

# ROZPORZĄDZENIA

## ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2018/1579

z dnia 18 października 2018 r.

**nakładające ostateczne cło antydumpingowe i stanowiące o ostatecznym pobraniu cła tymczasowego nałożonego 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 oraz uchylające 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 <sup>(1)</sup>, w szczególności jego art. 9 ust. 4,

a także mając na uwadze, co następuje:

### 1. PROCEDURA

#### 1.1. Środki tymczasowe

- (1) Dnia 4 maja 2018 r. Komisja Europejska („Komisja”) przyjęła rozporządzenie Komisji (UE) 2018/683 <sup>(2)</sup> („rozporządzenie w sprawie cel tymczasowych”) nakładające tymczasowe cło antydumpingowe na przywóz do Unii Europejskiej („Unii”) niektórych opon pneumatycznych, nowych lub bieżnikowanych, gumowych, w rodzaju stosowanych w autobusach lub samochodach ciężarowych, o wskaźniku nośności przekraczającym 121 („produkt objęty postępowaniem”) pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej („ChRL”).
- (2) Dnia 11 sierpnia 2017 r. Komisja wszczęła dochodzenie, publikując zawiadomienie o wszczęciu dochodzenia w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* („zawiadomienie o wszczęciu”) w następstwie skargi złożonej dnia 30 czerwca 2017 r. przez koalicję przeciwno nieuczciwemu przywozowi opon („skarżący”) w imieniu producentów reprezentujących ponad 25 % całkowitej produkcji unijnej nowych i bieżnikowanych opon do autobusów lub samochodów ciężarowych.
- (3) Rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2018/163 <sup>(3)</sup> Komisja objęła rejestracją przywóz produktu objętego postępowaniem pochodzącego z ChRL. Rejestracji przywozu zaprzestano dnia 8 maja 2018 r. wraz z wejściem w życie środków tymczasowych.

#### 1.2. Okres objęty dochodzeniem i badany okres

- (4) Jak stwierdzono w motywie 10 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, dochodzenie w sprawie dumpingu i szkody obejmowało okres od dnia 1 lipca 2016 r. do dnia 30 czerwca 2017 r. („okres objęty dochodzeniem”), a badanie tendencji mających znaczenie dla oceny szkody obejmowało okres od dnia 1 stycznia 2014 r. do końca okresu objętego dochodzeniem („badany okres”).

#### 1.3. Dalsze postępowanie

- (5) W następstwie nałożenia tymczasowych cel antydumpingowych skarżący, Chińska Izba Handlowa Importerów i Eksporterów Metali, Mineralów i Chemikaliów („CCCMC”), Chińskie Stowarzyszenie Przemysłu Gumowego (the China Rubber Industry Association – CRIA), pięciu chińskich producentów eksportujących, pięciu niepowiązanych importerów, unijne stowarzyszenie importerów l'Association Française des Importateurs de Pneumatiques („AFIP”) i jeden unijny dostawca („Kraiburg”) złożyło pisemne oświadczenia zawierające uwagi dotyczące tymczasowych ustaleń.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 176 z 30.6.2016, s. 21.

<sup>(2)</sup> 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 (Dz.U. L 116 z 7.5.2018, s. 8).

<sup>(3)</sup> 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).

- (6) Jedna zainteresowana strona, Hämmerling The Tyre Company GmbH („Hämmerling”), przedłożyła dodatkowe uwagi na temat tymczasowych ustaleń dnia 2 lipca 2018 r., a więc ze znacznym opóźnieniem w stosunku do terminu przedkładania uwag na temat ujawnienia tymczasowych ustaleń. Komisja ustosunkowała się do nich wraz z innymi otrzymanymi uwagami na temat dokumentu zawierającego ogólne ujawnienie ustaleń na ostatecznym etapie.
- (7) Zainteresowanym stronom, które wystąpiły z takim wnioskiem, umożliwiono wypowiedzenie się w formie ustnej. W posiedzeniach wyjaśniających udział brali: CCCMC i CRIA; wszyscy objęci próbą produkcji eksportujący: Grupa Aeolus <sup>(4)</sup> i Pirelli Tyre Co., Ltd („Pirelli”) i powiązany importer Prometeon Tyre Group S.r.l. („Prometeon”), Grupa Giti <sup>(5)</sup>, Grupa Hankook <sup>(6)</sup> i Grupa Xingyuan <sup>(7)</sup>; dwóch niepowiązanych importerów i producentów unijnych, stowarzyszenia i unijni dostawcy bieżników i materiałów do naprawy popierający środki.
- (8) Komisja rozpatrzyła uwagi przedstawione przez zainteresowane strony, przeanalizowała je i w stosownych przypadkach zmieniła tymczasowe ustalenia.
- (9) Komisja kontynuowała poszukiwanie i weryfikowanie wszelkich informacji uznanych za konieczne do sformułowania ostatecznych ustaleń. W celu weryfikacji odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu, których nie zweryfikowano na etapie tymczasowym postępowania, przeprowadzono wizyty weryfikacyjne na terenie następujących przedsiębiorstw:
- a) importerzy niepowiązani w Unii:
- Heuver Bandengroothandel B.V, Niderlandy („Heuver”)
  - Hämmerling The Tyre Company GmbH, Niemcy
- b) importerzy powiązani w Unii:
- Hankook Tire Italia S.r.l.
  - Hankook España S.A.
  - Prometeon Tyre Group S.r.l.
  - Prometeon Tyre Group España y Portugal, S.L.U.
  - Pneumobil Reifen und KFZ-Technik GmbH
  - Prometeon Tyre Deutschland GmbH
- (10) W następstwie ostatecznego ujawnienia przeprowadzono wizytę weryfikacyjną na terenie przedsiębiorstwa Roline N.V., producenta unijnego w Niderlandach.
- (11) Komisja poinformowała wszystkie zainteresowane strony o istotnych faktach i ustaleniach, na podstawie których zamierza nałożyć ostateczne cło antydumpingowe na przywóz niektórych opon do autobusów i samochodów ciężarowych („ujawnienie ostatecznych ustaleń”) i dokonać ostatecznego poboru kwot zabezpieczonych w formie tymczasowego cła.
- (12) Wszystkim zainteresowanym stronom wyznaczono okres, w którym mogły zgłaszać uwagi na temat ujawnienia ostatecznych ustaleń. Skarżący, chińscy producenci eksportujący (Grupa Aeolus, Grupa Giti, Grupa Hankook, Pirelli i jego powiązany importer Prometeon), stowarzyszenia branżowe (CRIA, CCCMC, Associazione Italiana Ricostruttori Pneumatici, Associação Nacional de Industriais de Recauchagem de Pneus, Bipaver, Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk, Czeskie Stowarzyszenie Producentów Opon Bieżnikowanych, Retread Manufacturing Association), importerzy (Hämmerling i Kirkby Tyres Ltd), producent zajmujący się bieżnikowaniem (Rula-BRW) oraz dostawcy surowców dla podmiotów zajmujących się bieżnikowaniem (Vipal, Kraiburg, RemaTipTop) przedłożyli pisemne stanowiska.
- (13) W następstwie ostatecznego ujawnienia przeprowadzono przesłuchania, w których uczestniczyli CRIA oraz CCCMC, Grupa Aeolus, Grupa Giti, Prometeon, skarżący i Bipaver.

<sup>(4)</sup> Grupa Aeolus składa się z Aeolus Tyre Co., Ltd, Qingdao Yellow Sea Rubber Co., Ltd. i Aeolus Tyre (Taiyuan) Co., Ltd. To ostatnie przedsiębiorstwo nosiło nazwę Chonche Auto Double Happiness Tyre Corp. Ltd. do dnia 13 sierpnia 2018 r., kiedy to dokonało jej zmiany.

<sup>(5)</sup> W skład grupy Giti wchodzi przedsiębiorstwa Giti Tire (Chiny) Investment Co., (Szanghaj); Giti Tire (Anhui) Co., Ltd; (Hefei); Giti Tire (Hualin) Co., Ltd (Hualin); Giti Tire (Fujian) Co., Ltd; Giti Tire (Yinchuan) Co., Ltd oraz powiązany eksporter w Singapurze.

<sup>(6)</sup> W skład grupy Hankook wchodzi przedsiębiorstwa Shanghai Hankook Tire Sales Co., Ltd. (Szanghaj); Chongqing Hankook Tire Co., (Chongqing) Ltd; Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd (Jiangsu); oraz powiązany eksporter w Seulu w Korei.

<sup>(7)</sup> W skład grupy Xingyuan wchodzi przedsiębiorstwa Xingyuan Tire Group Ltd., Co. oraz Guangrao Xinhongyuan Tyre Co., Ltd. (Dongying).

- (14) W dniu 16 sierpnia 2018 r. rzecznik praw stron zorganizował przesłuchanie na wniosek Grupy Hankook, a dnia 29 sierpnia 2018 r. na wniosek Hämmerling.
- (15) Dnia 10 września 2018 r. Komisja przekazała wszystkim zainteresowanym stronom dodatkowe ostateczne ujawnienie ograniczone do konkretnej kwestii, a mianowicie poziomu zysku docelowego w segmencie 3.
- (16) Wszystkim zainteresowanym stronom wyznaczono okres trzech dni, w którym mogły zgłaszać uwagi na temat dokumentu zawierającego dodatkowe ostateczne ujawnienie ustaleń. Skarżący, chińscy producenci eksportujący (Grupa Aeolus, Grupa Giti, Pirelli i jego powiązany importer Prometeon, Xingyuan), stowarzyszenia branżowe (CRIA, CCCMC, Associazione Italiana Ricostruttori Pneumatici, Bipaver, Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk, Czeskie Stowarzyszenie Producentów Opon Bieżnikowanych, ITMA Europe, Retread Manufacturing Association), importerzy (Hämmerling, Heuver i Kirkby Tyres Ltd), podmiot zajmujący się bieżnikowaniem (Rula-BRW), stowarzyszenie użytkowników (Litewskie Stowarzyszenie Krajowych Przewoźników Drogowych LINAFA) oraz dostawca surowców dla podmiotów zajmujących się bieżnikowaniem (Kraiburg) przedłożyli pisemne uwagi.
- (17) W następstwie dodatkowego ostatecznego ujawnienia ustaleń w dniu 14 września 2018 r. przeprowadzono przesłuchanie, w którym uczestniczył Prometeon.
- (18) Uwagi przedstawione przez zainteresowane strony zostały rozpatrzone i w stosownych przypadkach uwzględnione.

#### 1.4. Sprostowanie

- (19) Po publikacji rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych przedsiębiorstwo Pirelli zwróciło uwagę, że przedsiębiorstwo Pirelli Tyre Co., Ltd nie jest spółką zależną grupy Aeolus, jak stwierdzono błędnie w motywie 119 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych. Przedsiębiorstwo wyjaśniło, że przedsiębiorstwo Pirelli Tyre Co., Ltd jest niezależne od przedsiębiorstwa Aeolus Tyre Co., Ltd i Grupy Aeolus.
- (20) Uznając swój błąd, dnia 10 lipca 2018 r. Komisja wydała sprostowanie <sup>(8)</sup>.
- (21) Jeżeli chodzi o odniesienie do Grupy Aeolus, Komisji zauważyła, że jej dochodzenie dotyczy przedsiębiorstw lub grup przedsiębiorstw powiązanych. Powiązanie między producentami eksportującymi analizuje się zgodnie z art. 127 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/2447 <sup>(9)</sup>. W związku z tym w kontekście niniejszego dochodzenia przedsiębiorstwa Pirelli Tyre Co., Ltd i Aeolus Tyre Co., Ltd uznaje się za powiązane, ponieważ w okresie objętym dochodzeniem oba miały tego samego akcjonariusza – mianowicie przedsiębiorstwo China National Tire & Rubber Co., Ltd („CNRC”). Formę skróconą „Grupa Aeolus” stosowano, aby ułatwić odniesienie do przedsiębiorstw powiązanych w całym tekście rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych. Wybrano formę skróconą „Grupa Aeolus”, ponieważ przedsiębiorstwo Aeolus Tyre Co., Ltd jest największym zajmującym się produkcją podmiotem wśród przedsiębiorstw powiązanych. Pomimo stosowania formy skróconej, aby odnieść się do Grupy Aeolus w rozporządzeniu w sprawie ceł tymczasowych, margines dumping obliczono osobno dla każdego powiązanego producenta eksportującego, a następnie ustalono jeden średni ważony margines dumping dla wszystkich przedsiębiorstw powiązanych.
- (22) W następstwie ostatecznego ujawnienia przedsiębiorstwo Pirelli stwierdziło, że nie należy go uznawać za przedsiębiorstwo powiązane z CNRC i z Grupą Aeolus. Pirelli nie zgodziło się z zastosowaniem art. 127 rozporządzenia (UE) 2015/2447 do celów obliczenia średniego ważonego marginesu dumpingu ustanowionego dla przedsiębiorstw powiązanych. Pirelli zaproponowało, aby w celu ustanowienia powiązania między przedsiębiorstwami zastosować art. 4 rozporządzenia (UE) 2016/1036 („rozporządzenie podstawowe”).
- (23) Komisja przypomniała, że art. 4 rozporządzenia podstawowego dotyczy definicji przemysłu Unii i powiązań między producentami unijnymi a producentami eksportującymi. W tym kontekście producenta unijnego, jeżeli podlega kontroli producenta eksportującego, nie uznaje się za część przemysłu Unii <sup>(10)</sup>. W art. 2 ust. 1 rozporządzenia podstawowego znajduje się jednak wyraźne odniesienie do art. 127 rozporządzenia (UE) 2015/2447, aby móc stwierdzić, czy dwie strony są powiązane do celów ustanowienia marginesu dumpingu. Badanie powiązań między stronami zapewnia skuteczne egzekwowanie środków antydumpingowych. W szczególności pozwala uniknąć ryzyka, że przywóz zostanie przekierowany przez przedsiębiorstwo powiązane, które podlega niższemu cłu antydumpingowemu. Ponadto w zawiadomieniu o wszczęciu dochodzenia <sup>(11)</sup> na początku postępowania wyraźnie odwołano się do art. 127 rozporządzenia (UE) 2015/2447.

<sup>(8)</sup> Dz.U. L 174 z 10.7.2018, s. 23.

<sup>(9)</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/2447 z dnia 24 listopada 2015 r. ustanawiające szczegółowe zasady wykonania niektórych przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013 ustanawiającego unijny kodeks celny, Dz.U. L 343 z 29.12.2015, s. 558.

<sup>(10)</sup> Zob. art. 4 ust. 2 lit. a) rozporządzenia podstawowego.

<sup>(11)</sup> Zob. pkt 5.2.3 zawiadomienia o wszczęciu dochodzenia w odniesieniu do niepowiązanych importerów, w szczególności przypis 1 na s. 15 i 17.

- (24) Zgodnie z art. 127 lit. d) rozporządzenia (UE) 2015/2447 dwie osoby uznaje się za powiązane, jeżeli: osoba trzecia bezpośrednio lub pośrednio dysponuje prawami głosu lub udziałem w kapitale zakładowym wynoszącym co najmniej 5 % wszystkich praw głosu lub co najmniej 5 % kapitału zakładowego obu osób. CNRC jest największym udziałowcem Pirelli. W okresie objętym dochodzeniem CNRC posiadało 65 % udziałów w Pirelli. We wrześniu 2018 r. wciąż posiadało 46 % udziałów w Pirelli. Dlatego też w kontekście przedmiotowego dochodzenia Pirelli i Grupę Aeolus uznaje się za powiązane ze względu na wspólną jednostkę dominującą (CNRC) Argument Pirelli, że nie należy go uznawać za przedsiębiorstwo powiązane z CNRC i z Grupą Aeolus, został zatem odrzucony.
- (25) W następstwie ostatecznego ujawnienia Pirelli stwierdziło również, że należy je uznać wyłącznie za stronę współpracującą, nie zaś za producenta eksportującego, gdyż przedsiębiorstwo to zakończyło produkcję produktu objętego postępowaniem w listopadzie 2017 r.
- (26) Komisja ustaliła, że Pirelli był producentem eksportującym w okresie objętym dochodzeniem. Fakt, że przedsiębiorstwo Pirelli zakończyło produkcję w późniejszym okresie, nie ma wpływu na to ustalenie. Argument ten został zatem odrzucony.

#### 1.5. Ujawnienie tymczasowych ustaleń

- (27) Szereg zainteresowanych stron stwierdziło, że ujawnienie tymczasowych ustaleń Komisji było niewystarczające, co naruszało ich prawo do obrony, i zwróciło się do Komisji o udzielenie dalszych wyjaśnień i ujawnienie dalszych informacji oraz ponowiło te same zastrzeżenia w następstwie ostatecznego ujawnienia.
- (28) Komisja uznała, że akta udostępnione do wglądu i rozporządzenie w sprawie celów tymczasowych zawierają już wystarczające informacje umożliwiające wszystkim zainteresowanym stronom pełne korzystanie z ich prawa do obrony. Tym niemniej przed ujawnieniem ostatecznych ustaleń w aktach nieopatrzonych klauzulą poufności zawarto uwagę do akt<sup>(12)</sup>, w której przedstawiono wyjaśnienia dotyczące rozporządzenia w sprawie celów tymczasowych, natomiast dwóm producentom eksportującym przekazano pewne dodatkowe wyjaśnienia dotyczące danych stanowiących podstawę poszczególnych obliczeń dumpingu.
- (29) Komisja zauważyła, że CRIA i CCCMC stwierdziły, że Komisja nie ujawniła im i chińskim eksporterom szczegółowych informacji na temat obliczeń podcięcia cenowego i zaniżania cen, pozbawiając ich tym samym jakiegokolwiek możliwości sprawdzenia potencjalnych błędów Komisji lub zgłoszenia uwag dotyczących pewnych aspektów tych obliczeń.
- (30) CRIA CCCMC i chińscy eksporterzy otrzymali wszystkie informacje umożliwiające korzystanie z ich praw procesowych. Chińscy eksporterzy objęci próbą otrzymali wykaz numerów kontrolnych sprzedanych produktów („PCN”), informacje na temat jednostkowej ceny sprzedaży i zakresu<sup>(13)</sup> całkowitej wielkości sprzedaży objętej postępowaniem. Jak wskazano w motywach 45–49, Komisji nie wolno ujawniać żadnych informacji uważanych za poufne po wskazaniu uzasadnionych powodów bez wyraźnego zezwolenia podmiotu przekazującego takie informacje.
- (31) Grupa Aeolus twierdziła, że ustalenia szkody do celów art. VI Układu ogólnego w sprawie tariff celnych i handlu z 1994 r. należy dokonać na podstawie zebranych dowodów po dokonaniu obiektywnej oceny zarówno a) wielkości przywozu towarów po cenach dumpingowych i wpływu przywozu towarów po cenach dumpingowych na ceny produktów podobnych na rynku krajowym i b) wpływu tych przywozów na producentów krajowych takich produktów. Grupa ta uważała, że Komisja nie powinna opierać swoich decyzji na elementach niejednoznacznych lub na poufnych danych dostarczonych przez strony, ale na wszystkich informacjach i obiektywnych dostępnych faktach. Wymóg „obiektywnej oceny” oznacza, że przemysł krajowy i skutki przywozu towarów po cenach dumpingowych należy zbadać w sposób bezstronny, nie faworyzując podczas dochodzenia interesów żadnej zainteresowanej strony ani grupy zainteresowanych stron<sup>(14)</sup>. Zdaniem Grupy Aeolus większość danych wykorzystywanych w postępowaniu pozostała poufna, co utrudniało zainteresowanym stronom korzystanie z prawa do obrony. Grupa Aeolus utrzymywała, że wszczęcie dochodzenia miało jednak wyraźnie na celu ochronę interesów konkretnego segmentu przemysłu unijnego (mianowicie branży opon bieżnikowanych), nie biorąc pod uwagę, że większość dużych europejskich producentów opon również przywozi produkt objęty postępowaniem z ChRL i odsprzedaje go na rynku Unii.
- (32) W odpowiedzi na te uwagi Komisja zwróciła uwagę, że w art. 19 rozporządzenia podstawowego wyraźnie przewidziano, że po wskazaniu uzasadnionych powodów zainteresowane strony mogą przekazywać informacje z klauzulą poufności. Ponadto w otwartych aktach udostępnionych do wglądu zainteresowanym stronom

<sup>(12)</sup> Uwaga do akt (numer ewidencyjny: t18.007994).

