsvarar ett sådant tullrestitutionssystem som beskrivs i led i i bilaga I till grundförordningen. Enligt led i i bilaga I kan restitutionssystem som tillåter substitution utgöra en exportsubvention om de leder till alltför stor restitution av de importavgifter som ursprungligen tagits ut på de importerade insatsvaror för vilka restitution begärs.
- (194) För att fastställa om det förekom sådan alltför stor eftergift, i enlighet med bilaga III punkt II i grundförordningen begärde kommissionen ytterligare upplysningar från de kinesiska myndigheterna om systemet för passiv förädling i allmänhet, och mer specifikt om förekomsten och den faktiska tillämpningen av tillhörande övervaknings- och kontrollförfaranden. De kinesiska myndigheterna lämnade inga uppgifter i denna fråga. Kommissionen fastställde därför att subventionering förekom på grundval av resultaten i den ursprungliga undersökningen och de uppgifter som lämnats av de exporterande producenter som ingick i urvalet i översynen.
- (195) Såsom fastställdes i den ursprungliga undersökningen införde de kinesiska myndigheterna ett rättsligt regelverk för övervakning av systemet för passiv förädling. Kommissionen noterade dock att vissa inslag i systemet potentiellt skulle kunna medföra alltför stor restitution.
- (a) Systemet är främst baserat på företagens egen försäkran.
- (b) I motsats till allmänt vedertagen praxis görs det undantag från importtullar direkt. Tullmyndigheterna förbehåller sig endast rätten att återkräva dem efteråt.
- (c) Intensiteten av företagskontrollerna baseras på tilldelningen av ett kreditbetyg, vilket i sin tur huvudsakligen är baserat på egenförsäkran och innehåller extra poäng om man en del av en främjad industri.
- (d) Tulldeklarationerna bygger på normalförbrukning vilken fastställs av exportörerna.
- (196) Under kontrollbesöken på plats hos de exporterande producenter som ingick i urvalet visade det sig också att detta regelverk i praktiken inte tillämpades ändamålsenligt. Kommissionen konstaterade till exempel att exportören deklarerade uppgifter om import av naturgummi och mängden exporterade däck, inklusive den berörda produkten, i det elektroniska tullsystemet. Förbrukningen av gummi deklarerades på grundval av standardförbrukningen och jämförs sedan med den faktiska förbrukningen. De flesta av de producenter som ingick i urvalet uppgav samma förbrukningsnivåer i systemet för passiv förädling som i den egna produktionen, utom en. Under kontrollbesöket på plats konstaterade kommissionen att Giti Fujian rapporterade en förbrukning för gummiproduktionen som inte var den faktiska förbrukningen under översynsperioden. Kommissionen beräknade därför användningen av de enskilda gummityperna och fastställde att den faktiska förbrukningen skilde sig från den som rapporterats i tullens elektroniska system. Det ska noteras att dessa skillnader förelåg trots att tullmyndigheterna under översynsperioden genomfört kontroller på plats hos det företag som ingick i urvalet. De kinesiska myndigheterna informerades om slutsatserna för att ge dem en chans att granska transaktionerna i fråga på nytt.
- (197) En av exportörerna från Giti Group betalade till följd av detta inte alla importtullar som skulle ha betalats.

3.8.2.3. Slutsats

- (198) Kommissionen drog slutsatsen att de kinesiska myndigheternas övervakningssystem för passiv förädling inte tillämpades effektivt i den mån naturgummi berörs. Kommissionen konstaterade vidare att systemet med passiv förädling för naturgummi som används i exporterade däck medförde alltför stora eftergifter, vilka utgör en utjämningsbar subvention i den mening som avses i artikel 3.1 a ii i grundförordningen, eftersom de leder till alltför stor restitution av de importavgifter som ursprungligen tagits ut på de importerade insatsvaror för vilka restitution begärs.
- (199) Dessa alltför stora eftergifter är också selektiva eftersom de är knutna till exportresultat i den mening som avses i artikel 4.4 a i grundförordningen.

3.8.2.4. Beräkning av subventionens storlek

- (200) Förmånen var beräknad som skillnaden mellan storleken på de importtullar som skulle betalas under undersökningsperioden och det faktiska beloppet av importtullar som betalades under översynsperioden.
- (201) Storleken på subventionen för denna typ av subvention under översynsperioden för de exporterande producenterna i urvalet har fastställts till följande:

Restitution av importtull för naturgummi

Företag/grupp	Subventionens storlek
Giti Group	0,57 %

3.8.3. Totalt för alla ordningar för befrielse från eller reduktion av indirekta skatter

- (202) Den totala storleken på subventionen för alla ordningar avseende indirekta skatter och importtullar under översynsperioden för de exporterande producenterna i urvalet har fastställts till följande:

Befrielse från indirekt skatt och reduktioner

Företag/grupp	Subventionens storlek
Giti Group	0,59 %
Hankook Group	0,01 %

3.9. Bidragsprogram

- (203) I den ursprungliga undersökningen konstaterade kommissionen att några av de företag som ingick i urvalet åtnjöt en rad olika bidrag med anknytning till miljöskydd och minskade utsläpp samt bidrag för FoU, teknisk uppgradering och innovation.
- (204) Liksom i den ursprungliga undersökningen gynnades båda de exportörer som ingick i urvalet av flera ad hoc-bidrag.

3.9.1. Rättslig grund

- (205) Den övervägande majoriteten av de program som rapporterades av de exporterande producenterna i urvalet grundades på tillkännagivanden som utfärdats av de lokala myndigheterna. Dessutom fastställdes det att dessa program återspeglade den övergripande politik som införts genom bland annat följande rättsakter:

- Trettonde och fjortonde femårsplanen.
- *Made in China 2025*.
- Planen för industrins gröna utveckling (2016–2020).

- Kinas lag om energihushållning, reviderad version och antagen den 28 oktober 2007, med ändringar.
- Kinas lag om främjande av renare produktion (föreskrift från Folkrepubliken Kinas president nr 54).
- Åtgärder för förvaltningen av medel för förebyggande och kontroll av luftföroreningar (finansieell konstruktion) [2018], nr 578.
- Viktiga punkter vad gäller energihushållning och fullständig användning inom industrin 2015, utfärdade av MIIT den 3 april 2015.
- Åtgärder för förvaltningen av den särskilda fonden för miljöskydd i provinsen Shandong [2021].
- Tillkännagivande om utfärdande av genomförandeplanen för koldioxidtoppar i industriområden och nyckelindustrier i Jiangsuprovinen [2023].
- Åtgärder för förvaltningen av medel för förebyggande och kontroll av luftföroreningar (C.J. [2018] nr 578).

3.9.2. Slutsats

- (206) Eftersom de kinesiska myndigheterna inte samarbetade grundade kommissionen sina slutsatser om bidragsprogrammen på tillgängliga uppgifter, däribland de uppgifter som lämnats i begäran om översyn vid giltighetstidens utgång och de uppgifter som lämnats av de exporterande producenter som ingick i urvalet. Kommissionen drog slutsatsen att de exporterande producenterna även under översynsperioden fortsatte att åtnjuta förmåner genom samma typer av program som konstaterades i den ursprungliga undersökningen.
- (207) Sökanden hävdade i sin begäran att dessa program utgör en förmån för däckexportörer från Kina. Till exempel uppgavs det att finansministeriet i maj 2022 offentliggjorde ett finanspolitiskt stöd till arbetet med koldioxidtoppar och koldioxidneutralitet för att "uppnå målet om koldioxidneutralitet, stärka politiken för ekonomiskt stöd och den nationella fjortonde femårsplanen". Syftet med dokumentet är alltså att genomföra en statlig finanspolitik som ska "stödja regioner och industrier för att påskynda den gröna och koldioxidsnåla omställningen". Däckindustrin, liksom hela den kinesiska ekonomin, gynnas således av miljöpolitiken. För att främja en grönare industri utfärdade ministeriet för industri och informationsteknik planen för industrins gröna utveckling för åren 2016–2020. Den avsåg främst förorenande teknik som är viktig för däckproduktionen, det vill säga den petrokemiska industrin och gummi-, stål- och textilindustrierna ⁽⁷⁰⁾.
- (208) Sökanden hävdade dessutom att den fjortonde femårsplanen föreskriver stöd till "FoU-utgifter och skatteincitament för högteknologiska företag". Den fjortonde femårsplanen innehåller FoU-bestämmelser om vetenskapliga och tekniska projekt ⁽⁷¹⁾.
- (209) Dessa program anses vara subventioner i den mening som avses i artikel 3.1 a i och artikel 3.2 i grundförordningen eftersom de innebär en överföring av medel från de kinesiska myndigheterna i form av bidrag till producenterna av den berörda produkten.
- (210) Kommissionen konstaterade vidare att dessa subventioner är selektiva i den mening som avses i artikel 4.2 a i grundförordningen, eftersom de enda berättigade till dem är företag inom nyckelområden eller nyckeltekniker som förtecknas i de riktlinjer, administrativa åtgärder och kataloger som regelbundet publiceras. Däck- och/eller den (petro) kemiska sektorn är med i förteckningen över berättigade sektorer.

3.9.3. Beräkning av subventionens storlek

- (211) Förmånen beräknades som det belopp som erhållits under översynsperioden eller som fördelats till översynsperioden i de fall beloppet avskrivits över livslängden för de anläggningstillgångar bidraget hänförde sig till, på samma sätt som i den ursprungliga undersökningen.

⁽⁷⁰⁾ Punkt 222 i begäran.

⁽⁷¹⁾ Punkt 233 i begäran.

