

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) 2018/683

z dnia 4 maja 2018 r.

nakładające tymczasowe cło antydumpingowe na przywóz niektórych opon pneumatycznych, nowych lub bieżnikowanych, gumowych, w rodzaju stosowanych w autobusach lub samochodach ciężarowych, o wskaźniku nośności przekraczającym 121, pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej i zmieniające rozporządzenie wykonawcze (UE) 2018/163

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1036 z dnia 8 czerwca 2016 r. w sprawie ochrony przed przywozem produktów po cenach dumpingowych z państw niebędących członkami Unii Europejskiej ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 7 ust. 4,

po konsultacji z państwami członkowskimi,

a także mając na uwadze, co następuje:

1. PROCEDURA**1.1. Wszczęcie postępowania**

- (1) W dniu 30 czerwca 2017 r. koalicja przeciwko nieuczciwemu przywozowi opon („skarżący”) złożyła skargę w imieniu producentów reprezentujących ponad 45 % łącznej unijnej produkcji nowych i bieżnikowanych opon do autobusów i samochodów ciężarowych. Skarga zawierała wystarczające dowody na istnienie dumpingu i wynikającą z niego szkodę.
- (2) 11 sierpnia 2017 r. Komisja Europejska („Komisja”) wszczęła dochodzenie antydumpingowe w odniesieniu do przywozu do Unii niektórych opon pneumatycznych, nowych lub bieżnikowanych, gumowych, stosowanych w autobusach lub samochodach ciężarowych, o wskaźniku nośności przekraczającym 121 („opony nowe i bieżnikowane”) lub „produkt objęty postępowaniem”), pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej („państwo, którego dotyczy postępowanie” lub „ChRL”) na podstawie art. 5 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1036 („rozporządzenie podstawowe”). Komisja opublikowała zawiadomienie o wszczęciu postępowania w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* ⁽²⁾ („zawiadomienie o wszczęciu postępowania”).
- (3) W dniu 21 października Komisja wydała sprostowanie do zawiadomienia o wszczęciu postępowania, w którym wyjaśniła zakres definicji produktu objętego postępowaniem ⁽³⁾.
- (4) 14 października 2017 r. Komisja wszczęła dochodzenie antysubsydyjne dotyczące przywozu do Unii nowych lub bieżnikowanych opon do autobusów lub samochodów ciężarowych, pochodzących z Chin i rozpoczęła odrębne dochodzenie. Zawiadomienie o wszczęciu postępowania Komisja opublikowała w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* ⁽⁴⁾.

1.2. Rejestracja przywozu

- (5) W dniu 30 sierpnia 2016 r. skarżący złożył wniosek o rejestrację przywozu produktu objętego postępowaniem pochodzącego z Chińskiej Republiki Ludowej na podstawie art. 14 ust. 5 rozporządzenia podstawowego.
- (6) W dniu 4 października 2017 r. Chińskie Stowarzyszenie Przemysłu Gumowego (the China Rubber Industry Association - CRIA) i Chińska Izba Handlowa Importerów i Eksporterów Metali, Mineralów i Substancji Chemicznych (the China Chamber of Commerce of Metals, Minerals & Chemicals Importers and Exporter -

⁽¹⁾ Dz.U. L 176 z 30.6.2016, s. 21.

⁽²⁾ Zawiadomienie o wszczęciu postępowania antydumpingowego dotyczącego przywozu nowych i bieżnikowanych opon do autobusów i samochodów ciężarowych pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej (Dz.U. C 264 z 11.8.2017, s. 14.).

⁽³⁾ Dz.U. C 356 z 21.10.2017, s. 24.

⁽⁴⁾ Zawiadomienie o wszczęciu postępowania antysubsydyjnego dotyczącego przywozu nowych i bieżnikowanych opon do autobusów i samochodów ciężarowych pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej (Dz.U. C 346 z 14.10.2017, s. 9).

CCCMC) przedstawiły uwagi dotyczące wniosku o rejestrację. Twierdziły one, że wniosek nie spełniał obowiązujących norm dowodowych, ponieważ nie było dowodów na to, że w przeszłości miał miejsce dumping i znaczny wzrost przywozu, oraz że przywóz może poważnie osłabić skutki naprawcze cła. W dniu 19 października 2017 r. na wniosek CRIA Komisja zorganizowała przesłuchanie, podczas którego CRIA powtórzyła swoje wcześniejsze uwagi.

- (7) W dniu 2 lutego 2018 r. Komisja opublikowała rozporządzenie wykonawcze (UE) 2018/163 („rozporządzenie w sprawie rejestracji”) ⁽¹⁾ poddające rejestracji produkt objęty postępowaniem pochodzący z Chińskiej Republiki Ludowej od dnia 3 lutego 2018 r. W rozporządzeniu tym Komisja oceniła uwagi zainteresowanych stron.
- (8) Po wejściu w życie rejestracji Grupa Hankook ⁽²⁾ twierdziła, że jej prawo do obrony zostało naruszone, ponieważ przed wejściem w życie rozporządzenia w sprawie rejestracji nie otrzymała żadnej informacji o zamiarze wprowadzenia przez Komisję rejestracji przywozu produktu objętego postępowaniem. Z tego powodu Grupa Hankook twierdziła, że nastąpiło naruszenie art. 41 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej.
- (9) Komisja zauważyła, że na mocy art. 20 ust. 2 rozporządzenia podstawowego wcześniejsze ujawnienie informacji jest obowiązkowe przed nałożeniem ostatecznych środków. Na mocy art. 14 ust. 5 rozporządzenia podstawowego, powyższe nie dotyczy decyzji o rejestracji. Artykuł ten przewiduje w takiej sytuacji jedynie wcześniejsze powiadomienie państw członkowskich w odpowiednim czasie. Ponadto prawo do bycia wysłuchanym na mocy art. 41 ust. 2 lit. a) Karty praw podstawowych Unii Europejskiej ma zastosowanie jedynie w przypadku indywidualnych negatywnych skutków. W tym przypadku, Komisja nakazała unijnym organom celnym rejestrowanie przywozu. Rozporządzenie w sprawie rejestracji nie jest środkiem indywidualnym mającym negatywny wpływ na Grupę Hankook. Nie było ono skierowane do Grupy Hankook, ani nie miało indywidualnych negatywnych skutków dla tego przedsiębiorstwa. W związku z tym nie naruszono prawa Grupy Hankook do obrony ani art. 41 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej.

1.3. Okres objęty dochodzeniem i okres badany

- (10) Dochodzenie w sprawie dumpingu i powstałej szkody dotyczyło okresu od dnia 1 lipca 2016 r. do dnia 30 czerwca 2017 r. („okres objęty dochodzeniem”). Analiza tendencji mających znaczenie dla oceny szkody obejmowała okres od dnia 1 stycznia 2014 r. do końca okresu objętego dochodzeniem („okres badany”).

1.4. Zainteresowane strony

- (11) W zawiadomieniu o wszczęciu postępowania Komisja wezwała zainteresowane strony do skontaktowania się z nią w celu wzięcia udziału w dochodzeniu. Ponadto Komisja wyraźnie poinformowała skarżącego, innych znanych producentów unijnych, znanych producentów eksportujących, władze Chińskiej Republiki Ludowej, znanych importerów, dostawców i użytkowników, przedsiębiorstwa handlowe, a także stowarzyszenia, o których wiadomo, że są zainteresowane, o wszczęciu dochodzenia i zaprosiła te podmioty do wzięcia w nim udziału.
- (12) Zainteresowane strony miały możliwość przedstawienia uwag na temat wszczęcia postępowania oraz wystąpienia z wnioskiem o przesłuchanie przed Komisją lub rzecznikiem praw stron w postępowaniach handlowych.
- (13) Z obawy przed odwetem ze strony klientów lub konkurentów objętych niniejszym dochodzeniem dwaj producenci unijni, reprezentowani przez skarżącego, wystąpili do Komisji o zachowanie poufności ich nazw zgodnie z art. 19 ust. 1 rozporządzenia podstawowego. Następnie dwóch współpracujących producentów unijnych także wystąpiło o ten sam status.
- (14) Komisja zbadała osobno zasadność każdego z wniosków o zapewnienie poufności. Komisja stwierdziła, że istnieją przesłanki świadczące o znacznym ryzyku odwetu we wszystkich zbadanych przypadkach, przyjęto więc, że nazwy tych przedsiębiorstw nie powinny być ujawniane.

⁽¹⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/163 z dnia 1 lutego 2018 r. poddające rejestracji przywóz nowych i bieżnikowanych opon do autobusów i samochodów ciężarowych pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej (Dz.U. L 30 z 2.2.2018, s. 12).

⁽²⁾ W skład Grupy Hankook wchodzi następujące spółki: Shanghai Hankook Tire Sales Co., Ltd.; Chongqing Hankook Tire Co., Ltd.; i Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd.

- (15) Dwie zainteresowane strony, Grupa Giti ⁽¹⁾ i Grupa Aeolus ⁽²⁾, twierdziły, że anonimowość dwóch producentów unijnych reprezentowanych przez skarżącego może mieć poważny wpływ na ich prawo do obrony, ponieważ nie jest możliwe zweryfikowanie, czy skarżący reprezentuje ponad 25 % całkowitej produkcji unijnej. Nieujawnienie informacji uniemożliwia stronom zbadanie segmentu produkcji ⁽³⁾, który reprezentuje skarżący, a tym samym pełne odniesienie się do istotnej szkody, jaką mógłby ponieść w związku z chińskim wywozem do Unii produktu objętego postępowaniem. Ponadto Grupa Giti twierdziła, że, zdaniem skarżącego, udział unijnej produkcji opon z segmentu 3 w całkowitej produkcji unijnej wynosił jedynie 16 %. Twierdziła zatem, że wszczęcie postępowania stanowi naruszenie art. 5 ust. 4 rozporządzenia podstawowego. Wreszcie, Grupa Giti i Grupa Aeolus twierdziły, że anonimowość uniemożliwia stronom ustalenie, czy producenci unijni objęci próbą są powiązani z chińskimi producentami eksportującymi.
- (16) Art. 19 rozporządzenia podstawowego stanowi, że Komisja nie może ujawniać żadnych poufnych informacji bez wyraźnego zezwolenia osoby przekazującej takie informacje. Komisja uznała, że otwarta wersja skargi pozwala stronom na ocenę obowiązujących wymogów. Ponadto reprezentatywność skarżącego należy oceniać na podstawie ogólnej domniemanej szkody poniesionej przez branżę, a nie w podziale na segmenty rynku. Wreszcie Komisji nie przekonuje argument, by brak wiedzy na temat potencjalnych powiązań anonimowych skarżących z chińskimi importerami miał naruszać prawo stron zainteresowanych do obrony. Wnioski przeciwko anonimowości zostały zatem odrzucone.
- (17) Komisja poinformowała również o wszczęciu postępowania producentów w Republice Korei („Korea”), Japonii, Republice Indii („Indie”), Republice Południowej Afryki („RPA”), Republice Turcji („Turcja”), Królestwie Tajlandii („Tajlandia”) i Federacyjnej Republice Brazylii („Brazylia”) i zaprosiła ich do udziału w nim. W zawiadomieniu o wszczęciu postępowania Komisja poinformowała zainteresowane strony, że Stany Zjednoczone Ameryki („USA”) zostaną uznane za państwo o gospodarce rynkowej („państwo analogiczne”) w rozumieniu art. 2 ust. 7 lit. a) rozporządzenia podstawowego. Zainteresowane strony miały możliwość przedstawienia uwag, co też uczyniły (zob. poniżej, sekcja 3.1.2).

1.5. Kontrola wyrywkowa

- (18) W zawiadomieniu o wszczęciu postępowania Komisja oznajmiła, że może dokonać kontroli wyrywkowej zainteresowanych stron zgodnie z art. 17 rozporządzenia podstawowego.
- a) *Kontrola wyrywkowa producentów unijnych*
- (19) W zawiadomieniu o wszczęciu postępowania Komisja ogłosiła, że wstępnie wybrała próbę producentów unijnych. Komisja dokonała doboru próby na podstawie największej reprezentatywnej wielkości produkcji i sprzedaży, przy jednoczesnym zapewnieniu odpowiedniego zasięgu geograficznego. Komisja zwróciła się do zainteresowanych stron o przedstawienie opinii w sprawie wstępnie dobranej próby.
- (20) Cztery zainteresowane strony przedstawiły uwagi na temat wstępnie dobranej próby (Grupa Aeolus; Grupa Giti; CRIA i CCCMC). W szczególności uznały one, że podział rynku na trzy segmenty nie został należycie oddany w doborze wstępnej próby, oraz że próba powinna jak najwierniej odzwierciedlać udział procentowy produkcji i sprzedaży segmentów 1, 2 i 3 w całkowitej produkcji i sprzedaży unijnej.
- (21) W nawiązaniu do tej uwagi, w dniu 25 września 2017 r. Komisja zwróciła się do producentów unijnych o dostarczenie dodatkowych informacji na temat segmentów w celu ponownego dobrania próby producentów unijnych.
- (22) Współpracujące przedsiębiorstwa, które odpowiedziały na kwestionariusz, obejmują duże oraz małe i średnie przedsiębiorstwa („MŚP”) ⁽⁴⁾, i odpowiadają one za ponad 50 % szacowanej całkowitej wielkości sprzedaży i produkcji unijnej.

⁽¹⁾ Giti Tire (China) Investment Co., Ltd i spółki zależne: Giti Tire (Anhui) Co., Ltd; Giti Tire (Fujian) Co., Ltd; Giti Tire (Hualin) Co., Ltd; Giti Tire (Yinchuan) Co., Ltd.

⁽²⁾ Aeolus Tyre Group Co., Ltd, w skład której wchodzi Chonche Auto Double Happiness Tyre Corp., Ltd oraz Pirelli Tyre Co., Ltd.

⁽³⁾ Zgodnie z informacjami zebranymi i otrzymanymi przez Komisję, unijny rynek opon autobusowych i ciężarowych dzieli się na trzy segmenty. Opony segmentu 1 obejmują nowe opony klasy premium pod flagową marką najważniejszych producentów. Opony segmentu 2 obejmują większość opon innych niż premium, zarówno nowych jak i bieżnikowanych; ich cena i przebieg wahają się od około 65 % do 80 % ceny opon w segmencie 1. Opony w segmencie 3 to nowe lub bieżnikowane opony posiadające niższe przebieg i bardzo ograniczone możliwości bieżnikowania.

⁽⁴⁾ Zob. zalecenie Komisji z dnia 6 maja 2003 r. dotyczące definicji mikroprzedsiębiorstw oraz małych i średnich przedsiębiorstw (2003/361/WE).

- (23) W celu wybrania ostatecznej próby Komisja wzięła pod uwagę rozdrobnienie branży opon na różne segmenty, zapewniając objęcie próbą przedsiębiorstw reprezentujących wszystkie trzy segmenty. Ponadto aby zagwarantować właściwe uwzględnienie sytuacji MŚP w analizie szkody oraz biorąc pod uwagę, że odpowiadają one za około 15 % łącznej wielkości sprzedaży unijnej producentów unijnych, Komisja uznała, że MŚP powinny być również reprezentowane w próbie.
- (24) Próbą objęto jedenaście przedsiębiorców unijnych na podstawie:
- ogólnej reprezentatywności pod względem wielkości produkcji i wielkości sprzedaży produktu objętego postępowaniem w 2016 r.,
 - reprezentatywności segmentów pod względem wielkości produkcji produktu objętego postępowaniem w 2016 r.,
 - zasięgu geograficznego, oraz
 - reprezentatywności producentów unijnych pod względem wielkości, tzn. MŚP a większe przedsiębiorstwa.
- (25) Przedsiębiorstwa unijne objęte próbą należą do kategorii dużych przedsiębiorstw oraz MŚP. Mają one siedziby w sześciu państwach członkowskich (Włochy, Hiszpania, Polska, Portugalia, Niemcy i Francja), razem odpowiadając za ponad 36 % produkcji i sprzedaży unijnej zadeklarowanej przez współpracujących przedsiębiorców unijnych.
- (26) W dniu 22 grudnia 2017 r. jeden z objętych próbą producentów unijnych, producent z Polski – Geyer&Hosaja, poinformował Komisję o podjęciu decyzji o zaprzestaniu współpracy w ramach dochodzenia. Wycofanie się tego producenta nie ma wpływu na wartości procentowe, o których mowa w motywie 25 powyżej, ze względu na fakt, że jego produkcja stanowiła 0,1 % całkowitej produkcji unijnej. Komisja stwierdziła zatem, że ostateczna próba jest reprezentatywna dla przemysłu Unii.
- (27) Grupa Giti złożyła wniosek o natychmiastowe zakończenie obecnego dochodzenia przez Komisję z powodu błędnego pod względem proceduralnym wstępnego doboru próby producentów unijnych. Komisja przypomniała, że wstępny dobór próby producentów unijnych jest możliwy z punktu widzenia prawa i sprzyja przeprowadzeniu skutecznego dochodzenia w krótkim czasie. Jak wykazano w motywach 21 i 25 powyżej, wstępna próba została zmieniona na podstawie uwag zainteresowanych stron. W związku z powyższym argument ten został odrzucony.
- b) *Kontrola wyrywkowa importerów*
- (28) Aby zdecydować, czy kontrola wyrywkowa była konieczna, oraz dokonać w takim przypadku doboru próby, Komisja wezwała importerów niepowiązanych do podania informacji określonych w zawiadomieniu o wszczęciu postępowania. Zgłosiło się pięciu importerów, których wartość przywozu z Chińskiej Republiki Ludowej wynosi około 430 000 sztuk. Do próby wybrano dwa przedsiębiorstwa, reprezentujące [70 % – 90 %] importerów, którzy złożyli formularz dotyczący kontroli wyrywkowej.
- c) *Kontrola wyrywkowa producentów eksportujących z ChRL*
- (29) Aby zdecydować, czy kontrola wyrywkowa była konieczna, oraz dokonać w takim przypadku doboru próby, Komisja wezwała wszystkich znanych producentów eksportujących w ChRL do udzielenia informacji określonych w zawiadomieniu o wszczęciu postępowania. Ponadto Komisja zwróciła się do misji Chińskiej Republiki Ludowej przy Unii Europejskiej o wskazanie innych producentów eksportujących, którzy ewentualnie byłiby zainteresowani udziałem w dochodzeniu, lub skontaktowanie się z nimi.
- (30) Czterdziestu dziewięciu producentów eksportujących przedstawiło wymagane informacje i wyraziło zgodę na włączenie ich do próby. Zgodnie z art. 17 ust. 1 rozporządzenia podstawowego Komisja dokonała doboru próby obejmującej czterech poniższych producentów na podstawie największej wielkości wywozu do Unii, która może zostać właściwie zbadana w dostępnym czasie:
- Aerobus Tyra Co., Ltd; Chonche Auto Double Happiness Tyre Corp., Ltd; Qingdao Yellow Sea Rubber Co., Ltd oraz Pirelli Tyre Co, Ltd („Grupa Aeolus”),
 - Xingyuan Tire Group Ltd., Co. oraz Guangrao Xinhongyuan Tyre Co., Ltd. („Grupa Xingyuan”),