<sup>(13)</sup> Zakres podano z uwagi na poufne traktowanie tożsamości pewnych producentów unijnych.

<sup>(14)</sup> Sprawozdanie Organu Apelacyjnego WTO, WT/DS184/AB/R, 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), pkt 109.

zawarto streszczenie informacji poufnych. Zachowanie poufności w odniesieniu do tożsamości niektórych współpracujących producentów unijnych nie przeszkodziło Komisji w przeprowadzeniu obiektywnej oceny faktów ani nie utrudniło zainteresowanym stronom egzekwowania ich prawa do obrony. Ponadto, jak wyjaśniono w motywie 37, prawo do obrony zainteresowanych stron zagwarantowano w drodze interwencji rzecznika praw stron.

#### 1.6. Kontrola wyrywkowa

- (33) CRIA i CCCMC twierdziły, że chińscy mali i średni producenci (MŚP) są dyskryminowani w porównaniu z unijnymi producentami będącymi MŚP, ponieważ unijne MŚP są uprawnione do wypełnienia mniej szczegółowego (a zatem mniej wiarygodnego) kwestionariusza. Strony te twierdziły, że chińscy mali i średni producenci (MŚP) mogli zostać zniechęceni do udziału w dochodzeniu z uwagi na znaczne obciążenie, jakie pociąga za sobą udzielenie odpowiedzi na wszystkie pytania kwestionariusza.
- (34) Ponadto CRIA i CCCMC twierdziły, że możliwość udzielania przez unijnych producentów będących MŚP mniej kompletnych i w związku z tym mniej wiarygodnych odpowiedzi pogorszyła jeszcze niedostateczny udział chińskich producentów będących MŚP ponieważ Komisja (rzekomo błędnie) opierała swoje ustalenie szkody przede wszystkim na danych dotyczących niewielkiej sprzedaży małych i średnich producentów. Podobny argument powtórzono po ostatecznym ujawnieniu. Ponadto CRIA i CCCMC wystąpiły z wnioskiem, aby Komisja ujawniła szczególne dane dotyczące kontroli wyrywkowych producentów unijnych, w szczególności w celu zweryfikowania reprezentatywności próby dotyczącej przemysłu unijnego zarówno w odniesieniu do opon nowych, jak i do opon bieżnikowanych. Argument ten powtórzono po ostatecznym ujawnieniu.
- (35) Stwierdzenie, że ustalenie szkody opierało się przede wszystkim na danych unijnych producentów będących MŚP jest nieprawidłowe, ponieważ Komisja ustaliła próbę reprezentatywną w celu przeprowadzenia dokładnej analizy szkodliwej sytuacji w odniesieniu do producentów unijnych. Komisja ustaliła ważoną wielkość unijnej sprzedaży, aby zapewnić odpowiednią reprezentację sprzedaży MŚP na rynku Unii. Ponadto stałą praktyką stosowaną przez Komisję jest przysyłanie uproszczonego kwestionariusza producentom będącym MŚP w Unii, ale fakt ten nie ma wpływu na poprawność przedstawionych danych ani na dokładność dochodzenia. W związku z tym argument ten został odrzucony.
- (36) Jak wspomniano w motywie 15 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, dwóch producentów eksportujących twierdziło, że poufność utrudniała im zweryfikowanie, czy skarżący reprezentuje ponad 25 % całkowitej produkcji unijnej. Strony te utrzymywały również, że nie mogą zweryfikować, czy próba dotycząca przemysłu unijnego jest wystarczająco reprezentatywna.
- (37) Służby Komisji zwróciły się z wnioskiem o interwencję rzecznika praw stron w celu zagwarantowania praw do obrony zainteresowanych stron w świetle tych twierdzeń. Pismem z dnia 12 lipca 2018 r. rzecznik praw stron dodał do akt udostępnionych do wglądu notę zawierającą następujące dwa ustalenia:
- „1. Dane zawarte w poufnych aktach potwierdzają wniosek, że służby Komisji prawidłowo odzwierciedliły otrzymane dane w obliczeniach obowiązujących wymogów. Skarżący, w tym dwóch producentów unijnych, którzy złożyli wniosek o zachowanie anonimowości, reprezentuje ponad 25 % całkowitej produkcji unijnej produktu objętego dochodzeniem.*
- 2. Dane zawarte w poufnych aktach potwierdzają wniosek, że w odpowiedniej uwadze dotyczącej akt z dnia 18 października 2017 r. w sprawie przedmiotu kontroli wyrywkowej, którą to uwagę włączono do akt do wglądu dla zainteresowanych stron, właściwie opisano kontrolę wyrywkową przeprowadzoną przez służby Komisji odpowiedzialne za dochodzenie”<sup>(15)</sup>.*
- (38) W związku z tym Komisja uznała, że nie naruszono przysługującego zainteresowanym stronom prawa do obrony.
- (39) Niektórzy producenci eksportujący twierdzili, że brak wiedzy na temat potencjalnych powiązań anonimowych skarżących z chińskimi producentami eksportującymi narusza ich prawo do obrony. Nie uzasadniono jednak, w jaki sposób wiedza na temat takiego potencjalnego powiązania miałaby pomóc tym producentom w obronie ich sprawy. Nawet jeżeli, hipotetycznie, istniało powiązanie między jednym lub kilkoma anonimowymi producentami unijnymi a jednym lub kilkoma chińskimi producentami eksportującymi, nie miałyby ono istotnego wpływu na analizę dotyczącą dumpingu i szkody.
- (40) Grupa Giti twierdziła, że podczas dobierania próby unijnych producentów Komisja powinna była wziąć pod uwagę udział każdego segmentu w całkowitej unijnej sprzedaży. Takie podejście byłoby bardziej obiektywne w porównaniu z obecnym podejściem, w ramach którego waga danych na temat najbardziej dotkniętego segmentu 3 jest, zdaniem Grupy Giti, zawyżona.

<sup>(15)</sup> Uwaga dotycząca akt w sprawie wniosku o weryfikację informacji zawartych w poufnych aktach (numer ewidencyjny: t18.008053).

- (41) Jak wyjaśniono w motywie 24 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, Komisja faktycznie wzięła pod uwagę segmenty w celu doboru próby unijnych producentów. Ponadto w motywach 157 i 158 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych i dalszych wyjaśnieniach w uwadze dotyczącej akt, o której mowa w motywie 28 niniejszego rozporządzenia, zawarto szczegółowe wyjaśnienie metodyki zastosowanej w celu odpowiedniego odzwierciedlenia wszystkich segmentów we wskaźnikach mikroekonomicznych (zob. sekcja 4.5.1.2 poniżej).

### 1.7. Dostęp do informacji

- (42) CRIA i CCCMC złożyły wniosek o udzielenie ich przedstawicielom prawnym pełnego dostępu do obliczeń marginesu dumpingu, wpływów na cenę i marginesu szkody przeprowadzonych przez Komisję, w tym dostępu do wszelkich informacji poufnych otrzymanych od innych zainteresowanych stron, na których opierają się takie obliczenia (z uwzględnieniem odpowiednich zobowiązań do zachowania poufności). CRIA i CCCMC zaznaczyły, że należy zachować równowagę między wymogami wynikającymi z art. 19 rozporządzenia podstawowego a prawem do obrony, które zagwarantowano w art. 41 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej.
- (43) CRIA i CCCMC stwierdziły, że prawnicy, którzy będą mieli dostęp do danych, są zarejestrowani w europejskim stowarzyszeniu prawników, w związku z czym podlegają ścisłym zasadom stowarzyszenia, zatem ujawnienie informacji poufnych ich klientom skutkowałoby podjęciem poważnych działań dyscyplinarnych, w tym wykreśleniem z rejestru i możliwością wszczęcia przeciwko nim postępowania karnego. CRIA i CCCMC stwierdziły zatem, że udostępnienie poufnych danych nie stanowiłoby naruszenia obowiązku Komisji do ochrony informacji poufnych, umożliwiając przy tym skuteczne skorzystanie z prawa do obrony. Ponadto strony te uważają, że można uznać, iż interwencja rzecznika praw stron w sprawie dostępu do informacji poufnych i przekazania jego wniosków zainteresowanym stronom zastępuje przegląd tych obliczeń.
- (44) Podczas przesłuchania z udziałem rzecznika praw stron w dniu 16 sierpnia 2018 r. Grupa Hankook stwierdziła, że Komisja naruszyła jej prawo do obrony, odmawiając jej dostępu do danych, co do których Grupa Hankook uznała, że ich poufny charakter jest nieuzasadniony. Grupa Hankook zwróciła się z ogólnym wnioskiem o zmianę polityki w odniesieniu do przetwarzania danych poufnych oraz zwróciła się do służb Komisji o zmianę obecnej praktyki dotyczącej ujawniania obliczeń i o zezwolenie w przyszłości przedstawicielom prawnym zainteresowanych stron na pełen dostęp do obliczeń. Zdaniem Grupy Hankook ochrona poufnych danych powinna mieć zastosowanie wyłącznie w takim zakresie, w jakim jest ona konieczna do zapobieżenia wyrządzeniu ewentualnej szkody przedsiębiorstwom, których dane te dotyczą. Szkoda taka nie powstałaby, gdyby przedstawiciele prawni działali na podstawie umowy o zachowaniu poufności zawartej ze służbami Komisji. W odniesieniu do prowadzonego dochodzenia Grupa Hankook złożyła również wniosek o udzielenie jej przedstawicielom prawnym dostępu do wszystkich obliczeń marginesów dumpingu i szkody, w tym do wszystkich danych dotyczących wartości normalnej.
- (45) Art. 19 rozporządzenia podstawowego stanowi, że Komisja nie może ujawniać żadnych informacji będących z natury rzeczy poufnymi lub przekazywanych z klauzulą poufności przez strony, oraz w odniesieniu do których wskazano uzasadnione powody bez wyraźnego zezwolenia podmiotu przekazującego takie informacje. W artykule nie przewiduje się, aby jakkolwiek inna strona, w tym prawnicy zarejestrowani w europejskim stowarzyszeniu prawników, mogli uzyskać dostęp do takich informacji. Należy również zauważyć, że w dniu 9 stycznia 2018 r. CRIA i CCCMC przedłożyły pełnomocnictwo podpisane przez współpracujących producentów eksportujących objętych próbą. Komisja ustaliła, że część pełnomocnictw udzielonych CRIA i CCCMC przez chińskich producentów eksportujących objętych próbą nie obejmuje dostępu do informacji poufnych, ale dotyczy jedynie uczestnictwa w posiedzeniach wyjaśniających, zgłaszania uwag i składania pism.
- (46) Ponadto orzecznictwo Trybunału Sprawiedliwości stanowi, że należy pogodzić ochronę prawa do obrony, w stosowanych przypadkach, z zasadą poufności szczególnie określoną w art. 19 rozporządzenia podstawowego. W tym konkretnym przypadku wskazano uzasadnione powody, ponieważ szereg zainteresowanych stron wystąpiło o zachowanie poufności ich nazw z obawy przed odwetem ze strony klientów lub konkurentów. Komisja poddała te wnioski ocenie i uznała je za uzasadnione. W związku z tym stwierdziła, że ujawnienie takich informacji poufnych miałyby znaczące negatywne skutki dla tych stron.
- (47) Takie pogodzenie umożliwia przyjęcie nieobjętych zasadą poufności streszczeń informacji poufnych (podających np. przedziały lub elementy indeksowane tych informacji) w przypadkach gdy takie informacje nieobjęte zasadą poufności nie spowodują ujawnienia tajemnicy handlowej. Stwierdzono jednak, że pełne ujawnienie informacji poufnych byłoby niezgodne z obowiązkiem ochrony takich informacji. Podobnie, ponieważ unijny prawodawca nie przewidział takiego wyjątku w rozporządzeniu podstawowym, Komisja uznała, że fakt, iż prawników zarejestrowanych w europejskim stowarzyszeniu prawników obowiązują surowe zasady stowarzyszenia i podlegają oni potencjalnym sankcjom w przypadku naruszenia tych zasad, nie umożliwia Komisji udostępnienia informacji poufnych w sposób sprzeczny z obowiązującym prawodawstwem. Komisja stwierdziła zatem, że prawnikom zarejestrowanym w europejskim stowarzyszeniu prawników nie można przyznać dostępu do informacji

poufnych. We wszystkich przypadkach dodatkowym sposobem na zapewnienie ochrony prawa zainteresowanych stron do obrony jest możliwość odwołania się do rzecznika praw stron w postępowaniach w sprawie handlu na podstawie art. 15 decyzji Przewodniczącego Komisji Europejskiej z dnia 29 lutego 2012 r. w sprawie funkcji i zakresu uprawnień rzecznika praw stron w niektórych postępowaniach w sprawie handlu <sup>(16)</sup>. Ponieważ zainteresowane strony nie dążyły do uzyskania opinii rzecznika praw stron w tej kwestii, roszczenie należy odrzucić.

- (48) Ponadto Komisja uznała, że akta udostępnione do wglądu zainteresowanym stronom, w tym CRIA i CCCMC oraz Grupie Hankook, zawierają wszystkie istotne informacje wykorzystane w dochodzeniu. Jeżeli dana informacja została uznana za poufną, w aktach udostępnionych do wglądu przedstawiono jej streszczenie. Wszystkie zainteresowane strony, w tym CRIA i CCCMC, miały dostęp do akt udostępnionych do wglądu i mogły się z nimi zapoznać.
- (49) W świetle tych ustaleń Komisja uznała informacje przedstawione w dokumencie zawierającym ujawnienie ustaleń oraz w aktach udostępnionych do wglądu za wystarczające do zagwarantowania prawa do obrony przysługującego wszystkim zainteresowanym stronom. W związku z tym argument ten został odrzucony. Po przesłuchaniu z udziałem rzecznika praw stron Komisja ujawniła jednak niektóre dodatkowe dane na temat obliczania dumpingu i szkody, o których mowa w motywach 77 i 178.
- (50) Hämmerling złożył wniosek o przesłuchanie z udziałem rzecznika praw stron, aby wyrazić zastrzeżenia natury prawnej związane z prowadzonym dochodzeniem i niektórymi zagadnieniami horyzontalnymi dotyczącymi ochrony danych w przypadku informacji poufnych i informacji nieobjętych klauzulą poufności ujętych w bazie danych TDI w aplikacji TRON oraz z bieżącą praktyką udzielania zainteresowanym stronom dostępu do akt nieobjętych klauzulą poufności poza terytorium Unii za pośrednictwem tej bazy danych.
- (51) Komisja zauważyła, że nowe ogólne rozporządzenie o ochronie danych <sup>(17)</sup> nie ma zastosowania do tej sprawy. Ponadto Hämmerling zapewnił, że kwestia związana z ochroną danych osobowych nie ma bezpośredniego związku z możliwym szczególnym utrudnieniem egzekwowania jego prawa do obrony na podstawie przepisów o ochronie handlu. Komisja uznała zatem, że nowe ogólne rozporządzenie o ochronie danych nie wywarło wpływu na indywidualną sytuację przedsiębiorstwa Hämmerling w postępowaniu oraz na jego prawo do obrony.

## 2. PRODUKT OBJĘTY POSTĘPOWANIEM I PRODUKT PODOBNY

### 2.1. Twierdzenia dotyczące podziału unijnego rynku opon na segmenty

- (52) Szereg zainteresowanych stron powtórzyło swój argument, że nowe i bieżnikowane opony nie mogą być jednym produktem objętym postępowaniem lub częścią jednego segmentu. Ponadto szereg zainteresowanych stron twierdziło, że rynek Unii należy podzielić na co najmniej cztery segmenty: trzy segmenty dotyczące nowych opon oraz czwarty jako nowa kategoria dotycząca opon bieżnikowanych. Alternatywnie należy wprowadzić nowy segment dotyczący tanich przywożonych opon. CRIA i CCCMC również twierdziły, że należy dokonać dodatkowego podziału w przypadku oryginalnego wyposażenia i opon na wymianę.
- (53) Jak wspomniano w motywach 72–74 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych nowe opony (nadające się do bieżnikowania lub nie) oraz opony bieżnikowane nie mają żadnych różniących się właściwości technicznych, podstawowych właściwości fizycznych i chemicznych. Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń zainteresowane strony nie przedstawiły dodatkowych dowodów, że jest inaczej. W związku z tym Komisja wstępnie odrzuciła twierdzenie CRIA i CCCMC, że nowe i bieżnikowane opony nie mogą być takim samym produktem objętym postępowaniem. Biorąc pod uwagę wniosek o ustanowienie czwartego segmentu dotyczącego opon bieżnikowanych, Komisja podkreśliła, że nowe i bieżnikowane opony mają te same podstawowe właściwości i są w znacznym zakresie wymienne. Ponadto, jak wyjaśniono w motywach 55–57 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, opony bieżnikowane w większości należą do segmentu 3. Zatem nie istnieje konieczność utworzenia czwartego segmentu w odniesieniu do tych opon. W związku z tym Komisja również odrzuciła to twierdzenie.
- (54) Grupa Aeolus twierdziła, że Komisja powinna wyłączyć nowe opony z zakresu dochodzenia. Grupa odniosła się do sprawozdania Organu Apelacyjnego WTO Wspólnoty Europejskie – środki wpływające na azbest i produkty zawierające azbest <sup>(18)</sup>, zgodnie z którym określenie, czy dwa produkty są podobne zasadniczo jest określeniem, czy produkty konkurują ze sobą. Grupa Aeolus twierdziła, że Komisja powinna wziąć to podejście pod uwagę przy określaniu, czy dwa produkty można uznać za podobne, czy nie.

<sup>(16)</sup> Dz.U. L 107 z 19.4.2012, s. 5.

<sup>(17)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE, Dz.U. L 119 z 4.5.2016, s. 1.

<sup>(18)</sup> Sprawozdanie Organu Apelacyjnego WT/DS/135/AB/R Wspólnoty Europejskie – środki wpływające na azbest i produkty zawierające azbest.