- (212) Storleken på subventionen för denna typ av subvention under undersökningsperioden för de exporterande producenterna i urvalet har fastställts till följande:

Bidrag för energisparande, energihushållning och utsläppsminskning

Företag/grupp	Subventionens storlek
Giti Group	0,59 %
Hankook Group	0,16 %

3.10. Slutsats beträffande subventionering

- (213) Kommissionen beräknade storleken på de utjämningsbara subventionerna till de företag som ingick i urvalet i enlighet med bestämmelserna i grundförordningen, separat för varje subvention eller subventionsprogram, och adderade uppgifterna för att beräkna den totala storleken på subventioneringen för varje exporterande producent för översynsperioden. För att beräkna den totala subventioneringen (se nedan) beräknade kommissionen först den relativa subventioneringen, dvs. subventionen som en procentandel av företagets totala omsättning. Denna procentandel användes därefter för att beräkna den subvention som tilldelades exporten av den berörda produkten till unionen under översynsperioden. Därefter beräknades subventionsbeloppet per ton av den berörda produkten som exporterades till unionen under översynsperioden, och nedanstående marginaler beräknades som andel av cif-värdet för samma export per ton.
- (214) Subventionsnivåerna uttryckta i procent av priset cif vid unionens gräns, före tull, låg i genomsnitt på [4–8] % för landet som helhet. Slutsatsen drogs därför att de undersökta subventionsordningarna var i kraft under översynsperioden.

3.11. Sannolikheten för fortsatt subventionering

- (215) Eftersom subventionering konstaterats förekomma under översynsperioden undersökte kommissionen, i enlighet med artikel 18.2 i grundförordningen, sannolikheten för fortsatt subventionering om åtgärderna skulle upphöra att gälla.
- (216) Kommissionen undersökte därför följande faktorer: Produktionskapacitet och outnyttjad kapacitet i Kina, förhållandet mellan exportpriser till tredjeländer och prisnivån i unionen samt unionsmarknadens attraktionskraft.

3.11.1. Produktionskapacitet och outnyttjad kapacitet i Kina

- (217) Kommissionen undersökte huruvida subventionerad import från Kina till unionen skulle ske i betydande volymer om åtgärderna skulle tillåtas upphöra att gälla. Eftersom de kinesiska myndigheterna inte samarbetade fastställde kommissionen produktionskapacitet och outnyttjad kapacitet i Kina på grundval av offentligt tillgänglig information och uppgifterna i begäran om översyn vid giltighetstidens utgång.
- (218) I begäran rapporterade den kinesiska gummiindustrins intresseorganisation en produktion på 122,39 miljoner däck i Kina under 2021 med en uppskattad produktionskapacitet på 141,76 miljoner däck samma år, vilket innebär att det producerades 2,72 miljoner fler däck än året innan. Enligt dessa siffror skulle kapacitetsutnyttjandet vara omkring 86 %. Redan under 2022 hade en produktionskapacitet om minst 1,5 miljoner ytterligare däckenheter lagts till, enligt den kinesiska gummiindustrins intresseorganisation. Detta innebär att den totala produktionskapaciteten för däck uppgick till omkring 143,25 miljoner enheter år 2022. Om man utgår från att kapacitetsutnyttjandet var detsamma som under 2021 skulle produktionen uppgå till omkring 123,67 miljoner däck. Den tillgängliga outnyttjade kapaciteten i Kina 2022 uppgick således till nära 20 miljoner enheter, vilket motsvarade i princip hela den sammanlagda förbrukningen på EU-marknaden (som är omkring 20 miljoner enheter, vilket anges i skäl 232 nedan).

- (219) De kinesiska däckproducenterna har, i linje med den kinesiska regeringens och kommunistpartiets industripolitik som beskrivs översiktligt ovan, fortsatt att utveckla sin redan överutvecklade produktionskapacitet sedan den ursprungliga undersökningsperioden (då den uppgick till omkring 110 miljoner). Redan 2021 visade den brasilianska antidumpningsundersökningen att det fanns betydande produktionskapacitet i Kina, med bevis för att stora kinesiska däckproducenter hade gjort flera investeringar i produktionskapacitet⁽⁷²⁾. I den sydafrikanska antidumpningsundersökningen från 2022 fastställdes på liknande sätt att de kinesiska däckproducenterna hade en betydande överskottskapacitet (minst 30 % av den outnyttjade kapaciteten) som sannolikt skulle leda till ökad export av den undersökta produkten⁽⁷³⁾.

3.11.2. Unionsmarknadens attraktionskraft

- (220) Kommissionen undersökte om det var sannolikt att de kinesiska exporterande producenterna skulle fortsätta sin exportförsäljning till subventionerade priser på unionens marknad om åtgärderna skulle upphöra att gälla. Kommissionen analyserade först prisnivån på den kinesiska exporten till tredjelandsmarknader och jämförde den med prisnivån på den kinesiska exporten till unionens marknad för att fastställa om unionens marknad var attraktiv i fråga om prisnivåer.
- (221) Kommissionen undersökte den prisnivå som rapporterats av de exporterande producenter som ingick i urvalet och konstaterade att enhetspriset för lastbilsdäck som exporterades till tredjeländer utgjorde omkring 80 % av deras enhetspris i EU för jämförbara transaktioner (fakturer i enlighet med incoterms för fob). Unionsmarknadens attraktionskraft styrktes dessutom av det faktum att de kinesiska exportvolymerna till unionen låg kvar på omkring 30 % av den importvolym som konstaterades under den ursprungliga undersökningen, trots de vidtagna åtgärderna.
- (222) Statistik visar att unionsmarknaden, den näst största marknaden efter Förenta staterna, är attraktiv för kinesisk export när det gäller priser. Under 2023 var prisnivån för den kinesiska exporten till unionen upp till 20 % högre än de kinesiska genomsnittliga exportpriserna till andra destinationer, såsom Förenta staterna, Mexiko, Förenade Arabemiraten, Indonesien, Malaysia, Saudiarabien, Nigeria, Algeriet, Egypten och Kenya.
- (223) På grundval av ovanstående drog kommissionen slutsatsen att unionens marknad utgjorde en attraktiv marknad för kinesiska exporterande producenter av lastbilsdäck, både i fråga om priser och storlek.

3.11.3. Möjlig absorptionsförmåga på marknader i tredjeländer

- (224) Det är osannolikt att de kinesiska exporterande producenternas outnyttjade kapacitet skulle användas för att öka exporten till andra tredjeländer än EU. Kommissionen konstaterade att det finns gällande handelspolitiska skyddsåtgärder på import av den berörda produkten från Kina i Armenien, Botswana, Brasilien, Egypten, Eswatini, Förenade kungariket, Förenta staterna, Kazakstan, Kirgizistan, Lesotho, Namibia, Ryska federationen, Sydafrika och Turkiet⁽⁷⁴⁾. Dessa marknader i tredjeländer, som är betydande konsumenter av lastbilsdäck, är därför mindre attraktiva för de kinesiska exporterande producenterna.

3.11.4. Slutsats

- (225) Med beaktande av ovanstående överväganden drog kommissionen slutsatsen att subventioneringen har fortsatt. Undersökningen visade att importen från Kina fortsatte att komma in på unionens marknad i stora volymer (jämfört med marknadens storlek) till subventionerade priser under översynsperioden.

⁽⁷²⁾ (camex.gov.br) RESOLUÇÃO GECEX Nº 198, DE 3 DE MAIO DE 2021 - RESOLUÇÃO GECEX Nº 198, DE 3 DE MAIO DE 2021 - DOU - Imprensa Nacional (in.gov.br)

⁽⁷³⁾ 20220912111726_Report-700.pdf (itac.org.za)

⁽⁷⁴⁾ Baserat på information från WTO:s portal för handelspolitiska skyddsinstrument, som finns på: <https://trade-remedies.wto.org/en>, samt från WTO:s portal för antidumpningsanmälan, som finns på <https://ad-notification.wto.org/>

- (226) Kommissionen konstaterade också att den outnyttjade överskottskapaciteten i Kina var betydande jämfört med förbrukningen i unionen under översynsperioden. Unionsmarknadens attraktionskraft i fråga om storlek och försäljningspriser tydde också på att det var sannolikt att den kinesiska exporten skulle riktas mot unionens marknad om utjämningsåtgärderna skulle upphöra att gälla.
- (227) Kommissionen konstaterade därför att det är sannolikt att de kinesiska exporterande producenterna kommer att öka sin export till unionens marknad av däck till subventionerade priser om utjämningsåtgärderna skulle upphöra att gälla.

4. SKADA

4.1. Definition av unionsindustrin och unionens produktion

- (228) Den likadana produkten tillverkades av mer än 400 producenter i unionen under skadeundersökningsperioden. Dessa producenter utgör unionsindustrin i den mening som avses i artikel 9.1 i grundförordningen.
- (229) Unionens sammanlagda produktion under översynsperioden fastställdes till cirka 18 miljoner däck. Kommissionen fastställde den totala unionsproduktionen på grundval av de uppgifter som lämnats av de europeiska däck- och gummiproducenternas branschorganisation (European Tyre & Rubber Manufacturers Association, ETRMA) och av sökanden samt statistik från Eurostat. Såsom anges i skäl 26 svarar fem unionsproducenter i det slutliga urvalet för mer än 25 % av unionens produktion och försäljning av den likadana produkten. De mikroekonomiska indikatorerna undersöktes därför på grundval av uppgifter som hämtades från svaren från dessa fem unionsproducenter.
- (230) Vissa av de producenter 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 (mindre än 1 % av deras totala försäljning) och påverkar inte deras status som unionsproducenter.