- Giti Tire (China) Investment Co., Ltd; Giti Tire (Anhui) Co., Ltd; Giti Tire (Fujian) Co., Ltd; Giti Tire (Hualin) Co., Ltd; Giti Tire (Yinchuan) Co., Ltd („Grupa Giti”),
- Shanghai Hankook Tire Sales Co., Ltd.; Chongqing Hankook Tire Co., Ltd.; Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd.; („Grupa Hankook”).
- (31) Zgodnie z art. 17 ust. 2 rozporządzenia podstawowego w kwestii doboru próby zasięgnięto opinii wszystkich znanych producentów eksportujących, których dotyczy postępowanie, oraz organów państwa, którego dotyczy postępowanie. Komisja otrzymała uwagi od: 1) skarżącego; 2) CRIA i CCCMC; oraz 3) producenta eksportującego – Grupy Giti.
- (32) Skarżący twierdził, że proponowana próba nie była wystarczająco reprezentatywna, ponieważ w niewystarczającym stopniu uwzględniała różne segmenty cenowe na unijnym rynku opon. Według skarżącego segment pośredni (segment 2) był nadmiernie reprezentowany w próbie, natomiast zdecydowana większość chińskich eksporterów prowadziła działalność w niższym segmencie (segment 3), który nie był dostatecznie reprezentowany. W związku z powyższym skarżący twierdził, że przedsiębiorstwa objęte próbą nie odzwierciedlają w odpowiedni sposób średniej ceny importowej stosowanej w wywozie do Unii. Skarżący wystąpił z wnioskiem o zastąpienie objętych próbą producentów eksportujących segmentu 2 producentami eksportującymi segmentu 3.
- (33) CRIA, CCCMC oraz Grupa Giti zasadniczo przystały na wstępnie dobraną próbę, uznały jednak, że ze względu na dużą liczbę producentów eksportujących reprezentatywność próby można by jeszcze bardziej zwiększyć poprzez dodanie do próby większej liczby przedsiębiorstw.
- (34) Komisja uznała, że proponowana próba obejmowała producentów eksportujących zarówno z segmentu pośredniego, jak i niższego, którzy odpowiadają za ponad 50 % łącznego przywozu z ChRL do Unii. Zastąpienie największych eksporterów z segmentu 2 mniejszymi eksporterami z segmentu 3 spowodowałoby, że próba stałaby się niereprezentatywna z uwagi na to, że zgodnie z dostępnymi danymi duża część całkowitego wywozu dotyczyła segmentu pośredniego.
- (35) W związku z powyższym Komisja podjęła decyzję o utrzymaniu wstępnie dobranej próby i w dniu 19 października 2017 r. poinformowała o tym wszystkie zainteresowane strony.
- (36) Następnie Europejskie Stowarzyszenie Producentów Opon Bieżnikowanych (European Retreading Association - „BIPAVÉR”) i Europejskie Stowarzyszenie Producentów Opon i Gumi (European Tyre & Rubber Manufacturers Association - „ETRMA”) stwierdziły, że ostatecznie dobrana próba może doprowadzić do znacznej nierównowagi w asortymencie produktów pomiędzy oponami segmentu 2 i 3. Ich zdaniem średnie ceny importowe mogą nie odzwierciedlać dokładnie tej części wielkości przywozu, która jest najbardziej szkodliwa dla przemysłu Unii. Wezwali oni zatem Komisję do dokonania ponownej oceny i zmiany próby oraz dodania co najmniej jednego producenta eksportującego z segmentu 3, prowadzącego wywóz na dużą skalę.
- (37) Komisja ponownie oceniła, czy dalsze rozszerzenie próby byłoby wykonalne z praktycznego punktu widzenia. Zauważyła, że grupy producentów eksportujących znajdujące się w próbie obejmowały: (1) 13 podmiotów prawnych zaangażowanych w produkcję i sprzedaż krajową produktu objętego postępowaniem, (2) dwa powiązane przedsiębiorstwa eksportujące mające siedzibę poza Unią oraz (3) więcej niż dziesięć powiązanych importerów mających siedzibę w Unii. Dane dostarczone przez każdy z tych podmiotów musiały zostać przetworzone i zweryfikowane. Komisja uznała zatem, że niemożliwe było przeanalizowanie danych pochodzących od większej liczby producentów eksportujących w dostępnym czasie.
- (38) W związku z tym ostatecznie Komisja nie zmieniła ostatecznej próby zgodnie z informacjami uprzednio przekazanymi zainteresowanym stronom.
- (39) Ponadto, oprócz czterech producentów eksportujących objętych próbą, kolejnych dziesięciu producentów eksportujących zaznaczyło, że w razie gdyby nie zostali włączeni do próby, chcieliby otrzymać kwestionariusz i inne formularze wniosków w celu ich wypełnienia i złożenia wniosku o indywidualne badanie zgodnie z art. 17 ust. 3 rozporządzenia podstawowego.
- (40) Komisja przesłała kwestionariusze antydumpingowe czterem objętym próbą chińskim producentom eksportującym; dziesięciu producentom eksportującym, którzy złożyli wniosek o kwestionariusz i inne formularze wniosków określone powyżej, jak również objętym próbą producentom unijnym.
- (41) Odpowiedzi na kwestionariusze udzieliło czterech chińskich producentów eksportujących objętych próbą oraz dziesięciu producentów unijnych objętych próbą. Żaden z nieobjętych próbą producentów eksportujących nie przesłał odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu.

1.6. Formularze wniosku o traktowanie na zasadach rynkowych („MET”)

- (42) Komisja przesłała formularze wniosku MET do dwóch objętych próbą producentów eksportujących, Grupy Hankook i Grupy Giti, które złożyły wniosek o traktowanie na zasadach rynkowych zgodnie z art. 2 ust. 7 lit. b) rozporządzenia podstawowego. Przesłała również formularze wniosku MET współpracującym producentom eksportującym nieobjętym próbą, którzy złożyli wniosek o przesłanie tych formularzy. Komisja otrzymała wypełnione formularze wniosku MET jedynie od dwóch przedsiębiorstw objętych próbą.

1.7. Wizyty weryfikacyjne

- (43) Komisja zgromadziła i zweryfikowała wszystkie informacje, które uznała za niezbędne do tymczasowego stwierdzenia dumpingu i określenia wynikającej z niego szkody oraz interesu Unii. Wizyty weryfikacyjne przeprowadzone na podstawie art. 16 rozporządzenia podstawowego miały miejsce na terenie następujących przedsiębiorstw:

Producenci unijni:

- Good Year Firma Oponiarska, Polska,
- Wetest, Republika Czeska,
- B.R.P. Pneumatici, Włochy,
- Banden plant, Niderlandy,
- Marangoni Spa Ltd. Włochy,
- czterech producentów unijnych, których nazwy zostały objęte klauzulą poufności.

Producenci eksportujący z ChRL:

- Aeolus Tyre Co., Ltd; (Jiaozuo); Chonche Auto Double Happiness Tyre Corp., Ltd; (Taiyuan) oraz Pirelli Tyre Co, Ltd; (Jining),
- Xingyuan Tire Group Ltd., Co. oraz Guangrao Xinhongyuan Tyre Co., Ltd. (Dongying),
- Giti Tire (Chiny) Investment Co., (Szanghaj) Giti Tire (Anhui) Co., Ltd; (Hefei); Giti Tire (Hualin) Co., Ltd (Hualin); oraz powiązane przedsiębiorstwo eksportujące w Singapurze,
- Shanghai Hankook Tire Sales Co., Ltd.(Szanghaj); Chongqing Hankook Tire Co., (Chongqing) Ltd.; Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd. (Jiangsu); oraz powiązane przedsiębiorstwo eksportujące w Seulu, Korea.

Producenci w państwie analogicznym:

- anonimowy producent z Brazylii.

Powiązani importerzy w Unii:

- Giti UK, Cheshire, Zjednoczone Królestwo,
- Hankook UK, Northamptonshire, Zjednoczone Królestwo i Hankook Germany, Neu-Isenburg, Niemcy.

2. PRODUKT OBJĘTY POSTĘPOWANIEM I PRODUKT PODOBNY

2.1. Produkt objęty postępowaniem

- (44) Produkt objęty postępowaniem to niektóre opony pneumatyczne, nowe lub bieżnikowane, gumowe, w rodzaju stosowanych w autobusach lub samochodach ciężarowych, o wskaźniku nośności przekraczającym 121, pochodzące z ChRL, obecnie objęte kodami CN 4011 20 90 i ex 4012 12 00 (kod TARIC 4012 12 00 10). Powyższe kody CN i TARIC podano jedynie w celach informacyjnych.
- (45) Produkt objęty postępowaniem obejmuje zarówno nowe, jak i bieżnikowane opony pneumatyczne do autobusów lub samochodów ciężarowych, które posiadają te same podstawowe właściwości fizyczne, chemiczne i techniczne.
- (46) Oba rodzaje produktu objętego postępowaniem są wykonane z tych samych surowców (choć mogą mieć różne technologie wykonania) i mają podobną strukturę. Różnice w surowcach i strukturze nadają oponie różne właściwości użytkowe.

2.1.1. Procesy produkcyjne

2.1.1.1. Nowe opony

- (47) Procesy produkcyjne nowych opon do samochodów ciężarowych i autobusów obejmują: 1) sporządzenie mieszanki gumowej, 2) przygotowanie elementów składowych opony, 3) przygotowanie opony surowej (zielonej), 4) wulkanizacja i 5) kontrola końcowa. Wszystkie opony do samochodów ciężarowych i autobusów są wykonane z tych samych podstawowych surowców, tj. kauczuku naturalnego, kauczuku syntetycznego, stali, sadzy, innych chemikaliów i olejów, jak również tkanin i mają te same komponenty, tj. taśmę bieżnikową, bok, obudowę, drutówki, opasania stalowe, osnowę, choć można znaleźć pewne różnice między różnymi producentami.
- (48) Stwierdzono także, że proces produkcji nowych opon do samochodów ciężarowych i autobusów opiera się na różnych technologiach, co nie miało jednak wpływu na ogólne ustalenia dotyczące wymienności.

2.1.1.2. Opony bieżnikowane

- (49) Bieżnikowanie jest rodzajem odzyskiwania (recyklingu), w którym zużyte opony są odnawiane poprzez wymianę bieżnika na starej obudowie. Obudowy są kluczowym elementem w procesie bieżnikowania i dlatego znaczną częścią działalności podmiotu zajmującego się bieżnikowaniem jest dobór i zakup obudowy nadającej się do bieżnikowania. Obudowy są zatem kluczowym elementem procesu produkcji i stanowią – w zależności od ich jakości – albo prawdziwy „półprodukt”, albo odpad.
- (50) Proces ten może również obejmować różne technologie, co nie ma wpływu na ustalenia Komisji dotyczące zastępowalności.

2.1.2. Zastosowanie i typy opon

- (51) Opony do samochodów ciężarowych i autobusów są produkowane w wielu różnych typach i rozmiarach dla różnych pojazdów użytkowych, od samochodów do dostaw lokalnych i autobusów używanych w warunkach miejskich lub regionalnych, po długodystansowe samochody ciężarowe i autobusy, w zależności od ich wielkości i indeksu nośności. Nie nadają się one do stosowania w pojazdach osobowych i innych lekkich pojazdach dostawczych ani w pojazdach całkowicie terenowych, takich jak ciągniki rolnicze.
- (52) Opony do samochodów ciężarowych lub autobusów są sprzedawane w dwóch typach i czterech kategoriach. Opona dętkowa jest bardziej tradycyjną opcją; posiada dętkę z własnym zaworem umieszczoną wewnątrz opony. W oponie bezdętkowej opona i brzeg koła są hermetycznie uszczelnione, a zawór jest montowany bezpośrednio na feldzie. Zdecydowana większość opon do samochodów ciężarowych lub autobusów sprzedawanych w Unii to opony bezdętkowe. Można wyróżnić cztery kategorie opon do samochodów ciężarowych lub autobusów: opony w układzie kierowniczym lub napędowym, przyczepie i położeniu uniwersalnym. Opony w układzie kierowniczym stosuje się na przedniej osi w celu ułatwienia kierowania, ale mogą być stosowane we wszystkich pozycjach w samochodzie ciężarowym lub autobusie, w zależności od zastosowania pojazdu. Opony w układzie napędowym są zaprojektowane dla układu napędowego i zapewniają lepszą trakcję. Opony do przyczep są przeznaczone do montażu na przyczepach, natomiast opony w położeniu uniwersalnym są przeznaczone do stosowania we wszystkich pozycjach pojazdu w zależności od jego zastosowania.
- (53) Opony nowe lub bieżnikowane podlegają takim samym wymogom bezpieczeństwa na rynku unijnym, jak określone w dyrektywie 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽¹⁾.

2.2. Podział unijnego rynku opon na trzy segmenty

- (54) Zgodnie z informacjami zebranymi i otrzymanymi przez Komisję, unijny rynek opon autobusowych i ciężarowych dzieli się na trzy segmenty. Chociaż nie ma wyraźnych linii podziału między poszczególnymi segmentami, zainteresowane strony i ustalenia Komisji potwierdzają istnienie przedstawionego podziału.
- (55) Opony segmentu 1 obejmują nowe opony klasy premium oraz flagową markę najważniejszych producentów. Rozpoznawalność marki jest kluczowym czynnikiem dla opon w tym segmencie, co uzasadnia znacznie wyższe ceny, oczekiwanie wysokich osiągnięć, jak również szczególnie duże inwestycje marketingowe. Opony w oryginalnym wyposażeniu („OE1”) dla producentów samochodów ciężarowych i autobusów są wybierane w tym segmencie. Dzięki dobrej jakości opon segmentu 1, można uzyskać wysoki stopień bieżnikowania opon

⁽¹⁾ Dyrektywa 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiająca ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1).

zaprojektowanych jako wielozadaniowe, co jeszcze bardziej zwiększa przebieg oryginalnego produktu (do trzech bieżniaków w ramach normalnego użytkowania). Opony segmentu 1 dają także większe bezpieczeństwo i często towarzyszą im usługi posprzedażne na wysokim poziomie.

- (56) Opony segmentu 2 obejmują większość opon innych niż premium, zarówno nowych jak i bieżniakowanych; ich ceny wahają się od około 65 % do 80 % cen opon w segmencie 1. Opony w oryginalnym wyposażeniu dla producentów przyczep („OE2”) mogą być wybierane w tym segmencie. Rozpoznawalność marki pozostaje ważna w tym segmencie, a marki są zazwyczaj znane nabywcom, którzy są również w stanie zidentyfikować producentów opon. Zazwyczaj można je bieżniakować co najmniej raz i mimo że ich możliwości są bardziej ograniczone niż możliwości opon segmentu 1, mają one nadal dobre osiągi pod względem przebiegu.
- (57) Opony w segmencie 3 to nowe lub bieżniakowane opony posiadające niższe osiągi pod względem przebiegu i bardzo ograniczone możliwości bieżniakowania lub w ogóle nienadające się do bieżniakowania. Zazwyczaj osiągają one mniej niż 65 % ceny i przebiegu opon segmentu 1. W tym segmencie prawie nie istnieje rozpoznawalność marki, a cena jest czynnikiem decydującym przy podejmowaniu decyzji zakupowej przez klienta. Zazwyczaj nie oferuje się w nim usług posprzedażnych.
- (58) Opony bieżniakowane można zaklasyfikować do segmentu 2 lub segmentu 3. Podczas gdy niektóre chińskie opony nadają się do bieżniakowania, w Chinach bieżniakuje się bardzo rzadko. Bieżniakowanie jest jednak dość szeroko rozpowszechnione w Unii i na innych rynkach, na przykład w Brazylii. Bieżniakowaniem w Unii zajmują się:
- podmioty zintegrowane działające pod nazwą, marką lub upoważnieniem producenta nowych opon. Są one postrzegane jako przedłużenie marek sprzedających nowe opony. Odnosi się to do opon segmentu 2;
 - niezależne podmioty zajmujące się bieżniakowaniem, które zazwyczaj prowadzą działalność na znacznie mniejszych rynkach geograficznych i w mniejszych ilościach. Sprzedają opony pod własną nazwą lub marką i polegają na własnej wiedzy fachowej. Większość z nich to MŚP (około 380 przedsiębiorstw w Unii). Odnosi się to do opon segmentu 3.
- (59) Komisja przygotowała opracowanie dotyczące nowych i bieżniakowanych opon w podziale na marki na podstawie informacji przekazanych przez skarżącego, które zostało udostępnione wszystkim zainteresowanym stronom w dniu 27 października 2017 r.

2.3. Twierdzenia dotyczące podziału unijnego rynku opon na segmenty

- (60) Jak zaznaczono w motywie 58, zainteresowane strony ogólnie zgodziły się z zasadą podziału rynku na trzy segmenty.
- (61) Podział marek opon na segmenty rynkowe, określony w nocie do akt z dnia 27 października 2017 r., został zasadniczo zatwierdzony przez zainteresowane strony, z wyjątkiem następujących twierdzeń stron zainteresowanych, które dotyczyły zaklasyfikowania niektórych marek do innych segmentów: Grupa Aeolus uznała, że jej marka należy do segmentu 3 (zamiast segmentu 2); dwóch importerów marki Double Coin złożyło wnioski o zaklasyfikowanie do segmentu 2 (zamiast segmentu 3); Grupa Hankook uznała, że jej marka Aurora należy do segmentu 2 (zamiast do segmentu 3); Grupa Giti odpowiedziała w kwestionariuszu, że jej marki Primewell i GT Radial należą do segmentu 2 (zamiast do segmentu 3), a niezależny importer twierdził, że marka Sailun powinna zostać sklasyfikowana do segmentu 2 (zamiast do segmentu 3).
- (62) Komisja dokonała przeglądu wniosków na podstawie dowodów przedłożonych przez zainteresowane strony oraz informacji zebranych z urzędu w trakcie dochodzenia. Zgodnie z cechami charakterystycznymi określonymi w motywie 49 powyżej Komisja przeanalizowała, w jakim stopniu opony poszczególnych marek (1) nadają się do bieżniakowania, (2) są wykorzystywane w oryginalnym wyposażeniu dla autobusów i samochodów ciężarowych oraz (3) są wprowadzane do obrotu w pewnym segmencie według oceny własnej przedsiębiorstwa.
- (63) W odniesieniu do Grupy Hankook Komisja zgodziła się zaklasyfikować markę Aurora do segmentu 2, zgodnie z otrzymanym wnioskiem. Jednakże ustalono również, że inne marki Hankook powinny zostać zaklasyfikowane do segmentu 1. W przypadku marki Hankook istnieje prawna gwarancja, że opony tej firmy można bieżniakować co najmniej raz. Ponadto jest ona dostawcą OE1 dla europejskich przedsiębiorstw, takich jak Scania, MAN czy Mercedes-Benz. Na swojej stronie internetowej Grupa Hankook reklamuje swoje marki jako „premium”, a przekazany podczas weryfikacji dokument wewnętrzny od powiązanego importera wskazuje, że marka niedawno przeszła do segmentu 1.
- (64) W odniesieniu do Grupy Giti Komisja zgodziła się zaklasyfikować markę Primewell i GT Radial do segmentu 2, zgodnie z otrzymanym wnioskiem. Komisja stwierdziła również, że opony Giti nadają się do bieżniakowania. Z drugiej strony działalność Grupy Giti w zakresie oryginalnego wyposażenia nie obejmuje opon do samochodów ciężarowych i autobusów, lecz do samochodów osobowych. Ponadto Grupa Giti uważa, że jej marki należą do segmentu 2. Wszystkie marki tej grupy zostały zatem zaklasyfikowane do segmentu 2.

- (65) W odniesieniu do Grupy Aeolus, Komisja wstępnie zgodziła się zaklasyfikować markę Aeolus do segmentu 3, zgodnie z otrzymanym wnioskiem, w oparciu o twierdzenie, że opony te z reguły nie nadają się do bieżnikowania i nie są sprzedawane na rynku OE.
- (66) Importerzy, którzy przekazali informacje dotyczące marek Double Coin i Sailun, nie byli objęci próbą, w związku z czym Komisja nie mogła na tym etapie dokonać przeglądu dowodów. Z tego względu ich klasyfikacja do segmentu 2 lub 3 nie ma wpływu na wynik dochodzenia. W związku z powyższym, nie kwestionując dowodów przedstawionych przez tych importerów w odniesieniu do doświadczeń ich klientów w dotyczących opon tych marek, Komisja nie zajęła na tym etapie żadnego stanowiska w sprawie ich twierdzeń.
- (67) Kilka zainteresowanych stron twierdziło, że segmentacja ze względu na markę dotyczy wyłącznie Unii, podczas gdy na innych rynkach segmentacja może się bardzo różnić. W szczególności nie można przekładać unijnej segmentacji na rynek chiński. Komisja podkreśliła, że podział ze względu na markę został wykorzystany w niniejszym dochodzeniu do celów analizy sytuacji na rynku unijnym i nie ma znaczenia prawnego dla innych rynków.