- (55) Komisja uznała, że między nowymi i bieżnikowanymi oponami istnieje stosunek konkurencji. Jak zostanie wykazane poniżej w sekcji 4.6 w analizie dotyczącej wzajemnego powiązania między segmentami, przywożone (nowe) opony segmentu 3 konkurują z oponami bieżnikowanymi w Unii i obecnie przejmują udział w rynku opon bieżnikowanych segmentu 3. To z kolei wywołuje efekt odwrotnej kaskady również w odniesieniu do opon segmentów 1 i 2 i tym samym wpłynęło na pozycję konkurencyjną unijnych producentów opon segmentu 1 i 2. Argument ten został zatem odrzucony.
- (56) Grupa Hankook twierdziła, że jej markę Hankook należy zaklasyfikować do segmentu 2, ponieważ wszystkie trzy kryteria stosowane przez Komisję prowadzą do tego samego wyniku: (i) rozpoznawalność marki; (ii) możliwość bieżnikowania oraz (iii) sprzedaż opon bezpośrednio producentom autobusów i pojazdów ciężarowych tzn. sprzedaż na pierwszy montaż.
- (57) W odniesieniu do pierwszego kryterium, czyli rozpoznawalności marki, Grupa Hankook utrzymywała, że Hankook była traktowana jako marka segmentu 2 nie tylko przez ETRMA (w swoich sprawozdaniach z 2017 r. i 2018 r.), ale również przez Global Tire Intelligence w sprawozdaniu z czerwca 2016 r. oraz przez Komisję Handlu Międzynarodowego USA w marcu 2016 r.<sup>(19)</sup> Komisja przyjęła, że rozpoznanie Hankook w czterech sprawozdaniach wskazuje na nią jako markę segmentu 2. Jednocześnie Grupa Hankook reklamuje się jako marka „premium” na stronie internetowej swojej grupy. Ponadto, jak już zauważono w motywie 63 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, dokument wewnętrzny przedsiębiorstwa dostarczony Komisji podczas wizyty weryfikacyjnej wskazuje, że marka niedawno przeszła do segmentu 1. W związku z tym Komisja stwierdziła, że postrzeganie Grupy Hankook na rynku oraz postrzeganie jej przez samą siebie nie pokrywają się w pełni.
- (58) Grupa Hankook przedstawiła również poufne wewnętrzne badania dotyczące opon do samochodów osobowych, przeprowadzone w 2017 r. na potrzeby Zespołu Hankook ds. Globalnej Strategii Wprowadzania na Rynek działającego w Niemczech, Hiszpanii, we Włoszech i Zjednoczonym Królestwie. Według przedsiębiorstwa dokumenty te wskazują, że świadomość dotycząca innych marek segmentu 1 wśród klientów jest wyższa w tych państwach. Komisja stwierdziła, że z tych danych można wyciągnąć dwa główne wnioski. Po pierwsze, sama Grupa Hankook uznała, że zaklasyfikowanie marek do segmentów jest procesem dynamicznym w przypadku wszystkich marek. Na przykład w Zjednoczonym Królestwie jednego z konkurentów tej grupy uznawano za markę segmentu 2, natomiast w Niemczech, Hiszpanii i Włoszech ten sam konkurent zalicza się do „wiodących producentów” lub „segmentu 1”. Po drugie, wydaje się, że według postrzegania samochodów osobowych przez klientów, Grupa Hankook znajduje się „pomiędzy” dwoma segmentami: „wspomagana świadomość”<sup>(20)</sup> w odniesieniu do grupy Hankook była ogólnie niższa w przypadku marek segmentu 1, natomiast „świadomość niewspomagana”<sup>(21)</sup> – z wyjątkiem Zjednoczonego Królestwa – była na takim samym poziomie lub nawet nieco wyższa niż innych marek konkurencyjnych sklasyfikowanych przez Komisję jako wchodzące w zakres segmentu 1.
- (59) Następnie Komisja odniosła się do drugiego kryterium. Komisja przypominała, że opony segmentu 1 zaprojektowano jako wielozadaniowe, jeszcze bardziej zwiększające przebieg oryginalnego produktu (do trzech bieżnikowań w ramach normalnego użytkowania), jak określono w motywie 55 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych. W tym względzie Grupa Hankook twierdziła, że podejmuje zobowiązanie gwarancyjne, iż opony Hankook można poddać bieżnikowaniu nie więcej niż jeden raz, oraz że udział w rynku jej własnej marki opon bieżnikowanych Alphatread jest nieznacznym i malejący. Ponadto cena jej karkasów jest niższa niż cena karkasów liderów rynku.
- (60) Z drugiej strony Komisja uwzględniła pozycję Alphatread na rynku, jednak stwierdziła, że fakt ten może raczej być kwestią decyzji przedsiębiorstwa, czy prowadzić samodzielnie zintegrowaną pionowo działalność związaną z bieżnikowaniem, czy nie. Komisja przyjęła również fakt, że gwarancja prawna dotycząca opon Hankook obejmuje wyłącznie jedną operację bieżnikowania. Z drugiej strony możliwość bieżnikowania nie zależy wyłącznie od bieżnikowania opon Alphatread lub gwarancji prawnej udzielonej przez Grupę Hankook, która z racji swego charakteru jest ostrożnościowa. Do celów klasyfikacji bardziej istotne jest raczej, jak często opony są faktycznie poddawane bieżnikowaniu na rynku, a zatem konkurują z tego tytułu z innymi oponami segmentu 1.
- (61) Komisja zapytała więc operatorów zajmujących się bieżnikowaniem w Unii, czy opony Hankook można poddać bieżnikowaniu wyłącznie raz, dwa razy lub więcej niż dwa razy. Stowarzyszenie podmiotów zajmujących się bieżnikowaniem BIPAVER poinformowało Komisję, że siedem podmiotów zajmujących się bieżnikowaniem (trzy z Niemiec, jeden z Hiszpanii, jeden z Włoch, jeden z Portugalii, jeden ze Zjednoczonego Królestwa), u których zasięgnięto opinii, odpowiedziało, że opony Hankook można poddać bieżnikowaniu dwa razy. Ponadto w przypadku pewnych rozmiarów opony Hankook mogą być bieżnikowane również więcej niż dwa razy przez

<sup>(19)</sup> Uwagi Grupy Hankook dotyczące ujawnienia tymczasowych ustaleń (numer ewidencyjny: t18.006816).

<sup>(20)</sup> Za pośrednictwem pytania dotyczącego wspomaganej świadomości marki badanie sprawdza, czy pytane osoby potrafią rozpoznać markę na wykazie znanych marek. Numer ewidencyjny: t18.007850.

<sup>(21)</sup> Niewspomagana świadomość marki wskazuje, że postrzeganie marki było na tyle godne uwagi, iż marka posiada najwyższą renomę w oczach klientów. Aby zmierzyć niewspomaganą świadomość marki, zadaje się pytanie otwarte, w którym nie wymienia się wyraźnie nazwy marki. Numer ewidencyjny: t18.007850.

podmioty zajmujące się bieżnikowaniem z Hiszpanii, Portugalii i Zjednoczonego Królestwa, z którymi się konsultowano, które udzieliły odpowiedzi BIPAVER. Inny podmiot zajmujący się bieżnikowaniem z Włoch odpowiedział oddzielnie, że niskoprofilowe opony Hankook poddaje się bieżnikowaniu wyłącznie raz, ale opony o wyższym profilu poddaje się bieżnikowaniu dwa razy. Francuski podmiot zajmujący się bieżnikowaniem odpowiedział oddzielnie, że opony Hankook poddaje się bieżnikowaniu dwa razy lub więcej niż dwa razy. Inny Hiszpański podmiot zajmujący się bieżnikowaniem poinformował, że karkasy Hankook są tej samej jakości co karkasy opon premium, takich jak Michelin, Continental, Goodyear i Bridgestone. W związku z tym Komisja ustaliła, że opony Hankook w Unii są najczęściej poddawane bieżnikowaniu dwa razy, natomiast jakość ich karkasów pozwala nawet na dalsze bieżnikowanie w przypadku niektórych rozmiarów.

- (62) W odniesieniu do trzeciego kryterium, Grupa Hankook twierdziła, że jej sprzedaż opon na pierwszy montaż w Unii stanowiła jedynie 1,6 % całkowitej sprzedaży opon na pierwszy montaż w 2017 r. Tak mały udział w rynku nie jest wystarczający, aby zakwalifikować je do segmentu 1. Komisja nie zgodziła się z tą oceną. Komisja zauważyła, że utrzymywała się tendencja wzrostowa w zakresie sprzedaży na pierwszy montaż. Chociaż w 2014 r. Grupa Hankook nie posiadała żadnych umów sprzedaży na pierwszy montaż, dotychczas jej działalność w zakresie produkcji opon na pierwszy montaż rosła każdego roku aż do 2017 r. Ponadto, chociaż w ujęciu bezwzględnym wydaje się, że 1,6 % to niewiele, ta wielkość uwzględnia bardziej znaczący udział [7–12] % jednego z wiodących europejskich producentów ciężarówek. Komisja stwierdziła, że istotny jest sam fakt, iż ten duży producent ciężarówek ma zaufanie do jakości premium marki Hankook. Podczas posiedzenia wyjaśniającego, które odbyło się w dniu 20 czerwca 2018 r., Grupa Hankook twierdziła również, że opony sprzedawane na pierwszy montaż dostarczano z Korei Południowej, a nie z ChRL. Nie można więc traktować opon wywozonych z Chin jako sprzedaży na pierwszy montaż. Komisja nie zweryfikowała tego twierdzenia. Nawet jeśli jest ono rzeczywiście prawdziwe, nie wyjaśnia jednak dlaczego Grupa Hankook nie byłaby w stanie zastosować swojej wiedzy fachowej w chińskich zakładach produkcyjnych i w niedalekiej przyszłości sprzedawać opon na pierwszy montaż również z ChRL. Komisja ustaliła zatem, że Grupa Hankook jest w stanie nawiązać współpracę w zakresie sprzedaży opon na pierwszy montaż ze znanymi europejskimi producentami ciężarówek, którą ma szanse rozwinąć w niedalekiej przyszłości.
- (63) W świetle wszystkich trzech kryteriów branych pod uwagę łącznie Komisja potwierdziła swoje ustalenia dokonane na etapie tymczasowym, że marka Hankook przeszła z segmentu 2 do segmentu 1. Chociaż większościowe postrzeżenie na rynku nadal sprawia, że marka jest klasyfikowana jako segment 2, dwa elementy własnej oceny Grupy Hankook ustalone podczas dochodzenia oraz analiza badań dotyczących marki wskazują, że opony Hankook należą raczej do segmentu 1. Grupa Hankook jest więc postrzegana jako marka na pograniczu segmentów. Odpowiedzi udzielone przez podmioty zajmujące się bieżnikowaniem pokazują jednak, że obecnie opony Hankook w Unii poddaje się bieżnikowaniu co najmniej dwa razy, a jakość opon tej grupy umożliwiła jej również nawiązanie współpracy z europejskimi producentami ciężarówek w celu sprzedaży opon na pierwszy montaż. W związku z tym do celów niniejszego dochodzenia Komisja zaklasyfikowała Grupę Hankook jako producenta segmentu 1.
- (64) Grupa Hankook twierdziła również, że jej markę Aurora należy klasyfikować jako segment 3. Biorąc jednak pod uwagę fakt, że różnica między marką Aurora i Hankook nie jest aż tak duża i że Komisja potwierdziła swoją klasyfikację w odniesieniu do Hankook jako marki segmentu 1, utrzymała również swoją klasyfikację marki Aurora jako należącej do segmentu 2.
- (65) Grupa Giti twierdziła, że jej markę Primewell należy klasyfikować jako segment 3. Komisja zaakceptowała to twierdzenie, ponieważ marka Primewell spełniła kryteria dotyczące segmentu 3: jest to marka opon niższej jakości o bardzo ograniczonych możliwościach bieżnikowania, których nie sprzedaje się na pierwszy montaż.

## 2.2. Wnioski o wykluczenie produktu

- (66) Szereg zainteresowanych stron twierdziło, że sprawy dotyczące konkurencji, o których mowa w motywach 68–83 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, oraz dochodzenia prowadzone przez państwa trzecie nie powinny zostać odrzucone, i przytoczyło te same zastrzeżenia w następstwie ostatecznego ujawnienia. Zamiast odrzucać te decyzje z przyczyn proceduralnych, Komisja powinna była dokonać analizy ustaleń dotyczących istoty sprawy, poczynionych w ramach tych dochodzeń. Strony te ponownie wyraziły opinię, że należy uwzględnić dochodzenia prowadzone przez USA, Indie, Euroazjatycką Komisję Gospodarczą i Egipt, oraz że postępowania dotyczące konkurencji wszczęte w maju 1996 r. są istotne dla postępowania prowadzonego obecnie <sup>(22)</sup>. Ponadto CRIA i CCCMC stwierdziły, że Komisja nie może po prostu odrzucić ustaleń Komisji w sprawie połączenia przedsiębiorstw <sup>(23)</sup> dotyczących faktu, że niskobudżetowe nowe opony przeznaczone na wymianę nie stanowią zamienników opon bieżnikowanych. Strony te twierdziły, że ustalenia te są bardzo istotne w odniesieniu do dokonanej przez Komisję segmentacji oraz, bardziej ogólnie, w odniesieniu do analizy szkody.

<sup>(22)</sup> Komisja Europejska, sprawa COMP/E-2/36.041/PO Michelin.

<sup>(23)</sup> Komisja Europejska, sprawa COMP/M.4564 – BRIDGESTONE/BANDAG, pkt 20–22.

- (67) W odniesieniu do tych twierdzeń Komisja przypomniała, że dochodzenie dotyczące konkurencji oraz dochodzenie antydumpingowe różnią się znacząco pod względem sposobu, w jaki określa się odnośny produkt objęty postępowaniem. Ponadto na podstawie Porozumienia antydumpingowego WTO członkom przysługuje duża swoboda uznania przy określaniu produktu objętego przeglądem oraz produktu podobnego. W związku z tym ani sprawy dotyczące konkurencji, ani inne sprawy antydumpingowe prowadzone w państwach trzecich nie mają bezpośredniego zastosowania do przedmiotowego dochodzenia. W związku z tym powyższe twierdzenia zostały odrzucone.
- (68) Szereg zainteresowanych stron twierdziło, że między nowymi i bieżnikowanymi oponami istnieją zasadnicze różnice pod względem podstawowych fizycznych, chemicznych i technicznych właściwości, zastosowań oraz kanałów sprzedaży, i przytoczyło podobny argument w następstwie ostatecznego ujawnienia. Strony te twierdziły, że surowce do produkcji nowych opon znacząco różnią się od surowców potrzebnych do produkcji opon bieżnikowanych. Opony bieżnikowane lub wielokrotnego użytku opony należy zatem wyłączyć z definicji produktu objętego postępowaniem.
- (69) Jak wspomniano w motywie 72, rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, opony nowe i bieżnikowane posiadają te same właściwości techniczne, części składowe oraz strukturę nowej opony. Nowa opona zapewnia karkas wykorzystywany przez branżę opon bieżnikowanych. Bieżnik jest podobny do bieżnika nowej opony. W związku z tym Komisja odrzuciła to twierdzenie.
- (70) Ponadto CRIA i CCCMC stwierdziły, że bieżnikowane i nowe opony nie mają takich samych zastosowań, ponieważ skuteczność działania opon bieżnikowanych w zakresie bezpieczeństwa jest znacznie gorsza niż nowych opon, i podniosły te same zastrzeżenia w następstwie ostatecznego ujawnienia. Jako dowód przedstawiły cytaty z przepisów prawa amerykańskiego<sup>(24)</sup>. Ponadto CRIA i CCCMC twierdziły, że instytucje Unii również uważają opony bieżnikowane za odrębne od nowych opon w innych dziedzinach. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1222/2009<sup>(25)</sup> wyraźnie nie miaoby zastosowania do opon bieżnikowanych. W związku z tym opony te nie podlegałyby takim samym przepisom, wbrew sugestii zawartej w motywie 75 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych.
- (71) Komisja odrzuciła to twierdzenie. W motywie 73 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych Komisja określiła sposób postrzegania opon pod względem skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa i stwierdziła, że dokładnie takie same różnice w parametrach technicznych, jakościowych i bezpieczeństwa występują między dwiema nowymi oponami należącymi do różnych segmentów. Ponadto decyzja Rady z dnia 13 marca 2006 r. zmieniająca decyzję 2001/507/WE i 2001/509/WE w celu wprowadzenia obowiązku stosowania Regulaminów nr 109 i 108 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) w sprawie opon bieżnikowanych<sup>(26)</sup> stanowi, że przepisy Regulaminów EKG ONZ nr 108 i 109 stosowane mają być stosowane jako warunek obowiązkowy w odniesieniu do wprowadzenia do obrotu na rynku Unii opon bieżnikowanych, aby zapewnić spełnienie przez opony bieżnikowane wymogów bezpieczeństwa i kontroli jakości podobnych do wymogów jak ma to miejsce w przypadku nowych opon<sup>(27)</sup>.
- (72) W następstwie ostatecznego ujawnienia CRIA i CCCMC stwierdziły, że proces produkcyjny nowych opon znacząco różni się od procesu produkcyjnego stosowanego w przypadku opon bieżnikowanych. Chociaż Komisja zgadza się z tymi stronami co do tego, że proces produkcyjny jest różny, zastosowanie nowych opon i opon bieżnikowanych jest takie samo – montuje się je na kołach autobusów albo samochodów ciężarowych, aby uzyskać miękki kontakt z powierzchnią drogi. W związku z tym argument ten został odrzucony.

### 2.3. Produkt podobny

- (73) Wszyscy chińscy producenci eksportujący objęci próbą, CRIA i CCCMC wystąpili z wnioskiem, by Komisja ujawniła więcej informacji na temat rodzajów opon, które zostały wykorzystane do celów porównawczych. Twierdzili oni, że istnieje duże prawdopodobieństwo pominięcia pewnych różnic w PCN/rodzajach produktu i że należy dokonać korekt (dostosowań). Chińscy eksporterzy oraz CRIA i CCCMC twierdzili, że nie byli w stanie zidentyfikować takich różnic, ponieważ nie posiadali informacji na temat produktów sprzedawanych przez producentów unijnych objętych próbą. Strony te powtórzyły podobne argumenty w następstwie ostatecznego ujawnienia.
- (74) Komisja stwierdziła, że akta udostępnione do wglądu zawierały już wystarczające informacje dotyczące definicji PCN/rodzajów produktu. Definicja rodzaju produktu jest raczej złożona i obejmuje siedem właściwości (w tym szerokość przekroju, wskaźnik profilu, rodzaj konstrukcji, średnicę obręczy/koła, położenie opony, czy jest to opona zimowa [tak lub nie], czy jest to opona bezdętkowa [tak lub nie]). W związku z tym Komisja stwierdziła, że właściwości określone w PCN były wystarczająco szczegółowe, aby uwzględnić wszystkie właściwości produktu występujące na rynku Unii. Żadna z pozostałych zainteresowanych stron nie twierdziła, że PCN nie

<sup>(24)</sup> Na podstawie przepisów prawa amerykańskiego: „Nie wolno użytkować autobusu, na którego przednim kole zamontowano opony, które poddano pogłębianiu bieżnika lub bieżnikowaniu”; 49 CFR 393.75 – Tires.(d).

<sup>(25)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1222/2009 z dnia 25 listopada 2009 r. w sprawie etykietowania opon pod kątem efektywności paliwowej i innych zasadniczych parametrów (Dz.U. L 342 z 22.12.2009, s. 46).

<sup>(26)</sup> Dz.U. L 181 z 4.7.2006, s. 1.

<sup>(27)</sup> <http://www.etrma.org/tyres/retreading/eu-regulatory-framework> [ostatni dostęp w dniu 12 lipca 2018 r.].

odzwierciedlały wszystkich różnic między różnymi rodzajami produktu czy też że ten sam rodzaj produktu wytwarzanego w Unii różnił się od tego samego rodzaju produktu wytwarzanego w ChRL. Żadna z zainteresowanych stron nie przedstawiła również informacji wyjaśniających, jakie inne właściwości byłyby konieczne, aby zapewnić bardziej kompletne lub lepsze porównanie między przywożonymi a krajowymi rodzajami produktu objętego postępowaniem. W związku z powyższym Komisja podtrzymała swoje ustalenia, zgodnie z którymi właściwości określone w PCN były wystarczająco szczegółowe, by oddać wszelkie istotne różnice między różnymi rodzajami produktu i umożliwiały rzetelne porównanie produktów (i cen). W związku z tym Komisja odrzuciła to twierdzenie.

- (75) CRIA i CCCMC twierdziły, że nie jest jasne, czy pojęcia rodzaju produktu i PCN różnią się, i zwróciły się do Komisji z prośbą o wyjaśnienie tej kwestii. Do celów niniejszego postępowania Komisja potwierdziła, że te dwa pojęcia są zamienne.