4.2. Förbrukningen i unionen

- (231) Kommissionen fastställde förbrukningen i unionen på grundval av uppgifter från de europeiska däck- och gummiproducenternas branschorganisation och Eurostat.
- (232) Förbrukningen i unionen utvecklades på följande sätt:

Tabell 1

Förbrukning i unionen (i enheter)

	2020	2021	2022	Översynsperioden
Total förbrukning i unionen (i enheter)	18 264 516	21 646 928	22 568 607	20 325 009
Index	100	119	124	111

Källa: De europeiska däck- och gummiproducenternas branschorganisation och Eurostat Comext.

- (233) Förbrukningen på unionsmarknaden ökade med 11 % under skadeundersökningsperioden. Från 2020 till 2022 skedde en märkbar ökning. Detta är sannolikt kopplat till återhämtningen från covid-19-krisen och kan förklaras av att däckförbrukningen är nära kopplad till det antal kilometer som fordonsparken tillryggalägger, och det är i sin tur mycket beroende av den totala ekonomiska aktiviteten och i synnerhet av den godsvolym som transporteras på vägar. Förbrukningsökningen kulminerade under 2022 och avtog under översynsperioden.

4.3. Import från det berörda landet

4.3.1. Volym och marknadsandel för importen från det berörda landet

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

Tabell 2

Importvolym (i enheter) och marknadsandel

	2020	2021	2022	Översynsperioden
Importvolym från det berörda landet (i enheter)	900 897	966 311	1 112 883	1 095 084
<i>Index</i>	100	107	124	122
Marknadsandel	4,9 %	4,5 %	4,9 %	5,4 %
<i>Index</i>	100	91	100	109

Källa: De europeiska däck- och gummiproducenternas branschorganisation och Eurostat Comext.

- (236) Kommissionen fastställde importvolymen på grundval av uppgifter från Eurostat. Marknadsandelen för importen på grundval av förbrukningen i unionen anges i tabell 2.
- (237) Importvolymen från Kina ökade med 22 % under skadeundersökningsperioden, från omkring 900 000 däck år 2020 till omkring 1,1 miljoner däck under undersökningsperioden. Ökningen av importen från Kina var särskilt stor år 2022, när de ursprungliga åtgärderna delvis ogiltigförklarades av Europeiska unionens tribunal såsom beskrivs i skäl 4. Importvolymerna låg kvar på samma nivåer även under översynsperioden, trots att efterfrågan minskade. Detta resulterade i en ökad marknadsandel för importen från Kina, från 4,9 % till 5,4 %, under skadeundersökningsperioden.

4.3.2. Priser på importen från det berörda landet och prisunderskridande

- (238) Kommissionen fastställde importpriserna på grundval av uppgifter från Eurostat.
- (239) Det vägda genomsnittliga priset på importen till unionen från det berörda landet utvecklades enligt följande:

Tabell 3

Importpriser (i euro/enhet)

	2020	2021	2022	Översynsperioden
Folkrepubliken Kina	136	156	208	218
<i>Index</i>	100	115	153	161

Källa: Eurostat Comext; varken antidumpningstullar eller utjämningstullar är medräknade

- (240) Under skadeundersökningsperioden ökade de genomsnittliga kinesiska importpriserna till unionen (samtliga nivåer) med 61 %.
- (241) Eftersom de exporterande producenter som ingick i urvalet främst exporterade däck i nivå 1 och nivå 2 saknade kommissionen ingående information om den kinesiska exporten i nivå 3, där den primära skadan inträffade under den ursprungliga undersökningen vilket ledde till en omvänd kedjereaktion upp i de två andra nivåerna.
- (242) Kommissionen uppskattade sålunda prisunderskridandet för hela importen på grundval av importstatistik.
- (243) Kommissionen gjorde därför en jämförelse mellan
- det vägda genomsnittliga försäljningspriset per enhet som de unionsproducenter som ingår i urvalet debiterade icke-närstående kunder på unionsmarknaden, justerat till nivån från fabrik, och
 - det genomsnittliga kinesiska importpriset i land på kinesisk import på grundval av importstatistik, inbegripet antidumpnings- och utjämningstullar, andra tullar och importkostnader.
- (244) Denna jämförelse visade att för den återstående importen var det genomsnittliga kinesiska importpriset i land (270 euro/enhet) lägre än unionsindustrins genomsnittliga försäljningspris (281 euro/enhet) och endast något högre än unionsindustrins genomsnittliga produktionskostnad (260 euro/enhet). Om priset i land skulle fastställas utan antidumpnings- och utjämningstullar skulle det uppgå till 251 euro/enhet, vilket avsevärt underskrider såväl unionsindustrins genomsnittliga försäljningspris som dess produktionskostnad.
- (245) Kommissionen drog därför slutsatsen att priserna på importen från Kina generellt sett var lägre än unionsindustrins genomsnittliga försäljningspris.
- (246) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter hävdade Hankook Group att kommissionen felaktigt hade ändrat sin metod för beräkning av prisunderskridande i förhållande till den ursprungliga undersökningen. Hankook Group hävdade att kommissionen, i stället för att uppskatta prisunderskridandet för all import på grundval av importstatistik, borde ha gjort en analys per typ eller per nivå. I versionen märkt "Sensitive" (version med känsliga uppgifter) av sin inlägga lade Hankook Group också fram uppgifter om sina exportvolym och priser och hävdade att kommissionen genom att använda dessa uppgifter kunde ha dragit slutsatser om importpriserna för alla nivåer och gjort en analys av prisunderskridandet för varje nivå.
- (247) Kommissionen höll inte med om dessa påståenden. För det första saknade kommissionen, på grund av bristande samarbetsvilja från de kinesiska exporterande producenter som var verksamma i nivå 3 och såsom anges i skäl 241, detaljerad information om den kinesiska exporten, särskilt i nivå 3, och kunde inte göra någon analys av prisunderskridandet per nivå. De underliggande uppgifter som kommissionen hade tillgång till ändrades således. För det andra var de uppgifter som Hankook Group lade fram om sina egna exportvolym och priser otillräckliga för att det skulle vara möjligt att göra någon ytterligare analys av prisunderskridandet. Även med dessa uppgifter kvarstår det att det finns andra aktörer i nivåerna 1, 2 och 3 för vilka det inte finns några detaljerade uppgifter tillgängliga, och i motsats till vad Hankook Group hävdar, är uppgifterna inte tillräckliga för att ge ytterligare information om prisunderskridandet per nivå eller för att vederlägga något av resultaten av kommissionens analys av prisunderskridandet. Detta påstående avvisas därför.

4.4. Import från andra tredjeländer än Kina

- (248) Importen av däck från andra tredjeländer än Kina kom främst från Thailand, Turkiet och Vietnam.
- (249) Importvolymen till unionen, liksom marknadsandelen och prisutvecklingen för importen av däck från övriga tredjeländer, utvecklades på följande sätt:

Tabell 4

Import från tredjeländer

Land		2020	2021	2022	Översynsperioden
Thailand	Volym (enheter)	960 744	984 929	1 533 961	1 816 634
	<i>Index</i>	100	103	160	189
	Marknadsandel	5,3 %	4,5 %	6,8 %	8,9 %
	Genomsnittspris (i euro per enhet)	157	175	200	163
	<i>Index</i>	100	111	128	104
Turkiet	Volym (enheter)	1 105 850	1 487 639	1 773 851	1 696 256
	<i>Index</i>	100	135	160	153
	Marknadsandel	6,1 %	6,9 %	7,9 %	8,3 %
	Genomsnittspris (i euro per enhet)	178	176	213	239
	<i>Index</i>	100	99	120	134
Vietnam	Volym (enheter)	477 928	541 921	957 806	964 077
	<i>Index</i>	100	113	200	202
	Marknadsandel	2,6 %	2,5 %	4,2 %	4,7 %
	Genomsnittspris (i euro per enhet)	155	178	207	193
	<i>Index</i>	100	115	134	125
Övriga tredjeländer	Volym (enheter)	2 287 192	2 898 840	2 849 801	2 340 028
	<i>Index</i>	100	127	125	102
	Marknadsandel	12,5 %	13,4 %	12,6 %	11,5 %
	Genomsnittspris (i euro per enhet)	185	195	222	245
	<i>Index</i>	100	105	120	132
Sammanlagt för alla tredjeländer utom det berörda landet	Volym (enheter)	4 831 594	5 913 076	7 115 419	6 816 995
	<i>Index</i>	100	122	147	141
	Marknadsandel	26,5 %	27,3 %	31,5 %	33,5 %
	Genomsnittspris (i euro per enhet)	175	185	213	214
	<i>Index</i>	100	106	122	122

Källa: Eurostat Comext

- (250) Under skadeundersökningsperioden ökade importen från andra tredjeländer med omkring 2 miljoner enheter, det vill säga med 41 %. Detta är snabbare än utvecklingen av förbrukningen i unionen och ledde till att marknadsandelen ökade från 26,5 % till 33,5 %.
- (251) Den största ökningen berodde på import från Thailand (856 000 enheter), Turkiet (590 000 enheter) och Vietnam (486 000 enheter). För övriga tredjeländer var ökningen blygsam (53 000 enheter).
- (252) Prisnivån på importen från övriga tredjeländer, särskilt Thailand och Vietnam, var betydligt lägre än unionsindustrins försäljningspriser.