2.3.1. Wnioski o wykluczenie produktu

- (68) Zarówno CRIA i CCCME, jak i Grupa Aeolus twierdziły, że opony nowe lub bieżnikowane powinny być wyłączone z definicji produktu objętego postępowaniem, ponieważ:
- opony nowe i bieżnikowane mają różne podstawowe właściwości fizyczne, techniczne i chemiczne,
 - opony bieżnikowane mają krótszą żywotność niż nowe opony,
 - opony nowe i opony bieżnikowane mają różne zastosowania, kanały sprzedaży, wykorzystanie i są inaczej postrzegane przez konsumentów. W szczególności opony bieżnikowane nie są używane na rynku OE i zazwyczaj nie są montowane na osi kierującej oraz w samochodach ciężarowych przewożących towary niebezpieczne,
 - opony nowe i opony bieżnikowane mają różne kody CN.
- (69) Powyższe strony zauważyły także, że Komisja i Trybunał Sprawiedliwości w kilku sprawach dotyczących konkurencji stwierdziły, że nowe opony i opony bieżnikowane należą do dwóch różnych rynków pod względem ceny, struktury podaży, struktury popytu, kanałów dystrybucji i zastępowalności⁽¹⁾. CRIA i CCCME wskazały również, że inne organy prowadzące dochodzenie antydumpingowe rozpatrywały opony nowe i bieżnikowane oddzielnie⁽²⁾.
- (70) CRIA i CCCME stwierdziły, że Komisja błędnie oceniła istotne czynniki, nie rozpatrując oddzielnie opon nowych i bieżnikowanych.
- (71) Grupa Giti twierdziła, że opony bieżnikowane lub opony wielokrotnego użytku powinny zostać wyłączone z definicji produktu objętego postępowaniem, ponieważ opony bieżnikowane są oponami bardziej złożonymi niż opony nienadające się do bieżnikowania o szczególnych właściwościach technicznych.
- (72) Komisja ustaliła, że w procesie bieżnikowania zachowane zostają główne właściwości, elementy i struktura opony powstałe podczas pierwszego procesu produkcji. W szczególności kluczowe specyfikacje techniczne opony, a mianowicie jej rozmiar, indeks nośności i indeks prędkości nie ulegają zmianie na etapie bieżnikowania. Nowe opony (nadające się do bieżnikowania lub nie) i opony bieżnikowane są wykonane z tych samych surowców, tych samych części składowych i mają podobną konstrukcję.
- (73) Główna różnica w parametrach technicznych między oponą nowo wyprodukowaną a oponą bieżnikowaną na starej osnowie polega na tym, że opona bieżnikowana może mieć krótszą żywotność i może być postrzegana jako mniej bezpieczna. Jednak dokładnie takie same różnice w parametrach technicznych, jakościowych i bezpieczeństwa występują między dwiema nowymi oponami z różnych segmentów. W szczególności opony z niższego segmentu także charakteryzują się krótszym przebiegiem i nie będą preferowanym wariantem dla pojazdów, które muszą spełniać bardzo wysokie normy bezpieczeństwa, mianowicie pojazdów przewożących towary niebezpieczne.
- (74) W związku z tym Komisja tymczasowo odrzuciła twierdzenie, że nowe opony (nadające się do bieżnikowania lub nie) i opony bieżnikowane mają inne podstawowe właściwości fizyczne, chemiczne i techniczne.

⁽¹⁾ Komisja Europejska, sprawa COMP/M.4564 – BRIDGESTONE/BANDAG; Sprawa COMP/E-2/36.041/PO. Europejski Trybunał Sprawiedliwości, wyrok z dnia 9 listopada 1983 r., sprawa 322/81 *Michelin przeciwko Komisji*, ECLI: EU:C:1983:313.

⁽²⁾ Wspomniane postępowania dotyczyły USA, Indii, Egiptu i Komisji Euroazjatyckiej.

- (75) Komisja stwierdziła ponadto, że zarówno opony nowe, jak i bieżnikowane są używane przez właścicieli samochodów ciężarowych lub autobusów, pracujących głównie w sektorze transportu osób lub towarów na krótkich i długich trasach. Dlatego też zasadnicze zastosowanie końcowe nowych i bieżnikowanych opon jest takie samo. Komisja stwierdziła również, że opony nowe i bieżnikowane mają te same cztery główne zastosowania, mianowicie w układzie kierowniczym, napędowym, przyczepie i położeniu uniwersalnym, oraz że podlegają one takim samym wymogom bezpieczeństwa na rynku unijnym, określonym w odpowiednich przepisach.
- (76) W związku z tym twierdzenie, że opony nowe i bieżnikowane mają inne zastosowania, zostało wstępnie odrzucone.
- (77) Komisja uzgodniła, że opony bieżnikowane różnią się od nowych opon segmentu 1 tym, że nie są one sprzedawane na rynku wyposażenia oryginalnego. Komisja stwierdziła również, że dokładnie to samo dotyczy opon segmentu 3 i w dużej mierze marek opon segmentu 2, które także nie są sprzedawane na rynku wyposażenia oryginalnego.
- (78) W związku z tym Komisja wstępnie odrzuciła twierdzenie, że nowe i bieżnikowane opony mają inne kanały sprzedaży.
- (79) Odnośnie do decyzji Komisji w sprawie konkurencji oraz orzeczenia Trybunału Sprawiedliwości ⁽¹⁾, w którym uznano, że opony bieżnikowane stanowią odrębny rynek produktowy, nie mają one w rzeczywistości znaczenia z punktu widzenia definicji produktu w dochodzeniach w sprawie ochrony handlu. Definicja rynku w przypadku połączenia przedsiębiorstw koncentruje się na substytucji po stronie popytu i podaży ⁽²⁾. W przypadku postępowania antydumpingowego, rynek jest określony właściwościami fizycznymi, technicznymi i chemicznymi produktu objętego postępowaniem. W związku z tym Komisja odrzuciła powyższy argument.
- (80) W odniesieniu do twierdzenia dotyczącego definicji produktu w postępowaniach antydumpingowych w państwach trzecich Komisja wskazała, że definicja produktu leży w gestii organu prowadzącego dochodzenie w sprawach związanych z ochroną handlu ⁽³⁾. Z tych powodów sposób, w jaki organy prowadzące dochodzenie w krajach trzecich skorzystały w tym względzie ze swobody uznania, nie może ograniczać marginesu swobody Komisji do celów niniejszego dochodzenia.
- (81) Komisja wskazała, że produkt objęty postępowaniem nie powinien być objęty kilkoma kodami CN. W tym względzie Komisja przypomniała po pierwsze, że bardzo często jeden produkt objęty postępowaniem podlega kilku kodom CN. Wynika to naturalnie ze struktury Nomenklatury Scalonej. W zawiadomieniu o wszczęciu postępowania wyraźnie stwierdzono, że kody CN podano jedynie w celach informacyjnych. Po drugie, nie przedstawiono żadnych rzeczowych dowodów, a Komisja nie znalazła informacji na temat tego, że w definicji produktu objętego postępowaniem importowane opony nowe i bieżnikowane nie mogą tymczasowo zostać uznane za alternatywę dla opon nowych i bieżnikowanych produkowanych w Unii, oraz że nie mogą bezpośrednio z nimi konkurować. To samo dotyczy postrzegania przez producentów i konsumentów kanałów dystrybucji lub innych czynników związanych z istnieniem jednej lub wielu kategorii produktów, a nie rozróżnienia między oponami bieżnikowanymi a oponami nowymi do celów niniejszego dochodzenia.
- (82) Wreszcie zainteresowane strony stwierdziły, że w wyniku segmentacji rynku w Unii opony bieżnikowane są postrzegane jako opony niższej jakości niż nowe opony segmentu 1, nawet jeżeli są produkowane na obudowach opon segmentu 1.
- (83) Komisja przyjęła to twierdzenie, które jest zgodne z podziałem segmentów ustalonym dla tego dochodzenia i rozpatrzyła jedynie opony bieżnikowane należące do segmentów 2 i 3.

2.4. Produkt podobny

- (84) W ramach dochodzenia wykazano, że następujące produkty mają te same podstawowe cechy fizyczne, a także te same podstawowe zastosowania:
- produkt objęty postępowaniem,
 - produkt wytwarzany i sprzedawany na rynku krajowym Brazylii – państwa, które wstępnie posłużyło jako państwo analogiczne,
 - produkt wytwarzany i sprzedawany w Unii przez przemysł Unii.

⁽¹⁾ Komisja Europejska, sprawa COMP/M.4564 – BRIDGESTONE/BANDAG; sprawa COMP/E-2/36.041/PO. Europejski Trybunał Sprawiedliwości, wyrok z dnia 9 listopada 1983 r., sprawa 322/81 *Michelin przeciwko Komisji*, ECLI:EU:C:1983:313.

⁽²⁾ Komisja Europejska, sprawa COMP/M.4564 – BRIDGESTONE/BANDAG, s. 4.

⁽³⁾ Trybunał Sprawiedliwości, wyrok z dnia 17 marca 2016 r., sprawa C-232/14 *Portmeirion Group*, ECLI:EU:C:2016:180, pkt 47 i nast.

- (85) Komisja uznała zatem na tym etapie postępowania, że są to produkty podobne w rozumieniu art. 1 ust. 4 rozporządzenia podstawowego.

3. DUMPING

3.1. Wartość normalna

3.1.1. Traktowanie na zasadach rynkowych („MET”)

- (86) Na mocy art. 2 ust. 7 lit. a) i b) rozporządzenia podstawowego Komisja ustala wartość normalną produktów chińskich na podstawie ceny lub wartości konstruowanej w państwie trzecim o gospodarce rynkowej w przypadku przywozu z państw nieposiadających gospodarki rynkowej, chyba że eksporter jest w stanie wykazać, że działa w warunkach gospodarki rynkowej.
- (87) CCCMC oraz CRIA stwierdziły, że po wygaśnięciu pkt 15 lit. a) ppkt (ii) Protokołu w sprawie przystąpienia ChRL do Światowej Organizacji Handlu („WTO”) w dniu 11 grudnia 2016 r. do chińskich eksporterów powinny mieć zastosowanie ogólne zasady ustalania wartości normalnej. Stwierdziły one, że zastosowanie metodyki gospodarki nierynkowej w celu przeprowadzenia ustaleń po dniu 11 grudnia 2016 r. jest sprzeczne ze zobowiązaniami Unii Europejskiej w ramach WTO. Wysunęły twierdzenie, że wartość normalna powinna być oparta nie na danych dotyczących kraju analogicznego, lecz na chińskich danych dotyczących sprzedaży i kosztów.
- (88) Zawiadomienie o wszczęciu postępowania zostało opublikowane w dniu 11 sierpnia 2017 r. W związku z tym właściwym aktem prawnym mającym zastosowanie w niniejszym postępowaniu jest rozporządzenie podstawowe w wersji obowiązującej w dniu wszczęcia postępowania. Wartość normalną należy zatem ustalić na podstawie art. 2 ust. 7 lit. a) i b) rozporządzenia podstawowego obowiązującego w dniu wszczęcia niniejszego dochodzenia w sierpniu 2017 r. W związku z tym twierdzenia CCCMC i CRIA zostają odrzucone.
- (89) Kryteria MET przedstawiono poniżej w skróconej formie i wyłącznie do celów informacyjnych:
- decyzje gospodarcze są odpowiedzią na warunki panujące na rynku, bez znacznej ingerencji ze strony państwa, a koszty odzwierciedlają wartości rynkowe,
 - przedsiębiorstwa posiadają jeden pełny zestaw podstawowej dokumentacji księgowej, która jest niezależnie kontrolowana zgodnie z międzynarodowymi standardami rachunkowości oraz jest stosowana do wszystkich celów,
 - nie występują znaczne zniekształcenia przeniesione z poprzedniego systemu gospodarki nierynkowej,
 - prawo upadłościowe i prawo rzeczowe gwarantują pewność i stabilność prawa, oraz
 - wymiana walut odbywa się po kursie rynkowym.
- (90) W celu określenia, czy kryteria art. 2 ust. 7 lit. c) rozporządzenia podstawowego zostały spełnione, Komisja poprosiła producentów eksportujących o wypełnienie formularza wniosku o MET. Dwa spośród czterech współpracujących przedsiębiorstw objętych próbą, Grupa Giti i Grupa Hankook, złożyły wniosek o MET i udzieliły odpowiedzi w wyznaczonym terminie. Zatem ustalenia MET dokonano w odniesieniu do tych dwóch grup przedsiębiorstw.
- (91) Komisja zebrała wszelkie informacje, które uznała za niezbędne, i sprawdziła wszystkie informacje przedstawione we wnioskach o MET w siedzibach największych podmiotów prawnych obu grup.
- (92) W przypadku powiązanych stron Komisja zbadała, czy grupa powiązanych przedsiębiorstw jako całość spełniła warunki MET. W przypadkach, w których przedsiębiorstwo zależne lub inne przedsiębiorstwo powiązane z wnioskodawcą w ChRL było zaangażowane, bezpośrednio lub pośrednio, w produkcję lub sprzedaż produktu objętego postępowaniem, analiza pod kątem MET była przeprowadzana w odniesieniu do każdego przedsiębiorstwa indywidualnie oraz w odniesieniu do grupy przedsiębiorstw jako całości.
- (93) Żadna z grup wnioskujących o MET nie wykazała, że spełnia wszystkie kryteria określone w art. 2 ust. 7 lit. c) rozporządzenia podstawowego.
- (94) W ujęciu bardziej szczegółowym obie grupy nie wykazały, ani indywidualnie ani jako grupa, że posiadają jeden pełny zestaw podstawowej dokumentacji księgowej, która jest niezależnie kontrolowana zgodnie z międzynarodowymi standardami rachunkowości, a tym samym nie wypełniły kryterium MET nr 2.
- (95) Ponadto grupy nie wykazały, że nie podlegały znaczącym zniekształceniom przeniesionym z poprzedniego systemu gospodarki nierynkowej. Tym samym te przedsiębiorstwa lub grupy przedsiębiorstw nie spełniły kryterium MET nr 3. Konkretniej, obie grupy producentów eksportujących korzystały z preferencyjnych systemów podatkowych.

- (96) Ponadto Grupa Hankook nie wykazała, że nie występuje znacząca ingerencja państwa i że koszty głównych nakładów w znacznym stopniu odzwierciedlają wartości rynkowe. W związku z tym grupa ta nie wykazała również, że spełniła kryterium 1 MET.
- (97) Komisja ujawniła ustalenia w tej sprawie obu zainteresowanym producentom eksportującym, organom państwa, którego dotyczy postępowanie, oraz przemysłowi Unii. Zainteresowane strony wypowiedziały się na temat ustaleń. Grupa Hankook argumentowała, że ingerencja państwa stwierdzona w ramach kryterium 1 nie była znacząca. Obie grupy uznały, że braki w ich systemach rachunkowości nie były istotne. Utrzymywały one również, że preferencyjny system podatkowy w ramach kryterium 3 MET nie stanowił znaczącego zakłócenia.
- (98) Uwagi te nie kwestionowały ustaleń faktycznych, lecz jedynie wyrażały inną kwalifikację prawną. Biorąc jednak pod uwagę skalę i wagę problemów stwierdzonych w ramach wszystkich trzech kryteriów, uwagi te nie wpłynęły na zmianę wstępných ustaleń Komisji.
- (99) Po konsultacji z państwami członkowskimi zgodnie z art. 2 ust. 7 lit. c) rozporządzenia podstawowego, wszystkich wnioskodawców poinformowano indywidualnie, w drodze urzędowej, dnia 9 kwietnia 2017 r., o ostatecznych ustaleniach Komisji w odniesieniu do złożonych przez nich wniosków o MET.
- (100) Tym samym zarówno Grupa Giti, jak i Grupa Hankook nie zdołały wykazać, że spełniają wszystkie kryteria MET określone w art. 2 ust. 7 lit. c) rozporządzenia podstawowego; ich wnioski o MET zostały zatem odrzucone.

3.1.2. Państwo analogiczne

- (101) Zgodnie z art. 2 ust. 7 lit. a) rozporządzenia podstawowego wartość normalną określono na podstawie ceny lub wartości konstruowanej w państwie trzecim o gospodarce rynkowej dla wszystkich producentów eksportujących. W tym celu należało wybrać państwo trzecie o gospodarce rynkowej („państwo analogiczne”).
- (102) W zawiadomieniu o wszczęciu postępowania Komisja poinformowała zainteresowane strony, że planuje wybrać USA jako odpowiednie państwo analogiczne, i wezwała zainteresowane strony do zgłaszania uwag.
- (103) Komisja otrzymała uwagi od trzech zainteresowanych stron dotyczące wyboru kraju analogicznego:
- CRIA/CCCMC,
 - Grupy Giti,
 - skarżącego.
- (104) Zarówno CRIA/CCCMC, jak i Grupa Giti opowiedziały się przeciwko wyborowi USA jako kraju analogicznego. Uznały one również, że Japonia i Korea nie są odpowiednimi krajami (choć w mniejszym stopniu), oraz że najwłaściwszym krajem analogicznym byłaby Tajlandia. Grupa Giti twierdziła również, że Turcja nie może służyć jako odpowiedni kraj ze względu na istnienie ograniczeń w handlu i inny dostęp do surowców. CRIA/CCCMC zwróciły się do Komisji o dotarcie do potencjalnych producentów z krajów analogicznych w Turcji, Tajlandii, Brazylii i Arabskiej Republice Egiptu („Egipt”).
- (105) Skarżący sprzeciwił się wyborowi Tajlandii jako kraju analogicznego i powtórzył swoją opinię, że USA są najwłaściwszym krajem analogicznym.
- (106) Komisja otrzymała wiarygodne dane kontaktowe 22 producentów z ośmiu krajów (USA, Japonia, Korea, Turcja, Indie, Tajlandia, Republika Południowej Afryki i Brazylia). Komisja zwróciła się do wspomnianych 22 przedsiębiorstw, zapraszając je do współpracy jako producenta z kraju analogicznego, i otrzymała odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu od czterech producentów z USA, Tajlandii, Republiki Południowej Afryki i Brazylii (po jednym producencie z każdego kraju).
- (107) Odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu udzielone przez jednego producenta w USA nie zawierały informacji zgodnych z tym kwestionariuszem, a sam producent nie dostarczył brakujących informacji. Ze względu na tę niekompletną odpowiedź Komisja wyłączyła USA z analizy.
- (108) Komisja wykluczyła także Tajlandię jako potencjalny kraj analogiczny. W tym przypadku w odpowiedziach na pytania zawarte w kwestionariuszu udzielonych przez jednego producenta w Tajlandii wskazano, że wielkość produkcji tego producenta jest bardzo mała (mniej niż 10 000 sztuk) i że producent ten produkuje wyłącznie opony dętkowe. Komisja uznała, że dane uzyskane od tego producenta nie zaoferują żadnych istotnych porównań ze względu na brak reprezentatywności, ponieważ zdecydowana większość opon sprzedawanych na rynku unijnym to opony bezdętkowe.