### 3. DUMPING

- (76) CRIA i CCCMC, Grupa Aeolus i przedsiębiorstwo Pirelli, Grupa Hankook i Grupa Giti zakwestionowały fakt, że jako informacje poufne potraktowano nie tylko tożsamość producenta z państwa analogicznego, ale również szczegółowe obliczenia wartości normalnej. Strony te twierdziły, że uniemożliwiło im to egzekwowanie przysługujących im praw procesowych i przedstawienie rzeczowych uwag na temat obliczeń wartości normalnej. Grupa Giti i Grupa Hankook podtrzymały ten argument w następstwie ostatecznego ujawnienia.
- (77) Komisja przypomniła, że producent z państwa analogicznego złożył wniosek o poufne traktowanie jego tożsamości i przedstawił uzasadnienie swojego wniosku. Komisja zbadała zasadność wniosku o zachowanie anonimowości i ustaliła, że istnieją przesłanki świadczące o znacznym ryzyku odwetu, przyjęła zatem, że nie należy ujawniać nazwy tego przedsiębiorstwa. Ponadto producent z państwa analogicznego przedstawił dowody potwierdzające, że na podstawie danych dotyczących jego sprzedaży i kosztów, w szczególności sprzedaży według segmentów, jego konkurenci mogliby ustalić jego tożsamość i tym samym grozić odwetem w przypadku dalszej współpracy. W związku z tym Komisja zgodziła się z producentem, że szczegółowe obliczenia wartości normalnej należało potraktować jako poufne albo przedstawić w postaci przedziałów. Po przeprowadzeniu przesłuchania z udziałem rzecznika praw stron, o którym mowa w motywie 14, Komisja ujawniła dodatkowe informacje dotyczące kosztów produkcji i kosztów sprzedaży, kosztów ogólnych i administracyjnych producenta z państwa analogicznego.

#### 3.1. Wartość normalna

##### 3.1.1. Traktowanie na zasadach rynkowych („MET”)

- (78) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń Grupa Giti, CRIA i CCCMC stwierdziły, że podejście Komisji zakładające dalsze stosowanie art. 2 ust. 7 rozporządzenia podstawowego (przed zmianą przyjętą dnia 19 grudnia 2017 r. <sup>(28)</sup>) stanowi naruszenie zobowiązań Unii podjętych w protokole przystąpienia Chin do WTO i jest w związku z tym niezgodne z prawem. W tym kontekście Grupa Giti nie zgodziła się z argumentem Komisji, że ciężar dowodu spoczywa na niej, a na koniec zwróciła uwagę, że nie istnieje podstawa prawna uniemożliwiająca Komisji określanie wartości normalnej na podstawie kosztów własnych i danych dotyczących sprzedaży (krajowej) Grupy Giti.
- (79) Jak zaznaczono w motywie 88 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, w trakcie swojego dochodzenia Komisja działała zgodnie z prawem obowiązującym w czasie przeprowadzania dochodzenia, w tym z art. 2 ust. 7 lit. b) i c) rozporządzenia podstawowego. W tym zakresie twierdzenie, że ciężar dowodu nie spoczywa na Grupie Giti, stoi w sprzeczności z mającym zastosowanie art. 2 ust. 7 lit. c) rozporządzenia podstawowego, w którym przewidziano, że „[w]niosek na mocy lit. b) składa się w formie pisemnej oraz zawiera wystarczające dowody, że producent działa w warunkach gospodarki rynkowej [...]”. Ponadto jeżeli chodzi o określanie wartości normalnej, w art. 2 ust. 7 lit. a) rozporządzenia podstawowego przewidziano, że wartość normalną można określić „w oparciu o cenę lub wartość skonstruowaną w warunkach gospodarki rynkowej państwa trzeciego lub cenę z takiego kraju przeznaczoną dla innych krajów, łącznie z Unią [...]”.
- (80) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń Grupa Giti stwierdziła również, że odrzucając wniosek MET Grupy, Komisja naruszyła jej prawo do obrony na dwa sposoby:
- a) okres, jaki przyznano Grupie Giti, był niewystarczający, by przedstawić rzeczowe uwagi na temat ujawnienia dotyczącego MET, ponieważ termin na przekazywanie uwag w sprawie ujawnienia dotyczącego MET był niedostateczny i nierozsądny; oraz

<sup>(28)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2321 z dnia 12 grudnia 2017 r. zmieniające rozporządzenie (UE) 2016/1036 w sprawie ochrony przed przywozem produktów po cenach dumpingowych z krajów niebędących członkami Unii Europejskiej oraz rozporządzenie (UE) 2016/1037 w sprawie ochrony przed przywozem towarów subsydiowanych z krajów niebędących członkami Unii Europejskiej, Dz.U. L 338 z 19.12.2017, s. 1.

- b) Komisja ujawniła swoje sprawozdanie dotyczące weryfikacji MET dopiero w dniu 3 maja 2018 r. czyli około miesiąca po podjęciu ostatecznej decyzji dotyczącej MET (w dniu 9 kwietnia 2018 r.).
- (81) Komisja nie zgodziła się z tymi zarzutami z następujących powodów.
- a) Komisja udostępniła swoją ocenę MET dnia 15 marca 2018 r., wyznaczając termin przesyłania uwag na koniec dnia roboczego w dniu 27 marca 2018 r. Taki termin 12 dni jest racjonalny i umożliwiał Grupie Giti właściwą obronę jej interesów.
- b) Dokument zawierający ujawnienie ustaleń dotyczących MET z dnia 15 marca 2018 r. zawierał nie tylko najważniejsze fakty, ale również wyniki dochodzenia na miejscu. W tym konkretnym dokumencie służby Komisji opisały szczegółowo i w przejrzysty sposób wszystkie istotne elementy, umożliwiając tym samym Grupie Giti obronę jej interesów w odniesieniu do oceny MET. Ponadto wizyty weryfikacyjne w siedzibie Grupy Giti odbywały się w okresie trzech tygodni, w trakcie których obecny był co najmniej jeden radca prawny reprezentujący Grupę Giti. Podczas wizyt weryfikacyjnych służby Komisji informowały przedstawicieli przedsiębiorstwa, zarówno ustnie, jak i pocztą elektroniczną, o informacjach, które skutecznie zweryfikowano, i informacjach, które nadal należało zweryfikować lub przedstawić. Identyczny wykaz wszystkich dowodów zgromadzonych w trakcie procesu weryfikacji przedstawiano radcy prawnemu Grupy Giti na zakończenie każdej wizyty weryfikacyjnej. Nawet bez sprawozdania z misji, w którym podsumowano wyłącznie ustalenia faktyczne ujawnione już w dokumencie zawierającym ujawnienie ustaleń dotyczących MET, Grupa Giti miała wystarczająco dużo możliwości przedstawienia uwag na temat zasadniczych aspektów oceny MET.
- (82) Podsumowując, po ujawnieniu tymczasowych ustaleń w uwagach dotyczących MET nie kwestionowano ustaleń faktycznych i uwagi te nie miały wpływu na zmianę ustaleń Komisji dotyczących MET. Zgodnie z art. 2 ust. 7 lit. c) rozporządzenia podstawowego Komisja ustaliła, czy Grupa Giti spełniała kryteria dotyczące MET – w terminie siedmiu miesięcy, lecz w żadnym wypadku nie później niż w terminie ośmiu miesięcy – od wszczęcia dochodzenia, po umożliwieniu przedsiębiorstwom unijnym przedstawienia uwag. W związku z tym Komisja uznała, że nie naruszono prawa do obrony przysługującego Grupie Giti w odniesieniu do ustaleń Komisji dotyczących MET.

### 3.1.2. Państwo analogiczne

- (83) W rozporządzeniu w sprawie ceł tymczasowych Komisja wybrała Brazylię jako państwo analogiczne zgodnie z art. 2 ust. 7 rozporządzenia podstawowego.
- (84) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń Grupa Giti twierdziła, że Brazylia nie stanowiła odpowiedniego państwa analogicznego z następujących powodów: 1) warunki dostępu do surowców w Brazylii są mniej korzystne, ponieważ Chiny są większym producentem kauczuku naturalnego i mają bliżej do głównych źródeł jego produkcji w Azji Południowo-Wschodniej; 2) w Brazylii obowiązują cła antydumpingowe w stosunku do szeregu państw; 3) w Brazylii obowiązują wysokie regularne cła importowe w wysokości 16 % na niektóre opony autobusowe i ciężarowe.
- (85) Komisja przypomniała, że Brazylia stanowi rynek konkurencyjny, na którym pięciu dużych producentów zajmuje się produkcją opon autobusowych i ciężarowych. Jest to duży rynek pod względem konsumpcji, który charakteryzuje się znacznym przywozem i wywozem pomimo obowiązujących ceł antydumpingowych i regularnych należności celnych. Komisja przypomniała również, że nie istniała realna alternatywa. Jedyny tajlandzki producent, który był skłonny współpracować, zajmuje się wyłącznie produkcją opon dętkowych, przez co był nieodpowiedni, ponieważ ponad 95 % wywozu do Unii stanowią opony bezdętkowe. Republika Południowej Afryki jest o wiele mniejsza pod względem produkcji i konsumpcji, a także miała nawet wyższe regularne cła antydumpingowe, przez co była mniej odpowiednia niż Brazylia. W związku z tym Komisja potwierdziła, że Brazylia jest najbardziej odpowiednim państwem analogicznym wśród proponowanych opcji.
- (86) Komisja zbadała również dokładnie udział kosztu kauczuku naturalnego w kosztach produkcji producenta z państwa analogicznego. Koszt kauczuku naturalnego przypadający na kilogram opon autobusowych i ciężarowych wytworzonych przez producenta z państwa analogicznego wynosił [4,1–4,5] RMB, co było zgodne z kosztem, jaki chińscy producenci eksportujący zgłosili w swoich odpowiedziach na kwestionariusz. Ogółem koszt produkcji/kilogram produktu, jaki ponosi producent z państwa analogicznego jest wyższy niż koszt produkcji/kilogram chińskich producentów eksportujących. Główna różnica w poziomie kosztów produkcji w Brazylii wynika jednak z wyższych kosztów pracy, bezpośredniej amortyzacji i innych bezpośrednich i pośrednich kosztów produkcji. W związku z tym odrzucono twierdzenie dotyczące korekty o różnicę w cenie surowców między państwem analogicznym a ChRL.

- (87) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń Grupa Giti, Grupa Hankook, Grupa Aeolus i przedsiębiorstwo Pirelli stwierdziły, że wartość normalna musiała zostać skonstruowana w odniesieniu do większości ich wielkości sprzedaży do Unii, i stwierdziły, że budzi to poważne wątpliwości, jeśli chodzi o porównywalność rodzajów produktu sprzedawanych na rynku krajowym państwa analogicznego. Po ostatecznym ujawnieniu Grupa Giti podtrzymała ten argument.
- (88) Produkt objęty postępowaniem obejmuje szeroki zakres rodzajów produktu w wielu różnych rozmiarach i o innych różnych właściwościach. W Brazylii nie wytwarzano pewnych rozmiarów i rodzajów opon, co nie oznacza jednak, że brazylijskie rodzaje produktu nie są porównywalne. W istocie rodzaje produktu wytwarzane przez producenta brazylijskiego należą do tej samej grupy produktów i do pewnego stopnia można je odnieść do produktów wywożonych do Unii przez chińskich producentów eksportujących objętych próbą. W związku z powyższym Komisja odrzuciła ten argument.
- (89) Wobec braku wszelkich dalszych uwag dotyczących stosowności państwa analogicznego potwierdza się wstępny wniosek Komisji, aby wykorzystać Brazylię jako państwo analogiczne, jak określono w motywie 112 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych.

### 3.1.3. Wartość normalna

- (90) Szczegóły dotyczące obliczenia wartości normalnej przedstawiono w motywach 113–115 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych.
- (91) Wszyscy producenci eksportujący objęci próbą stwierdzili, że metoda konstruowania wartości normalnej zastosowana przez Komisję na etapie tymczasowym dała nadzwyczajnie wysokie marginesy dumpingu i jej wyniki nie wydają się zgodne z rzeczywistością, tj. wartość normalna nie zmalała w segmentach 2 i 3, chociaż w rzeczywistości ceny w segmentach 2 i 3 zawsze są niższe. Producenci eksportujący wezwali Komisję do dokonania korekt wartości normalnej, które odzwierciedlałyby malejące koszty produkcji w segmentach 2 i 3. Grupa Giti złożyła również wniosek o dokonanie korekty, która odzwierciedlałaby malejące koszty produkcji opon o większej szerokości przekroju.
- (92) Komisja przyjęła argument, zgodnie z którym metoda, jaką tymczasowo zastosowała w celu skonstruowania wartości normalnej niezgodnych numerów kontrolnych produktu, może w niewystarczającym stopniu uwzględniać podział segmentów. Komisja przeanalizowała rodzaje produktu, jakie wytwarzał producent z państwa analogicznego we wszystkich trzech segmentach, i zauważyła, że koszty produkcji/sztukę w segmencie 2 stanowiły średnio [83–87] % kosztów produkcji/sztukę w segmencie 1, a koszty produkcji/sztukę w segmencie 3 stanowiły średnio [77–82] % kosztów produkcji/sztukę w segmencie 1. W związku z tym Komisja podjęła decyzję o udoskonaleniu metody konstruowania wartości normalnej w celu uwzględnienia tych różnic w kosztach produkcji/sztukę w każdym segmencie. Po pierwsze, Komisja obliczyła średni koszt produkcji/kilogram w odniesieniu do wszystkich opon segmentu 1 wytworzonych przez producenta z państwa analogicznego: [19–21] RMB na kg. Następnie Komisja obniżyła koszt produkcji/kilogram w segmencie 2, wykorzystany podczas konstruowania wartości normalnej, o średnią różnicę kosztu produkcji/sztukę między segmentem 1 a segmentem 2, a mianowicie [83–87] %, przez co koszt produkcji/kilogram w segmencie 2 wyniósł: [16–18] RMB na kg; koszt produkcji/kilogram w segmencie 3 został obniżony o średnią różnicę kosztu produkcji/sztukę między segmentem 1 a segmentem 3, a mianowicie o [77–82] %, przez co otrzymano [15–17] RMB/sztukę. Rodzaje produktu, jakie producent z państwa analogicznego wytwarzał we wszystkich trzech segmentach, stanowiły [70–80] % wielkości produkcji państwa analogicznego i w związku z tym uznano je za reprezentatywne do celów wykorzystania jako podstawa korekty.
- (93) Komisja konstruowała wartość normalną każdego niezgodnego rodzaju produktu wywożonego przez chińskich producentów, mnożąc jego wagę przez koszt produkcji/kilogram dla każdego segmentu. Komisja dodała następnie racjonalnie uzasadnioną kwotę kosztów sprzedaży, kosztów ogólnych i administracyjnych i racjonalnie uzasadnioną kwotę zysku do każdego rodzaju produktu.
- (94) Na podstawie powyższych korekt Komisja skonstruowała wartość normalną w odniesieniu do rodzajów produktu, których nie można było zestawić z innymi („PCN”), uwzględniając zidentyfikowane różnice w kosztach produkcji między trzema segmentami.
- (95) Na skutek twierdzeń, że koszty sprzedaży, koszty ogólne i administracyjne producenta z państwa analogicznego są nieracjonalnie wysokie, Komisja ponownie szczegółowo zbadała koszty sprzedaży, koszty ogólne i administracyjne producenta i zauważyła, że na etapie tymczasowym policzono podwójnie wydatki na transport krajowy. W związku z tym Komisja usunęła ten koszt z obliczeń wartości normalnej, co spowodowało obniżenie kosztów sprzedaży, kosztów ogólnych i administracyjnych wykorzystanych do skonstruowania wartości normalnej, z [35–45 %] kosztu produkcji producenta z państwa analogicznego do [20–30 %] jego kosztu produkcji. Zmiana ta nie ma wpływu na poziomy cła tymczasowego, ponieważ nie doprowadziła do obniżenia tymczasowego marginesu dumpingu poniżej poziomu marginesu szkody. Zmienione koszty sprzedaży, koszty ogólne i administracyjne są zgodne ze średnimi kosztami sprzedaży, kosztami ogólnymi i administracyjnymi przemysłu unijnego w odniesieniu do wszystkich producentów objętych próbą we wszystkich trzech segmentach. W związku z tym Komisja uznała, że zmieniony poziom kosztów sprzedaży, kosztów ogólnych i administracyjnych jest racjonalny.

- (96) Po ostatecznym ujawnieniu Grupa Giti stwierdziła, że Komisja nie dokonała korekty, aby uwzględnić fakt, że producenci segmentu 1 mają zazwyczaj o wiele wyższe koszty marketingowe (przy ustalaniu kosztów sprzedaży, kosztów ogólnych i administracyjnych) oraz że producenci segmentu 1 charakteryzują się o wiele większą rentownością niż producenci segmentów 2 i 3 (przy ustalaniu zysków). Stwierdziła ona zatem, że przy konstruowaniu wartości normalnej Komisja powinna zastosować niższą marżę zysku w przypadku opon segmentu 2 niż w przypadku opon segmentu 1 i jeszcze niższą marżę zysku w odniesieniu do opon segmentu 3.
- (97) Komisja przypomniała, że po zakończeniu etapu tymczasowego zmieniła ona swoją metodykę w celu uwzględnienia różnic występujących między segmentami przy konstruowaniu wartości normalnej (zob. motyw 92). Dane przekazane przez producenta z państwa analogicznego nie dają żadnych podstaw do dalszych korekt. W związku z tym argument ten został odrzucony.
- (98) Jeżeli chodzi o wniosek o skorygowanie wartości normalnej o malejący koszt produkcji większych opon, Komisja zauważyła, że Grupa Giti nie przedstawiła żadnej szczegółowej analizy, w której określono by, w jakim zakresie produkcja większych opon jest tańsza, oraz czy istnieje jakikolwiek wyraźny wzór spadku kosztu produkcji. Ponadto Grupa Giti nie przedstawiła żadnej potencjalnej metodyki umożliwiającej przeprowadzenie takiej korekty. Po ostatecznym ujawnieniu Grupa Giti stwierdziła, że nie otrzymała wystarczających danych, aby była w stanie przedstawić jakąkolwiek potencjalną metodykę dotyczącą korekty ze względu na rozmiar opon. Komisja uznała, że Grupa Giti mogła wykorzystać własne dane, aby wykazać, że istnieją znaczne różnice między kosztami produkcji większych i mniejszych opon i na tej podstawie mogła zasugerować metodykę do celów korekty. Nie wpłynęła jednak żadna taka propozycja. W związku z powyższym twierdzenia te zostały odrzucone.
- (99) Grupa Giti zwróciła również uwagę, że w okresie objętym dochodzeniem stopa procentowa publikowana przez Bank Centralny Brazylii mieściła się w przedziale 14,25 % – 11,25 %, natomiast w tym samym okresie stopa procentowa publikowana przez Ludowy Bank Chin wynosiła 4,35 %. Grupa Giti stwierdziła, że w przypadku gdy duża część kosztów sprzedaży, kosztów ogólnych i administracyjnych związana jest z wydatkami finansowymi, koszty te powinny zostać obniżone, tak aby odzwierciedlały wyższe stopy oprocentowania kredytów w Brazylii w porównaniu z ChRL.
- (100) Komisja przypomniała, że musi stosować koszty państwa analogicznego ze względu na obecność istotnych zakłóceń konkurencji związanych ze znaczną ingerencją państwa w ChRL. W związku z tym, że jednym z tych zakłóceń konkurencji jest dostęp chińskich przedsiębiorstw do kredytów bankowych, Komisja uznała za właściwe stosowanie stóp oprocentowania państwa analogicznego. W związku z tym argument ten został odrzucony.
- (101) Po ostatecznym ujawnieniu Grupa Giti powtórzyła swój argument co do tego, że Komisja powinna dokonać korekty o różnicę kosztów finansowania w ChRL i w Brazylii, mianowicie między stopą procentową Ludowego Banku Chin a stopą procentową Banku Centralnego Brazylii. Grupa Giti zwróciła się również z wnioskiem o skorygowanie w dół kosztów produkcji producenta z państwa analogicznego, aby zrekompensować wyższe wydatki ogólne, oraz kosztów sprzedaży, kosztów ogólnych i administracyjnych, aby zrekompensować inne koszty i wyższe podatki.
- (102) Komisja przypomniała, że zgodnie z art. 2 ust. 7 lit. a) i b) rozporządzenia podstawowego w przypadku ChRL wartość normalną ustala się na podstawie ceny lub konstruowanej wartości normalnej w państwie trzecim o gospodarce rynkowej. Jak wspomniano w motywie 100, w ChRL istnieją istotne zakłócenia konkurencji, które wpływają na wysokość kosztów finansowania w tym państwie. W związku z tym fakt, że między ChRL a państwem analogicznym mogą wystąpić różnice w kosztach finansowania, nie stanowi uzasadnienia dla dokonania wnioskowanej korekty. Jeśli chodzi o dodatkowy argument, że koszt produkcji producenta z państwa analogicznego należy skorygować w dół, aby skompensować wyższe koszty ogólne i podatki w Brazylii, Komisja przypomniała, że odrzuciła wniosek o traktowanie na zasadach rynkowych złożony przez Grupę Giti. Jednym z powodów odrzucenia tego wniosku był fakt, że dokumentacja księgowa grupy nie odzwierciedlała prawidłowo kosztów sprzedaży, kosztów ogólnych i administracyjnych. Komisja nie mogła zatem polegać na dostarczonych przez Grupę Giti danych na temat kosztów przedsiębiorstwa, nie korzystała z tych danych, ani ich nie weryfikowała. W związku z tym nie była w stanie dokonać porównania z rzekomo wyższymi kosztami ogólnymi i kosztami podatkowymi w Brazylii. Ponieważ przychylenie się do wniosku o korektę sprawiłoby, że do postępowania ponownie włączono by te niewiarygodne chińskie dane, Komisja również odrzuciła to twierdzenie.