4.5. Unionsindustrins ekonomiska situation

4.5.1. Allmänna anmärkningar

- (253) Bedömningen av unionsindustrins ekonomiska situation omfattade en bedömning av alla ekonomiska indikatorer som var av betydelse för unionsindustrins tillstånd under skadeundersökningsperioden.
- (254) Som nämns i skäl 15–17 tillämpades ett stickprovsförfarande för att bedöma unionsindustrins ekonomiska situation.
- (255) Vid fastställandet av skadan skilde kommissionen mellan makroekonomiska och mikroekonomiska skadeindikatorer. Kommissionen utvärderade de makroekonomiska indikatorerna på grundval av uppgifterna i begäran om översyn, statistik från Eurostat och inlagor från de europeiska däck- och gummiproducenternas branschorganisation. Uppgifterna avsåg samtliga unionsproducenter. Kommissionen utvärderade de mikroekonomiska indikatorerna på grundval av de uppgifter som unionsproducenterna i urvalet lämnat som svar på frågeformuläret. Uppgifterna avsåg de unionsproducenter som ingick i urvalet. Båda uppsättningarna av uppgifter ansågs vara representativa för unionsindustrins ekonomiska situation.
- (256) De makroekonomiska indikatorerna är följande: produktion, produktionskapacitet, kapacitetsutnyttjande, försäljningsvolym, marknadsandel, tillväxt, sysselsättning, produktivitet, subventionsmarginalernas storlek och återhämtning från tidigare subventionering.
- (257) De mikroekonomiska indikatorerna är följande: genomsnittspriser per enhet, enhetskostnad, arbetskraftskostnader, lager, lönsamhet, kassaflöde, investeringar, räntabilitet och kapitalanskaffningsförmåga.
- (258) I den ursprungliga undersökningen analyserades unionsindustrins ekonomiska situation sammantaget, och för vissa mikroekonomiska indikatorer även för de olika nivåerna separat med tanke på unionsmarknadens segmentering. I den här undersökningen analyserade kommissionen först unionsindustrins ekonomiska situation sammantaget.
- (259) Kommissionen utförde också analysen av vissa indikatorer på segmentnivå. Såsom framgår av skälen 301–308 bekräftar analysen att trenderna för hela den berörda produkten generellt sett liknar trenderna när nivåerna betraktas separat.
- (260) I den ursprungliga undersökningen vägde kommissionen resultatet för unionsproducenterna i urvalet i förhållande till varje unionsproducents andel av den totala försäljningen i unionen, för att säkerställa att de små och medelstora företagen fick en vikt i alla mikroindikatorer som motsvarade deras andel av den totala försäljningen i unionen. 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 unionsproducenterna i urvalet ökade.
- (261) I den här undersökningen ansåg kommissionen att den ursprungliga viktningen inte var nödvändig för att det skulle gå att göra en objektiv bedömning av unionsindustrins tillstånd i översynen vid giltighetstidens utgång. Undersökningen visade dessutom att skadebilden för de små och medelstora företag som endast var verksamma i nivå 3 var ännu sämre än skadebilden för nivå 3 totalt sett. Vidare konstaterade kommissionen, även utan viktning av uppgifterna från de unionsproducenter som ingick i urvalet, att unionsindustrin har lidit skada på alla nivåer (se skälen 301–308). Logiskt sett skulle en eventuell viktning alltså endast leda till att de negativa trender som redan observerats i den övergripande skadebilden ökar.

4.5.2. Makroekonomiska indikatorer

4.5.2.1. Produktion, produktionskapacitet och kapacitetsutnyttjande

- (262) Unionens totala produktion, produktionskapacitet och kapacitetsutnyttjande utvecklades på följande sätt under skadeundersökningsperioden:

Tabell 5

Produktion, produktionskapacitet och kapacitetsutnyttjande

	2020	2021	2022	Översynsperioden
Produktionsvolym (i enheter)	18 323 204	21 701 759	20 380 261	18 047 419
<i>Index</i>	100	118	111	98
Produktionskapacitet (i enheter)	22 867 574	24 008 277	24 237 586	21 907 693
<i>Index</i>	100	105	106	96
Kapacitetsutnyttjande	80 %	90 %	84 %	82 %
<i>Index</i>	100	113	105	103

Källa: De europeiska däck- och gummiproducenternas branschorganisation, Eurostat Comext och uppgifter från sökanden

- (263) När marknaden och försäljningen på unionsmarknaden växte mellan 2020 och 2021 ökade också produktionsvolymerna. Därefter minskade produktionen under 2022 och sedan ännu mer under översynsperioden. Minskningen av produktionsvolymerna berodde på de minskade försäljningsvolymerna, som i sin tur var kopplade till den minskade förbrukningen i unionen, och ledde till att unionsindustrin förlorade marknadsandelar. Under översynsperioden återgick unionsindustrins produktionsvolym till samma nivå som 2020. Unionsindustrin kunde dock anpassa sin kapacitet till förändringarna i produktionsvolymerna, vilket dämpade variationerna i kapacitetsutnyttjandet – som till och med förbättrades något (med 3 %) sett till hela skadeundersökningsperioden.

4.5.2.2. Försäljningsvolym och marknadsandel

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

Tabell 6

Försäljningsvolym och marknadsandel

	2020	2021	2022	Översynsperioden
Total försäljningsvolym på unionsmarknaden (i enheter)	12 531 905	14 767 288	14 338 944	12 412 930
<i>Index</i>	100	118	114	99
Marknadsandel	69 %	68 %	64 %	61 %
<i>Index</i>	100	99	93	89

Källa: De europeiska däck- och gummiproducenternas branschorganisation och Eurostat Comext.

- (265) Från 2020 till 2021 ökade unionsindustrins försäljningsvolym på den växande marknaden. Unionsindustrins försäljningsvolym minskade under 2022, trots att marknaden växte, och sedan ännu mer under översynsperioden. Under översynsperioden hade unionsindustrins försäljningsvolym sjunkit till samma nivå som 2020. Eftersom unionsindustrins försäljning inte hängde med marknadens tillväxt under 2022, och försämrades snabbare än marknaden under översynsperioden, sjönk marknadsandelen från 69 % till 61 % under skadeundersökningsperioden.
- (266) I sina synpunkter på inledandet hävdade Hankook Group att unionsindustrins försäljning och marknadsandel i stort sett förblev stabila under skadeundersökningsperioden och att den lilla minskningen mellan 2022 och översynsperioden kunde förklaras av den minskade förbrukningen.
- (267) Undersökningsresultaten stöder inte detta påstående. Unionsindustrins försäljning låg förvisso på samma nivå under översynsperioden som under 2020, men från 2022 till översynsperioden minskade den kraftigt (med 13 %). Unionsindustrins marknadsandel minskade dessutom från 69 % till 61 % under skadeundersökningsperioden.
- (268) Detta påstående avvisades därför.

4.5.2.3. Tillväxt

- (269) Från 2020 till 2022 ökade först förbrukningen i unionen, i linje med den ökade ekonomiska aktiviteten efter covid-19. Förbrukningsökningen kulminerade under 2022 och avtog sedan under översynsperioden, vilket ledde till en sammanlagd ökning på 11 % under skadeundersökningsperioden. Det var bara under 2021 som unionsindustrins försäljning kunde följa den positiva marknadstrenden. Under 2022 ökade unionsindustrins försäljning inte i samma takt som marknadens tillväxt, och under översynsperioden sjönk den i snabbare takt än marknadens nedgång. Detta ledde till att dess marknadsandel minskade med 8 procentenheter (från 69 % till 61 %) under skadeundersökningsperioden.

4.5.2.4. Sysselsättning och produktivitet

- (270) Sysselsättning och produktivitet utvecklades under skadeundersökningsperioden enligt följande:

Tabell 7

Sysselsättning och produktivitet

	2020	2021	2022	Översynsperioden
Antal anställda	21 148	21 614	20 291	18 425
Index	100	102	96	87
Produktivitet (enhet/ anställd)	866	1 004	1 004	979
Index	100	116	116	113

Källa: De europeiska däck- och gummiproducenternas branschorganisation och uppgifter från sökanden.

- (271) Under skadeundersökningsperioden förlorade unionsindustrin över 2 700 direkta arbetstillfällen. När unionsindustrins produktionsvolym ökte från 2020 till 2021 ökade även sysselsättningen. Emellertid förbättrades även unionsindustrins produktivitet, och sysselsättningen ökade därför inte i samma takt som produktionsvolymerna. När produktionsvolymerna sedan minskade från 2021 till översynsperioden minskade arbetstillfällena och dessutom uppstod en viss produktivitetsförlust.

4.5.2.5. Subventioneringens omfattning och återhämtning från tidigare subventionering

- (272) Under översynsperioden var de individuella subventionsmarginaler som konstaterats för de samarbetsvilliga exporterande producenterna fortfarande betydande (se skäl 214 ovan).
- (273) Trots att subventionering fortfarande förekom från Kinas sida visar analysen av skadeindikatorerna att de gällande åtgärderna faktiskt hade en positiv inverkan på unionsindustrin i början av skadeundersökningsperioden. Denna positiva trend vände dock 2022 när unionsindustrins situation försämrades igen.

4.5.3. Mikroekonomiska indikatorer

4.5.3.1. Priser och faktorer som påverkar priserna

- (274) De genomsnittliga försäljningspriser per enhet som unionsproducenterna i urvalet tog ut av icke-närstående kunder i unionen utvecklades på följande sätt under skadeundersökningsperioden:

Tabell 8

Försäljningspriser och produktionskostnader i unionen (i euro/enhet)

	2020	2021	2022	Översynsperioden
Genomsnittligt försäljningspris per enhet i unionen (alla nivåer)	224	241	274	281
<i>Index</i>	100	107	122	125
Produktionskostnad per enhet	186	193	249	260
<i>Index</i>	100	104	134	140

Källa: Kontrollerade svar på frågeformulär från unionsproducenterna i urvalet.