- (109) Komisja otrzymała pełne odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu od jednego producenta w Republice Południowej Afryki. Całkowita produkcja krajowa w Republice Południowej Afryki jest ograniczona do mniej niż 200 000 sztuk rocznie, co stanowi zaledwie około 2 % chińskiego wywozu do Unii. Konsumpcja krajowa wynosi 1,3 mln sztuk. Łączny przywóz odpowiada 90 % konsumpcji krajowej. Mimo że nie istnieją cła antydumpingowe i cła wyrównawcze, zwykłe cła są stosunkowo wysokie: 25 % dla większości krajów na świecie i 15 % dla UE. Republika Południowej Afryki jest porównywalna z Chinami pod względem poziomu rozwoju gospodarczego.
- (110) Komisja otrzymała także pełne odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu od jednego producenta z Brazylii.
- (111) W Brazylii występuje duża produkcja (7,1 mln sztuk), która przewyższa łączny chiński wywóz do Unii (4,59 mln sztuk). Konsumpcja krajowa w Brazylii wynosi prawie 7 mln sztuk. Całkowita wielkość przywozu – około 1 mln sztuk – stanowi około 15 % konsumpcji w Brazylii. Całkowita wielkość wywozu wynosi 900 000 sztuk. Wielkość produkcji współpracującego producenta (ponad 1 mln sztuk) jest wystarczająco reprezentatywna, aby ustalić wartość normalną. Producenci w Brazylii i Chinach mają podobne warunki dostępu do głównych surowców, ponieważ oba kraje są producentami kauczuku naturalnego. Brazylia jest porównywalna z Chinami pod względem poziomu rozwoju gospodarczego. Mimo że w Brazylii obowiązują cła związane z ochroną handlu w stosunku do kilku państw trzecich, przywóz produktu objętego postępowaniem nadal jest znaczny, jak wykazano powyżej.
- (112) Komisja uznała, że jako kraj analogiczny można wykorzystać zarówno Republikę Południowej Afryki, jak i Brazylię. Biorąc pod uwagę, że produkcja krajowa w Republice Południowej Afryki była znacznie mniejsza niż w Brazylii zarówno w ujęciu względnym, jak i bezwzględnym, Komisja postanowiła wybrać Brazylię jako najbardziej odpowiedni kraj analogiczny zgodnie z art. 2 ust. 7 lit. a) rozporządzenia podstawowego.

3.1.3. Wartość normalna

- (113) Informacje otrzymane od współpracujących producentów z państwa analogicznego posłużyły jako podstawa do ustalenia wartości normalnej dla producentów eksportujących, którym nie przyznano MET, zgodnie z art. 2 ust. 7 lit. a) rozporządzenia podstawowego.
- (114) Niektóre rodzaje produktu wytwarzane w państwie analogicznym nie mogły zostać dopasowane do rodzajów produktu wywożonych z państwa, którego dotyczy postępowanie do Unii, ponieważ producent z państwa analogicznego nie produkuje opon we wszystkich wymiarach i rodzajach sprzedawanych w Unii. Z tego względu wartość normalną dla rodzajów produktu, których nie można było zestawić z innymi, należało skonstruować zgodnie z art. 2 ust. 3 rozporządzenia podstawowego w oparciu o koszty produkcji producenta w państwie analogicznym powiększone o rozsądne koszty sprzedaży, koszty ogólne i administracyjne oraz o zysk.
- (115) Komisja obliczyła średni koszt produkcji na kg dla każdego położenia opony – w układzie kierowniczym lub napędowym, przyczepie i położeniu uniwersalnym – dla każdego segmentu (1, 2 lub 3) i dla opony każdego rodzaju (dętkowe lub bezdętkowe) na podstawie zweryfikowanych danych dotyczących kosztów produkcji uzyskanych od producenta brazylijskiego. Średni koszt produkcji mieścił się w przedziale od 20,03 CNY/kg do 21,29 CNY/kg. Komisja określiła wartość każdego niezgodnego numeru kodu produktu wywożonego przez chińskich producentów, mnożąc jego wagę przez średni koszt produkcji dla każdego położenia opony, rodzaju opony i segmentu. Komisja dodała następnie uzasadnioną wielkość kosztów SG&A (35–45 % kosztów produkcji) w oparciu o rzeczywiste dane dotyczące produkcji i sprzedaży, zgodnie z art. 2 ust. 6 rozporządzenia podstawowego. Na koniec Komisja dodała racjonalnie uzasadnioną kwotę zysku (23–28 % kosztów produkcji) przez zastosowanie średniej marży zysku ze sprzedaży produktów przynoszących zysk.

3.2. Cena eksportowa

- (116) Producenci eksportujący objęci próbą prowadzili wywóz do Unii albo bezpośrednio do niezależnych klientów, lub za pośrednictwem przedsiębiorstw powiązanych lub niepowiązanych działających w charakterze importerów.
- (117) W przypadku gdy producenci eksportujący wywozili produkt objęty postępowaniem bezpośrednio do niezależnych klientów w Unii, cena eksportowa została ustalona na podstawie cen faktycznie zapłaconych lub należnych za produkt objęty postępowaniem sprzedany na wywóz do Unii, zgodnie z art. 2 ust. 8 rozporządzenia podstawowego.
- (118) W przypadku gdy producenci eksportujący wywozili produkt objęty postępowaniem do Unii za pośrednictwem przedsiębiorstw powiązanych działających jako importer, cena eksportowa została ustalona na podstawie ceny, po której produkt przywieziony został po raz pierwszy odsprzedany niezależnym klientom w Unii, zgodnie z art. 2 ust. 9 rozporządzenia podstawowego. W takich przypadkach dokonano dostosowań ceny w odniesieniu do wszystkich kosztów poniesionych między przywozem a odsprzedażą, w tym kosztów sprzedaży, kosztów ogólnych i administracyjnych, oraz w odniesieniu do osiągniętych zysków.
- (119) Jednakże w odniesieniu do jednej spółki zależnej Grupy Aeolus (Pirelli Tyre Co., Ltd.), Komisja nie otrzymała w wyznaczonym terminie danych niezbędnych do ustalenia cen eksportowych. W dniu 23 marca 2018 r. Komisja poinformowała przedsiębiorstwo, że kwestionariusze dostarczone przez powiązanych z nią importerów były niekompletne i zwróciła się do niego z prośbą o naniesienie poprawek i ponowne złożenie odpowiedzi na

pytania zawarte w kwestionariuszu. Przedsiębiorstwo to zostało poinformowane, że w przypadku niedostarczenia kompletnych i dokładnych informacji w wyznaczonym terminie Komisja może wykorzystać dostępne fakty zgodnie z art. 18 rozporządzenia podstawowego. W dniu 4 kwietnia 2018 r. przedsiębiorstwo, o którym mowa, udzieliło zweryfikowanych odpowiedzi. Komisja uznała jednak, że są one nadal niekompletne i dlatego nie mogły zostać przetworzone do celów analizy dumpingu i szkody. W rezultacie Komisja ustaliła margines dumpingu na podstawie zweryfikowanych informacji uzyskanych od innych zweryfikowanych przedsiębiorstw należących do Grupy Aeolus, a mianowicie Aeolus Tyre i Chonche Auto Double Happiness Tyre. Grupa Aeolus została poproszona o aktualizację danych dotyczących Pirelli na potrzeby dalszej części postępowania.

3.3. Porównanie

- (120) Komisja porównała wartość normalną i cenę eksportową wybranych do próby producentów eksportujących na podstawie ceny *ex-works*. Marginesy dumpingu ustalono przez porównanie indywidualnych cen *ex-works* objętych próbą producentów eksportujących z krajowymi cenami sprzedaży producenta z kraju analogicznego lub odpowiednio ze skonstruowaną wartością normalną.
- (121) Aby zapewnić rzetelne porównanie między wartością normalną a ceną eksportową, wzięto pod uwagę, w formie dostosowań, różnice wpływające na ceny i porównywalność cen zgodnie z art. 2 ust. 10 rozporządzenia podstawowego. Komisja dokonała następujących dostosowań ceny eksportowej i wartości normalnej, wykorzystując dane dostarczone przez przedsiębiorstwa eksportujące objęte próbą oraz producenta z kraju analogicznego w odpowiedziach na pytania zawarte w kwestionariuszu oraz podczas wizyty weryfikacyjnej: koszty związane z wysyłką produktu objętego postępowaniem, takie jak fracht drogowy i morski, ubezpieczenie, przeładunek, załadunek i koszty dodatkowe (8–18 %); opłaty bankowe i koszty kredytu (0–1 %); gwarancje i zniżki (2–3 %); podatki pośrednie (4 %). Ostatecznie w przypadku jednego producenta eksportującego dokonano dostosowań uwzględniających prowizje, które zapłacił swojej spółce macierzystej (2–5 %).

3.4. Margines dumpingu

- (122) W odniesieniu do objętych próbą producentów eksportujących Komisja porównała średnią ważoną wartość normalną każdego rodzaju produktu podobnego ze średnią ważoną ceną eksportową odpowiedniego rodzaju produktu objętego postępowaniem zgodnie z art. 2 ust. 11 i 12 rozporządzenia podstawowego.
- (123) Margines dumpingu dla nieobjętych próbą współpracujących producentów eksportujących ustalono zgodnie z przepisami art. 9 ust. 6 rozporządzenia podstawowego. Margines ten został obliczony jako średnia ważona na podstawie marginesów ustalonych dla objętych próbą producentów eksportujących.
- (124) W odniesieniu do wszystkich pozostałych producentów eksportujących w ChRL Komisja określiła poziom współpracy w ChRL. Określono go, oceniając udział wielkości wywozu współpracujących producentów do Unii w całkowitej wielkości wywozu z państwa, którego dotyczy postępowanie, do Unii.
- (125) Poziom współpracy był wysoki. Rezydualny margines dumpingu mający zastosowanie do wszystkich pozostałych producentów eksportujących w ChRL ustalono zatem tymczasowo na poziomie odpowiadającym najwyższemu marginesowi dumpingu stwierdzonemu dla współpracujących producentów eksportujących objętych próbą.
- (126) Tymczasowe marginesy dumpingu wyrażone jako wartość procentowa ceny CIF na granicy Unii przed ocleniem są następujące:

Przedsiębiorstwo	Tymczasowy margines dumpingu (%)
Grupa Xingyuan	166,7
Grupa Giti	98,7
Grupa Aeolus	151,2
Grupa Hankook	80,4
Pozostałe przedsiębiorstwa współpracujące	110,3
Wszystkie pozostałe przedsiębiorstwa	166,7

4. SZKODA

4.1. Definicja przemysłu Unii i produkcji unijnej

- (127) W okresie badanym produkt podobny był produkowany przez ponad 380 producentów w Unii. Wszystkie te przedsiębiorstwa stanowią zatem przemysł Unii w rozumieniu art. 4 ust. 1 rozporządzenia podstawowego.
- (128) Zgodnie z ustaleniami całkowita produkcja unijna w okresie objętym dochodzeniem wyniosła około 20,9 mln opon. Komisja ustaliła tę liczbę na podstawie danych uzyskanych w trakcie dochodzenia. Jak wskazano w motywie 24, dziesięciu producentów unijnych w próbie końcowej odpowiada za ponad 36 % produkcji i sprzedaży unijnej zgłoszonej przez współpracujących unijnych producentów produktu podobnego. Wskaźniki mikroekonomiczne zbadano zatem na podstawie danych uzyskanych z odpowiedzi wspomnianych dziesięciu producentów unijnych.
- (129) Produkcja unijna jest rozdrobiona pomiędzy duże grupy przedsiębiorstw i ponad 380 małych i średnich przedsiębiorstw w całej Unii. Duże przedsiębiorstwa odpowiadają za 90 % łącznej produkcji unijnej i 85 % sprzedaży unijnej producentów unijnych. MŚP zajmują się produkcją opon bieżnikowanych i odpowiadają za pozostałe 10 % produkcji unijnej i 15 % sprzedaży unijnej producentów unijnych.
- (130) Producenci objęci próbą przywozili z ChRL produkt objęty postępowaniem i odsprzedawali go na unijnym rynku. W porównaniu do ogólnej sprzedaży tych producentów przywóz ten pozostaje jednak marginalny i nie wpływa na zakwalifikowanie tych przedsiębiorstw jako unijnych producentów.

4.2. Konsumpcja w Unii

- (131) Konsumpcję w Unii ustalono na podstawie informacji dostarczonych przez Europejskie Stowarzyszenie Producentów Opon i Gumy (European Tyre & Rubber Industry Association – ETRMA), danych Eurostatu dotyczących przywozu, zgłoszonych w ramach kodów CN 4011 20 90 i 4012 12 00 oraz od dostawców gumy do bieżnikowania.
- (132) W okresie badanym konsumpcja w Unii kształtowała się w następujący sposób:

Tabela 1

Konsumpcja w Unii (w szt.)

	2014	2015	2016	Okres objęty dochodzeniem
Całkowita konsumpcja w Unii	20 248 578	20 782 365	21 452 278	21 590 193
Wskaźnik 2014 = 100	100	102,6	105,9	106,6

Źródło: ETRMA, Eurostat Comext i dostawcy rozwiązań w zakresie bieżnikowania.

- (133) W okresie badanym konsumpcja w Unii wzrosła. Ogółem w okresie badanym konsumpcja wzrosła o 6,6 % z około 20,2 mln opon do około 21,6 mln opon.

4.3. Kontekst dotyczący rynku unijnego

4.3.1. Ogólny opis

- (134) Unijny rynek opon do samochodów ciężarowych i autobusów jest rynkiem bardzo konkurencyjnym, na którym obecnych jest wielu producentów i wiele marek.
- (135) Rynek unijny jest podzielony między rynek sprzedaży oryginalnego wyposażenia producentom samochodów ciężarowych i autobusów oraz rynek wymiany. Popyt rynkowy na opony samochodów ciężarowych i autobusów w sektorze wyposażenia oryginalnego jest napędzany przez produkcję samochodów ciężarowych i autobusów, podczas gdy na rynek niższego szczebla ma wpływ wiele czynników, w tym działalność gospodarcza, sprzedaż, rozmiar, skład i wykorzystanie samochodów ciężarowych lub autobusów i flot będących w użytkowaniu. Sprzedaż produktów przywożonych z Chin koncentruje się głównie na rynku wymiany.
- (136) Około 17 % całkowitej konsumpcji w Unii stanowi oryginalne wyposażenie sprzedawane producentom samochodów ciężarowych i autobusów. Pozostała część opon do samochodów ciężarowych i autobusów w Unii jest sprzedawana jako opony na wymianę bezpośrednio lub pośrednio właścicielom samochodów ciężarowych lub autobusów. Opony na wymianę obejmują szerszą gamę opon i są sprzedawane za pośrednictwem większej liczby różnych kanałów dystrybucji o różnych strategiach marketingowych. Opony na wymianę mogą być sprzedawane bezpośrednio użytkownikom końcowym lub za pośrednictwem powiązanych lub niepowiązanych dystrybutorów, którzy następnie odsprzedają je użytkownikom końcowym.

- (137) Główne kanały sprzedaży to sprzedaż dystrybutorom, którzy odsprzedają je właścicielom flot, lub sprzedaż bezpośrednia właścicielom flot, czasami wraz z usługami (kontrola, konserwacja lub serwis).
- (138) Marka ma również wpływ na cenę, jaką klienci są skłonni zapłacić za opony samochodów ciężarowych i autobusów. Marki często wiążą się z postrzeganą jakością i usługami, co dotyczy szczególnie opon o wyższej jakości.

4.3.2. Wzajemne połączenia między oponami nowymi i bieżnikowanymi

- (139) Komisja ustaliła, że główni producenci unijni skoncentrowani są w segmentach 1 i 2, gdzie opony zaprojektowano tak, aby miały długi cykl życia i nadawały się do bieżnikowania. Uzasadnia to znacznie wyższe ceny (i marżę zysku) w zamian za oczekiwane wysokie osiągi opon w segmentach 1 i 2.
- (140) W istocie dochodzenie wykazało, że najwięksi producenci unijni aktywnie reklamują na rynku możliwości w zakresie bieżnikowania opon ich marek, aby zapewnić lojalność wobec marki i odróżnić się od tańszych, importowanych opon segmentu 3. Dochodzenie wykazało, że duża część wartości przypisanej oponom segmentów 1 i 2 w istocie wywodzi się z istnienia branży opon bieżnikowanych w segmencie 3.
- (141) Jednakże fakt, że opony bieżnikowane i nowe są w dużym stopniu zamiennie sprawia, że segment 3 jest również najbardziej narażony na negatywne skutki związane z przywozem z Chin taniego produktu objętego postępowaniem. Dotyczy to w szczególności sytuacji, w której użytkownicy są świadomi faktu, że właściwości użytkowe nowych opon niskiej jakości i opon bieżnikowanych znacząco nie różnią się od siebie. Możliwość zamiany z kolei sprawia, że cena staje się czynnikiem decydującym przy podejmowaniu przez klienta decyzji o zakupie bieżnikowanych lub nowych opon segmentu 3.
- (142) Komisja zwraca się do zainteresowanych stron o przedstawienie uwag na temat wstępnej oceny oraz o dostarczenie informacji na poparcie lub zaprzeczenie tej analizy, tak aby uzyskać jak najpełniejszy obraz sytuacji na końcowym etapie dochodzenia.

4.4. Przywóz z państwa, którego dotyczy postępowanie

4.4.1. Wielkość i udział w rynku przywozu z państwa, którego dotyczy postępowanie

- (143) Komisja określiła wielkość przywozu na podstawie danych Eurostatu. Udział przywozu w rynku został ustalony na podstawie konsumpcji w Unii w tabeli 1.
- (144) Przywóz do Unii z państwa, którego dotyczy postępowanie, kształtował się następująco:

Tabela 2

Wielkość przywozu (w szt.) i udział w rynku

	2014	2015	2016	Okres objęty dochodzeniem
Wielkość przywozu z ChRL (w szt.)	3 471 997	3 840 290	4 420 368	4 596 098
Wskaźnik 2014 = 100	100	110,6	127,3	132,4
Udział w rynku (%)	17,1	18,5	20,6	21,3
Wskaźnik 2014 = 100	100	107,8	120,2	124,1

Źródło: Eurostat (baza Comext).

- (145) Na podstawie danych Eurostatu, wielkość przywozu z ChRL zwiększyła się w okresie objętym dochodzeniem o 32 %, z 3,5 milionów opon w 2014 r. do ok. 4,6 milionów opon w okresie objętym dochodzeniem. Spowodowało to wzrost udziału chińskiego przywozu w rosnącym rynku z 17,1 % do 21,3 %.

4.4.2. Ceny importowe z państwa, którego dotyczy postępowanie

- (146) Komisja określiła ceny importowe na podstawie danych Eurostatu. Podcięcie cenowe przywozu ustalono na podstawie danych uzyskanych od chińskich od producentów eksportujących objętych próbą.

- (147) Średnia cena przywozu do Unii z państwa, którego dotyczy postępowanie, kształtowała się w następujący sposób:

Tabela 3

Ceny importowe (w EUR/szt.)

	2014	2015	2016	Okres objęty dochodzeniem
ChRL	144,4	144,3	127,7	128,8
Wskaźnik 2014 = 100	100	99,9	88,4	89,1

Źródło: Eurostat (baza Comext)

- (148) W okresie badanym ceny chińskiego przywozu do Unii spadły o 11 %.

4.4.3. *Podcięcie cenowe*

- (149) Komisja określiła podcięcie cenowe w okresie objętym dochodzeniem przez porównanie:

- 1) średnich ważonych cen sprzedaży według rodzajów produktu i segmentu stosowanych przez objętych próbą producentów unijnych wobec niepowiązanych klientów na rynku unijnym, dostosowanych do poziomu cen *ex-works*; oraz
- 2) odpowiadających im średnich ważonych cen przywozu, według rodzajów produktu i segmentu, stosowanych przez objętych próbą współpracujących chińskich producentów wobec pierwszego niezależnego klienta na rynku unijnym, ustalonych na podstawie CIF (koszt, ubezpieczenie i fracht) wraz z odpowiednimi dostosowaniami uwzględniającymi cło i koszty ponoszone po przywozie.