### 3.2. Cena eksportowa

- (103) Szczegółowe informacje dotyczące obliczenia ceny eksportowej przedstawiono w motywach 116–119 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych.
- (104) Grupa Hankook twierdziła, że powinna być traktowana jak jeden podmiot gospodarczy, a zatem żadne korekty na podstawie art. 2 ust. 9 rozporządzenia podstawowego nie są konieczne lub uzasadnione w inny sposób. Twierdziła że skutkiem wyeliminowania kosztów sprzedaży, kosztów ogólnych i administracyjnych oraz zysku przedsiębiorstw powiązanych w Unii na podstawie art. 2 ust. 9 rozporządzenia podstawowego było usunięcie z ceny eksportowej wszystkich kosztów i wydatków poniesionych przez dział sprzedaży eksportowej oraz

udziału w zysku. Po ostatecznym ujawnieniu Grupa Hankook powtórzyła swój argument, że stanowi ona jeden podmiot gospodarczy i, jej zdaniem, Komisja nie powinna korygować ani kosztów sprzedaży, kosztów ogólnych i administracyjnych, ani zysku powiązanych przedsiębiorstw handlowych w Unii. Zamiast tego Komisja powinna zastosować rzeczywiste ceny obowiązujące pierwszego niezależnego klienta w Unii, gdyż, zdaniem Grupy, taka cena jest wiarygodna.

- (105) W odniesieniu do konstruowania ceny eksportowej na podstawie art. 2 ust. 9 rozporządzenia podstawowego, według utrwalonego orzecznictwa istnienie jednego podmiotu gospodarczego nie uniemożliwia Komisji skonstruowania ceny eksportowej na podstawie art. 2 ust. 9<sup>(29)</sup>. Zgodnie z art. 2 ust. 9 akapity pierwszy i drugi rozporządzenia podstawowego Komisja jest uprawniona do skonstruowania ceny eksportowej, w przypadku gdy cena eksportowa jest niewiarygodna ze względu na powiązania między eksporterem i importerem. W takim przypadku dokonuje się korekty o wszystkie koszty, łącznie z cłami i podatkami, poniesione między przywozem a odsprzedażą, a także o narosłe zyski w celu ustalenia wiarygodnej ceny eksportowej na poziomie granicy Unii. Zgodnie z art. 2 ust. 9 akapit trzeci rozporządzenia podstawowego pozycje, o które należy dokonać korekty, obejmują pozycje zwykle ponoszone przez importera, ale płacone przez jakikolwiek podmiot, w tym rozsądną marżę w odniesieniu do kosztów sprzedaży, kosztów ogólnych i administracyjnych oraz zysku. W przedmiotowej sprawie Komisja ustaliła, że powiązanie istnieje, ponieważ producenci eksportujący i importerzy należą do tej samej grupy przedsiębiorstw, tzn. Grupy Hankook. Komisja jest zatem uprawniona do dokonania korekt kosztów sprzedaży, kosztów ogólnych i administracyjnych ponoszonych przez powiązanych importerów Grupy Hankook oraz ich zysku. Komisja uznała również, że zweryfikowane zyski osiągnięte przez współpracujących importerów niepowiązanych stanowią odpowiednią podstawę do celów skonstruowania ceny eksportowej. W związku z tym argument ten został odrzucony.
- (106) Grupa Hankook stwierdziła, że jeśli Komisja odrzuca jej argument przeciwko korektom jej ceny eksportowej zgodnie z art. 2 ust. 9 rozporządzenia podstawowego, powinna skorygować wartość normalną producenta z państwa analogicznego poprzez odjęcie kosztów sprzedaży i rozsądnego zysku zgodnie z art. 2 ust. 10 lit. d) rozporządzenia podstawowego. W opinii Grupy Hankook uwzględnianie kosztów sprzedaży i marży zysku producenta z państwa analogicznego prowadzi do asymetrii wpływającej na porównywalność cen, którą należy skorygować. Po ujawnieniu dodatkowych ustaleń Grupa Hankook wyliczyła korekty, których jej zdaniem należy dokonać w stosunku do kosztów sprzedaży, kosztów ogólnych i administracyjnych oraz do zysku producenta z państwa analogicznego, aby usunąć asymetrię wpływającą na porównywalność cen.
- (107) Komisja wyjaśniła, że celem korekt dokonanych zgodnie z art. 2 ust. 9 rozporządzenia podstawowego jest ustalenie wiarygodnej ceny eksportowej, na którą nie miałyby wpływu powiązania między eksporterem i importerem w Unii, jak przypomniano w motywie 105. Jednocześnie Trybunał orzekł, że określanie wartości normalnej i określanie ceny eksportowej podlegają oddzielnym przepisom, w związku z czym koszty sprzedaży, koszty ogólne i administracyjne niekoniecznie muszą być traktowane w obu przypadkach w ten sam sposób<sup>(30)</sup>. Komisja potwierdziła swoje stanowisko, że ostateczna cena sprzedaży producenta z państwa analogicznego została obniżona do tego samego poziomu handlu *ex-works* przez skorygowanie jej za pomocą należycie zweryfikowanych odliczeń zgłoszonych w jego tabeli kolejnych transakcji. W związku z tym twierdzenie to zostało odrzucone.

### 3.3. Porównanie

- (108) W motywach 120 i 121 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych wyjaśniono, w jaki sposób dokonano porównania między wartością normalną a ceną eksportową.
- (109) W swoich uwagach dotyczących tymczasowych i ostatecznych ustaleń Grupa Giti, Grupa Hankook i CCCMC oraz CRIA zakwestionowały metodykę korekty VAT z kilku powodów, jak szczegółowo wskazano w motywach 110–117.
- (110) Strony te twierdziły, że po odrzuceniu chińskich cen i kosztów w celu określenia wartości normalnej, Komisja wprowadziła później chińskie stawki podatku VAT przy obliczaniu wartości normalnej. Ponadto strony te twierdziły, że przedmiotowa metodyka powoduje podwyższenie marginesu dumpingu, w szczególności w związku z faktem, że korekty dokonuje się w odniesieniu do wartości normalnej zamiast w odniesieniu do ceny eksportowej.

<sup>(29)</sup> Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 4 maja 2017 r., RFA International przeciwko Komisji Europejskiej, C-239/15 P, ECLI:EU:C:2017:337, pkt 24–26 oraz wyrok Sądu z dnia 17 marca 2015 r., RFA International przeciwko Komisji Europejskiej, T-466/12, ECLI:EU:T:2015:151, pkt 51–56.

<sup>(30)</sup> Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 10 marca 1992 r., Minolta przeciwko Radzie, C-178/87, EU:C:1992:112, pkt 12.

- (111) Komisja odrzuciła te argumenty. Celem korekt dokonanych na podstawie art. 2 ust. 10 rozporządzenia podstawowego jest zapewnienie, aby margines dumpingu był ustalony na podstawie obiektywnego porównania między wartością normalną a ceną eksportową. Wymóg ten ma zastosowanie niezależnie od podstawy wykorzystanej do ustalenia wartości normalnej, w tym w przypadku gdy wartość normalna ustalana jest w państwie analogicznym w sytuacjach, gdy przedsiębiorstw nie traktuje się na zasadach rynkowych. W związku z korektą VAT dokonaną na podstawie art. 2 ust. 10 lit. b) Komisja zapewniła, aby porównanie wartości normalnej i ceny eksportowej odbywało się przy tej samej stawce opodatkowania, jak dokładniej wyjaśniono w motywach 115 i 116 zgodnie z utrwalonym orzecznictwem <sup>(31)</sup>.
- (112) Grupa Giti stwierdziła, że jej zdaniem sytuacja w przytoczonym przez Komisję orzecznictwie, tj. wyrok w sprawie Dashiqiao <sup>(32)</sup>, różniła się od sytuacji Grupy Giti, gdyż przedsiębiorstwo, którego dotyczył ten wyrok, uzyskało traktowanie na zasadach rynkowych, i nie dokonano żadnych korekt na podstawie art. 2 ust. 10 lit. b) rozporządzenia podstawowego.
- (113) Komisja przyznała, że okoliczności dochodzenia badanego w wyroku w sprawie Dashiqiao były inne. W tamtej sprawie sprzedaż eksportowa podlegała w okresie objętym dochodzeniem pełnej stawce VAT w wysokości 17 %, nie była zatem konieczna żadna korekta wartości normalnej mająca na celu zapewnienie obiektywnego porównania z wartością normalną odzwierciedlającą tę samą stawkę VAT. Z kolei w niniejszym dochodzeniu sprzedaż eksportowa podlegała obniżonej stawce VAT, przez co konieczne było dokonanie korekty, aby obniżyć wartość normalną ceny obejmującej VAT do tej samej stawki opodatkowania, jaka obowiązuje przy sprzedaży eksportowej. Jak określono w motywie 111, nie jest istotne, czy chińskiemu producentowi eksportującemu przyznano MET czy nie. Istotne jest to, czy porównanie ceny eksportowej i wartości normalnej odbywa się z zastosowaniem tej samej stawki opodatkowania, aby zapewnić obiektywne porównanie ceny.
- (114) Grupa Giti stwierdziła również, że ciężar dowodu dotyczący konieczności dokonania korekty ciąży na Komisji. Grupa Hankook podkreśliła, że zgodnie z chińskimi przepisami na sprzedaż eksportową nie był nałożony żaden VAT, korekta nie była zatem uzasadniona. Grupa Hankook stwierdziła ponadto, że nawet jeżeli korekta o zobowiązanie z tytułu VAT była konieczna, należało jej dokonać w stosunku do ceny eksportowej, nie zaś do wartości normalnej. Grupa Giti stwierdziła również, że korekty o zobowiązanie z tytułu VAT należy raczej dokonać w celu wyrównania wszelkich różnic w podatku VAT ostatecznie uiszczonym przez Grupę po odliczeniu VAT lub innych podatków płaconych od zakupu surowców i innych kosztów produkcji od zobowiązania z tytułu VAT odpowiednio za sprzedaż eksportową i sprzedaż krajową. Innymi słowy Grupa Giti argumentowała, że jakakolwiek korekta o VAT powinna odzwierciedlać różnicę w kosztach między materiałami wywozonymi i sprzedawanymi na rynku krajowym.
- (115) Argumenty przedstawione przez Grupę Giti i Grupę Hankook opierają się na błędnym rozumieniu uzasadnienia leżącego u podstaw korekty dokonanej z tytułu obowiązku podatkowego w VAT. Po pierwsze, jeżeli chodzi o zasadność korekty, żadna ze stron nie zakwestionowała faktu, że sprzedaż eksportowa produktu objętego postępowaniem prowadzi do powstania po stronie producenta eksportującego obowiązku podatkowego w VAT. Strony stwierdziły istotnie, że należy dokonać korekty ceny eksportowej albo dokonać korekty w celu skompensowania różnicy w kosztach między sprzedażą krajową a eksportową (tj. kosztach wynikających z braku możliwości odzyskania całości podatku VAT uiszczanego z tytułu zakupu surowców lub od innych kosztów produkcji ze względu na obowiązek podatkowy w VAT powstały w wyniku sprzedaży eksportowej produktu objętego postępowaniem). Chociaż Komisja nie zgodziła się z tym argumentem ze względów omówionych w motywach 116 i 117, zauważyła, że potwierdzają one fakt, że sprzedaż eksportowa podlega opodatkowaniu VAT (w przeciwieństwie do tego, co twierdziła Grupa Hankook) równemu tzw. „stawce niepodlegającej zwrotowi” nakładanej na wywóz, która jest stawką ryczałtową stosowaną względem ceny eksportowej FOB produktu objętego postępowaniem. Po drugie, jeżeli chodzi o samą korektę, Komisja powtórzyła, że celem korekty jest zapewnienie, aby porównanie wartości normalnej i ceny eksportowej odbywało się na tym samym poziomie stawki VAT.
- (116) Na tej podstawie Komisja ustaliła najpierw wartość normalną obejmującą VAT na poziomie 17 %, co jest normalną stawką VAT dla sprzedaży krajowej w ChRL. Następnie Komisja skorygowała w dół wartość normalną, aby była ona zgodna z niższą stawką z tytułu obowiązku podatkowego w VAT stosowaną przy sprzedaży eksportowej produktu objętego postępowaniem (tj. tzw. stawką niepodlegającą zwrotowi). Dzięki temu zapewniona jest wymagana symetria między wartością normalną a ceną eksportową dla danego poziomu opodatkowania pośredniego. W odpowiedzi na argumenty przedstawione przez Grupę Hankook, zgodnie z którymi należy dokonać korekty ceny eksportowej, Komisja zauważyła, że z art. 2 ust. 10 lit. b) rozporządzenia podstawowego jasno wynika, że kwestię jakichkolwiek różnic w poziomie podatku pośredniego należy rozwiązać po stronie wartości normalnej, nie zaś po stronie ceny eksportowej.

<sup>(31)</sup> Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 19 września 2013 r., Dashiqiao Sanqiang Refractory Materials przeciwko Radzie, C-15/12 P, EU:C:2013:572, pkt 34–35.

<sup>(32)</sup> Tamże.

- (117) W odniesieniu do argumentu, zgodnie z którym należy dokonać korekty, aby zneutralizować wszelkie różnice w kosztach surowców lub kosztach produkcji między sprzedażą eksportową a sprzedażą krajową wynikające z rezydualnej wartości zobowiązania z tytułu VAT na takie pozycje kosztów, Komisja przypomniła, że celem korekty dokonywanej w tym kontekście nie jest zniwelowanie jakichkolwiek rzekomych różnic w kosztach surowców lub w innych kosztach produkcji. Celem takiej korekty jest raczej zapewnienie, aby w porównaniu wykorzystano ceny przy tym samym poziomie opodatkowania. Ponadto, jeżeli chodzi o argument Grupy Giti dotyczący ciężaru dowodu, Komisja przypomniła, że fakt, iż sprzedaż eksportowa produktu objętego postępowaniem powoduje powstanie obowiązku podatkowego w VAT, został ustalony w toku dochodzenia i nie został w rzeczywistości zakwestionowany przez żadną z grup, które proponują inne podejście do tej kwestii (korekta ceny eksportowej lub korekta o różnice w kosztach). W związku z tym argumenty te zostały odrzucone.
- (118) Po ostatecznym ujawnieniu Grupa Hankook powtórzyła, że stanowi ona jeden podmiot gospodarczy, a zatem Komisja nie powinna dokonywać korekt o prowizje na podstawie art. 2 ust. 10 lit. i) rozporządzenia podstawowego.
- (119) Komisja potwierdziła swoje stanowisko, zgodnie z którym na podstawie art. 2 ust. 10 lit. i) rozporządzenia podstawowego jest ona uprawniona do dokonania korekt o prowizje naliczane przy danej sprzedaży. W przedmiotowej sprawie Komisja ustaliła, że wspomniane prowizje są przewidziane w umowie zawieranej między stronami i faktycznie producenci eksportujący płacą je na rzecz stron powiązanych. Płatności zostały zgłoszone, potwierdzone przez producenta eksportującego i zweryfikowane podczas dochodzenia. Uznano, że miały one wpływ na porównanie cen. Komisja była zatem zobligowana do dokonania korekty o wspomniane prowizje niezależnie od tego, czy przedsiębiorstwa stanowiły jeden podmiot gospodarczy czy nie. Komisja przypomniła również, że pojęcie jednego podmiotu gospodarczego w kontekście korekt, o których mowa w art. 2 ust. 10 rozporządzenia podstawowego, zostało rozwinięte w orzecznictwie Trybunału<sup>(33)</sup> w odniesieniu do „zakładanej prowizji”, w tym narzutu uzyskiwanego przez podmiot gospodarczy, jak określono w art. 2 ust. 10 lit. i) akapit drugi, nie zaś w odniesieniu do sytuacji, gdy rzeczywiste prowizje są jasno zdefiniowane i faktycznie płacone. W związku z tym argument ten został odrzucony.
- (120) Po ostatecznym ujawnieniu Grupa Hankook powtórzyła swój argument, że od ceny eksportowej nie należy odliczać opłat licencyjnych uiszczanych na rzecz koreańskiej siedziby głównej za korzystanie z technologii i marki Hankook. Komisja ponownie zbadała ten argument, uznała go za uzasadniony i na jego podstawie dokonała ponownego obliczenia marginesu dumpingu.

### 3.4. Margines dumpingu

- (121) Jak określono w sekcjach 3.1–3.3, Komisja uwzględniła kilka uwag zainteresowanych stron otrzymanych po ujawnieniu tymczasowych ustaleń i ponownie obliczyła marginesy dumpingu wszystkich producentów eksportujących. Doprowadziło to do obniżenia wstępnie ustalonych marginesów dumpingu. Zmiana ta wywarła również wpływ na margines dumpingu wszystkich innych współpracujących i niewspółpracujących przedsiębiorstw, ponieważ marginesy te oblicza się w oparciu o marginesy przedsiębiorstw objętych próbą.
- (122) Ostateczne marginesy dumpingu, wyrażone jako odsetek ceny CIF na granicy Unii przed ocleniem, są następujące:

Tabela 1

#### Ostateczne marginesy dumpingu

Przedsiębiorstwo	Ostateczny margines dumpingu
Grupa Xingyuan	106,7 %
Grupa Giti	56,8 %
Grupa Aeolus oraz przedsiębiorstwo Pirelli	85 %
Grupa Hankook	60,1 %
Pozostałe przedsiębiorstwa współpracujące	71,5 %
Wszystkie inne przedsiębiorstwa	106,7 %

<sup>(33)</sup> Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 16 lutego 2012 r., Rada przeciwko Interpipe, sprawy połączone C-191/09 P i C-200/09 P, wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 26 października 2016 r., PT Perindustrian dan Perdagangan Musim Semi Mas (PT Musim Mas) przeciwko Radzie, C-468/15 P.