- (275) Försäljningspriserna för däck till icke-närstående kunder på unionens marknad ökade med 25 % under skadeundersökningsperioden. Mellan 2020 och 2021 sammanföll prisökningen med en ökad efterfrågan. Då kunde unionsindustrin höja sina försäljningspriser mer (med 7 %) än vad produktionskostnaderna ökade (med 4 %).
- (276) Denna gynnsamma situation förändrades 2022; efter det kunde unionsindustrin inte längre överföra sina kostnadsökningar till försäljningspriserna. Försäljningspriserna ökade visserligen med 18 procent mellan 2021 och översynsperioden, men dessa prisökningar var inte i linje med de ökade produktionskostnaderna.
- (277) Produktionskostnaderna ökade totalt sett med 40 % under skadeundersökningsperioden. Den största ökningen skedde mellan 2021 och 2022, när de ökade med 30 %.
- (278) De viktigaste skadeindikatorerna analyserades också för de tre nivåerna separat.
- (279) Inom nivå 1 ökade det genomsnittliga försäljningspriset per enhet med 55 euro, medan kostnaden per enhet ökade med 75 euro under samma period. Det genomsnittliga försäljningspriset ökade med 24 % medan produktionskostnaden ökade med 39 % under skadeundersökningsperioden.

Tabell 9

Försäljningspriser och produktionskostnad i unionen (i euro/enhet) – nivå 1

	2020	2021	2022	Översynsperioden
Genomsnittligt försäljningspris per enhet i unionen på den sammanlagda marknaden	235	250	283	290
<i>Index</i>	100	106	120	124
Produktionskostnad per enhet	191	196	256	266
<i>Index</i>	100	102	134	139

Källa: Kontrollerade svar på frågeformulär från unionsproducenterna i urvalet.

- (280) Inom nivå 2 ökade det genomsnittliga försäljningspriset per enhet med 60 euro, medan kostnaden per enhet ökade med 68 euro under samma period. Det genomsnittliga försäljningspriset ökade med 29 % medan produktionskostnaden ökade med 39 % under skadeundersökningsperioden.

Tabell 10

Försäljningspriser och produktionskostnad i unionen (i euro/enhet) – nivå 2

	2020	2021	2022	Översynsperioden
Genomsnittligt försäljningspris per enhet i unionen på den sammanlagda marknaden	205	224	258	265
<i>Index</i>	100	109	126	129
Produktionskostnad per enhet	173	184	228	241
<i>Index</i>	100	106	132	139

Källa: Kontrollerade svar på frågeformulär från unionsproducenterna i urvalet.

- (281) Inom nivå 3 ökade det genomsnittliga försäljningspriset per enhet med 40 euro, medan kostnaden per enhet ökade med 58 euro under samma period. Det genomsnittliga försäljningspriset ökade med 24 % medan produktionskostnaden ökade med 34 % under skadeundersökningsperioden.

Tabell 11 –

Försäljningspriser och produktionskostnad i unionen (i euro/enhet) – nivå 3

	2020	2021	2022	Översynsperioden
Genomsnittligt försäljningspris per enhet i unionen på den sammanlagda marknaden	170	176	206	210
<i>Index</i>	100	104	121	124
Produktionskostnad per enhet	171	187	223	229
<i>Index</i>	100	109	130	134

Källa: Kontrollerade svar på frågeformulär från unionsproducenterna i urvalet.

4.5.3.2. Arbetskraftskostnader

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

Tabell 12

Genomsnittlig arbetskraftskostnad per anställd

	2020	2021	2022	Översynsperioden
Genomsnittlig arbetskraftskostnad per anställd (euro)	50 250	54 950	64 650	64 862
<i>Index</i>	100	109	129	129

Källa: Kontrollerade svar på frågeformulär från unionsproducenterna i urvalet.

- (283) Den genomsnittliga arbetskraftskostnaden per anställd ökade med 9 % från 2020 till 2021 och därefter med 20 % från 2021 till 2022, och låg sedan kvar på samma nivå under översynsperioden.

4.5.3.3. Lagerhållning

- (284) Lagernivåerna för unionsproducenterna i urvalet utvecklades på följande sätt under skadeundersökningsperioden:

Tabell 13

Lagerhållning

	2020	2021	2022	Översynsperioden
Utgående lager (Index 2020 = 100)	100	123	130	155
Utgående lager som andel av produktionen	14 %	15 %	16 %	21 %
Index	100	102	110	143

Källa: Kontrollerade svar på frågeformulär från unionsproducenterna i urvalet.

- (285) Det utgående lagret låg, i förhållande till produktionen, kvar på samma nivå under perioden 2020–2022 (14–16 % av produktionsvolymen). Vid en jämförelse mellan utgående lager i slutet av undersökningsperioden (30 juni 2023) och lagernivåerna vid årsskiftena under åren 2020–2022 konstaterades en ökning (till 21 % av produktionsvolymen). Denna ökning kan dock till stor del förklaras av säsongsbundenheten. Under andra halvan av året såljs större volymer däck än under första halvan, medan produktionen är mindre säsongsbetonad. Denna säsongsbundenhet innebär att lagervolymer vanligtvis är högre i slutet av juni än i slutet av december. Att lagernivåerna uppenbart hade ökat under översynsperioden är alltså inte i sig en indikation på unionsproducenternas ekonomiska situation.

4.5.3.4. Lönsamhet, kassaflöde, investeringar, räntabilitet och kapitalanskaffningsförmåga

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

Tabell 14

Lönsamhet, kassaflöde, investeringar och räntabilitet

	2020	2021	2022	Översynsperioden
Lönsamhet vid försäljning i unionen till icke-närstående kunder (i procent av omsättningen)	7,9 %	13,4 %	1,8 %	1,3 %
Index	100	170	23	16
Kassaflöde (euro)	95 814 284	29 530 055	- 57 192 051	- 94 989 994
Index	100	31	- 60	- 99
Investeringar (euro)	50 269 926	48 233 290	56 308 570	66 447 814
Index	100	96	112	132
Räntabilitet (%)	- 2,1 %	3,9 %	- 15,2 %	- 16,3 %
Index	- 100	182	- 712	- 763

Källa: Kontrollerade svar på frågeformulär från unionsproducenterna i urvalet.

- (287) Kommissionen fastställde lönsamheten för de unionsproducenter som ingick i urvalet genom att uttrycka nettovinsten före skatt för försäljningen av den likadana produkten till icke-närstående kunder i unionen i procent av omsättningen för denna försäljning.
- (288) Mellan 2020 och 2021 förbättrades först den totala lönsamheten, eftersom efterfrågan på däck ökade när vägtransporterna började återhämta sig från covid-19-krisen och den totala importen ännu inte hade ökat i samma utsträckning som den sedermera skulle komma att göra. Såsom förklaras i skäl 275 kunde unionsindustrin höja sina försäljningspriser under 2021, utöver ökningen av produktionskostnaderna, vilket bidrog till ökade vinstmarginaler, från 7,9 % till 13,4 %.
- (289) Detta ändrades 2022, när unionsindustrin inte kunde höja sina priser i linje med kostnadsökningarna. Följden blev att unionsindustrins lönsamhet sjönk till låga nivåer (1,8 % år 2022 och 1,3 % under översynsperioden).
- (290) Nettokassaflödet är ett mått på unionsproducenternas förmåga att självfinansiera sin verksamhet. Nettokassaflödet sjönk under hela skadeundersökningsperioden. Detta berodde främst på två faktorer. Å ena sidan bidrog unionsindustrins totala lönsamhet positivt till kassaflödet i början av skadeundersökningsperioden. Detta bidrag upphörde dock i princip helt när lönsamheten minskade 2022. Å andra sidan absorberades rörelsekapitalet av de större produktionsvolymerna och utgående lagernivåerna, vilket inverkar negativt på kassaflödet redan från och med 2021. Totalt sett minskade kassaflödet från ett positivt flöde på 96 miljoner euro till ett negativt flöde på 95 miljoner euro under skadeundersökningsperioden.
- (291) Under skadeundersökningsperioden ökade investeringarna från 50 miljoner euro till 66 miljoner euro, det vill säga med 32 %. Totalt sett låg de på under 10 % av den totala omsättningen under hela skadeundersökningsperioden.
- (292) Räntabiliteten är vinsten i procent av det bokförda nettovärdet av investeringar. Den ökade först från – 2,1 % till 3,9 % mellan 2020 och 2021, i linje med den ökade lönsamheten. När unionsindustrins totala lönsamhet sedan försämrades sjönk den ned till – 15,2 % år 2022 och till – 16,3 % under översynsperioden.
- (293) Unionsindustrin är fragmenterad, och består av såväl stora grupper av multinationella företag som över 400 små och medelstora företag i hela unionen vars förmåga att anskaffa kapital skiljer sig mycket åt.
- (294) En separat analys som grundar sig på samma metod som beskrivits gjordes för lönsamheten i de tre nivåerna.
- (295) Lönsamhetsutvecklingen i nivå 1 under skadeundersökningsperioden liknade upp- och nedgångarna i unionsindustrins lönsamhet som helhet. Från 2020 till 2021 förbättrades den först, och sjönk sedan till låga nivåer (1,9 % år 2022 och 1,3 % under översynsperioden).
- (296) Inom nivå 1 minskade nettokassaflödet från ett positivt flöde på 85 miljoner euro till ett negativt flöde på 56 miljoner euro under skadeundersökningsperioden. Räntabiliteten ökade först från 1,1 % till 7,6 % och sjönk sedan ned till – 14,0 % under översynsperioden.

Tabell 15

Lönsamhet, kassaflöde, investeringar och räntabilitet – nivå 1

	2020	2021	2022	Översynsperioden
Lönsamhet vid försäljning i unionen till icke-närstående kunder (i procent av omsättningen)	9,4 %	15,2 %	1,9 %	1,3 %
<i>Index</i>	100	162	20	14
Kassaflöde (euro)	85 042 290	35 716 163	- 43 640 531	- 56 302 048
<i>Index</i>	100	42	- 51	- 66
Investeringar (euro)	38 607 861	38 181 656	45 748 927	53 222 683
<i>Index</i>	100	99	118	138
Räntabilitet (%)	1,1 %	7,6 %	- 13,6 %	- 14,0 %
<i>Index</i>	100	677	- 1 213	- 1 252

Källa: Kontrollerade svar på frågeformulär från unionsproducenterna i urvalet.