- (150) Porównania cen dokonano z rozróżnieniem na rodzaje produktu w odniesieniu do transakcji na tym samym poziomie handlu, w razie konieczności odpowiednio skorygowanych oraz po odliczeniu bonifikat i rabatów. Wynik porównania wyrażono jako odsetek obrotów objętych próbą producentów unijnych w okresie objętym dochodzeniem. Pokazał on średni ważony margines podcięcia cenowego wynoszący od 21 % do 31 % w odniesieniu do przywozu produktu objętego postępowaniem z państwa, którego dotyczy postępowanie, na rynek unijny. Ponadto uznano, że średni ważony margines podcięcia cenowego na trzech poziomach jest znaczny: 24 % dla segmentów 1 i 2 oraz między 21 % i 31 % dla segmentu 3. Znaczny poziom podcięcia cenowego świadczy o wyraźnym wpływie dumpingu w tym przypadku.

4.5. Sytuacja gospodarcza przemysłu Unii4.5.1. *Uwagi ogólne*

- (151) Zgodnie z art. 3 ust. 5 rozporządzenia podstawowego ocena wpływu przywozu towarów po cenach dumpingowych na przemysł Unii obejmuje ocenę wszystkich wskaźników ekonomicznych oddziałujących na stan przemysłu Unii w okresie badanym.
- (152) Jak wspomniano w motywach 19 do 27, w celu określenia potencjalnej szkody poniesionej przez przemysł Unii dokonano doboru próby.
- (153) W celu określenia szkody Komisja wprowadziła rozróżnienie na makroekonomiczne i mikroekonomiczne wskaźniki szkody. Komisja oceniła wskaźniki makroekonomiczne na podstawie danych i informacji zawartych w skardze, danych statystycznych Eurostatu oraz, w stosownych przypadkach, odpowiedzi ETRMA tak, aby dane obejmowały wszystkich producentów unijnych. Komisja oceniła wskaźniki mikroekonomiczne na podstawie danych przedstawionych w odpowiedziach na pytania zawarte w kwestionariuszu udzielonych przez objętych próbą producentów unijnych i odpowiedzi ETRMA. Dane dotyczyły producentów unijnych objętych próbą. Oba zestawy danych uznano za reprezentatywne dla sytuacji gospodarczej przemysłu Unii.
- (154) Do wskaźników makroekonomicznych zalicza się: produkcję, moce produkcyjne, wykorzystanie mocy produkcyjnych, wielkość sprzedaży, udział w rynku, wzrost, zatrudnienie, wydajność, wielkość marginesu dumpingu.
- (155) Do wskaźników mikroekonomicznych zalicza się: średnie ceny jednostkowe, koszty jednostkowe, koszty pracy, zapasy, rentowność, przepływy środków pieniężnych, inwestycje, zwrot z inwestycji i zdolność do pozyskania kapitału.
- (156) Odnośnie do metodologii analizy wskaźników szkody wymienić można dwie uwagi.

- (157) Jak wspomniano w motywie 23, wśród przedsiębiorców unijnych pod względem wielkości wyróżnić można dwie kategorie przedsiębiorstw: duże przedsiębiorstwa oraz MŚP (znacznie rozdrobnione), reprezentujące odpowiednio 85 % i 15 % łącznej sprzedaży unijnej producentów unijnych w 2016 r. Jednak w wyniku kontroli wyrzykowej producentów unijnych stwierdzono, że sprzedaż objętych próbą MŚP stanowiła około 4 % całkowitej sprzedaży unijnej przedsiębiorstw unijnych objętych próbą. Komisja podjęła zatem decyzję o nadaniu wagi wynikom dotyczącym producentów unijnych objętych próbą zgodnie z udziałem w rynku każdej kategorii przedsiębiorstw. Ponieważ MŚP prowadzą działalność jedynie w segmencie 3, dostosowanie to miało bezpośredni wpływ na zwiększenie udziału sprzedaży segmentu 3 w zbiorze danych pochodzących od objętych próbą producentów unijnych.
- (158) Ponadto łączna sprzedaż unijna producentów unijnych została podzielona między trzy segmenty w następującej proporcji: segment 1: 51 %, segment 2: 23 %, segment 3: 26 %. Dane dotyczące sprzedaży unijnej objętych próbą producentów unijnych, nawet po dostosowaniu opisanym w motywie 161, nie odzwierciedlały jednak rzeczywistej proporcji sprzedaży unijnej według segmentu. Komisja podjęła zatem decyzję, by nadać wagę wynikom dotyczącym objętych próbą producentów unijnych zgodnie z udziałem każdego segmentu w łącznej sprzedaży unijnej producentów unijnych, aby zapewnić reprezentację tych trzech segmentów zgodnie z ich udziałem w łącznej sprzedaży unijnej we wszystkich mikrowskaźnikach.
- (159) Kilka stron twierdziło, że jeżeli Komisja przyjmuje segmentację według trzech poziomów, ustalenie szkody należy przeprowadzić również z podziałem na te segmenty. W szczególności status przemysłu Unii oraz wpływ przywozu należałoby oceniać według segmentów, na przykład wpływ przywozu z segmentu 2 (zarówno z Chin, jak i z innych państw) należy oceniać w odniesieniu do producentów unijnych segmentu 2.
- (160) Komisja uznała, że pomimo segmentacji rynku unijnego opony, zgodnie z definicją w motywie 78, mają te same podstawowe właściwości fizyczne, chemiczne i techniczne oraz są zamienne. W związku z tym szkoda została ustalona w odniesieniu do produktu objętego postępowaniem zgodnie z porozumieniem antydumpingowym WTO. Jednakże Organ Apelacyjny stwierdził, że „w przypadkach gdy władze prowadzące dochodzenie przeprowadzają badanie jednej z części przemysłu krajowego, powinny one zasadniczo zbadać w podobny sposób wszystkie inne części tworzące ten przemysł, jak również przeprowadzić całościowe badanie przemysłu”⁽¹⁾. W związku z tym na mocy przepisów WTO możliwa jest analiza według segmentu, ale musi jej towarzyszyć analiza całego przemysłu. Podobnie Sąd przyznał, że analiza szkody może skupić się na segmencie najbardziej dotkniętym przez przywóz po cenach dumpingowych⁽²⁾.
- (161) Komisja przeprowadziła zatem analizę niektórych wskaźników według segmentu. Jak wskazano w motywach 212 do 216, analiza ta potwierdza, że szkoda poniesiona przez przemysł Unii i tendencje dotyczące produktu objętego postępowaniem badanego rozpatrywane w ujęciu całościowym zasadniczo odpowiadają tendencjom dotyczącym segmentów rozpatrywanych oddzielnie.
- (162) Sytuację gospodarczą przemysłu Unii analizuje się zbiorczo oraz, w przypadku niektórych wskaźników mikroekonomicznych, również na poziomie segmentów ze względu na segmentację rynku unijnego.

4.5.2. Wskaźniki makroekonomiczne

4.5.2.1. Produkcja, zdolność produkcyjna i wykorzystanie mocy produkcyjnych

- (163) Całkowita szacowana produkcja, moce produkcyjne i wykorzystanie mocy produkcyjnych w Unii kształtowały się w okresie badanym następująco:

Tabela 4

Produkcja, moce produkcyjne i wykorzystanie mocy produkcyjnych

	2014	2015	2016	Okres objęty dochodzeniem
Wielkość produkcji (w szt.)	20 722 065	20 199 411	20 496 669	20 863 087
Wskaźnik 2014 = 100	100	98	99	101

⁽¹⁾ WT/DS184/AB/R, 23.8.2001, *United States – Anti-dumping Measures on Certain Hot-Rolled Steel Products from Japan* (Stany Zjednoczone – Środki antydumpingowe na niektóre wyroby ze stali walcowanej na gorąco pochodzące z Japonii), ust. 204.

⁽²⁾ Sąd, wyrok z dnia 28 października 2004 r., sprawa T-35/01 *Shanghai Teraoka Electronic Co.Ltd. Vs Rada*, pkt 129 i 258.

	2014	2015	2016	Okres objęty dochodzeniem
Wielkość produkcji (w szt.)	27 978 885	27 443 671	25 609 977	25 178 389
Wskaźnik 2014 = 100	100	98	92	90
Wykorzystanie mocy produkcyjnych (%)	74	74	80	83
Wskaźnik 2014 = 100	100	99	108	112

Źródło: ETRMA, Eurostat COMEXT dla danych dotyczących przywozu i wywozu oraz informacji przedłożonych przez skarżącego.

- (164) Jak wykazano w tabeli 4, produkcja utrzymywała się na stosunkowo stabilnym poziomie wynoszącym 20,9 mln opon w okresie objętym dochodzeniem, podczas gdy wskaźnik wykorzystania mocy produkcyjnych wzrósł w tym samym okresie o 9 punktów procentowych.
- (165) Główną przyczyną wzrostu wykorzystania mocy produkcyjnych był wyłącznie znaczny spadek mocy produkcyjnych o 10 %. Dotyczyło to głównie sektora usług bieżnikowania, w którym w okresie badanym zaprzestano produkcji opon do bieżnikowania w co najmniej 85 MŚP zlokalizowanych w prawie wszystkich państwach członkowskich. Doszło także do zamknięcia spółek zależnych dużych przedsiębiorstw ⁽¹⁾.
- (166) Stagnacja w produkcji unijnej i zamykanie przedsiębiorstw kontrastują z rosnącą konsumpcją w Unii po kryzysie, z której przemysł Unii mógł skorzystać.

4.5.2.2. Wielkość sprzedaży i udział w rynku

- (167) Wielkość sprzedaży i udział przemysłu Unii w rynku kształtowały się w okresie badanym następująco:

Tabela 5

Wielkość sprzedaży i udział w rynku

	2014	2015	2016	Okres objęty dochodzeniem
Całkowita wielkość sprzedaży na rynku unijnym (w szt.)	14 584 057	14 558 260	14 385 254	14 426 297
Wskaźnik 2014 = 100	100	99,8	98,6	99,0
Udział w rynku (%)	72,0	70,1	67,1	66,8
Wskaźnik 2014 = 100	100	97,3	93,1	92,8

Źródło: ETRMA i Eurostat Comext dla danych dotyczących przywozu.

- (168) Sprzedaż w Unii utrzymywała się na stabilnym poziomie w okresie badanym, przy wzroście rynku. W rezultacie udział w rynku zmniejszył się o 5,2 punktu procentowego (z 72,0 % do 66,8 %), podczas gdy wielkość sprzedaży chińskich opon po cenach dumpingowych wzrosła o 1,1 mln sztuk.

4.5.2.3. Wzrost

- (169) Konsumpcja w Unii w okresie badanym wzrosła o 6,6 %. Wielkość sprzedaży przemysłu Unii zmniejszyła się o 1 % pomimo rosnącej konsumpcji, co doprowadziło do utraty udziału w rynku przez przemysł Unii. Jednocześnie udział w rynku przywozu z kraju, którego dotyczy postępowanie, wzrósł w okresie badanym

⁽¹⁾ W 2017 r. Grupa Goodyear zamknęła zakład w Zjednoczonym Królestwie (około 330 miejsc pracy); Grupa Michelin zamknęła szereg zakładów w Unii: we Francji dwa zakłady (w 2014 r. 700 pracowników i w 2017 r. 330 pracowników), w Niemczech (2016 r. 200 pracowników), na Węgrzech (2015 r. 500 pracowników) i w Włoszech; Grupa Continental zamknęła jeden zakład w Niemczech.

4.5.2.4. Zatrudnienie i wydajność

- (170) Zatrudnienie i wydajność kształtowały się w badanym okresie następująco:

Tabela 6

Zatrudnienie i wydajność

	2014	2015	2016	Okres objęty dochodzeniem
Liczba zatrudnionych	38 445	36 478	34 959	34 188
Wskaźnik 2014 = 100	100	95	91	89
Wydajność (jednostka/pracownik)	539	554	586	610
Wskaźnik 2014 = 100	100	103	109	113

Źródło: Zweryfikowane odpowiedzi objętych próbą producentów unijnych na pytania zawarte w kwestionariuszu oraz oświadczenia dostawców bieżników i ETRMA.

- (171) W okresie badanym zlikwidowano ponad 4 200 bezpośrednich miejsc pracy, co dotknęło zarówno sektor MŚP, w którym co najmniej 85 producentów zlokalizowanych w całej Unii wstrzymało produkcję, jak i duże przedsiębiorstwa, które zamknęły kilka zakładów produkcyjnych.
- (172) Ponadto włoskie stowarzyszenie podmiotów zajmujących się bieżnikowaniem („AIRP”) stwierdziło, że branża opon bieżnikowanych w Unii zapewnia około 13 000 miejsc pracy w sektorze produkcji i dystrybucji. Bieżnikowanie jest czynnością dość pracochłonną, a bieżnikowanie jednej opony stwarza 3 do 4 razy więcej miejsc pracy niż wytworzenie nowej opony. Według AIRP, kilka stowarzyszonych przedsiębiorstw redukuje obecnie liczbę pracowników lub korzysta na masową skalę z funduszy ubezpieczeniowych na wypadek bezrobocia.
- (173) Równocześnie wydajność wzrosła z 539 jednostek na pracownika w 2014 r. do 610 jednostek na pracownika w okresie objętym dochodzeniem.

4.5.2.5. Wielkość marginesu dumpingu

- (174) Wszystkie marginesy dumpingu znacznie przekraczały poziom *de minimis*. Wpływ wielkości rzeczywistego marginesu dumpingu na przemysł Unii był znaczny, jeśli weźmie się pod uwagę wielkość i ceny przywozu z państwa, którego dotyczy postępowanie.
- (175) Jest to pierwsze dochodzenie antydumpingowe dotyczące produktu objętego postępowaniem w Unii. W związku z powyższym nie ma dostępnych danych umożliwiających ocenę ewentualnego dumpingu w przeszłości.

4.5.3. Wskaźniki mikroekonomiczne

4.5.3.1. Ceny i czynniki wpływające na ceny

- (176) Średnie jednostkowe ceny sprzedaży stosowane przez objętych próbą producentów unijnych wobec niepowiązanych klientów w Unii kształtowały się w okresie badanym następująco:

Tabela 7

Ceny sprzedaży w Unii i koszty produkcji

	2014	2015	2016	Okres objęty dochodzeniem
Średnia jednostkowa cena sprzedaży w Unii (EUR/szt.)	237	225	216	218
Wskaźnik 2014 = 100	100	95	91	92

	2014	2015	2016	Okres objęty dochodzeniem
Średni koszt produkcji (EUR/sztukę)	200	188	183	188
Wskaźnik 2014 = 100	100	94	91	94

Źródło: Zweryfikowane odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu udzielone przez producentów unijnych objętych próbą.

- (177) Średnie jednostkowe ceny sprzedaży spadły o 19 EUR, podczas gdy koszty zmniejszyły się w tym samym okresie o 12 EUR. Odpowiada to spadkowi cen o 8 % w okresie badanym, podczas gdy koszty spadły o 6 %.
- (178) W okresie objętym dochodzeniem koszt produkcji wzrósł w porównaniu z 2016 r., co nie znalazło pełnego odzwierciedlenia w cenie sprzedaży.
- (179) Dla tych trzech segmentów przeprowadzono oddzielną analizę w oparciu o tę samą metodologię, którą opisano powyżej.
- (180) W segmencie 1 średnia jednostkowa cena sprzedaży spadła o 25 EUR, podczas gdy koszty jednostkowe spadły w tym samym okresie o 19 EUR. W badanym okresie zmniejszyły się one o 9 %.

Tabela 8

Ceny sprzedaży w Unii i koszty produkcji – Segment 1

	2014	2015	2016	Okres objęty dochodzeniem
Średnia jednostkowa cena sprzedaży w Unii (EUR/szt.)	270,8	255,3	245,3	245,7
Wskaźnik 2014 = 100	100	94	91	91
Średni koszt produkcji (EUR/sztukę)	222	200	199	203
Wskaźnik 2014 = 100	100	90	89	91

Źródło: Zweryfikowane odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu udzielone przez producentów unijnych objętych próbą.

- (181) W segmencie 2 średnia jednostkowa cena sprzedaży spadła o 27 EUR, podczas gdy koszty jednostkowe spadły w tym samym okresie o 17 EUR. Odpowiada to spadkowi cen o 12 % w okresie badanym, podczas gdy koszty spadły o 9 %.

Tabela 9

Ceny sprzedaży w Unii i koszty produkcji – Segment 2

	2014	2015	2016	Okres objęty dochodzeniem
Średnie jednostkowe ceny sprzedaży w Unii na rynku całkowitym (EUR/szt.)	228	212	193	201
Wskaźnik 2014 = 100	100	93	85	88
Średni koszt produkcji (EUR/sztukę)	187	176	162	170
Wskaźnik 2014 = 100	100	94	87	91

Źródło: Zweryfikowane odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu udzielone przez producentów unijnych objętych próbą.

- (182) W segmencie 3 średnia jednostkowa cena sprzedaży spadła o 9 EUR, podczas gdy koszty jednostkowe wzrosły w tym samym okresie o 2 EUR. Odpowiada to spadkowi cen o 5 % w okresie badanym, podczas gdy koszty wzrosły o 1 %.

Tabela 10

Ceny sprzedaży w Unii i koszty produkcji – Segment 3

	2014	2015	2016	Okres objęty dochodzeniem
Średnie jednostkowe ceny sprzedaży w Unii na rynku całkowitym (EUR/szt.)	181	176	172	172
Wskaźnik 2014 = 100	100	97	95	95
Średni koszt produkcji (EUR/sztukę)	170	175	167	172
Wskaźnik 2014 = 100	100	103	98	101

Źródło: Zweryfikowane odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu udzielone przez producentów unijnych objętych próbą

4.5.3.2. Koszty pracy

- (183) Średnie koszty pracy objętych próbą producentów unijnych kształtowały się w okresie badanym następująco:

Tabela 11

Średnie koszty pracy na pracownika

	2014	2015	2016	Okres objęty dochodzeniem
Średnie koszty pracy na pracownika (w EUR)	43 875	44 961	46 432	46 785
Wskaźnik 2014 = 100	100	102	105	106

Źródło: Zweryfikowane odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu udzielone przez producentów unijnych objętych próbą.

- (184) Średni koszt produkcji wzrósł w badanym okresie o 6 %.

4.5.3.3. Zapasy

- (185) Stan zapasów objętych próbą producentów unijnych kształtował się w okresie badanym następująco:

Tabela 12

Zapasy

	2014	2015	2016	Okres objęty dochodzeniem
Stan zapasów na koniec okresu sprawozdawczego (Wskaźnik 2014 = 100)	100	81	100	144
Stan zapasów na koniec okresu sprawozdawczego jako odsetek produkcji	7 %	6 %	7 %	9 %
Wskaźnik 2014 = 100	100	81	97	134

Źródło: Zweryfikowane odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu udzielone przez producentów unijnych objętych próbą.

- (186) W okresie badanym zapasy wzrosły o 44 % i osiągnęły poziom około 9 % rocznej produkcji. Ma to negatywny wpływ na sytuację finansową objętych próbą producentów unijnych.