#### 4. SZKODA

##### 4.1. Definicja przemysłu Unii

- (123) Jak określono w motywach 127–129 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, w badanym okresie produkt podobny był produkowany przez ponad 380 producentów w Unii, którzy produkowali zarówno opony nowe, jak i bieżnikowane. Zdefiniowano ich łącznie jako przemysł Unii.
- (124) Po ostatecznym ujawnieniu CRIA i CCCMC argumentowały, że podmiotów zajmujących się bieżnikowaniem, niezależnie od tego, czy prowadzą działalność w ramach umów o przerobie, nie można uznać za część przemysłu Unii. Twierdziły one, że bieżnikowanie należy do rynku usług poserwisowych, który nie może być chroniony środkami antydumpingowymi, gdyż podmioty zajmujące się bieżnikowaniem biorą częściowo zużyta oponę i przetwarzają ją w taki sposób, aby można jej było na nowo używać. Ponadto podmioty zajmujące się bieżnikowaniem prowadzące działalność na podstawie umów o przerobie serwisowym nie uzyskują na własność karkasu. Właścicielem karkasu pozostają klienci, gdy karkas poddawany jest obróbce i na zużytą oponę nakładany jest nowy bieżnik, zanim opona zostanie zwrócona właścicielowi.
- (125) Komisja zauważyła, że branża opon bieżnikowanych zapewnia drugie życie (lub większą ich liczbę, gdyż ten sam karkas można poddać bieżnikowaniu kilkakrotnie) karkasowi pochodzącemu ze zużytej opony. Zużyta opona stanowi zagrożenie na drogach publicznych, dlatego nie można jej ponownie stosować w ruchu drogowym. Bez procesu bieżnikowania zużytą oponę można tylko wyrzucić, chociaż część zużytej opony można poddać pirolizie w celu produkcji paliwa pochodzącego z opon. Jak określono w motywie 49 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, bieżnikowanie jest rodzajem odzyskiwania (recyklingu), w którym zużyte opony są odnawiane poprzez wymianę bieżnika na starej osnowie. Bieżnikowanie nie jest zatem wyłącznie usługą, lecz procesem produkcyjnym. Niezależnie od ustaleń związanych z własnością, podmioty zajmujące się bieżnikowaniem są producentami unijnymi, których proces produkcyjny rozpoczyna się od karkasu i którzy produkują oponę.
- (126) Ponadto cykl życia zużytej opony kończy się na jeden z dwóch sposobów: są one usuwane jako odpady lub wykorzystywane jako dobry karkas, który można poddać bieżnikowaniu. W przypadku uznania zużytej opony za odpad jej właściciel może być zobowiązany do uiszczenia opłaty za jej utylizację. W drugim scenariuszu zużyta opona staje się źródłem przychodu. Podmioty zajmujące się bieżnikowaniem mogą kupić zużytą oponę w warsztacie naprawczym lub dokonać bieżnikowania zużytej opony w ramach umowy o przerób. Wszystkie zweryfikowane podmioty zajmujące się bieżnikowaniem korzystają z dwóch źródeł dostaw (mianowicie z taboru lub w ramach umowy o przerób) do produkcji opon. Cena zakupu zużytej opony wynosiła średnio około 10 % całkowitego kosztu produkcji opony bieżnikowanej. Komisja uznała, że różnica w kosztach produkcji lub w wartości dodanej między tymi dwoma sposobami bieżnikowania karkasów nie była znacząca i potraktowała je jako dwa odrębne modele biznesowe działalności z zakresu bieżnikowania. W związku z tym Komisja stwierdziła, że podmioty zajmujące się bieżnikowaniem stanowią część przemysłu Unii.
- (127) W rezultacie do ustalenia wskaźników szkody i obliczenia marginesu szkody zastosowano dane przekazane przez podmioty zajmujące się bieżnikowaniem i zweryfikowane przez Komisję (w tym rzeczywiste koszty i ceny sprzedaży).

##### 4.2. Analiza szkody wg segmentów

- (128) Jak wyjaśniono w motywie 162 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, sytuację gospodarczą przemysłu unijnego analizuje się zbiorczo oraz, w przypadku niektórych wskaźników mikroekonomicznych, na poziomie segmentów ze względu na segmentację rynku unijnego. W wyniku ostatecznego ujawnienia niektóre zainteresowane strony przypominały te same zastrzeżenia, że analiza szkody z podziałem na segmenty powinna uwzględniać wszystkie wskaźniki szkody i wskaźniki związku przyczynowego. Odnosiły się one do sprawozdania Organu Apelacyjnego *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) <sup>(34)</sup>. Ponadto strony te wystąpiły z wnioskiem, aby Komisja dokonała również rozróżnienia między nowymi i bieżnikowanymi oponami, oryginalnym wyposażeniem i oponami przeznaczonymi na wymianę, ponieważ rynek oryginalnego wyposażenia jest chroniony przed konkurencją z Chin, ponownie nawiązując do sprawozdania Organu Apelacyjnego *United States – Anti-dumping Measures on Certain Hot-Rolled Steel Products from Japan* <sup>(35)</sup>. CRIA i CCCMC powtórzyły te same zastrzeżenia po ostatecznym ujawnieniu.
- (129) W odniesieniu do organów prowadzących dochodzenie, które przeprowadzają badanie jednej z części przemysłu krajowego, wyżej wymienione orzecznictwo wskazuje, że „powinny one zasadniczo zbadać w podobny sposób wszystkie inne części tworzące ten przemysł, jak również przeprowadzić całościowe badanie przemysłu” <sup>(36)</sup>. W sprawozdaniu Organu Apelacyjnego nie nałożono jednak na organy prowadzący dochodzenie obowiązku dostarczenia wszystkich wskaźników szkody z podziałem na segmenty.

<sup>(34)</sup> Organ Apelacyjny w WT/DS184/AB/R, *United States – Anti-dumping Measures on Certain Hot-Rolled Steel Products from Japan*, pkt 195–196.

<sup>(35)</sup> Organ Apelacyjny w WT/DS184/AB/R, *United States – Anti-dumping Measures on Certain Hot-Rolled Steel Products from Japan*, pkt 207.

<sup>(36)</sup> Organ Apelacyjny w WT/DS184/AB/R, *United States – Anti-dumping Measures on Certain Hot-Rolled Steel Products from Japan*, pkt 204.

- (130) Ponadto okoliczności faktyczne w tym przypadku były inne. W sprawozdaniu Organu Apelacyjnego United States – Anti-dumping Measures on Certain Hot-Rolled Steel Products from Japan znaczna część produkcji krajowej w Stanach Zjednoczonych – produkcja na wewnętrzne potrzeby – była chroniona przez strukturę rynku krajowego przed bezpośrednią konkurencją ze strony przedmiotowego przywozu. W tej konkretnej sytuacji Organ Apelacyjny zakwestionował „analizę porównawczą” każdej części rynku krajowego, którą „zestawiono” z rynkiem handlowym i rynkiem zmonopolizowanym. W opinii Organu Apelacyjnego „poprawiło to” zdolność organów prowadzących dochodzenie do odpowiedniego określania stanu przemysłu krajowego jako całości. W przedmiotowym przypadku nie istnieje jednak ochrona segmentów 1 i 2 rynku Unii. Sprzedaż produktów przywożonych z Chin koncentruje się głównie na rynku opon przeznaczonych do wymiany; jest to stan faktyczny, którego nie wymusza struktura rynku Unii. Ponadto produkt objęty postępowaniem sprzedano również producentom oryginalnego sprzętu. W związku z tym twierdzenie, że unijny rynek oryginalnego wyposażenia jest chroniony przed konkurencją z Chin i w związku z tym powinien być analizowany oddzielnie zostało odrzucone.
- (131) Ponadto, jak zauważono w motywie 160 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, orzecznictwo potwierdza również, że podczas badania czy istnieje szkoda dla przemysłu unijnego jako całości, analiza taka może skupiać się na segmencie najbardziej dotkniętym przez przywóz towarów po cenach dumpingowych. W przedmiotowym przypadku około 65 % przywozu opon z Chin należy do segmentu 3. W związku z tym w odpowiedniej analizie szkody nie można pomijać wpływu przywozu towarów po cenach dumpingowych, w szczególności w sytuacji rynkowej, w której sprzedaż opon segmentu 3 stale rośnie oraz w której wszystkie segmenty składające się na unijny rynek opon są ze sobą powiązane.
- (132) Z tych powodów Komisja postanowiła przeprowadzić odpowiednie badanie przemysłu jako całości.

#### 4.3. Konsumpcja w Unii

- (133) Jak wspomniano w motywie 9, Komisja odbyła wizyty weryfikacyjne w siedzibach dwóch niepowiązanych importerów. Stwierdzono, że przywóz produktu objętego postępowaniem został również zgłoszony w badanym okresie w ramach kodów CN 4011 90 00 i 4011 99 00. Przywóz ten dotyczył opon segmentu 3. Nie było jednak możliwe ustalenie, czy istniał problem systemowy ze zgłoszeniem produktu objętego postępowaniem, czy też kwestia ta ograniczała się do tego konkretnego importera.
- (134) Ponadto łączna wielkość zgłoszona przez współpracujących chińskich producentów eksportujących w okresie objętym dochodzeniem przekroczyła łączny przywóz pochodzący z Chińskiej Republiki Ludowej przedstawiony przez Eurostat Comext. W związku z tym, że nie istnieją dane zgłoszone przez tych producentów eksportujących dotyczące poprzednich lat, Komisja postanowiła jednak przyjąć podejście konserwatywne i nie korygować wielkości przywozu z ChRL.
- (135) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń stwierdzono, że przy ustalaniu konsumpcji w Unii pominięto sprzedaż dostawców bieżników niebędących członkami ETRMA EuroPOOL. W związku z tym Komisja dokonała przeglądu konsumpcji w Unii w badanym okresie.
- (136) W badanym okresie konsumpcja w Unii <sup>(37)</sup> kształtowała się w następujący sposób:

Tabela 2

#### Konsumpcja w Unii (w szt.)

	2014	2015	2016	Okres objęty dochodzeniem
Całkowita konsumpcja w Unii	20 499 603	20 962 782	21 600 223	21 748 781
Wskaźnik 2014 = 100	100	102,3	105,4	106,1

Źródło: ETRMA i dostawcy bieżników niebędący członkami ETRMA EuroPOOL.

- (137) W związku z tym w badanym okresie konsumpcja w Unii wzrosła. Ogółem w badanym okresie konsumpcja wzrosła o 6,1 % z około 20,5 mln opon do około 21,7 mln opon.

<sup>(37)</sup> Uwaga do aktu dotyczącego metodyki stosowanej do oszacowania konsumpcji w Unii (numer ewidencyjny: t18.004870).

#### 4.4. Wzajemne powiązania między oponami nowymi i bieżnikowanymi

- (138) Kilka zainteresowanych stron zakwestionowało tymczasowe ustalenia dotyczące wzajemnych powiązań między oponami nowymi i bieżnikowanymi oraz między segmentami oraz powtórzyło te same zastrzeżenia po ostatecznym ujawnieniu. Komisja zebrała wszystkie informacje na ten temat w uwadze do akt dotyczących wzajemnego połączenia <sup>(38)</sup>.
- (139) Jeżeli chodzi o motyw 140 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych CRIA i CCCMC twierdziły, że nie występuje przypisywanie wartości oponom segmentów 1 i 2 z racji istnienia branży opon bieżnikowanych.
- (140) Informacje dotyczące znaczenia branży opon bieżnikowanych są dobrze rozpowszechnione i publicznie dostępne. Jak wspomniano w motywie 58 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, producenci nowych opon produkują również opony bieżnikowane. Niektórzy chińscy producenci eksportujący posiadają własne marki opon bieżnikowanych, takie jak Hankook Alphantread lub Giti Genesis. Jak wyjaśniono w uwadze do akt dotyczących wzajemnego połączenia, Komisja stwierdziła, że główni producenci opon, w tym chińscy producenci eksportujący, prowadzili działalność związaną z bieżnikowaniem. Grupa Hankook korzysta z usług unijnych podmiotów zajmujących się bieżnikowaniem, takich jak Vacu-Lug w Zjednoczonym Królestwie czy B.R.P. Pneumatici we Włoszech. Giti Genesis, znane wcześniej jako GT Ree Tread, korzysta z usług Vacu-Lug w Zjednoczonym Królestwie.
- (141) Ponadto w 2009 r. w odniesieniu do umowy zawartej z Marangoni (unijnym dostawcą rozwiązań w zakresie bieżnikowania) przedsiębiorstwo Pirelli Italy zadeklarowało, że projekt ten, wpisujący się w strategię wzmocnienia i poszerzenia oferty usług Pirelli Truck, ma na celu w szczególności zwiększenie wartości nowych produktów serii 88 i 01, wprowadzonych na rynek europejski w 2009 roku, charakteryzujących się m.in. wysoką przydatnością do bieżnikowania <sup>(39)</sup>. Inni producenci również wprowadzają swoje opony do obrotu jako nadające się do bieżnikowania, np. importer marki Athos, zapewniający, że do pogłębienia bieżnika i do bieżnikowania na zimno i na gorąco nadają się opony Athos, jak również opony marki Aeolus <sup>(40)</sup> (obie zgłaszane jako marki segmentu 3). Pokazuje to, że możliwość bieżnikowania stanowi istotny czynnik wartości zarówno w Unii Europejskiej, jak i w państwie, którego dotyczy postępowanie. Dochodzenie Komisji wykazało, że producenci „najwyższego segmentu” w dużym stopniu polegają na istnieniu i dostępności branży opon bieżnikowanych nie tylko, aby stworzyć wizerunek rynku o wysokiej wartości, ale również ze względu na strategię konsumencką i ciągłości działania. Jak pokazuje dodatkowo uwaga do akt dotyczących wzajemnego połączenia, przemysł produkcyjny w Unii i w państwie, którego dotyczy postępowanie, postrzega możliwość bieżnikowania jako coś więcej niż tylko aktywa marketingowe – jako realny czynnik wartości wyższych segmentów. Wartość i cena sprzedaży wyższych segmentów są zatem nierozdzielnie związane z dobrze funkcjonującą branżą opon bieżnikowanych „niższego szczebla”. Z tych powodów Komisja w motywie 140 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych stwierdziła, że „duża część wartości przypisanej oponom segmentów 1 i 2 w istocie wywodzi się z istnienia branży opon bieżnikowanych w segmencie 3”.
- (142) Na tej podstawie Komisja potwierdziła swoje wstępne ustalenia dotyczące wzajemnych połączeń między oponami nowymi i bieżnikowanymi oraz między segmentami.
- (143) Jeżeli chodzi o motyw 141 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych CRIA i CCCMC uznały, że Komisja nie ujawniła źródła dużego stopnia możliwości zamiany opon bieżnikowanych, co z kolei sprawiło, że cena stała się czynnikiem decydującym przy podejmowaniu przez klienta decyzji o zakupie bieżnikowanych lub nowych opon segmentu 3.
- (144) Komisja zaakceptowała to twierdzenie. W związku z tym w swojej uwadze do akt dotyczących wzajemnego połączenia pokazała przykłady opon różnych segmentów, które mają wspólne kanały sprzedaży.

#### 4.5. Przywóz z państwa, którego dotyczy postępowanie

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

- (145) Grupa Aeolus i przedsiębiorstwo Pirelli twierdziły, że do celów analizy Komisja powinna była uwzględnić wzrost konsumpcji w Unii i przedstawić osobną analizę dla trzech segmentów. Strony stwierdziły, że przywóz z Chin w odniesieniu do segmentu 1 i segmentu 2 zmalał odpowiednio o 2,7 % i 2 %, natomiast przywóz w ramach segmentu 3 wzrósł o 3,9 % w latach 2015–2016. Podsumowując, twierdziły, że jakikolwiek domniemany wzrost przywozu (w ujęciu bezwzględnym lub względnym) w okresie objętym dochodzeniem nie był znaczący i nie zaszkodził przemysłowi unijnemu.

<sup>(38)</sup> Uwaga do akt dotycząca wzajemnych powiązań (numer ewidencyjny: t18.007993).

<sup>(39)</sup> <https://www.pirelli.com/tyre/ww/en/news/2009/12/04/pirelli-tyre-collaboration-with-marangoni-for-truck-tyre-retreading/> [ostatni dostęp w dniu 7 września 2018 r.].

<sup>(40)</sup> <https://www.aeolus-tyres.com/aeolus-eco-twin-a-second-life-for-tyres/> [ostatni dostęp w dniu 17 lipca 2018 r.].

- (146) Jak wyjaśniono w motywach 128 i 132, sytuację gospodarczą przemysłu Unii przeanalizowano zbiorczo z uwzględnieniem analizy przywozu. Wyłącznie w przypadku niektórych kluczowych wskaźników mikroekonomicznych przeprowadzono dodatkową analizę na poziomie segmentów ze względu na segmentację rynku unijnego. Wielkość przywozu produktu objętego postępowaniem z ChRL wzrosła. Z uzyskanych z Eurostat Comext statystyk dotyczących przywozu wynika (które, jak wyjaśniono w motywach 133 i 134, mogą być niedoszacowane), że ten wzrost wielkości przywozu z ChRL był znaczny, zarówno w ujęciu bezwzględnym, jak i względnym.

#### 4.5.2. Ceny importowe z państwa, którego dotyczy postępowanie

- (147) Grupa Aeolus i przedsiębiorstwo Pirelli twierdziły, że w analizie Komisji brakuje jakichkolwiek odniesień do segmentacji rynku i przedstawiono w niej jedynie dane liczbowe z Eurostatu, w ogóle nie odnosząc się do danych liczbowych dotyczących przywozu uzyskanych od producentów eksportujących objętych próbą.
- (148) Jak wyjaśniono w motywach 128 i 132, sytuację gospodarczą przemysłu unijnego analizuje się zbiorczo oraz, w przypadku niektórych kluczowych wskaźników mikroekonomicznych, również na poziomie segmentów ze względu na segmentację unijnego rynku. W obliczeniach podcięcia cenowego faktycznie jednak porównano ceny producentów eksportujących objętych próbą z cenami producentów unijnych, uwzględniając konkretny segment, do którego należą.
- (149) Grupa Aeolus i przedsiębiorstwo Pirelli twierdziły również, że na ceny importowe w znacznym stopniu wpływały wahania kursów walutowych. Komisja nie stwierdziła, aby kurs wymiany walut miał znaczenie, ponieważ wszystkie ceny wykorzystywane do celów porównania w obliczaniu marginesu szkody wyrażono w EUR. Wahania między kursami USD i EUR nie odgrywały zatem roli ani podczas ustalania podcięcia cenowego, ani poziomu środków. W związku z tym argument ten został odrzucony.
- (150) Niektóre zainteresowane strony (przedsiębiorstwo Pirelli, Grupa Giti) stwierdziły, że według danych Eurostatu chińskie ceny importowe (głównie dotyczące opon segmentu 3) spadły w ostatnich trzech latach jedynie w wyniku spadających cen surowców (o 15,6 EUR za sztukę). Strony stwierdziły, że ceny surowców (kautuczuku naturalnego i ropy) znacznie spadły, co stale wpływało na ceny importowe w okresie objętym dochodzeniem.
- (151) Zmiany średniej ceny przywozu do Unii z państwa, którego dotyczyły zmiany cen głównych surowców, kształtowały się w następujący sposób:

Tabela 3

#### Zmiany cen importowych i cen głównych surowców

	2014	2015	2016	Okres objęty dochodzeniem
Ceny importowe ChRL (EUR/sztukę)	144,4	144,3	127,7	128,8
Wskaźnik 2014 = 100	100	100	88	89
Kautczuk naturalny:				
SGX RSS3 USD/tona	1 957	1 560	1 641	2 050
Wskaźnik 2014 = 100	100	80	84	105
SGX TSR20 USD/tona	1 710	1 370	1 378	1 660
Wskaźnik 2014 = 100	100	80	81	97
Butadien centy US za funt	59,0	34,0	37,2	62,5
Wskaźnik 2014 = 100	100	58	63	106
Wskaźniki Brent USD za baryłkę	99,7	53,4	43,6	49,6
Wskaźnik 2014 = 100	100	54	44	50

Źródło: Eurostat Comext i skarżący

- (152) W badanym okresie chińskie ceny importowe nie odzwierciedlały zmian cen surowców. Chociaż w latach 2014–2015 chińskie ceny importowe utrzymywały się na stabilnym poziomie, cena głównych surowców znacznie spadła – o 20 % w przypadku kauczuku naturalnego i o około 45 % w przypadku butadienu i wskaźników Brent. Chociaż chińskie ceny importowe spadły o 12 % w latach 2015–2016, ceny surowców utrzymywały się na stosunkowo stabilnym poziomie. Ponadto w okresie obejmującym 2016 r. i w okresie objętym dochodzeniem, gdy większość cen surowców znacznie wzrosła od drugiego kwartału 2016 r. do pierwszego kwartału 2017 r., chińskie ceny importowe utrzymywały się na stabilnym poziomie. Komisja stwierdziła, że chińskie ceny importowe nie są powiązane ze zmianami cen surowców. W związku z tym argument ten został odrzucony.