- (297) Lönsamheten i nivå 2 under skadeundersökningsperioden förbättrades först från 2020 till 2021, minskade sedan till 3,5 % år 2022 och fortsatte ned till 2,5 % under översynsperioden.
- (298) Inom nivå 2 minskade nettokassaflödet från ett positivt flöde på 5,5 miljoner euro till ett negativt flöde på 34,5 miljoner euro under skadeundersökningsperioden. Räntabiliteten sjönk från 15,8 % år 2020 ned till - 28,0 % under översynsperioden.

Tabell 16

Lönsamhet, kassaflöde, investeringar och räntabilitet – nivå 2

	2020	2021	2022	Översynsperioden
Lönsamhet vid försäljning i unionen till icke-närstående kunder (i procent av omsättningen)	4,6 %	9,3 %	3,5 %	2,5 %
<i>Index</i>	100	203	76	55
Kassaflöde (euro)	5 482 431	- 2 889 233	- 13 209 945	- 34 464 853
<i>Index</i>	100	- 53	- 241	- 629
Investeringar (euro)	9 439 555	9 080 411	9 167 506	11 950 064

	2020	2021	2022	Översynsperioden
<i>Index</i>	100	96	97	127
Räntabilitet (%)	- 15,8 %	- 14,3 %	- 22,5 %	- 28,0 %
<i>Index</i>	- 100	- 91	- 143	- 178

Källa: Kontrollerade svar på frågeformulär från unionsproducenterna i urvalet.

- (299) Nivå 3 var olönsam under hela skadeundersökningsperioden. Under skadeundersökningsperioden förvärrades situationen och den negativa lönsamheten på - 1,6 % under 2020 sjönk ned till - 3,5 % under översynsperioden. Situationen var ännu värre för de små och medelstora företag som var verksamma på nivå 3; deras lönsamhet varierade mellan 4,6 % och - 7,0 % under skadeundersökningsperioden. Den lilla "förbättringen" mellan 2022 och översynsperioden visade att industrin inte hade särskilt stora möjligheter att anpassa sig till den svåra situationen.
- (300) Inom nivå 3 minskade nettokassaflödet från ett positivt flöde på 5,3 miljoner euro till ett negativt flöde på 4,2 miljoner euro under skadeundersökningsperioden. Räntabiliteten var negativ under hela skadeundersökningsperioden och sjönk från - 5,9 % ned till - 20,0 % under skadeundersökningsperioden.

Tabell 17

Lönsamhet, kassaflöde, investeringar och räntabilitet – nivå 3

	2020	2021	2022	Översynsperioden
Lönsamhet vid försäljning i unionen till icke-närstående kunder (i procent av omsättningen)	- 1,6 %	- 1,5 %	- 6,1 %	- 3,5 %
<i>Index</i>	- 100	- 92	- 374	- 212
Kassaflöde (euro)	5 289 563	- 3 296 875	- 341 574	- 4 223 093
<i>Index</i>	100	- 62	- 6	- 80
Investeringar (euro)	2 222 510	971 223	1 392 137	1 275 067
<i>Index</i>	100	44	63	57
Räntabilitet (%)	- 5,9 %	- 10,8 %	- 35,4 %	- 20,0 %
<i>Index</i>	100	17	- 401	- 139

Källa: Kontrollerade svar på frågeformulär från unionsproducenterna i urvalet.

4.6. Slutsats om skada

- (301) Undersökningen visade att unionsindustrin som helhet under 2021 återhämtade sig från tidigare subventionering. Mellan 2022 och översynsperioden upphörde denna återhämtning och trenden vände.
- (302) Detta framgår särskilt tydligt av unionsindustrins minskade lönsamhet, förlorade marknadsandelar och oförmåga att höja priserna i paritet med de stigande kostnaderna. Även indikatorer som har en koppling till lönsamheten, såsom kassaflöde och räntabilitet, visade sämre värden. Detta var särskilt tydligt bland producenterna i nivå 3 eftersom de är extra utsatta för pristrycket från lågprisimport, och det har en negativ inverkan på de högre nivåerna genom den omvända kedjereaktion som beskrivs i den ursprungliga undersökningen ⁽⁷⁵⁾.
- (303) På grundval av detta drog kommissionen slutsatsen att unionsindustrin under översynsperioden lidit väsentlig skada i den mening som avses i artikel 8.5 i grundförordningen.

5. ORSAKSSAMBAND

- (304) Under skadeundersökningsperioden förlorade unionsindustrin marknadsandelar till importen från andra länder, framför allt Thailand, Vietnam, Turkiet och Kina.
- (305) Att unionsindustrins marknadsandel minskade berodde delvis på att importen från Kina ökade efter att antidumpningstullarna upphävts partiellt, men framför allt på att importen från andra länder till låga priser ökade. Lågprisimporten har gjort det svårt för unionsindustrin att höja sina priser och behålla sin marknadsandel när kostnaderna ökar.
- (306) Efter att Ryssland inledde sitt anfallskrig mot Ukraina ökade priserna på insatsvaror och energi kraftigt, vilket ledde till en snabb ökning av produktionskostnaderna. Samtidigt ökade importvolymerna och från och med 2022 kunde unionsindustrin inte längre föra över sina kostnadsökningar till försäljningspriserna. Försäljningspriserna ökade visserligen med 18 % mellan 2021 och översynsperioden, men prisökningarna räckte inte till för att kompensera för de ökade produktionskostnaderna.
- (307) Kommissionen konstaterar därför också att unionsindustrin hamnade i denna skadevållande situation samtidigt som andra faktorer tillkom, såsom stora kostnadsökningar och en kraftig ökning av lågprisimporten från andra länder, särskilt Thailand, Vietnam och Turkiet. Såsom framgår av skälen 248–252 ökade importen från Thailand och Vietnam avsevärt och deras prisnivåer var betydligt lägre än unionsindustrins priser.
- (308) Kommissionen drog därför slutsatsen att den subventionerade importen från Kina bidrog till unionsindustrins väsentliga skada under översynsperioden, men konstaterade också att andra faktorer, i synnerhet kostnadsökningarna och importen från andra länder, kunde innebära att det gick att ifrågasätta det verkliga förhållandet mellan den subventionerade importen och verkningarna för unionsindustrin. Kommissionen beslutade därför att göra en närmare bedömning av huruvida det är sannolikt att den skada som vållats av den subventionerade importen från Kina återkommer om åtgärderna tillåts upphöra att gälla.
- (309) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter hävdade Hankook att den skada som unionsindustrin lidit inte orsakats av import från Kina. Hankook hävdade att importen från Kina inte underskrider unionsindustrins priser i nivå 3 eller nivå 1. Till stöd för sitt påstående lämnade Hankook känsliga uppgifter om sina exportpriser och exportvolym.

⁽⁷⁵⁾ Se skäl 242 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/1579 av den 18 oktober 2018 om införande av en slutgiltig antidumpningstull och slutgiltigt uttag av den provisoriska tull som införts på import av vissa däck, andra än massivdäck, av gummi, nya eller regumnerade, av sådana slag som används på bussar eller lastbilar, med ett belastningsindex högre än 121, med ursprung i Folkrepubliken Kina och om upphävande av genomförandeförordning (EU) 2018/163. EUT L 263, 22.10.2018, s. 3.

- (310) Kommissionen håller inte med om detta påstående. Såsom anges i skäl 247 är de uppgifter som Hankook lämnat otillräckliga för en kompletterande analys av prisunderskridandet, eftersom de inte innehåller tillräckliga uppgifter om andra aktörer som är verksamma inom nivåerna 1, 2 och 3. Dessa uppgifter kunde följaktligen inte vederlägga något av resultaten av kommissionens analys av prisunderskridandet. Kommissionen anser därför att premisen för detta påstående, dvs. att det inte förekommer något prisunderskridande i nivå 1 eller nivå 3, är felaktig, och detta påstående avvisas därför.
- (311) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter hävdade Hankook också att den skada som unionsindustrin lidit inte orsakats av import från Kina utan av import av däck från andra tredjeländer.
- (312) Såsom anges i skäl 308 drog kommissionen slutsatsen att den dumpade importen från Kina bidrog till den väsentliga skadan för unionsindustrin, men även andra faktorer, särskilt kostnadsökningar och importen från andra länder, kunde ifrågasätta det verkliga förhållandet mellan den dumpade importen och verkningarna för unionsindustrin. Kommissionen anser därför att detta påstående inte vederlägger slutsatsen ovan och det avvisas därför.

6. SANNOLIKHET FÖR ATT SKADAN ÅTERKOMMER

- (313) Kommissionen bedömde, i enlighet med artikel 18.2 i grundförordningen, om det är sannolikt att den skada som ursprungligen orsakades av den subventionerade importen från Kina skulle återkomma om motåtgärderna skulle upphöra att gälla.
- (314) I detta hänseende analyserade kommissionen följande faktorer: produktionskapaciteten och den outnyttjade kapaciteten i Kina, unionsmarknadens attraktionskraft och exportpriserna till marknaderna i tredjeländer och förhållandet mellan priserna i unionen och i Kina, eventuell absorptionskapacitet på marknaderna i tredjeländer, sannolika prisnivåer för importen från Kina i avsaknad av antisubventionsåtgärder, och deras inverkan på unionsindustrin, inbegripet prisunderskridande och skadevällande nivå samt ökningen av importen från Kina när antidumpningstullarna tillfälligt hade ogiltigförklarats.