4.5.3.4. Rentowność, przepływy pieniężne, inwestycje, zwrot z inwestycji i zdolność do pozyskania kapitału

- (187) Rentowność, przepływy środków pieniężnych, inwestycje i zwrot z inwestycji objętych próbą producentów unijnych kształtowały się w okresie badanym następująco:

Tabela 13

Rentowność, przepływy pieniężne, inwestycje i zwrot z inwestycji

	2014	2015	2016	Okres objęty dochodzeniem
Rentowność sprzedaży na rzecz klientów niepowiązanych w Unii (% obrotu ze sprzedaży)	15,6	16,7	15,2	13,7
Wskaźnik 2014 = 100	100	107	98	88
Przepływy pieniężne (w mln EUR)	309	312	292	272
Wskaźnik 2014 = 100	100	101	94	88
Inwestycje (w mln EUR)	86	63	59	65
Wskaźnik 2014 = 100	100	73	69	76
Zwrot z inwestycji (%)	21,0	21,7	19,3	17,6
Wskaźnik 2014 = 100	100	103	92	84

Źródło: Zweryfikowane odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu udzielone przez producentów unijnych objętych próbą

- (188) Komisja określiła rentowność objętych próbą producentów unijnych, wyrażając zysk netto przed opodatkowaniem ze sprzedaży produktu podobnego klientom niepowiązanym w Unii jako odsetek obrotów z tej sprzedaży.
- (189) Ogólna rentowność spadła z 15,6 % w 2014 r. do 13,7 % w okresie objętym dochodzeniem. Zostało to obliczone na podstawie wagi każdego z segmentów w sprzedaży, jak wyjaśniono w motywach 161 i 162. Spadek rentowności o 1,9 punktu procentowego wynika z tego, że spadek cen był większy (– 8 %) niż spadek kosztów (– 6 %).
- (190) Na ogólną rentowność wpływ ma rentowność segmentu 1, podczas gdy segment 3 zaczął generować straty w okresie objętym dochodzeniem. Ponadto względna rentowność dla całego przemysłu Unii również wykazuje tendencję spadkową.
- (191) Przepływy pieniężne netto to zdolność producentów unijnych do samofinansowania swojej działalności. Tendencja w przepływach pieniężnych netto wykazuje spadek o 12 %.
- (192) Zwrot z inwestycji to procentowy stosunek zysku do wartości księgowej netto inwestycji. Spadł on z 21,0 % do 17,6 % w okresie badanym.
- (193) Dla tych trzech segmentów przeprowadzono oddzielną analizę w oparciu o tę samą metodologię, którą opisano powyżej.
- (194) Rentowność w segmencie 1 ulegała wahaniom w badanym okresie. Wzrastała ona od 2014 r. (17,9 %) do 2015 r. (21,8 %), a następnie spadła w okresie objętym dochodzeniem do poziomu nieco niższego niż w 2014 r. (17,5 %). Wynika to częściowo ze zmian kosztów produkcji i cen, ponieważ w 2015 r. koszty produkcji spadły bardziej niż ceny sprzedaży.

- (195) W segmencie 1 przepływy pieniężne netto pozostały stabilne, podczas gdy zwrot z inwestycji zmniejszył się z 26,0 % do 24,3 % w badanym okresie.

Tabela 14

Segment 1 Rentowność, przepływy pieniężne, inwestycje i zwrot z inwestycji

	2014	2015	2016	Okres objęty dochodzeniem
Rentowność sprzedaży na rzecz klientów niepowiązanych w Unii (% obrotu ze sprzedaży)	17,9	21,8	18,9	17,5
Wskaźnik 2014 = 100	100	122	106	98
Przepływy pieniężne (w mln EUR)	191	218	199	192
Wskaźnik 2014 = 100	100	113	104	100
Inwestycje (w mln EUR)	54	36	35	38
Wskaźnik 2014 = 100	100	68	65	72
Zwrot z inwestycji (%)	26,0	29,3	25,0	24,3
Wskaźnik 2014 = 100	100	112	96	93

Źródło: Zweryfikowane odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu udzielone przez producentów unijnych objętych próbą

- (196) Jeżeli chodzi o segment 2, rentowność spadła o 2,6 punktu procentowego w okresie badanym (z 17,9 % w 2014 r. do 15,3 % w okresie objętym dochodzeniem).
- (197) W badanym okresie w segmencie 2 przepływy pieniężne netto znacząco spadły (o 22 %), a zwrot z inwestycji zmniejszył się z 20,4 % do 16,2 %.

Tabela 15

Segment 2 Rentowność, przepływy pieniężne, inwestycje i zwrot z inwestycji

	2014	2015	2016	Okres objęty dochodzeniem
Rentowność sprzedaży na rzecz klientów niepowiązanych w Unii (% obrotu ze sprzedaży)	17,9	16,7	16,0	15,3
Wskaźnik 2014 = 100	100	93	90	86
Przepływy pieniężne (w mln EUR)	88	76	65	69
Wskaźnik 2014 = 100	100	86	74	78
Inwestycje (w mln EUR)	18	16	15	17
Wskaźnik 2014 = 100	100	92	84	97
Zwrot z inwestycji (%)	20,4	21,4	20,1	16,2
Wskaźnik 2014 = 100	100	105	98	79

Źródło: Zweryfikowane odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu udzielone przez producentów unijnych objętych próbą

- (198) Segment 3 przynosił straty w okresie objętym dochodzeniem (– 0,4 %). Straty dla MŚP były szczególnie widoczne (– 6,1 % w okresie objętym dochodzeniem). Rentowność dużych przedsiębiorstw w segmencie 3 zmniejszyła się o połowę z 10 % do 4,8 % między 2014 r. a okresem objętym dochodzeniem.
- (199) W badanym okresie w segmencie 3 przepływy pieniężne netto znacząco spadły – o 62 %), a zwrot z inwestycji zmniejszył się z 7,6 % do 2,5 %.

Tabela 16

Segment 3 Rentowność, przepływy pieniężne, inwestycje i zwrot z inwestycji

	2014	2015	2016	Okres objęty dochodzeniem
Rentowność sprzedaży na rzecz klientów niepowiązanych w Unii (% obrotu ze sprzedaży)	6,1	0,6	2,7	– 0,4
Wskaźnik 2014 = 100	100	10	45	– 7
Przepływy pieniężne (w mln EUR)	28	17	26	11
Wskaźnik 2014 = 100	100	62	93	38
Inwestycje (w mln EUR)	14	10	10	10
Wskaźnik 2014 = 100	100	69	66	66
Zwrot z inwestycji (%)	7,6	0,2	4,8	2,5
Wskaźnik 2014 = 100	100	2	62	33

Źródło: Zweryfikowane odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu udzielone przez producentów unijnych objętych próbą

4.6. Wzajemne połączenia między segmentami

- (200) Kryzys gospodarczy silnie dotknął unijny rynek opon do autobusów i samochodów ciężarowych. Ponieważ konsumpcja opon jest nierozdzielnie związana z zakupem nowych pojazdów i kilometrami przejechanymi przez floty, zależy ona w dużym stopniu od ogólnej sytuacji gospodarczej. Wszelkie zmiany w sytuacji gospodarczej, a w szczególności w liczbie towarów przewożonych w transporcie drogowym, znajdują bezpośrednie odzwierciedlenie w sprzedaży opon. W okresie, w którym samochody ciężarowe są wykorzystywane w mniejszym stopniu, zakup nowych samochodów ciężarowych lub wymiana opon samochodów ciężarowych stają się mniej konieczne i w związku z tym rynek opon kurczy się.
- (201) Po kryzysie gospodarczym doszło do strukturalnego przesunięcia popytu z segmentów wyższych do niższych, gdzie cena jest często decydująca w podejmowaniu decyzji zakupowych. W tym kontekście tanie importowane opony i wybieranie tańszych opon przez niektórych właścicieli flot odegrały ważną rolę w zmianie konfiguracji rynku unijnego.
- (202) Ponieważ podmioty zajmujące się bieżnikowaniem znajdują się pod silną presją, coraz liczniejsze są przypadki zamykania zakładów i warsztatów, o czym mowa w motywie 175. Ze względu na brak dostępnych lokalnie zakładów, bieżnikowanie zużytych opon wysokiej jakości staje się trudniejsze. W związku z tym zakup wysokiej jakości opon oferujących możliwość wielokrotnego bieżnikowania staje się mniej atrakcyjny. W świetle tych zmian oraz w związku z istnieniem taniego przywozu opon segmentu 3, który stanowił większość przywozu z Chin, unijni producenci nowych opon nie mają innego wyjścia, jak tylko również zwiększyć swoją obecność w segmencie 3.
- (203) Wreszcie konkurencja między segmentami wynika również wyraźnie z wpływu, jaki ceny w niższych segmentach mają na ceny w wyższych segmentach. W Unii segment 1 odczuł presję cenową tanich produktów importowanych. Skarżący twierdził, że wpływ ten jest tym bardziej wyraźny w regionach, gdzie opony segmentu 3 są obecne w większym stopniu (tj. na tych obszarach opony segmentu 1 są zazwyczaj tańsze niż w innych częściach Unii, co wskazuje na wpływ opon segmentu 3 na konkurencyjność opon segmentu 1).

- (204) Oznacza to, że podmioty gospodarcze najwyraźniej zaczęły kupować mniej opon w segmentach 1 i 2, a więcej w segmencie 3, co wskazuje, że poszczególne segmenty konkurują między sobą.
- (205) W poniższej tabeli przedstawiono udział poszczególnych segmentów w konsumpcji w Unii w 2012 r. i 2016 r. W tym okresie konsumpcja w Unii wzrosła o około 3,8 mln sztuk, a ponad 90 % tego wzrostu miało miejsce w segmencie 3 (około 3,6 mln sztuk). Spowodowało to zmianę względnego znaczenia segmentu 3, którego udział procentowy w całkowitej konsumpcji w Unii wzrósł z 27 % do 39 %.

Tabela 17

Konsumpcja w Unii w podziale na segmenty w latach 2012 i 2016

	2012	2016
Konsumpcja w Unii	17 684 000	21 452 278
Segment 1	46 %	37 %
Segment 2	27 %	24 %
Segment 3	27 %	39 %

Źródło: ETRMA i Eurostat Comext.

- (206) Na podstawie zebranych informacji Komisja ustaliła, że w przeszłości opony segmentu 1 wyznaczały cenowy punkt odniesienia dla innych segmentów. Główni producenci unijni skoncentrowani są w segmentach 1 i 2, gdzie opony projektowano/projektuje się tak, aby miały długi cykl życia i nadawały się do bieżnikowania. Uzasadnia to znacznie wyższe ceny (i marżę zysku) w zamian za oczekiwane wysokie osiągi opon w segmentach 1 i 2. Konsumenci cenili te właściwości fizyczne i użytkowe i byli skłonni zapłacić za nie wyższe ceny. Jednakże według informacji dostępnych Komisji, wyżej wspomniana tendencja cenowa uległa zmianie i rozpoczął się „efekt odwrotnej kaskady”, polegający na tym, że ceny w segmencie 3 zaczęły mieć wpływ na ceny w segmencie 1. Należy zauważyć, że większość taniego przywozu dotyczy segmentu 3, w którym producenci unijni ponieśli straty w okresie objętym dochodzeniem.
- (207) Na podstawie powyższego Komisja wstępnie stwierdziła, że istnieje symbiotyczny związek między różnymi segmentami, ponieważ presja cenowa w segmencie 3 ma również wpływ na ceny w pozostałych segmentach.

4.7. Wnioski dotyczące szkody

- (208) Ogólnie rzecz biorąc, wskaźniki szkody pokazują, że przemysł Unii jako całość znalazł się pod silną presją. W okresie objętym dochodzeniem nastąpił spadek produkcji i zatrudnienia oraz znacząca utrata udziału w rynku pomimo spadku cen sprzedaży. Przywóz produktu objętego postępowaniem zyskał udział w rynku kosztem przemysłu Unii, niezależnie od segmentu, co spowodowało utratę ponad 4 200 miejsc pracy. Podczas gdy rentowność całego przemysłu nadal wynosi około 14 %, między 2014 r. a OD rentowność spadła o 1,9 punktu procentowego, a między 2015 r. a OD – o 3 punkty procentowe. Ponadto względna tendencja w zakresie rentowności dla przemysłu Unii jest również malejąca.
- (209) Wstępnie ustalono także, że przywóz z Chin w znacznym stopniu podcinał ceny przemysłu Unii, co z kolei wskazywało na bezpośredni i znaczący wpływ na pogorszenie się wyników i spadek mocy produkcyjnych, produkcji, zatrudnienia i innych wskaźników szkody przemysłu Unii. Negatywne tendencje były najbardziej odczuwalne w segmencie 3 i w sektorze bieżnikowania, w którym wiele MŚP nawet wycofało się z rynku i nie mogło skorzystać z ożywienia gospodarczego w tym sektorze, które został ostatecznie przejęte przez tani przywóz. Należy przypomnieć, że przedsiębiorstwa prowadzące działalność głównie w segmencie 3 odpowiadają za około 20 % całkowitej produkcji unijnej. Utrata segmentu 3 jest trudna do zrównoważenia i zagraża przetrwaniu całej działalności związanej z bieżnikowaniem w Unii.
- (210) Ponadto skutki presji cenowej wpłynęły również na ceny w wyższych segmentach. Rosnąca presja cenowa spowodowana przywozem tanich opon segmentu 3 wywołała podobną sytuację w segmencie 2, gdzie ceny sprzedaży spadły o 12 % w okresie badanym. Nawet ceny opon w segmencie 1 musiały zostać obniżone o 9 %, aby zachować konkurencyjność.

- (211) Ze względu na wzajemne powiązania cenowe między segmentami, nawet segment 1 o najlepszych wynikach odczuwał presję cenową w wyniku efektu odwrotnej kaskady we wszystkich trzech segmentach, opisanego w poprzednim rozdziale. Spowodowało to zubożenie przemysłu, utratę wartości w całym łańcuchu dostaw we wszystkich trzech segmentach oraz pogorszenie jakości opon dostępnych na rynku unijnym. Ponadto wysoka konkurencja cenowa we wszystkich trzech segmentach ma negatywny wpływ na wykorzystanie mocy produkcyjnych i prowadzi do wzrostu zapasów przemysłu (tabela 12), w połączeniu ze zmniejszeniem przepływów pieniężnych i inwestycji (tabela 13). Wreszcie zanikanie branży opon bieżnikowanych w Unii ma również wpływ na rentowność, którą mogą osiągnąć przedsiębiorstwa prowadzące działalność w segmentach 1 i 2.
- (212) W związku z powyższym można wstępnie uznać, że przemysł Unii poniósł szkodę w rozumieniu art. 3 ust. 5 rozporządzenia podstawowego.
- (213) Ponadto skarżący twierdzili, że istnieje ryzyko dalszego zwiększenia szkody. Ich zdaniem na innych rynkach eksportowych i importowych nałożono liczne środki, które mogły spowodować natychmiastowe przekierowanie handlu. Ponadto uważa się, że producenci unijni są zagrożeni na swoich rynkach eksportowych, ponieważ niektóre państwa, takie jak Turcja, wszczęły dochodzenie w sprawie środków ochronnych. Ryzyko pogorszenia sytuacji wiązałoby się również z ogromną nadwyżką mocy produkcyjnych w ChRL, gdzie niewykorzystane moce stanowią około 40 % obecnego chińskiego wywozu. Skarżący obawiali się ponadto strukturalnego wpływu na rynek opon w UE, ponieważ klientom coraz trudniej byłoby uzasadnić dodatkowe koszty zakupu opon wysokiej jakości, kiedy wraz z branżą opon bieżnikowanych znika możliwość wielokrotnego bieżnikowania opony wysokiej jakości. Przewidują oni również, że jakość opon z ChRL będzie się nieustannie polepszać. Jeżeli dopuści się konkurencję między oponami unijnymi wyższej jakości a oponami z ChRL po cenach dumpingowych, zmniejszy to marżę unijnego przemysłu oponiarskiego, a co za tym idzie jego zdolność do inwestowania i wprowadzania innowacji. To z kolei prawdopodobnie zmusi przemysł Unii do korzystania z opon niższej jakości, które wymagają ograniczonych inwestycji w badania i rozwój, co w jeszcze większym stopniu wpłynie na możliwość ich bieżnikowania.
- (214) Komisja zauważyła na tym etapie, że w „Strategii przemysłu oponiarskiego”⁽¹⁾ ChRL zachęca się producentów opon do poprawy aspektów technicznych i kreowania marki (np. poprzez wdrożenie strategii marki, zwiększenie popularności i reputacji marki oraz dalszy wzrost wartości marki). Zwróciła także uwagę na trwające równoległe postępowanie antysubsydyjne. W związku z powyższym Komisja wezwała strony do przedstawienia uwag na temat kwestii podniesionych przez skarżących w poprzednim motywie, aby umożliwić jej szczegółową analizę tych kwestii na etapie ostatecznym.

5. ZWIĄZEK PRZYCZYNOWY

- (215) Zgodnie z art. 3 ust. 6 rozporządzenia podstawowego Komisja zbadała, czy przywóz po cenach dumpingowych z państwa, którego dotyczy postępowanie, spowodował istotną szkodę dla przemysłu Unii. Zgodnie z art. 3 ust. 7 rozporządzenia podstawowego Komisja zbadała także, czy inne znane czynniki mogły w tym samym czasie również spowodować szkodę dla przemysłu Unii.
- (216) Komisja dopilnowała, aby wszelkie potencjalne szkody spowodowane przez inne czynniki niż przywóz po cenach dumpingowych z państwa, którego dotyczy postępowanie, nie były przypisane temu przywózowi. Te czynniki to: przywóz z innych państw trzecich, wielkość wywozu producentów unijnych i kształtowanie się kosztów.

5.1. Wpływ przywozu towarów po cenach dumpingowych

- (217) W okresie objętym dochodzeniem ceny przywożonych towarów dumpingowych z ChRL poważnie podcięły ceny naliczane przez przemysł Unii, przy czym marginesy podcięcia mieściły się w zakresie od 21 % do 31 %, co spowodowało zmniejszenie się udziału w rynku i rentowności przemysłu Unii (z 72,0 % do 66,8 % oraz z 15,6 % w 2014 r. do 13,7 % w okresie objętym dochodzeniem). Skutkiem tego w okresie badanym sprzedaż przemysłu Unii nieco zmalała, podczas gdy wielkość przywozu z ChRL wzrosła o 32 %, przejmując tym samym większą część wzrostu konsumpcji w Unii.
- (218) Ogółem w okresie badanym utrata udziału w rynku przez przemysł Unii (w wysokości – 5,2 punktu procentowego) została wchłonięta przez wzrost udziału w rynku przywozu z ChRL (w wysokości + 4,2 punktu procentowego).
- (219) Analiza wskaźników szkody przedstawiona w motywach 155 do 203 wskazuje, że sytuacja gospodarcza przemysłu Unii, a w szczególności jego sytuacja finansowa, pogorszyła się i zbiegła się w czasie z pojawieniem się dużych ilości towarów przywożonych po cenach dumpingowych z ChRL. Ceny tych towarów podcinały ceny

⁽¹⁾ Ogłoszenie Ministerstwa Przemysłu i Technologii Informatycznych w sprawie drukowania i dystrybucji „Strategii przemysłu oponiarskiego” (Announcement of the Ministry of Industry and Information Technology on Printing and Distributing the „Tire Industry Policy”). Instytucja Promująca: Ministerstwo Przemysłu i Technologii Informatycznych. Numer dokumentu: Gong Chan Ye Zheng Ce [2010] nr 2. Data publikacji: 15.9.2010 r. Data wejścia w życie: 15.9.2010 r.

proponowane przez przemysł Unii i wywarły znaczną presję na obniżenie cen na rynku unijnym. Rzeczywiście gwałtowne zwiększenie przywozu i znaczące podcięcie cenowe, które stwierdzono, to główne czynniki, które należy uwzględnić w tym przypadku.