#### 4.5.3. Podcięcie cenowe

- (153) Szereg zainteresowanych stron twierdziło, że obliczenia podcięcia cenowego należy przeprowadzać analogicznie do metodyki wykorzystywanej do obliczeń dotyczących marginesu dumpingu w oparciu o porównanie średnich ważonych cen sprzedaży według rodzajów produktu i segmentu stosowanych przez objętych próbą producentów unijnych wobec niepowiązanych klientów ze średnimi ważonymi cenami w ramach wszystkich porównywalnych transakcji wywozowych. CRIA i CCCMC twierdziły ponadto, że Komisja powinna dostosować chińskie ceny w górę lub unijne ceny opon bieżnikowanych w dół w celu zapewnienia, aby porównywane ceny odzwierciedlały podobny przebieg oraz unijne ceny usług posprzedażnych i gwarancyjnych świadczonych przez producentów unijnych sprzedających opony bieżnikowane (w szczególności w segmencie 3), ponieważ chińscy producenci nie świadczyli takich usług. Strony powtórzyły podobne argumenty po ostatecznym ujawnieniu.
- (154) Jak wyjaśniono w motywach 149 i 150 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych w metodyce porównania dotyczącego podcięcia cenowego uwzględniono średnią cenę sprzedaży według rodzajów produktu (PCN) i według segmentów. Podcięcie cenowe obliczono na podstawie porównywalnych transakcji przez odniesienie do rodzaju produktu lub dla każdego rodzaju produktu osobno. Tak samo jak w ramach poszczególnych segmentów, opony uznaje się za podobne pod względem przebiegu, a zatem nie ma potrzeby dokonania ogólnej korekty. Taka sama sytuacja ma miejsce w przypadku usług gwarancyjnych – z wyjątkiem segmentu 3, w którym w przeciwieństwie do chińskich producentów przemysł unijny faktycznie może świadczyć usługi posprzedażne i gwarancyjne. W związku z tym Komisja dostosowała w stosownych przypadkach ceny producentów unijnych objętych próbą za usługi posprzedażne i gwarancyjne dotyczące segmentu 3. Marginesy podcięcia cenowego i zaniżania cen ustalono bez żadnego ważenia. W związku z tym argument ten został odrzucony.
- (155) Jeżeli chodzi o twierdzenie dotyczące analogii między obliczeniami dotyczącymi dumpingu i szkody, Komisja zauważyła, że obliczenia dumpingu rzeczywiście wymagają uwzględnienia „wszystkich porównywalnych transakcji wywozowych” podczas obliczania marginesów dumpingu dla produktów podobnych w ujęciu całościowym<sup>(41)</sup>. „Organ prowadzący dochodzenie nie ma natomiast obowiązku stwierdzenia istnienia podcięcia cenowego w odniesieniu do każdego rodzaju produktu objętego dochodzeniem lub w odniesieniu do całego asortymentu towarów stanowiących krajowy produkt podobny. Podsumowując, organ prowadzący dochodzenie ma obowiązek obiektywnego zbadania wpływu przywozu towarów po cenach dumpingowych na ceny krajowe”<sup>(42)</sup>. W przedmiotowym przypadku Komisji wystarczył wysoki poziom dopasowania między rodzajami produktu sprzedawanymi na rynku Unii przez producentów unijnych i producentów eksportujących (ogólny poziom dostosowania znajduje się w zakresie 80–90 %). W związku z tym argument ten został odrzucony.
- (156) CRIA i CCCMC twierdziły, że Komisja powinna udostępnić dodatkowe informacje na temat fizycznych właściwości rodzajów opon wykorzystanych do celów porównania, ponieważ jest bardzo prawdopodobne, że istnieją różnice, których PCN nie odzwierciedlają i których istnienie wiązałoby się z koniecznością korekty, ale chińscy eksporterzy, CRIA i CCCMC po prostu nie są w stanie takich różnic wskazać, ponieważ nie posiadają informacji na temat produktów sprzedawanych przez producentów unijnych objętych próbą. Strony twierdziły, że sprawozdanie Organu Apelacyjnego WTO w sprawie EC – Fasteners<sup>(43)</sup> stanowi uzasadnienie takiego podejścia. Strony powtórzyły podobne argumenty po ostatecznym ujawnieniu.
- (157) Komisja nie przyjęła tego argumentu. Wskazała, że wspomniane powyżej sprawozdanie Organu Apelacyjnego dotyczy nieudzielenia niezbędnych informacji związanych z właściwościami danych produktów, których użyto do ustalenia wartości normalnej. Doprowadziło to do sytuacji, w której producenci nie mieli możliwości podjęcia decyzji, czy należy wystąpić z wnioskiem o korektę ze względu na poziom handlu, aby zapewnić rzetelne porównanie zgodnie art. 2 ust. 10 rozporządzenia podstawowego w kontekście obliczeń dumpingu, czy nie. W sprawozdaniu panelu w tej samej sprawie stwierdzono jednak, że „chociaż jasne jest, iż ogólne wymogi

<sup>(41)</sup> Sprawozdanie Organu Apelacyjnego dotyczące zgodności w sprawie WT/DS397/AB/RW, EC – Fasteners, pkt 5.265.

<sup>(42)</sup> Sprawozdanie Organu Apelacyjnego w sprawach WT/DS454/AB/R i WT/DS460/AB/R, Chiny – HP-SSST (Japonia)/Chiny – HP-SSST (UE), pkt 5.180.

<sup>(43)</sup> Sprawozdanie Organu Apelacyjnego dotyczące zgodności w sprawie WT/DS397/AB/RW, EC – Fasteners, pkt 5.189.

dotyczące dokonania obiektywnej oceny i zebranych dowodów zawarte w art. 3 ust. 2 rozporządzenia podstawowego ograniczają swobodę uznania organu prowadzącego dochodzenie podczas przeprowadzania analizy podcięcia cenowego, nie oznacza to jednak, że zastosowanie mają wymogi zawarte w art. 2 ust. 10 rozporządzenia podstawowego, dotyczące wzięcia pod uwagę różnic wpływających na ceny i porównywalność cen<sup>(44)</sup>. Nie można zatem polegać na tym orzecznictwie w przedmiotowej sprawie, w której CRIA i CCCMC spekulują odnośnie do niedostępności informacji na temat „wszelkich innych istotnych właściwości” i różnic, których nie odzwierciedlają PCN, do celów obliczeń dotyczących podcięcia cenowego i szkody. Komisja przeprowadziła ponadto obliczenie podcięcia cenowego zgodnie ze swoją normalną praktyką w celu zagwarantowania rzetelnego porównania, w którym PCN odpowiednio odzwierciedlają fizyczne i wszelkie inne różnice między rodzajami produktu sprzedawanymi przez producentów unijnych i producentów eksportujących. Ponadto jeżeli producenci eksportujący uważali, że ich produkty mają szczególne cechy, które w normalnych okolicznościach różnią się od cech unijnych produktów i które, ich zdaniem, nie zostały uwzględnione przez PCN, powinni byli podnieść tę kwestię w stosownym czasie. W związku z tym argument ten został odrzucony.

- (158) Niektóre zainteresowane strony twierdziły, że Komisja nie ustaliła istnienia podcięcia cenowego w całym badanym okresie. Szczegółowe obliczenie podcięcia cenowego sporządzono jedynie dla okresu objętego dochodzeniem. Chociaż można porównać średnie chińskie ceny importowe z cenami sprzedaży przemysłu unijnego, takie porównanie jest zasadniczo bezwartościowe, ponieważ (1) niedostępne są żadne oddzielne dane dotyczące chińskich cen importowych według segmentów; oraz (2) te średnie ceny nie uwzględniają możliwości, że asortyment produktów mógł w tym okresie ulec zmianie.
- (159) W sprawozdaniu Organu Apelacyjnego WTO w sprawie *Chiny – HP-SSST (UE)*<sup>(45)</sup> wezwano organ prowadzący dochodzenie do przeprowadzenia oceny znaczenia podcięcia cenowego wynikającego z przywozu towarów po cenach dumpingowych w odniesieniu do tej części produkcji krajowej, w odniesieniu do której nie stwierdzono podcięcia cenowego. Strony uważały, że Komisja nie przeprowadziła takiej oceny. Strony powtórzyły podobne argumenty po ostatecznym ujawnieniu.
- (160) Jak określono w motywie 149 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych Komisja przeprowadziła zgodnie z mającym zastosowanie orzecznictwem danych standardowe obliczenia według PCN i segmentów na podstawie zweryfikowanych danych dotyczących okresu objętego dochodzeniem. Wszystkie istotne obliczenia udostępniono zainteresowanym stronom w poszanowaniu praw procesowych. W okresie objętym dochodzeniem ogólny poziom podcięcia cenowego wyniósł ok. 21 %, który to poziom Komisja uznała za istotny. W związku z tym argument ten został odrzucony.
- (161) CRIA i CCCMC uważały jednak, że Komisja prawdopodobnie stwierdziła podcięcie cenowe jedynie w odniesieniu do niewielkiej części sprzedaży producentów unijnych objętych próbą. W ich opinii Komisja musi ocenić presję cenową, jeżeli taka istnieje, którą przywóz z Chin miałby wywierać na pozostałą sprzedaż przemysłu unijnego, w odniesieniu do której Komisja nie stwierdziła podcięcia cenowego.
- (162) Twierdzenie to zostało odrzucone, ponieważ wielkość sprzedaży producentów unijnych objętych próbą odpowiadająca przywozowi chińskich producentów eksportujących jest znaczna (między 80 % a 90 %). Ponadto stwierdzono, że średni ważony margines podcięcia cenowego w trzech segmentach jest znaczny, między 18 % a 24 %:
- (163) Grupa Aeolus i przedsiębiorstwo Heuver wystąpiły z wnioskiem dokonanie zmiany cen CIF grupy Aeolus w celu odzwierciedlenia kosztów ponoszonych przez przedsiębiorstwo Heuver po przywozie. Przedsiębiorstwo Pirelli twierdziło, że Komisja musi uwzględnić ponoszone przez nie dodatkowe koszty podczas porównywania opon Pirelli z innymi oponami produkowanymi i sprzedawanymi przez przemysł unijny i sprzedawanymi (niezależnym) detalistom.
- (164) Komisja ustaliła, że przedsiębiorstwo Heuver nie jest powiązane z Grupą Aeolus. W związku z tym żadnej korekty nie uznano za zasadną. Jeżeli chodzi o przedsiębiorstwo Pirelli, średnią ważoną cenę CIF ustalono zgodnie z art. 2 ust. 9 rozporządzenia podstawowego, jak opisano w motywie 118 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych. W związku z tym argument ten został odrzucony.
- (165) Kilka stron twierdziło, że Komisja nie może polegać podczas analizy podcięcia cenowego i określania poziomu szkody na skonstruowanych cenach eksportowych oraz że zastosowana metodyka jest sprzeczna z art. 3 ust. 2 lit. a) i art. 3 ust. 3 rozporządzenia podstawowego. Grupa Hankook twierdziła ponadto, że powinna być traktowana jak jeden podmiot gospodarczy, zarówno na potrzeby obliczania marginesu dumpingu, jak i marginesu szkody.

<sup>(44)</sup> Sprawozdanie panelu w sprawie WT/DS397/R, EC – Fasteners (Chiny), pkt 7.328; zob. również sprawozdanie panelu w sprawie WT/DS219/R, EC – Tube or Pipe Fittings, pkt 7.292.

<sup>(45)</sup> Sprawozdanie Organu Apelacyjnego w sprawie WT/DS460/AB/R, Chiny – HP-SSST (UE), pkt 5.180.

- (166) Po pierwsze, art. 3 ust. 2 rozporządzenia podstawowego odnosi się do wpływu przywozu towarów po cenach dumpingowych, który może wyrządzić szkodę producentom unijnym, nie zaś do ceny odsprzedaży na rzecz innego klienta stosowanej przez przedsiębiorstwo (powiązanego importera) w obrębie Unii.
- (167) Po drugie, jeżeli chodzi o podcięcie cenowe, w rozporządzeniu podstawowym nie przewidziano żadnej szczególnej metodyki odnoszącej się do tego pojęcia. Instytucje korzystają zatem ze znacznej swobody uznania przy ocenie tego czynnika szkody. Ramy takiej swobody uznania ograniczone są potrzebą oparcia obliczeń na dowodach i przeprowadzenia obiektywnego badania, jak wymaga się tego w art. 3 ust. 2 rozporządzenia podstawowego.
- (168) Jeżeli chodzi o elementy uwzględnione przy obliczaniu podcięcia cenowego (w szczególności cenę eksportową), Komisja musi określić pierwszy punkt, w którym zachodzi (lub może zajść) konkurencja z producentami unijnymi na rynku unijnym. Punktem tym jest faktycznie cena zakupu dla pierwszego niepowiązanego importera, gdyż przedsiębiorstwo to ma co o zasady wybór, czy źródłem jego zakupu będzie przemysł Unii, czy klienci zagraniczni. Z kolei analiza cen odsprzedaży stosowanych przez niepowiązanych importerów nie odzwierciedla punktu, w którym zachodzi rzeczywista konkurencja. Jest to jedynie punkt, w którym w ramach ustanowionej struktury sprzedaży eksportera poszukuje się klientów, który znajduje się jednak już za punktem, w którym podjęto decyzję o przywozie. Już w chwili ustanowienia swojego systemu przedsiębiorstw powiązanych w Unii eksporter podjął decyzję, że źródłem jego towarów będzie zagranica. Punkt porównania powinien zatem znajdować tuż po tym, kiedy towary przekroczą granicę Unii, nie zaś na późniejszym etapie łańcucha dystrybucji, np. przy sprzedaży towaru użytkownikowi ostatecznemu.
- (169) Podejście to zapewnia również spójność w przypadkach, gdy producent eksportujący sprzedaje towary bezpośrednio niepowiązanemu klientowi (niezależnie, czy jest on importerem, czy użytkownikiem ostatecznym), gdyż w ramach tego scenariusza ceny odsprzedaży z definicji nie będą stosowane. Inne podejście prowadziłoby do dyskryminacji między producentami eksportującymi wyłącznie na podstawie wykorzystywanego przez nich kanału sprzedaży.
- (170) W przedmiotowej sprawie nie można posłużyć się wartością nominalną ceny importowej, gdyż producent eksportujący i importer są ze sobą powiązani. W związku z tym, aby ustalić wiarygodną cenę importową na zasadach rynkowych, cena taka musi zostać zrekonstruowana, a za punkt wyjścia należy przyjąć cenę odsprzedaży stosowaną przez powiązanego importera. Aby przeprowadzić taką rekonstrukcję, zastosowanie mają przepisy dotyczące konstruowania ceny eksportowej określone w art. 2 ust. 9 rozporządzenia podstawowego, tak jak mają one zastosowanie do określenia ceny eksportowej do celów dumpingu. Zastosowanie art. 2 ust. 9 rozporządzenia podstawowego umożliwi otrzymanie ceny, która jest w pełni porównywalna z ceną CIF (na granicy Unii), którą stosuje się podczas badania sprzedaży na rzecz niepowiązanych klientów.
- (171) W związku z tym, aby możliwe było rzetelne porównanie, w celu uzyskania wiarygodnej ceny CIF zasadne jest odliczenie kosztów sprzedaży, kosztów ogólnych i administracyjnych oraz zysku od uzyskanej przez powiązanego importera ceny odsprzedaży na rzecz niepowiązanych klientów.
- (172) Niektóre strony wystąpiły do Komisji z wnioskiem o ujawnienie niektórych określonych kosztów ponoszonych po przywozie i zastosowanego udziału procentowego oraz wskazanie ich źródła. Grupa Xingyuan twierdziła ponadto, że te koszty stałe powinny zostać przydzielone jako stała kwota za oponę, a nie jako udział procentowy, ponieważ ta druga metoda spowoduje niesprawiedliwe ukaranie eksporterów, których ceny znajdują się w niższej części skali.
- (173) Komisja zwróciła uwagę, że spowodowało to zwiększenie wartości CIF o 3,2 % w odniesieniu do kosztów ponoszonych po przywozie (z czego 60 % tych kosztów stanowił transport, 32 % obsługa, a 8 % wydatki celne). Udziały procentowe obliczono na podstawie zweryfikowanych kosztów ponoszonych po przywozie za sztukę, a następnie wyrażono je jako udział ceny CIF zweryfikowanych importerów niepowiązanych.
- (174) Po ostatecznym ujawnieniu CCCMC i CRIA stwierdziły, że należy uwzględnić różnice między nowymi a bieżnikowanymi oponami, aby można było przeprowadzić w ramach dochodzenia rzetelne porównanie do celów określenia podcięcia cenowego i zaniżania cen.
- (175) Jak określono w motywie 84 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, nowe opony i opony bieżnikowane mają te same podstawowe cechy fizyczne, a także te same podstawowe zastosowania. W związku z tym argument ten został odrzucony.
- (176) Po ostatecznym ujawnieniu Grupa Hankook stwierdziła rozbieżność między marżą zysku zgłoszoną w odniesieniu do segmentu 1 a docelową marżą zysku zastosowaną do ustalenia marginesu zaniżania cen.
- (177) Komisja dokonała przeglądu marginesów zaniżania cen i znalazła błąd pisarski przy ustalaniu marginesu zaniżania cen w odniesieniu do segmentów 1 i 2. Komisja skorygowała zatem obliczenia marginesu zaniżania cen.

- (178) Po przeprowadzeniu przesłuchania z udziałem Hankook, o którym mowa w motywie 14, Komisja ujawniła dodatkowe informacje dotyczące pozycji kosztów produkcji i kosztów sprzedaży, kosztów ogólnych i administracyjnych odliczonych od ceny obowiązującej pierwszego niezależnego klienta, aby uzyskać cenę *ex-works*. Komisja potwierdziła, że odliczone koszty obejmowały: koszty transportu, ubezpieczenia, obsługi, koszty załadunku i koszty dodatkowe, koszty pakowania, koszty kredytu, bonifikaty i prowizje. Komisja nie odliczyła od cen unijnych producentów pośrednich kosztów sprzedaży, kosztów działalności badawczo-rozwojowej, kosztów finansowania, kosztów marketingu ani zysku.