6.1. Produktionskapacitet och outnyttjad kapacitet i Kina

- (315) Såsom anges i skälen 217–219 finns det en betydande produktionskapacitet och outnyttjad kapacitet i Kina för att omedelbart öka exporten till unionsmarknaden om antidumpningsåtgärderna tillåts upphöra att gälla. Såsom anges i skäl 218 uppgick den tillgängliga outnyttjade kapaciteten i Kina 2022 till nästan 20 miljoner enheter, vilket i princip motsvarar hela förbrukningen på EU-marknaden.

6.2. Unionsmarknadens attraktionskraft och exportpriser till tredjelandmarknader

- (316) Såsom anges i skälen 220–223 är unionens marknad, som är den näst största marknaden i världen efter Förenta staterna, en attraktiv marknad både i fråga om priser och storlek. År 2023 var prisnivån för kinesisk export till unionen betydligt högre än de kinesiska genomsnittliga exportpriserna till andra destinationer, inbegripet Förenta staterna. Importen från Kina till unionen låg dessutom kvar på omkring 30 % av importvolymen under den ursprungliga undersökningen, trots de gällande antisubventionsåtgärderna.

6.3. Möjlig absorptionsförmåga på marknader i tredjeländer

- (317) Såsom anges i skäl 224 finns det gällande handelspolitiska skyddsåtgärder för export av den likadana produkten från Kina på merparten av de marknader i tredjeländer som är betydande konsumenter av lastbilsdäck. Dessa marknader är därför mindre attraktiva för de kinesiska exporterande producenterna. Detta är ytterligare en faktor som stöder slutsatsen att Kinas nuvarande produktionskapacitet med största sannolikhet skulle gå till unionsmarknaden om åtgärderna skulle upphöra att gälla.

6.4. De sannolika prisnivåerna för importen från Kina i avsaknad av antisubventionsåtgärder och deras inverkan på unionsindustrin, inbegripet prisunderskridande och skadevällande nivå

- (318) Såsom framgår av tabell 3 var importpriserna till unionen från Kina under översynsperioden 218 euro/enhet, vilket är väsentligt lägre än unionsindustrins genomsnittliga försäljningspris på 283 euro/enhet (som visas i tabell 8), och även under produktionskostnaden på 260 euro/enhet.
- (319) Det är därför sannolikt att importen från Kina i avsaknad av antisubventionstullar väsentligt skulle underskrida unionens priser.

6.5. Ökning av importen från Kina efter att antisubventionstullarna upphävts partiellt.

- (320) Såsom framgår av tabell 2 och skäl 237 var ökningen av importen från Kina särskilt betydande under 2022 när de ursprungliga åtgärderna delvis ogiltigförklarades av Europeiska unionens tribunal.
- (321) Detta tyder på att de kinesiska exporterande producenterna fortfarande är intresserade av unionens marknad och att importen sannolikt skulle öka igen om åtgärderna skulle upphöra att gälla.
- (322) I sina synpunkter på inledandet hävdade Hankook Group att importutvecklingen tyder på att det inte finns någon risk för fortsatt eller återkommande skada. Samma grupp ansåg också att den nuvarande marknadsandelen för importen från Kina inte kunde påverka unionsindustrins framtid nämnvärt. Gruppen hävdade också att den ökade kinesiska produktionskapaciteten inte var avsedd för unionens marknad utan för andra marknader.
- (323) Kommissionen höll inte med om denna synpunkt. De nuvarande tullarna skyddar visserligen unionsindustrin i viss utsträckning från den subventionerade importen från Kina, men importen från Kina kunde trots detta öka sin marknadsandel under skadeundersökningsperioden. De kinesiska prisnivåerna utan tullar och den outnyttjade kapaciteten i Kina gör det sannolikt att importen från Kina skulle öka sin marknadsandel avsevärt om åtgärderna skulle upphöra att gälla. Det fanns inte heller någon grund till påståendet att den ökade kinesiska kapaciteten främst hade riktat sig till andra marknader under skadeundersökningsperioden. Även om så skulle vara fallet anser kommissionen att unionens marknad fortfarande är attraktiv för import från Kina.
- (324) Dessa påståenden avvisades därför.
- (325) Efter det slutliga utlämnandet av uppgifter hävdade Hankook att det inte finns tillräcklig bevisning för sannolikheten för återkommande skada. Hankook hävdade särskilt att ökningen av importen under 2022 inte kan kopplas till det partiella upphävandet av åtgärderna under 2022 och att ökningen inte är signifikativ för de kinesiska exporterande producenternas beteende. Hankook hävdade också att det inte förekom något prisunderskridande i nivå 3, att de kinesiska producenterna snarare skulle öka sina vinster än att sänka sina priser om åtgärderna tilläts upphöra att gälla och att unionsmarknaden, med tanke på att den endast utgjorde 4 % av Kinas totala exportvolym, inte kan anses vara attraktiv.
- (326) Kommissionen höll inte med om dessa påståenden. För det första innebar tribunalens partiella upphävande av åtgärderna en signal till marknaden om att det skulle vara möjligt att stryka tullarna och bevilja återbetalning, vilket gjorde importen potentiellt attraktivare. För det andra och som förklaras i skälen 247 och 310 är grunden för påståendet om att det inte förekommer något prisunderskridande i nivå 3 felaktig. För det tredje lade Hankook inte fram någon bevisning till stöd för sitt påstående om att de kinesiska producenterna snarare skulle öka sina vinster än sänka sina priser om åtgärderna skulle tillåtas upphöra att gälla. Avslutningsvis kan den nuvarande exporten från Kina till unionen med de gällande tullarna inte anföras för att vederlägga det faktum att unionsmarknaden förblir attraktiv av de skäl som anges i skälen 220–223 och 316. Detta påstående avvisas därför.

6.6. Slutsatser om sannolikheten för att skadan återkommer

- (327) Mot bakgrund av ovanstående drog kommissionen slutsatsen att om åtgärderna skulle upphöra att gälla skulle det sannolikt leda till en betydande ökning av subventionerad import från Kina till skadevållande prisnivåer, vilket skulle förvärra den skadevållande situationen för unionsindustrin ytterligare.

7. UNIONENS INTRESSE

- (328) I enlighet med artikel 31 i grundförordningen undersökte kommissionen om bibehållandet av de gällande antisubventionsåtgärderna skulle strida mot unionens intressen som helhet. Fastställandet av unionens intresse byggde på en bedömning av alla de olika intressen som berördes, inbegripet unionsindustrins, importörernas och slutanvändarnas intressen.

7.1. Unionsindustrins intresse

- (329) Unionsproducenter som svarar för mer än 25 % av unionens produktionsvolym samarbetade i undersökningen.
- (330) Undersökningen visade att unionsindustrin befann sig i en sårbar situation där den inte fullt ut kunde överföra sina kostnadsökningar till försäljningspriserna och att dess vinstmarginaler hade minskat.
- (331) Kommissionen drar slutsatsen att unionsindustrin redan lider skada och att om åtgärderna upphör att gälla är det mycket sannolikt att den subventionerade importen från Kina ökar till skadevållande prisnivåer, vilket skulle leda till ett ökat pristryck på unionens marknad och ytterligare förvärra den skada som unionsindustrin lider.
- (332) Det ligger därför uppenbart i unionsindustrins intresse att åtgärderna bibehålls.

7.2. Icke-närstående importörers och användares intresse

- (333) Inga importörer eller användare samarbetade i undersökningen.
- (334) I den ursprungliga undersökningen drogs slutsatsen att åtgärderna förvisso inte låg i de importörers intresse som främst förlitar sig på import av mycket billiga däck från Kina, men att importörer med en bredare portfölj högst troligen inte kommer att påverkas allvarligt av återställandet av rättvis konkurrens.
- (335) I avsaknad av ny bevisning drog kommissionen därför slutsatsen, precis som i den ursprungliga undersökningen, att fortsatta åtgärder inte kommer att påverka vare sig importörer eller användare i någon större utsträckning.

7.3. Andra intressen

- (336) Den ursprungliga undersökningen visade att det ligger i unionens intresse med åtgärder som ska skydda unionsindustrins producenter av nya högkvalitetsdäck, vilka är utformade för att ha en lång livscykel och kan regummeras, och även skydda de regummerare som är verksamma på nivå 3-marknaden, för att minska avfallet och hantera råvaror på ett hållbart sätt. Eftersom det mest är små och medelstora företag som är verksamma inom regummeringsbranschen är införandet av åtgärderna även förenliga med kommissionens viktiga mål att stödja små och medelstora företag ⁽⁷⁶⁾.

⁽⁷⁶⁾ Skäl 295 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/1579 av den 18 oktober 2018 om införande av en slutgiltig antidumpningstull och slutgiltigt uttag av den provisoriska tull som införts på import av vissa däck, andra än massivdäck, av gummi, nya eller regummerade, av sådana slag som används på bussar eller lastbilar, med ett belastningsindex högre än 121, med ursprung i Folkrepubliken Kina och om upphävande av genomförandeförordning (EU) 2018/163 (EUT L 263, 22.10.2018, s. 3).

- (337) I den ursprungliga undersökningen hade slitbaneleverantörer lämnat inlagor till stöd för införandet av antisubventionsåtgärder där de hävdade att sådana åtgärder är nödvändiga för regummeringsindustrins överlevnad och att deras näringsverksamhet kommer att påverkas kraftigt om regummeringsverksamheten upphör. Kommissionen slog således fast att åtgärderna skulle ligga i slitbaneleverantörernas intresse.
- (338) I avsaknad av ny bevisning drog kommissionen därför samma slutsats som i den ursprungliga undersökningen, det vill säga att åtgärderna skulle ligga i slitbaneleverantörernas intresse.