- (220) Chińskim eksporterom udało się znacznie zwiększyć swój udział w rynku kosztem przemysłu Unii. W okresie objętym dochodzeniem większa część łącznej wielkości chińskiego przywozu po cenach dumpingowych skupiła się w segmencie 3, zmuszając kilku producentów unijnych w tym segmencie, w szczególności małe i średnie przedsiębiorstwa zajmujące się bieżnikowaniem, do wycofania się z rynku. Ponadto, jak wyjaśniono w motywie 137 Komisja ustaliła, że tak duża wielkość przywozu po cenach dumpingowych wpłynęła na sposób ustalania cen. Wcześniej ceny ustalane były przez segment 1, tj. ceny segmentu 2 ustalane były w odniesieniu do cen segmentu 1, a ceny segmentu 3 - w odniesieniu do cen segmentu 2. Obecnie tendencja ta uległa odwróceniu: ceny segmentu 2 ustalane są na podstawie cen segmentu 3, a ceny segmentu 1 ustalane są na podstawie cen segmentu 2. Spowodowało to spadek cen sprzedaży we wszystkich segmentach. W związku z tym Komisja stwierdziła wstępnie, że gwałtowny wzrost przywozu po cenach dumpingowych z ChRL miał decydujący wpływ na istotną szkodę poniesioną przez przemysł Unii.
- (221) Inne czynniki, które zostały zbadane w ramach analizy związku przyczynowego zgodnie z art. 3 ust. 7 rozporządzenia podstawowego, to: przywóz z innych państw, wyniki eksportowe przemysłu Unii i kształtowanie się kosztów ponoszonych przez przemysł Unii.

5.2. Przywóz z państw trzecich

- (222) Wielkość przywozu z innych państw trzecich kształtowała się w okresie badanym następująco:

Tabela 18

Przywóz z państw trzecich

Państwo	2014	2015	2016	Okres objęty dochodzeniem
Turcja				
Wielkość przywozu z Turcji	712 497	710 504	856 110	884 241
<i>Indeks (2014 = 100)</i>	100	100	120	124
Jednostkowe ceny przywozu z Turcji	212	216	194	185
<i>Indeks (2014 = 100)</i>	100	102	91	87
Udział w rynku (%)	3,5	3,4	4,0	4,1
Udział w łącznej wielkości przywozu do Unii (%)	12,6	11,4	12,1	12,3
Korea				
Wielkość przywozu z Korei	431 676	463 643	477 185	381 167
<i>Indeks (2014 = 100)</i>	100	107	111	88
Jednostkowe ceny przywozu z Korei	219	191	181	186
<i>Indeks (2014 = 100)</i>	100	87	83	85
Udział w rynku (%)	2,1	2,2	2,2	1,8
Udział w łącznej wielkości przywozu do Unii (%)	7,6	7,4	6,8	5,3

Państwo	2014	2015	2016	Okres objęty dochodzeniem
Japonia				
Wielkość przywozu z Japonii	386 128	418 802	398 427	390 859
<i>Indeks (2014 = 100)</i>	100	108,5	103,2	101,2
Jednostkowe ceny przywozu z Japonii	293	227	218	221
<i>Indeks (2014 = 100)</i>	100	77,6	74,4	75,4
Udział w rynku (%)	1,9	2,0	1,9	1,8
Udział w łącznej wielkości przywozu do Unii (%)	6,8	6,7	5,6	5,5
Rosja				
Wielkość przywozu z Rosji	181 031	237 582	270 515	279 798
<i>Indeks (2014 = 100)</i>	100	131,2	149,4	154,6
Jednostkowe ceny przywozu z Rosji	145	131	130	130
<i>Indeks (2014 = 100)</i>	100	90,7	89,6	89,5
Udział w rynku (%)	0,9	1,1	1,3	1,3
Udział w łącznej wielkości przywozu do Unii (%)	3,2	3,8	3,8	3,9
Tajlandia				
Wielkość przywozu z Tajlandii	142 735	177 209	174 994	167 509
<i>Indeks (2014 = 100)</i>	100	124,2	122,6	117,4
Jednostkowe ceny przywozu z Tajlandii	310	226	233	241
<i>Indeks (2014 = 100)</i>	100	72,9	75,3	77,7
Udział w rynku (%)	0,7	0,9	0,8	0,8
Udział w łącznej wielkości przywozu do Unii (%)	2,5	2,8	2,5	2,3
Inne państwa trzecie				
Wielkość przywozu ze wszystkich pozostałych państw	338 457	376 075	469 425	464 224
<i>Indeks (2014 = 100)</i>	100	111	139	137
Jednostkowe ceny przywozu ze wszystkich pozostałych państw	202	195	200	192
<i>Indeks (2014 = 100)</i>	100	96	99	95
Udział w rynku (%)	1,7	1,8	2,2	2,1
Udział w łącznej wielkości przywozu do Unii (%)	6,0	6,0	6,6	6,5

Państwo	2014	2015	2016	Okres objęty dochodzeniem
Wszystkie państwa trzecie łącznie z wyjątkiem ChRL				
Wielkość przywozu ze wszystkich pozostałych państw	2 192 524	2 383 815	2 646 656	2 567 798
Indeks (2014 = 100)	100	109	121	117
Jednostkowe ceny przywozu ze wszystkich pozostałych państw	227	202	192	189
Indeks (2014 = 100)	100	89	85	83
Udział w rynku (%)	10,8	11,5	12,3	11,9
Udział w łącznej wielkości przywozu do Unii (%)	38,7	38,3	37,5	35,8

Źródło: Eurostat.

- (223) Dane dotyczące przywozu z innych krajów trzecich wykazują nieznaczny wzrost jego udziału w rynku z 10,8 % do 11,9 % w okresie badanym. Spośród całego przywozu z innych państw trzecich jedynie przywóz z Rosji charakteryzował się średnimi cenami podobnymi do cen przywozu z Chin. Średnie ceny przywozu produktu objętego postępowaniem były wyraźnie wyższe niż średnie ceny przywozu z Chin. Udział w rynku przywozu produktu objętego postępowaniem z Rosji wzrósł z 0,9 % do 1,3 % w okresie badanym. Ograniczona wielkość przywozu z Rosji nie narusza jednak związku przyczynowego między przywozem po cenach dumpingowych a szkodą poniesioną przez przemysł Unii.
- (224) W związku z tym Komisja stwierdziła, że nawet jeżeli przywóz z innych państw trzecich mógł mieć ograniczony wpływ na sytuację przemysłu Unii, przywóz po cenach dumpingowych z ChRL pozostaje główną przyczyną szkody.

5.2.1. Wyniki wywozu przemysłu Unii

- (225) Wielkość wywozu objętych próbą producentów unijnych kształtowała się w okresie badanym następująco:

Tabela 19

Wyniki wywozu przemysłu Unii

	2014	2015	2016	Okres objęty dochodzeniem
Wielkość wywozu (w szt.)	6 079 036	5 920 561	5 893 729	5 920 981
Wskaźnik 2014 = 100	100	97,4	97,0	97,4
Średnia cena (EUR/sztuka)	188	179	169	168
Wskaźnik 2014 = 100	100	95,3	89,9	89,8

Źródło: Eurostat (baza Comext).

- (226) Z danych Eurostatu wynika, że wielkość wywozu spadła w okresie badanym o 2,6 %. Na średnie ceny eksportowe mają wpływ wartości transferowe do przedsiębiorstw powiązanych. Nie ma dowodów na to, że działalność eksportowa przemysłu Unii mogła naruszyć związek przyczynowy między przywozem po cenach dumpingowych a stwierdzoną szkodą.

5.3. Zmiana kosztów

- (227) Jak wspomniano w motywie 181, całkowite koszty przemysłu Unii zmniejszyły się o 12 EUR na oponę w okresie badanym ze względu na zmiany dotyczące głównych surowców (tj. kauczuku naturalnego i syntetycznego). Średnia cena sprzedaży przemysłu Unii spadła jednak o 19 EUR na oponę z powodu presji cenowej wywieranej przez chiński przywóz po cenach dumpingowych.

- (228) W związku z tym można uznać, że zmiana kosztów nie może być przyczyną istotnej szkody dla przemysłu Unii.

5.4. Wnioski w sprawie związku przyczynowego

- (229) Ustalono, że istnieje związek przyczynowy pomiędzy szkodą poniesioną przez producentów unijnych a przywozem towarów po cenach dumpingowych z kraju, którego dotyczy postępowanie.
- (230) Znaczna presja cenowa i ilościowa wywierana na przemysł Unii przez zwiększający się przywóz towarów po cenach dumpingowych z kraju, którego dotyczy postępowanie w okresie badanym nie pozwoliła przemysłowi Unii na skorzystanie z ożywienia rynku UE po kryzysie. Najostrejsza konkurencja ma miejsce w segmencie 3, do którego trafia większość przywozu z Chin, a który ma również wpływ na wyższe segmenty, jak wyjaśniono w motywach 204 do 210. Z powyższej analizy wskaźników szkody wynika, że wzrost taniego przywozu po cenach dumpingowych z ChRL, który znacznie podcinał ceny unijne, miał negatywny wpływ na sytuację gospodarczą całego przemysłu Unii. Chińskim eksporterom udało się zdobyć znaczny udział w rynku kosztem przemysłu Unii, co doprowadziło do zmniejszenia zatrudnienia i mocy produkcyjnych. Przemysł Unii stracił 5,2 punktu procentowego udziału w rynku między 2014 r. a okresem objętym dochodzeniem, miała także miejsce stagnacja wielkości sprzedaży przemysłu Unii, podczas gdy konsumpcja na rynku unijnym rosła. Ponadto spada także rentowność całego przemysłu Unii, który ponosi straty w szczególności w przypadku opon segmentu 3.
- (231) Komisja odróżniła i oddzieliła wpływ wszystkich znanych czynników na sytuację przemysłu Unii od szkodliwych skutków przywozu towarów po cenach dumpingowych. Stwierdzono, że inne znane czynniki, takie jak przywóz z innych państw trzecich, wyniki sprzedaży eksportowej producentów unijnych oraz zmiany kosztów nie naruszyły związku przyczynowego jeśli chodzi o wpływ na niekorzystne zmiany w przemyśle Unii pod względem udziału w rynku, cen i rentowności. Nawet gdy rozważono ich łączny wpływ, wniosek Komisji był taki sam: w przypadku braku przywozu po cenach dumpingowych, przemysł Unii nie odczułby tak znacznych negatywnych skutków. W szczególności udział w rynku nie zmniejszyłby się do takiego poziomu, a zatrudnienie utrzymałoby się na stałym poziomie.
- (232) Uwzględniając powyższe, Komisja stwierdziła na tym etapie, że istotną szkodę dla przemysłu Unii spowodował przywóz towarów po cenach dumpingowych z państwa, którego dotyczy postępowanie, a pozostałe czynniki, rozważone osobno lub łącznie, nie zerwały związku przyczynowego.

6. INTERES UNII

- (233) Zgodnie z art. 21 rozporządzenia podstawowego Komisja zbadała, czy można jasno stwierdzić, że wprowadzenie środków w tym przypadku nie leży w interesie Unii, mimo iż stwierdzono wystąpienie dumpingu wyrządzającego szkodę. Interes Unii określono na podstawie oceny wszystkich różnorodnych interesów zainteresowanych stron, w tym interesu przemysłu Unii oraz interesu przedsiębiorstw importujących.

6.1. Interes przemysłu Unii

- (234) Potencjalne środki antydumpingowe będą prawdopodobnie miały pozytywny wpływ na producentów unijnych, a w szczególności na MŚP. Mogłyby oni czerpać korzyści z rosnącej konsumpcji i z rynku opartego na uczciwych warunkach. Szczególnie oczekuje się, że w tych warunkach producenci unijni będą w stanie zwiększyć sprzedaż, a tym samym odzyskać część utraconego udziału w rynku. To z kolei jeszcze bardziej zwiększyłoby produkcję unijną i stopień wykorzystania mocy produkcyjnych. W uczciwych warunkach przemysł Unii byłby w stanie podnieść ceny i poprawić swoją sytuację finansową.
- (235) Biorąc pod uwagę wzajemne powiązania między sektorem bieżnikowania a produkcją opon bieżnikowanych, proponowane środki umożliwiłyby w szczególności przetrwanie branży opon bieżnikowanych. Przyniosłoby to ulgę w zakresie zatrudnienia, w szczególności ze względu na fakt, że przedsiębiorstwa zajmujące się bieżnikowaniem wymagają dużych nakładów i zlokalizowane są w całej Unii.

6.2. Interes użytkowników i importerów unijnych

- (236) Zawiadomienie o wszczęciu postępowania przesłano ponad 40 importerom i użytkownikom produktu objętego postępowaniem oraz ich stowarzyszeniom.
- (237) Pięciu niepowiązanych importerów udzieliło odpowiedzi na kwestionariusz dotyczący kontroli wyrwykowej. Odpowiadają oni za [10 % – 15 %] całkowitego przywozu z ChRL. Dwa z pięciu powyższych przedsiębiorstw zostały objęte próbą na podstawie wielkości ich przywozu (stanowiącego [6 % – 10 %] łącznego przywozu z Chin) i odpowiedziały na pytania zawarte w kwestionariuszu.

- (238) Chiński przywóz produktu objętego postępowaniem miał znaczny udział w obrocie obu importerów objętych próbą w okresie objętym dochodzeniem. Ich model działalności gospodarczej opiera się głównie na umowach z chińskimi producentami eksportującymi, chociaż mają oni również inne źródła (krajowe lub z innych państw trzecich). Dlatego też, o ile przedsięwzięte środki miałyby wpływ na ich działalność, oczekuje się również, że wprowadzenie środków spowoduje wzrost cen na rynku unijnym do odpowiedniej wysokości.
- (239) Istnieje inny model biznesowy bazujący na „strategii handlowej opartej wyłącznie na kontenerach”. W tym przypadku importerzy mają większą swobodę w zakresie zmiany źródeł dostaw. Trzech spośród importerów nieobjętych próbą należy do tej kategorii, odpowiadając za mniej niż 2 % łącznego chińskiego przywozu w okresie objętym dochodzeniem. Tak niski poziom współpracy sugeruje, że nałożenie środków nie miałoby znaczącego wpływu na ich działalność.
- (240) Zgłosiło się kolejnych dwunastu importerów i dwa stowarzyszenia importerów, większość po opublikowaniu rozporządzenia poddającego rejestracji przywóz produktu objętego postępowaniem. Zgłoszono uwagi dotyczące rejestracji i ewentualnego nałożenia środków. Zaden z importerów unijnych nie przedstawił jednak uzasadnionych wniosków.
- (241) Dlatego też, o ile powyższe środki nie leżą w interesie użytkowników i importerów, Komisja nie mogła na tym etapie określić ilościowo żadnych potencjalnych negatywnych dla nich skutków.

6.3. Interes dostawców

- (242) Dostawcy osnów poparli wprowadzenie środków antydumpingowych, twierdząc, że takie środki są niezbędne dla przetrwania przemysłu zajmującego się bieżnikowaniem. Jeśli branża opon bieżnikowanych zniknie, poważnie ucierpi na tym ich działalność. Kwestia ta zostanie dokładniej zbadana w trakcie dochodzenia.

6.4. Pozostałe grupy interesu

- (243) Zmniejszenie ilości odpadów i zarządzanie surowcami w sposób zrównoważony od dawna stanowi element polityki unijnej⁽¹⁾. Polityka Unii ma dwojaki charakter: unikanie odpadów i zachęcanie do recyklingu⁽²⁾. Istnieje także horyzontalny cel polityczny polegający na zwiększaniu liczby małych i średnich przedsiębiorstw działających na rynku unijnym⁽³⁾.
- (244) Bieżnikowanie ma kluczowe znaczenie dla gospodarki o obiegu zamkniętym. Oprócz gwarantowania wysokiego standardu niezawodności, osiągnięć i bezpieczeństwa, bieżnikowanie stanowi ogromną zaletę również z punktu widzenia ochrony środowiska (mniejsze zużycie surowców i energii, mniejsza emisja CO₂, mniej zanieczyszczeń i mniejsze zużycie wody). Powyższe przyczyniłoby się zatem również do osiągnięcia szerszych celów społecznych, ważnych dla różnych polityk Unii.
- (245) Kilka zainteresowanych stron podkreśliło, że producenci opon klasy premium produkują nowe opony wysokiej jakości, które są zaprojektowane z myślą o długim cyklu życia i nadają się do bieżnikowania. Bez branży opon bieżnikowanych w przemyśle oponiarskim nastąpi równanie w dół, co doprowadzi do skurczenia się branży, utraty wartości w całym łańcuchu dostaw i pogorszenia jakości oferty w Unii.
- (246) AIRP stwierdziła, że bieżnikowanie jest przykładem gospodarki o obiegu zamkniętym, ponieważ bieżnikowanie jednej opony w porównaniu z produkcją nowej opony zużywa o 70 % mniej surowców, wymaga o 65 % mniejszego zużycia energii, o 19 % mniejszego zużycia wody, skutkuje o 37 % mniejszą emisją CO₂, o 21 % mniejszym zanieczyszczeniem powietrza (cząsteczki) oraz o 29 % mniejszą erozją gleby w krajach, w których produkowany jest kauczuk naturalny.
- (247) Ponadto obecnie bieżnikowanie zapobiega powstawaniu 240 000 ton zużytych opon rocznie. W związku z tym unijne środki chroniące wysokiej jakości opony w Unii nadające się do bieżnikowania, nakładane zasadniczo na opony przeznaczone do jednorazowego użytku, przyczyniłyby się do unikania odpadów zgodnie z celami dyrektywy w sprawie odpadów, ponieważ wspierałyby utrzymanie rentowności w branży opon bieżnikowanych w Unii.

(1) Zob. dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/98/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie odpadów oraz uchylająca niektóre dyrektywy, Dz.U. L 312 z 22.11.2008, s. 3.

(2) Zob. przyjęty w styczniu 2018 r. plan działania UE dotyczący gospodarki o obiegu zamkniętym; http://ec.europa.eu/environment/circular-economy/index_en.htm.

(3) Zob. polityka Komisji w zakresie wspierania małych i średnich przedsiębiorstw; https://ec.europa.eu/growth/smes/business-friendly-environment/small-business-act_en.

- (248) Według badań przeprowadzonych przez AIRP Włochy oszczędzają średnio 30 mln litrów ropy naftowej rocznie dzięki bieżnikowaniu, nie wspominając o ponad 20 000 ton innych strategicznych surowców, takich jak kauczuk naturalny i syntetyczny, sadza, włókna tekstylne, stal i miedź, oraz o zmniejszeniu emisji CO₂ o 10 202 tony. Według tych samych badań, każda bieżnikowana opona pozwala na zmniejszenie emisji CO₂ o 26,5 kg.
- (249) W związku z tym unijne środki chroniące wysokiej jakości opony w Unii nadające się do bieżnikowania, nakładane zasadniczo na opony przeznaczone do jednorazowego użytku, również sprzyjałyby osiągnięciu spójności polityki z celami Unii w zakresie unikania odpadów i gospodarki o obiegu zamkniętym, ponieważ wspierałyby utrzymanie rentowności w branży opon bieżnikowanych w Unii. Ponadto, biorąc pod uwagę fakt, że MŚP działają w większości w tym sektorze, środki te byłyby również zgodne z ważnym celem Komisji, jakim jest wspieranie tych przedsiębiorstw.

6.5. Wnioski dotyczące interesu Unii

- (250) Środki antydumpingowe miałyby pozytywny wpływ na producentów unijnych. Pomimo twierdzenia, że cło może mieć potencjalnie negatywny wpływ na importerów unijnych, w świetle skutków globalnych dla całego przemysłu Unii nie byłoby ono niewspółmierne. Uznaje się, że wolne dostępne moce produkcyjne przemysłu Unii oraz przywóz z innych państw zmniejszyłyby to ryzyko, oferując alternatywne źródła dostaw. Przywrócenie uczciwej konkurencji i równych szans, przy jednoczesnym wyeliminowaniu przywozu po cenach dumpingowych, byłoby korzystne dla prawidłowego rozwoju całego unijnego rynku opon i sprzyjałoby osiągnięciu spójności polityki z celami w zakresie gospodarki o obiegu zamkniętym w Unii, unikania odpadów i ochrony MŚP w Unii. W związku z powyższym nie istnieją przekonujące powody przemawiające przeciwko nałożeniu tymczasowych środków na przywóz opon do autobusów i samochodów ciężarowych z ChRL.
- (251) Oczekuje się zatem, że wprowadzenie środków antydumpingowych umożliwi przemysłowi Unii utrzymanie się na rynku i następnie poprawi jego sytuację. Istnieje wysokie ryzyko, że w przypadku nienałożenia środków przemysł Unii musiałby rozważyć wycofanie się z sektora opon bieżnikowanych w perspektywie średnioterminowej, co spowodowałoby nieuniknioną utratę miejsc pracy, czego przykładem była likwidacja dziesiątek MŚP, jak opisano w motywie 175. Z punktu widzenia importerów lub użytkowników, na obecnym etapie dochodzenia nie wskazano żadnych istotnych powodów przemawiających przeciwko nałożeniu środków antydumpingowych na przywóz opon do autobusów i samochodów ciężarowych pochodzących z ChRL.

7. TYMCZASOWE ŚRODKI ANTYDUMPINGOWE

- (252) Biorąc pod uwagę wnioski Komisji dotyczące dumpingu, wynikającej z niego szkody, związku przyczynowego i interesu Unii, należy wprowadzić środki tymczasowe, aby zapobiec dalszemu wyrządzeniu szkody przemysłowi Unii przez przywóz produktu objętego postępowaniem po cenach dumpingowych.

7.1. Poziom usuwający szkodę (margines szkody)

- (253) W celu określenia poziomu środków Komisja najpierw ustaliła kwotę cła niezbędną do usunięcia szkody ponoszonej przez przemysł Unii.
- (254) Szkada została usunięta, gdyby przemysł Unii był w stanie pokryć koszty produkcji oraz osiągnąć zysk przed opodatkowaniem sprzedaży produktu podobnego na rynku unijnym, jaki tego rodzaju przemysł może zazwyczaj osiągnąć w tym sektorze w normalnych warunkach konkurencji, tj. przy braku przywozu towarów po cenach dumpingowych. Zysk docelowy ustalono na podstawie zysku osiągniętego przez przemysł Unii w 2014 r. Uznano, że był to rok w ramach okresu badanego, w którym panowały najbardziej normalne warunki konkurencji, ponieważ wielkość przywozu z Chin była wtedy najmniejsza, a średnia cena przywozu była najwyższa.
- (255) Na tej podstawie Komisja obliczyła niewyrządzającą szkody cenę produktu podobnego dla przemysłu Unii, dodając marżę zysku wynoszącą 15,6 % do kosztów produkcji ponoszonych przez objętych próbą producentów unijnych w okresie objętym dochodzeniem, odejmując od unijnych cen sprzedaży rzeczywistą marżę zysku osiągniętą w okresie objętym dochodzeniem i zastępując ją marżą zysku wynoszącą 15,6 %.
- (256) Komisja ustaliła następnie poziom usuwający szkodę poprzez porównanie średniej ważonej ceny importowej objętych próbą współpracujących producentów eksportujących w ChRL, ustalonej na potrzeby obliczeń podcięcia cenowego, ze średnią ważoną niewyrządzającą szkody cenę produktu podobnego sprzedawanego przez objętych próbą producentów unijnych na rynku unijnym w okresie objętym dochodzeniem. Wszelkie różnice wynikające z tego porównania zostały wyrażone w formie odsetka średniej ważonej wartości importowej CIF.

- (257) Poziom usuwający szkodę dla „pozostałych przedsiębiorstw współpracujących” oraz dla „wszystkich pozostałych przedsiębiorstw” obliczono w ten sam sposób, co margines dumpingu dla tych przedsiębiorstw (zob. motywy 127 i 128).

7.2. Środki tymczasowe

- (258) W odniesieniu do przywozu produktu objętego postępowaniem pochodzącego z Chińskiej Republiki Ludowej należy wprowadzić tymczasowe środki antydumpingowe zgodnie z zasadą niższego cła określoną w art. 7 ust. 2 rozporządzenia podstawowego. Komisja porównała marginesy szkody z marginesami dumpingu. Kwota ceł powinna być ustalona na poziomie marginesu dumpingu albo marginesu szkody, zależnie od tego, który z nich jest niższy.
- (259) Jak wskazano w motywie 7, rozporządzeniem w sprawie rejestracji Komisja objęła rejestracją przywóz produktu objętego postępowaniem pochodzącego z ChRL w celu możliwości retroaktywnego stosowania wszelkich środków antydumpingowych i wyrównawczych na mocy art. 14 ust. 5 rozporządzenia podstawowego oraz art. 24 ust. 5 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1037 ⁽¹⁾ („podstawowe rozporządzenie antysubsydyjne”).
- (260) Jeżeli chodzi o bieżące dochodzenie antydumpingowe oraz w świetle powyższych ustaleń, należy zaprzestać rejestracji przywozu do celów dochodzenia antydumpingowego na mocy art. 14 ust. 5 rozporządzenia podstawowego.
- (261) W przypadku toczącego się równolegle dochodzenia antysubsydijnego, należy prowadzić rejestrację przywozu produktu objętego postępowaniem z ChRL na mocy art. 24 ust. 5 podstawowego rozporządzenia antysubsydijnego.
- (262) Na obecnym etapie postępowania nie można podjąć decyzji o ewentualnym retroaktywnym stosowaniu środków antydumpingowych
- (263) Zgodnie z notami wyjaśniającymi do Systemu Zharmonizowanego dotyczącymi pozycji 8708 i 8716, koła do przyczep i naczep wyposażone w opony należy klasyfikować do pozycji 8708 i 8716. Ponieważ istnieje ryzyko, że podmioty gospodarcze mogą wykorzystywać przywóz kół wyposażonych w opony chińskie w celu omięcia środków, Komisja uznała za stosowne monitorowanie przywozu takich kół w celu zmniejszenia tego ryzyka. Informacje gromadzone w ramach systemu monitorowania mogłyby zostać wykorzystane w dochodzeniu w sprawie obejścia środków na mocy art. 13 rozporządzenia podstawowego, jeżeli wystąpiłaby konieczność wszczęcia takiego dochodzenia w przyszłości. Zatem w odniesieniu do przywozu kół jezdnych, kół do przyczep oraz kół do naczep wyposażonych w opony pneumatyczne, nowe lub bieżnikowane, gumowe, w rodzaju stosowanych w autobusach lub samochodach ciężarowych, o wskaźniku nośności przekraczającym 121 należy ustanowić osobne kody TARIC.
- (264) Tymczasowe stawki cła antydumpingowego, wyrażone w cenach CIF na granicy Unii przed ocleniem, powinny być następujące:

Przedsiębiorstwo	Margines dumpingu (%)	Margines szkody (%)	Tymczasowe cło antydumpingowe (%)
Grupa Xingyuan	166,7	68,8	68,8
Grupa Giti	98,7	33,2	33,2
Grupa Aeolus	151,2	48,1	48,1
Grupa Hankook	80,4	29,3	29,3
Pozostałe przedsiębiorstwa współpracujące	110,3	40,2	40,2
Wszystkie pozostałe przedsiębiorstwa	166,7	68,8	68,8

- (265) Indywidualne stawki cła antydumpingowego dla poszczególnych przedsiębiorstw określone w niniejszym rozporządzeniu zostały ustanowione na podstawie ustaleń niniejszego dochodzenia. Odzwierciedlają one zatem sytuację ustaloną podczas niniejszego dochodzenia w odniesieniu do tych przedsiębiorstw. Te stawki należności celnej mają zastosowanie wyłącznie do przywozu produktu objętego postępowaniem pochodzącego z państwa, którego dotyczy postępowanie, oraz produkowanego przez wymienione osoby prawne. Przywóz produktów objętych postępowaniem, wytworzonych przez jakiegokolwiek inne przedsiębiorstwo, które nie zostało konkretnie wymienione w części normatywnej niniejszego rozporządzenia, w tym przez podmioty powiązane z przedsiębiorstwami konkretnie wymienionymi, podlega stawce celnej stosowanej wobec „wszystkich pozostałych przedsiębiorstw”. Nie powinien on być objęty żadną z indywidualnych stawek cła antydumpingowego.

⁽¹⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1037 z dnia 8 czerwca 2016 r. w sprawie ochrony przed przywozem produktów po cenach dumpingowych z państw niebędących członkami Unii Europejskiej (Dz.U. L 176 z 30.6.2016, s. 55).

- (266) Przedsiębiorstwo może wnioskować o stosowanie indywidualnych stawek cła antydumpingowego, jeśli później zmieni swoją nazwę. Wniosek w tej sprawie należy kierować do Komisji. Wniosek musi zawierać wszystkie istotne informacje, które pozwolą wykazać, że zmiana nie wpływa na prawo przedsiębiorstwa do korzystania ze stawki celnej, która ma do niego zastosowanie. Jeśli zmiana nazwy przedsiębiorstwa nie wpływa na jego prawo do korzystania ze stawki celnej mającej wobec niego zastosowanie, w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* zostanie opublikowane zawiadomienie w sprawie zmiany nazwy.
- (267) W celu zminimalizowania ryzyka obchodzenia cła w związku z dużą różnicą w stawkach celnych potrzebne są szczególnie środki gwarantujące stosowanie ceł antydumpingowych. Przedsiębiorstwa, na które nałożono indywidualne cła antydumpingowe, muszą przedstawić ważną fakturę handlową organom celnym państwa członkowskiego. Faktura musi spełniać wymogi przedstawione w art. 1 ust. 3. Przywóz, któremu nie towarzyszy taka faktura, powinien zostać objęty cłem antydumpingowym obowiązującym wobec „wszystkich pozostałych przedsiębiorstw”.
- (268) W celu zapewnienia należytego egzekwowania ceł antydumpingowych cło antydumpingowe dotyczące wszystkich pozostałych przedsiębiorstw należy stosować nie tylko w odniesieniu do niewspółpracujących producentów eksportujących w ramach niniejszego dochodzenia, ale także do producentów, którzy nie prowadzili wywozu do Unii w trakcie okresu objętego dochodzeniem.

8. FORMA ŚRODKÓW

- (269) Komisja ustaliła, że cło ad valorem ma dwie poważne wady. Po pierwsze, cło ad valorem stanowi dla przedsiębiorstwa zachętę do sprzedaży produktów niższej jakości ze swego asortymentu. Wytworzyłyby ono dodatkową presję w segmencie 3, chociaż to właśnie ten segment rynku wymaga największej ochrony przed ostrą nieuczciwą konkurencją. W związku z tym Komisja uważa, że właściwsze będzie ustalenie cła na opony segmentu 3 na pewnym poziomie bezwzględny.
- (270) Po drugie, cło ad valorem mogłoby również skutkować dość wysokimi cenami opon segmentów 1 i 2. W tym przypadku istnieje ryzyko, że opony wysokiej jakości tego typu staną się zbyt drogie, chociaż to właśnie one mogą przynieść korzyści unijnej branży opon bieżnikowanych. Unijne podmioty zajmujące się bieżnikowaniem potrzebują odpowiednich obudów, które mogą być dostarczane albo przez unijnych producentów segmentów 1 lub 2, albo przez niektórych chińskich eksporterów w tym segmencie. Jeżeli środki te spowodują nadmierne sankcje wobec przywozu z segmentów 1 i 2, może to mieć negatywny wpływ na realizację celów polityki Unii związanych z gospodarką o obiegu zamkniętym.
- (271) W związku z tym Komisja wstępnie uznała, że względy interesu Unii przemawiają za nałożeniem stałych ceł za sztukę, obliczonych na podstawie indywidualnego marginesu szkody dla każdego eksportera. Takie stałe cła zmniejszyłyby ryzyko niedostatecznej ochrony przed dumpingiem w segmencie 3, ponieważ opony segmentu 3 są przywożone do Unii w dużych ilościach i płacono by od nich stosunkowo wysokie stałe opłaty celne w porównaniu z ich rzeczywistą wartością. Jednocześnie takie cła zmniejszają ryzyko nadmiernych sankcji wobec przywozu do Unii opon z segmentów 1 i 2, które nadają się do bieżnikowania i mogą być poddawane bieżnikowaniu przez podmioty unijne zajmujące się taką działalnością.
- (272) Podsumowując, Komisja uznała za właściwe nałożenie ceł tymczasowych w formie ceł stałych.

9. PRZEPISY KOŃCOWE

- (273) W interesie dobrej administracji Komisja zwróci się do zainteresowanych stron z prośbą o przedłożenie pisemnych uwag lub o złożenie wniosku o przesłuchanie przez Komisję lub przez rzecznika praw stron w postępowaniach handlowych w określonym terminie.
- (274) Ustalenia dotyczące nałożenia ceł tymczasowych obowiązują tymczasowo i mogą ulec zmianie na ostatecznym etapie dochodzenia,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

1. Nakłada się tymczasowe cło antydumpingowe na przywóz niektórych opon pneumatycznych, nowych lub bieżnikowanych, gumowych, w rodzaju stosowanych w autobusach lub samochodach ciężarowych, o wskaźniku nośności przekraczającym 121, obecnie objętych kodami CN 4011 20 90 i ex 4012 12 00 (kod TARIC 4012 12 00 10), pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej.

2. Mające zastosowanie tymczasowe cła antydumpingowe wyrażone w EUR za sztukę produktu opisanego w ust. 1 i wytwarzanego przez poniższe przedsiębiorstwa są następujące:

Przedsiębiorstwo	Tymczasowe cło antydumpingowe (w EUR/sztukę)	Dodatkowy kod TARIC
Xingyuan Tire Group Ltd., Co.; Guangrao Xinhongyuan Tyre Co., Ltd.	82,17	C331
Giti Tire (Anhui) Company Ltd.; Giti Tire (Fujian) Company, Ltd; Giti Tire (Hualin) Company Ltd.; Giti Tire (Yinchuan) Company, Ltd.	57,42	C332
Aeolus Tyre Co., Ltd; Chonche Auto Double Happiness Tyre Corp., Ltd; Qingdao Yellow Sea Rubber Co., Ltd; Pirelli Tyre Co, Ltd	64,13	C333
Chongqing Hankook Tire Co., Ltd.; Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd.;	52,85	C334
Inne przedsiębiorstwa współpracujące wymienione w załączniku	62,79	
Wszystkie pozostałe przedsiębiorstwa	82,17	C999

3. Stosowanie indywidualnych stawek celnych ustalonych dla przedsiębiorstw wymienionych w ust. 2 lub w załączniku uwarunkowane jest przedstawieniem organom celnym państw członkowskich ważnej faktury handlowej, która zawiera oświadczenie następującej treści, opatrzone datą i podpisem pracownika podmiotu wystawiającego fakturę, ze wskazaniem imienia i nazwiska oraz stanowiska: „Ja, niżej podpisany, poświadczam, że (liczba sztuk) (produktu objętego postępowaniem) sprzedana na wywóz do Unii Europejskiej objęta niniejszą fakturą została wytworzona przez (nazwa i adres przedsiębiorstwa) (dodatkowy kod TARIC) w Chińskiej Republice Ludowej. Oświadczam, że informacje zawarte w niniejszej fakturze są pełne i zgodne z prawdą”. W przypadku nieprzedstawienia takiej faktury obowiązują należności celne mające zastosowanie do wszystkich pozostałych przedsiębiorstw.

4. Dopuszczenie do swobodnego obrotu na terenie Unii produktu, o którym mowa w ust. 1, uwarunkowane jest wpłaceniem zabezpieczenia w wysokości kwoty cła tymczasowego.

5. Koła jezdne, koła do przyczep oraz koła do naczip, wyposażone w opony pneumatyczne, nowe lub bieżnikowane, gumowe, w rodzaju stosowanych w autobusach lub samochodach ciężarowych, o wskaźniku nośności przekraczającym 121, obejmuje się kodami TARIC 8708 70 10 15, 8708 70 10 80, 8708 70 50 15, 8708 70 50 80, 8708 70 91 15, 8708 70 99 15, 8716 90 90 15 and 8716 90 90 80.

6. O ile nie określono inaczej, zastosowanie mają obowiązujące przepisy dotyczące należności celnych.

Artykuł 2

1. W ciągu 25 dni kalendarzowych od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zainteresowane strony mogą:

- zwrócić się o ujawnienie istotnych faktów i ustaleń, na podstawie których przyjęto niniejsze rozporządzenie;
- przedstawić Komisji swoje uwagi na piśmie, w tym uwagi dotyczące klasyfikacji marek według segmentów; oraz
- złożyć wniosek o przesłuchanie przed Komisją lub przed rzecznikiem praw stron w postępowaniach handlowych.

2. W ciągu 25 dni kalendarzowych od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia strony, o których mowa w art. 21 ust. 4 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1036, mogą zgłaszać uwagi dotyczące stosowania środków tymczasowych.

Artykuł 3

Art. 1 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2018/163 otrzymuje brzmienie:

„1. Niniejszym poleca się władzom celnym, na podstawie art. 24 ust. 5 rozporządzenia (UE) 2016/1037 podjęcie odpowiednich kroków w celu rejestrowania przywozu do Unii nowych i bieżnikowanych opon do autobusów i samochodów ciężarowych o wskaźniku nośności przekraczającym 121, pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej, obecnie objętych kodami CN 4011 20 90 oraz ex 4012 12 00 (kod TARIC 4012 12 00 10).”.

Artykuł 4

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie następnego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 1 obowiązuje przez okres sześciu miesięcy.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 4 maja 2018 r.

W imieniu Komisji
Jean-Claude JUNCKER
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

Chińscy współpracujący producenci eksportujący nieobjęci próbą:

Nazwa przedsiębiorstwa	Dodatkowy kod TARIC
Bayi Rubber Co., Ltd.	C335
Bridgestone (Huizhou) Tire Co. Ltd.	C336
Briway Tire Co., Ltd.	C337
Chaoyang Long March Tyre Co., Ltd.	C338
Goodyear Dalian Tire Co. Limited	C339
Guizhou Tyre Co., Ltd.	C340
Jiangsu General Science Technology Co., Ltd.	C341
Megalith Industrial Group Co., Ltd.	C342
Michelin Shenyang Tire Co., Ltd.	C343
Nanjing Kumho Tire Co., Ltd.	C344
Ningxia Shenzhou Tire Co., Ltd.	C345
Prinx Chengshan (Shandong) Tire Co., Ltd.	C346
Qingdao Doublestar Tire Industrial Co., Ltd.	C347
Qingdao Fudong Tyre Co., Ltd.	C348
Qingdao Hairunsen Tyre Co., Ltd.	C349
Quindao GRT Rubber Co. Ltd.	C350
Sailun Jinyu Group Co., Ltd.	C351
Shaanxi Yanchang Petroleum Group Rubber Co., Ltd.	C352
Shandong Kaixuan Rubber Co., Ltd.	C353
Shandong Changfeng Tyres Co., Ltd.	C354
Shandong Haohua Tire Co., Ltd.	C355
Shandong Hawk International Rubber Industry Co., Ltd.	C356
Shandong Hengfeng Rubber & Plastic Co.,Ltd	C357
Shandong Hengyu Science & Technology Co., Ltd.	C358
Shandong Homerun Tires Co., Ltd.	C359
Shandong Huasheng Rubber Co., Ltd.	C360
Shandong Hugerubber Co., Ltd.	C361
Shandong Jinyu Tire Co., Ltd.	C362
Shandong Linglong Tyre Co., Ltd.	C363
Shandong Mirage Tyres Co., Ltd.	C364
Shandong Vheal Group Co., Ltd.	C365

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