7.4. Slutsats om unionens intresse

- (339) På grundval av ovanstående drog kommissionen slutsatsen att det inte fanns några tvingande skäl enligt artikel 31 i grundförordningen avseende unionens intresse som talar emot att bibehålla de gällande åtgärderna beträffande import av däck med ursprung i Kina.

8. ANTISUBVENTIONSÅTGÄRDER

- (340) På grundval av kommissionens slutsatser om fortsatt subventionering, återkommande skada och unionens intresse bör antisubventionsåtgärder mot däck från Kina bibehållas.
- (341) För att minimera risken för kringgående på grund av skillnader i tullsatserna krävs särskilda åtgärder för att säkerställa att de individuella utjämningstullarna tillämpas. Individuella utjämningstullar är endast tillämpliga vid uppvisandet av en giltig faktura för tullmyndigheterna i medlemsstaterna. Fakturan måste uppfylla kraven i artikel 1.3 i denna förordning. Till dess att en sådan faktura uppvisas bör importen omfattas av den utjämningstull som är tillämplig på "alla övriga företag".
- (342) Även om denna faktura är nödvändig för att tullmyndigheterna i medlemsstaterna ska kunna tillämpa de individuella utjämningstullsatserna på import är den inte den enda omständighet som tullmyndigheterna ska beakta. Även om en faktura som uppfyller samtliga krav i artikel [1.3] i denna förordning uppvisas, måste medlemsstaternas tullmyndigheter utföra sina sedvanliga kontroller och får, liksom i alla andra fall, kräva ytterligare handlingar (transportdokument osv.) för att kontrollera att uppgifterna i deklarationen är riktiga och för att säkerställa att en påföljande tillämpning av en lägre tullsats är berättigad i enlighet med tullagstiftningen.
- (343) Om exporten från något av de företag som omfattas av de lägre, individuella tullsatserna ökar väsentligt i volym efter införandet av de berörda åtgärderna, kan denna volymökning i sig anses utgöra en förändring i handelsmönstret som orsakats av införandet av åtgärder i den mening som avses i artikel 23.3 i grundförordningen. Under sådana omständigheter och förutsatt att villkoren är uppfyllda kan en undersökning om kringgående inledas. Vid en sådan undersökning kan man bland annat undersöka om det finns behov av att upphäva den eller de individuella tullsatserna och i stället införa en landsomfattande tull.
- (344) De individuella företagsspecifika utjämningstullsatserna i denna förordning är uteslutande tillämpliga på import av den produkt som översynen gäller med ursprung i Kina och som tillverkats av de namngivna rättsliga enheterna. Import av den produkt som översynen gäller som producerats av ett annat företag som inte uttryckligen nämns i denna förordnings normativa del, inbegripet enheter som är de uttryckligen nämnda företagen närstående, bör omfattas av den tullsats som är tillämplig på "alla övriga företag". De bör inte omfattas av någon av de individuella utjämningstullsatserna.

- (345) Ett företag får begära att dessa individuella utjämningsstillsatser tillämpas om det ändrar namnet på enheten. Denna begäran ska riktas till kommissionen ⁽⁷⁷⁾. Begäran ska innehålla all relevant information för att visa att förändringen inte påverkar företagets rätt att omfattas av den tullsats som är tillämplig på det. Om ändringen av företagets namn inte påverkar dess rätt att omfattas av den tullsats som är tillämplig på det, kommer en förordning om namnbytet att offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning*.
- (346) Alla berörda parter har underrättats om de viktigaste omständigheter och överväganden som låg till grund för avsikten att rekommendera att de befintliga åtgärderna bibehålls. De beviljades också en period inom vilken de kunde lämna synpunkter på detta utlämnande av uppgifter.
- (347) När ett belopp måste återbetalas till följd av en dom av Europeiska unionens domstol ska enligt artikel 109 i förordning (EU, Euratom) 2024/2509 ⁽⁷⁸⁾ den tillämpliga räntesatsen motsvara den räntesats som Europeiska centralbanken tillämpar på sina huvudsakliga refinansieringstransaktioner, som offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, C-serien, den första kalenderdagen i varje månad.
- (348) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från den kommitté som inrättats genom artikel 25.1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/1037 ⁽⁷⁹⁾.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

1. En slutgiltig utjämningsstull 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 Folkrepubliken Kina.
2. Följande slutgiltiga utjämningsstillsatser i euro per enhet ska tillämpas på den produkt som beskrivs i punkt 1 och som produceras av nedanstående företag:

Företag	Utgjämningsstull	Taric-tilläggsnummer
Xingyuan Tire Group Ltd, Co., Guangrao Xinhongyuan Tyre Co., Ltd	57,28	C331
GITI Radial Tire (Anhui) Company Ltd., GITI Tire (Fujian) Company Ltd., GITI Tire (Hualin) Company Ltd., GITI Tire (Yinchuan) Company Ltd.	11,07	C332
Chongqing Hankook Tire Co., Ltd, Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd	3,75	C334
Aeolus Tyre Co., Ltd, Aeolus Tyre (Taiyuan) Co., Ltd, Qingdao Yellow Sea Rubber Co., Ltd, Pirelli Tyre Co., Ltd	39,77	C877

⁽⁷⁷⁾ Europeiska kommissionen, Generaldirektoratet för handel, Direktorat G, Rue de la Loi/Wetstraat 170, 1040 Bryssel, Belgien.

⁽⁷⁸⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU, Euratom) 2024/2509 av den 23 september 2024 om finansiella regler för unionens allmänna budget (omarbetning), EUT L, 2024/2509, 26.9.2024.

⁽⁷⁹⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/1037 av den 8 juni 2016 om skydd mot subventionerad import från länder som inte är medlemmar i Europeiska unionen (EUT L 176, 30.6.2016, s. 55).

Företag	Utgjämningstull	Taric-tilläggsnummer
Andra företag som samarbetade i både antisubventions- och antidumpningsundersökningen, och som förtecknas i bilaga I	27,69	Se bilaga I
Andra företag som samarbetade i antidumpningsundersökningen men inte i antisubventionsundersökningen och som förtecknas i bilaga II	57,28	Se bilaga II
Andra företag som omfattas av genomförandeförordning (EU) 2023/738 och som samarbetade i både antisubventions- och antidumpningsundersökningen och som förtecknas i bilaga III	27,69	Se bilaga III
Zhongce Rubber Group Co., Ltd	57,28	C379
Weifang Yuelong Rubber Co., Ltd	57,28	C875
Hefei Wanli Tire Co., Ltd	57,28	C876
Alla övriga företag	57,28	C999

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

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

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

Artikel 2

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

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

Utfärdad i Bryssel den 15 januari 2025.

På kommissionens vägnar
Ursula VON DER LEYEN
Ordförande

BILAGA I

Samarbetsvilliga kinesiska exporterande producenter som inte ingick i urvalet, men som samarbetade i de ursprungliga antisubventions-:

Företagets namn	Taric-tilläggsnummer
Bayi Rubber Co., Ltd	C335
Bridgestone (Huizhou) Tire Co., Ltd	C336
Megalith Industrial Group Co., Ltd	C342
Michelin Shenyang Tire Co., Ltd	C343
Nanjing Kumho Tire Co., Ltd	C344
Qingdao Fudong Tyre Co., Ltd	C348
Qingdao Hairunsen Tyre Co., Ltd	C349
Shaanxi Yanchang Petroleum Group Rubber Co., Ltd	C352
Shandong Changfeng Tyres Co., Ltd	C354
Shandong Haohua Tire Co., Ltd	C355
Shandong Hengfeng Rubber & Plastic Co., Ltd	C357
Shandong Homerun Tires Co., Ltd	C359
Shandong Hugerubber Co., Ltd	C361
Shandong Mirage Tyres Co., Ltd	C364
Shandong Vheal Group Co., Ltd	C365
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
Shengtai Group Co., Ltd	C372
Toyo Tire (Zhucheng) Co., Ltd	C374
Weifang Goldshield Tire Co., Ltd	C376
Xuzhou Armour Rubber Company Ltd	C378

BILAGA II

Andra företag som samarbetat i den ursprungliga antidumpningsundersökningen, men inte i den ursprungliga antisubventionsundersökningen:

Företagets namn	Taric-tilläggsnummer
Briway Tire Co., Ltd	C337
Goodyear Dalian Tire Co., Ltd	C339
Shandong Hawk International Rubber Industry Co., Ltd	C356
Sichuan Kalevei Technology Co., Ltd	C373

BILAGA III

Andra samarbetsvilliga företag som omfattas av genomförandeförordning (EU) 2023/738:

Företagets namn	Taric-tilläggsnummer
Chaoyang Long March Tyre Co., Ltd	C338
Triangle Tyre Co., Ltd	C375
Shandong Wanda Boto Tyre Co., Ltd	C366
Qingdao Doublestar Tire Industrial Co., Ltd	C347
Ningxia Shenzhou Tire Co., Ltd	C345
Guizhou Tyre Co., Ltd	C340
Shandong Huasheng Rubber Co., Ltd	C360
Prinx Chengshan (Shandong) Tire Co., Ltd	C346
Shandong Linglong Tyre Co., Ltd	C363
Shandong Jinyu Tire Co., Ltd	C362
Sailun Group Co., Ltd	C351
Shandong Kaixuan Rubber Co., Ltd	C353
Weifang Shunfuchang Rubber And Plastic Products Co., Ltd	C377
Shandong Hengyu Science & Technology Co., Ltd	C358
Jiangsu General Science Technology Co., Ltd	C341
Shanghai Huayi Group Corp. Ltd; Double Coin Group (Jiang Su) Tyre Co., Ltd	C878
Qingdao GRT Rubber Co., Ltd	C350