#### 4.6. Sytuacja gospodarcza przemysłu unijnego

##### 4.6.1. Uwagi ogólne

##### 4.6.1.1. Metodyka ważenia

- (179) Szereg stron wystąpiło o udzielenie bardziej szczegółowych informacji na temat metodyki zastosowanej podczas etapu tymczasowego do ważenia poszczególnych kategorii przedsiębiorstw (dużych lub MŚP) i według segmentów, jak opisano w motywach 157 i 158 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych.
- (180) Proces ważenia przeprowadzono w oparciu o sprzedaż, ponieważ jest to istotny parametr przy uwzględnianiu ceny sprzedaży w Unii do celów ustalenia kosztu produkcji lub rentowności sprzedaży w Unii na rzecz niepowiązanych klientów.
- (181) Jednym z kryteriów doboru próby producentów unijnych była reprezentatywność producentów unijnych pod względem wielkości, tzn. MŚP i większe przedsiębiorstwa (motyw 24 rozporządzenie w sprawie cel tymczasowych). Próbą objęto pięć MŚP. Jedno MŚP podjęło decyzję o zaprzestaniu współpracy w ramach dochodzenia. Cztery udzieliły odpowiedzi na kwestionariusz dotyczący kontroli wyrwykowej. Jak wspomniano w motywie 10, Komisja zweryfikowała kwestionariusz MŚP, w którym wizyty weryfikacyjne nie przeprowadzono przed nałożeniem środków tymczasowych.
- (182) Komisja uwzględniła ponadto uwagi otrzymane od zainteresowanych stron, które wyrażały opinię, że podział rynku na trzy segmenty należało odzwierciedlić w doborze próby producentów unijnych (motyw 20 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych). Producenci współpracujący dostarczyli dodatkowe informacje, jak wyjaśniono w motywie 21 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych. Producentów unijnych poproszono o dostarczenie informacji dotyczących wartości i wielkości sprzedaży związanych z produkcją oraz sprzedaży unijnej według segmentu, a w przypadku opon bieżnikowanych informacji dotyczących źródła karkasów opon (karkasy bieżnikowane na zlecenie/z taboru). Ani kwestionariusz dotyczący kontroli wyrwykowej, ani kwestionariusz producentów unijnych nie dostarczyły informacji dotyczącej źródła pochodzenia/marki karkasów wykorzystywanych przez podmioty zajmujące się bieżnikowaniem.
- (183) Komisja objęła próbą jedenastu producentów unijnych. Stanowi to nadzwyczajnie dużą liczbę producentów unijnych objętych dochodzeniem. Pomimo tych wysiłków wyniki MŚP i według segmentów wymagały jednak ważenia w celu przeprowadzenia odpowiedniej analizy wynikłej agregacji mikroekonomicznych wskaźników szkody.
- (184) Sprzedaż współpracujących producentów unijnych i sprzedaż objętych próbą producentów unijnych zostały podobnie podzielone na segmenty: w przedziale 60–70 % dla segmentu 1, w przedziale 15–25 % dla segmentu 2 i w przedziale 10–20 % dla segmentu 3. MŚP odpowiadały za 7–10 % całkowitej sprzedaży unijnej zgłoszonej przez współpracujących producentów unijnych. Producenci unijni objęci próbą produkują ponadto opony nowe i bieżnikowane w segmencie 2 i segmencie 3. Około połowę sprzedaży próby obejmującej segment 3 stanowią opony bieżnikowane.
- (185) Pierwszym krokiem było oszacowanie proporcji podziału sprzedaży między dużymi przedsiębiorstwami i MŚP. Oszacowanie sprzedaży MŚP oparto na informacjach dostarczonych przez ETRMA (w przypadku procesu bieżnikowania na zimno) oraz dostawców bieżników, którzy nie są członkami ETRMA Europool. Na użytek przedmiotowego dochodzenia uznano, że sprzedaż dotyczącą procesu bieżnikowania na zimno prowadzą MŚP, a sprzedaż dotyczącą procesu bieżnikowania na gorąco prowadzą duzi producenci. Stanowi to ostrożne podejście służące oszacowaniu sprzedaży prowadzonej przez MŚP, ponieważ Komisja stwierdziła istnienie jednego producenta będącego MŚP, który wykorzystywał obie metody. Oszacowanie sprzedaży dużych przedsiębiorstw stanowi różnicę między całkowitą sprzedażą unijną producentów unijnych, a oszacowaniem sprzedaży MŚP. Na etapie tymczasowych ustaleń Komisja stwierdziła, że sprzedaż MŚP stanowiła około 15 % całkowitej unijnej sprzedaży przemysłu unijnego w 2016 r. (jak wspomniano powyżej, jest to ostrożne oszacowanie, ponieważ niektóre MŚP również stosują procesy bieżnikowania na gorąco). W rezultacie współczynnik ustalono na poziomie ok. 85 % w odniesieniu do dużych przedsiębiorstw i ok 15 % w odniesieniu do MŚP.
- (186) Drugim krokiem było porównanie współczynnika o wartości 85 %/15 % ze współczynnikiem próby (w której waga dużych przedsiębiorstw wynosiła powyżej 95 %). Sprzedaż objętych próbą MŚP stanowiła ponadto około 4 % szacunkowej całkowitej unijnej sprzedaży producentów będących MŚP. Aby zapewnić odpowiednie odzwierciedlenie względnego znaczenia tych dwóch kategorii producentów unijnych we wskaźnikach mikroekonomicznych, w trakcie agregowania Komisja ustaliła ważne wskaźniki dotyczące poszczególnych przedsiębiorstw w oparciu o wspomniany powyżej współczynnik o wartości 85 %/15 %. Wskutek zastosowanej metodyki otrzymano wzrost wagi sprzedaży segmentu 3 zastosowanej do ustalenia wskaźników mikroekonomicznych.

- (187) Na etapie tymczasowym oba ważenia – ważenie kategorii przedsiębiorstw i ważenie segmentów – stosowano w jednakowy sposób przez cały badany okres, a ich podstawą były dane z 2016 r. Komisja uznała to podejście za racjonalne w świetle dostępnych dowodów.
- (188) Po ostatecznym ujawnieniu CRIA i CCCMC stwierdziły, że Komisja nie powinna stosować stałego współczynnika (mianowicie współczynnika obliczonego na podstawie danych za 2016 r.) w stosunku do okresu objętego postępowaniem, lecz raczej współczynnika odnoszącego się do każdego okresu z badanego okresu. Ponadto stwierdziły one, że niektórzy duzi producenci bieżników produkowali opony bieżnikowane, stosując proces bieżnikowania na zimno, a dwóch producentów opon bieżnikowanych wchodziło w skład większej grupy, co klasyfikowało ich jako duże przedsiębiorstwo. Strony stwierdziły zatem, że zastosowanej metodyki nie można uznać za ostrożnościową oraz że wielkość sprzedaży MŚP została przeszacowana. Bipaver stwierdził, że proces bieżnikowania na gorąco stosuje nie tylko jeden podmiot zajmujący się bieżnikowaniem, lecz kilka takich podmiotów z Unii <sup>(46)</sup>.
- (189) Po pierwsze, Komisja zbadała przedstawione przez strony argumenty i dowody. Stwierdziła, że duzi dostawcy bieżników istotnie posiadają powiązane spółki zależne produkujące opony bieżnikowane z zastosowaniem procesu bieżnikowania na zimno. Ponadto dwóch wspomnianych przez strony producentów, których wstępnie uznano za MŚP, należało do większej grupy, nie można ich zatem uznać za MŚP. Komisja dostosowała zatem współczynniki wykorzystane do określenia wagi. Duży dostawca i MŚP przedstawili dane dotyczące ich sprzedaży za badany okres. Całkowita zgłoszona wielkość wynosi 227 000–254 000 opon bieżnikowanych, co stanowi około 5,5 % szacowanej sprzedaży opon bieżnikowanych w badanym okresie.
- (190) Po drugie, w odniesieniu do sprzedaży MŚP pochodzącej z produkcji z zastosowaniem procesu bieżnikowania na gorąco Komisja stwierdziła, że z zastosowaniem takiego procesu opony bieżnikowane produkuje więcej niż jedno MŚP. Zwróciła się ona z wnioskiem do kilku producentów o dostarczenie informacji na temat wielkości produkcji opon bieżnikowanych produkowanych z zastosowaniem procesu bieżnikowania na gorąco w badanym okresie. Całkowita zgłoszona wielkość wynosi 132 000–150 000 opon bieżnikowanych, co stanowi około 3,2 % szacowanej sprzedaży opon bieżnikowanych w badanym okresie.
- (191) Po trzecie, Komisja dokonała ponownego oszacowania sprzedaży MŚP w badanym okresie, dodając sprzedaż MŚP produkujących opony bieżnikowane z zastosowaniem procesu bieżnikowania na gorąco oraz odejmując sprzedaż dużych przedsiębiorstw produkujących opony bieżnikowane z zastosowaniem procesu bieżnikowania na zimno.
- (192) Ponadto Komisja obliczyła udział sprzedaży MŚP w całkowitej sprzedaży unijnej w odniesieniu do każdego okresu w badanym okresie:

Tabela 4

**Udział sprzedaży MŚP w całkowitej sprzedaży unijnej (w %)**

	2014	2015	2016	Okres objęty dochodzeniem
Udział sprzedaży MŚP w całkowitej sprzedaży unijnej	16,9	15,3	13,7	13,2
Współczynnik stosowany na etapie tymczasowym w odniesieniu do sprzedaży MŚP w całkowitej sprzedaży unijnej	14,6	14,6	14,6	14,6

- (193) Jak wskazano w tabeli 4, waga MŚP w całkowitej sprzedaży unijnej w okresie badanym wzrosła o 2,3 punktu procentowego w 2014 r., o 0,7 punktu procentowego w 2015 r. oraz spadła o 0,9 punktu procentowego w 2016 r. i o 1,4 punktu procentowego w okresie objętym dochodzeniem. Komisja stwierdziła, że ustalanie współczynnika dla każdego roku ma marginalny wpływ na ogólny wynik analizy. Na podstawie powyższych ustaleń wnioski oparte na tendencjach określonych w rozporządzeniu w sprawie celów tymczasowych pozostają aktualne.
- (194) Jeżeli chodzi o drugą korektę według segmentów, na etapie tymczasowym Komisja polegała na informacjach przedstawionych w skardze (załącznik 15), w której przedstawiono oszacowanie wagi każdego segmentu w odniesieniu do konsumpcji w Unii w 2016 r. Jak wskazano jednak w motywie 188, CRIA i CCCMC stwierdziły, że Komisja powinna użyć współczynnika w odniesieniu do każdego okresu w badanym okresie.

<sup>(46)</sup> Kraiburg, dostawca bieżników, przekazał Bipaver wykaz swoich klientów kupujących surowce służące do prowadzenia procesu bieżnikowania na gorąco. W wykazie tym widnieje 38 nazw przedsiębiorstw.

- (195) W trakcie dochodzenia nie ustalono żadnych danych, które byłyby w większym stopniu odpowiednie i które z kolei można było wykorzystać do obliczenia wag segmentów dla całego badanego okresu, a zainteresowane strony również nie były w stanie takich danych przedstawić. Dlatego też Komisja podjęła decyzję o niedokonywaniu drugiej korekty według segmentów na ostatecznym etapie. W wyniku zastosowania tego podejścia wzrosła waga segmentów 1 i 2 wykorzystana do ustalenia wskaźników mikroekonomicznych.
- (196) Jak wskazano w tabeli 5, przy zmienionej wadze wnioski oparte na tendencjach określonych w rozporządzeniu w sprawie cel tymczasowych pozostają aktualne dla wszystkich wskaźników mikroekonomicznych analizowanych w ujęciu zagregowanym:

Tabela 5

**Rentowność sprzedaży na rzecz klientów niepowiązanych w Unii (% obrotu)**

	2014	2015	2016	Okres objęty dochodzeniem
Marża zysku wskazana w tabeli 13 w rozporządzeniu w sprawie cel tymczasowych (% obrotu)	15,6	16,7	15,2	13,7
Wskaźnik 2014 = 100	100	106,9	97,7	88,1
Marża zysku przy zmienionej wadze (% obrotu)	15,4	16,9	15,3	13,7
Wskaźnik 2014 = 100	100	109,5	99,5	88,6

- (197) Jak wskazano w tabeli 6, przy zmienionej wadze wnioski oparte na tendencjach określonych w rozporządzeniu w sprawie cel tymczasowych pozostają aktualne dla segmentu 3:

Tabela 6

**Rentowność sprzedaży w segmencie 3 na rzecz klientów niepowiązanych w Unii (% obrotu)**

	2014	2015	2016	Okres objęty dochodzeniem
Marża zysku wskazana w tabeli 16 w rozporządzeniu w sprawie cel tymczasowych (% obrotu)	6,1	0,6	2,7	- 0,4
Wskaźnik 2014 = 100	100	10	45	- 7
Marża zysku przy zmienionej wadze (% obrotu)	5,9	0,5	2,7	- 0,7
Wskaźnik 2014 = 100	100	9	45	- 12

## 4.6.1.2. Niezgodność procesu ważenia z prawem

- (198) CRIA i CCCMC twierdziły, że proces ważenia był niezgodny z prawem, ponieważ w rozporządzeniu podstawowym nie przewidziano zmian w doborze próby producentów unijnych, która powinna być reprezentatywna dla całego przemysłu unijnego. Ponadto strony te twierdziły, że metodyka stosowana przez Komisję była niezgodna z wymogiem, zgodnie z którym określenie szkody należy oprzeć na zebranych dowodach, aby przeprowadzić obiektywną ocenę, ponieważ cały wynik oceny szkody ustalono ostatecznie na podstawie bardzo ograniczonej liczby przedsiębiorstw kosztem o wiele większego zbioru danych, który znaczenie pomniejszono. Strony powtórzyły podobne argumenty po ostatecznym ujawnieniu. Ponadto po ostatecznym ujawnieniu CRIA i CCCMC stwierdziły, że Komisja nie może polegać na informacjach dostarczonych przez cztery MŚP objęte próbą, które stanowiłyby podstawę ważenia wskaźników szkody.
- (199) Komisja przypomniała metodykę zastosowaną w motywach 179–195.

- (200) Ponadto Komisja powtórzyła, że w wyniku zastosowania ważenia dobrana próba stała się statystycznie bardziej reprezentatywna dla całego przemysłu Unii, zgodnie z mającym zastosowanie orzecznictwem WTO i UE <sup>(47)</sup>. Ponadto pozwoliło to Komisji w większym stopniu uwzględnić wyniki producentów unijnych nieobjętych próbą (MŚP oraz duzi producenci), których nie uwzględniono by we wskaźnikach szkody w wystarczającym stopniu, gdyby Komisja opierała swoje ustalenia na próbie, nie stosując w przedmiotowym przypadku ważenia. Biorąc pod uwagę rozdrobnienie przemysłu unijnego, Komisja nie mogła po prostu zignorować znaczenia MŚP na rynku unijnym. Jak wspomniano w motywie 186, z danych na temat sprzedaży przekazanych przez objętą próbą MŚP wynika, że sprzedaż ta stanowiła około 4 % szacunkowej całkowitej unijnej sprzedaży producentów będących MŚP. Aby odzwierciedlić względne znaczenie tych dwóch kategorii przedsiębiorstw, Komisja oparła swoje ustalenia na zweryfikowanych danych przedsiębiorstw objętych próbą i zastosowała odpowiednie wagi. Należycie zweryfikowane w stosowanych przypadkach informacje, na których się opierano, można znaleźć w aktach udostępnionych do wglądu. Dlatego też Komisja uznała, że przeprowadziła obiektywną ocenę istnienia szkody na podstawie zebranych dowodów. W związku z tym powyższe argumenty zostały odrzucone.

#### 4.6.2. Wskaźniki makroekonomiczne

- (201) CRIA i CCCMC stwierdziły, że mają wątpliwości co do wiarygodności niektórych informacji dotyczących wskaźników makroekonomicznych, na których opierała się Komisja.
- (202) Jak wspomniano w motywie 28, przed ujawnieniem ostatecznych ustaleń do akt udostępnionych do wglądu dołączono dokument, w którym przedstawiono wyjaśnienia dotyczące rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych.
- (203) Jeżeli chodzi o ustalenie wskaźników makroekonomicznych, Komisja opierała się na różnych źródłach, w tym na danych przedstawionych przez Europejskie Stowarzyszenie Producentów Opon i Gumy (European Tyre & Rubber Manufacturers Association – „ETRMA”). ETRMA publikuje badanie rynku, które jest publicznie dostępne na stronie internetowej tego stowarzyszenia. Otwarta wersja skargi zawierała dokument pochodzący od ETRMA (załącznik 16 – broszura ETRMA na 2016 r. <sup>(48)</sup>). Komisja zwróciła uwagę, że niektórzy producenci eksportujący, a także pewni producenci unijni są członkami ETRMA i również przedkładali zgłoszenia opierające się na danych ETRMA (na przykład Grupa Hankook i przedsiębiorstwo Pirelli).

##### 4.6.2.1. Produkcja, zdolność produkcyjna i wykorzystanie mocy produkcyjnych

- (204) Jak wskazano w motywie 135, produkcja unijna przedstawiona w rozporządzeniu w sprawie ceł tymczasowych nie obejmowała sprzedaży dostawców bieżników niebędących członkami ETRMA Europool. Ponadto podczas ustalania zdolności produkcyjnej wykryto błąd pisarski.
- (205) Zmieniono odpowiednio szacowane wartości całkowitej produkcji unijnej, zdolności produkcyjnej i wykorzystania mocy produkcyjnych, które kształtowały się w badanym okresie następująco:

Tabela 7

#### Produkcja, zdolność produkcyjna i wykorzystanie mocy produkcyjnych

	2014	2015	2016	Okres objęty dochodzeniem
Wielkość produkcji (w szt.)	20 973 089	20 360 055	20 619 725	21 111 923
Wskaźnik 2014 = 100	100	97,1	98,3	100,7
Wielkość produkcji (w szt.)	29 038 117	28 225 985	27 115 950	26 525 214
Wskaźnik 2014 = 100	100	97,2	93,4	91,3
Wykorzystanie mocy produkcyjnych	72,2 %	72,1 %	76,0 %	79,6 %
Wskaźnik 2014 = 100	100	100	105	110

Źródło: ETRMA, dostawcy bieżników niebędący członkami ETRMA Europool, Eurostat Comext oraz informacje przedłożone przez skarżącego.

<sup>(47)</sup> 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), pkt 204 oraz wyrok Sądu z dnia 28 października 2004 r., Shanghai Teraoka Electronic Co. Ltd przeciwko Radzie, T-35/01, pkt 129 i 258.

<sup>(48)</sup> Na stronie internetowej ETRMA znajdują się broszury dotyczące lat 2016–2017. Zob. <http://www.etrma.org/uploads/Modules/Documentsmanager/20180329—statistics-booklet-2017—alternative-rubber-section-final-web.pdf>.

- (206) Jak wskazano w tabeli 7, produkcja utrzymywała się na stosunkowo stabilnym poziomie wynoszącym 21,1 mln opon w okresie objętym dochodzeniem, natomiast wskaźnik wykorzystania mocy produkcyjnych wzrósł w badanym okresie o 7,4 punktu procentowego (z 72,2 % do 79,6 %) w związku z obniżeniem zdolności produkcyjnej.

#### 4.6.2.2. Wielkość sprzedaży i udział w rynku

- (207) Jak wynika z motywu 135, całkowita wielkość sprzedaży na rynku unijnym przedstawiona w rozporządzeniu w sprawie ceł tymczasowych nie zawierała sprzedaży dostawców bieżników niebędących członkami ETRMA EuroPOOL.
- (208) Zmieniono odpowiednio wielkość sprzedaży i udział w rynku przemysłu unijnego, które kształtowały się w badanym okresie następująco:

Tabela 8

#### Wielkość sprzedaży i udział w rynku

	2014	2015	2016	Okres objęty dochodzeniem
Całkowita wielkość sprzedaży na rynku unijnym (w szt.)	14 835 082	14 738 677	14 533 199	14 584 885
Wskaźnik 2014 = 100	100	99,4	98,0	98,3
Udział w rynku	72,4 %	70,3 %	67,3 %	67,1 %
Wskaźnik 2014 = 100	100	97,2	93,0	92,7

Źródło: ETRMA, dostawcy bieżników niebędący członkami ETRMA EuroPOOL i Eurostat Comext.

- (209) W badanym okresie sprzedaż w Unii nieznacznie spadła, przy wzroście rynku. W rezultacie udział w rynku zmniejszył się o 5,3 punktu procentowego (z 72,4 % do 67,1 %), natomiast wielkość przywozu z ChRL wzrosła o ponad 1,1 mln opon, co odpowiada wzrostowi udziału w rynku o 4,2 punktu procentowego (z 17,1 % do 21,3 %).
- (210) Grupa Aeolus i przedsiębiorstwo Pirelli twierdziły, że wielkość sprzedaży na rynku unijnym utrzymywała się na stabilnym poziomie w ostatnich trzech latach, a udział przemysłu unijnego w rynku zmniejszył się o 5 punktów procentowych w latach 2014–2017, co stanowi nieznaczny spadek.
- (211) Ponadto strony te twierdziły również, że wielkość sprzedaży unijnej zgłoszona w skargach w odniesieniu do 2013 r. i do 2016 r. wykazała znaczący spadek w segmencie 3 (– 30 %), spadek w sprzedaży w segmencie 2 (– 7 %) i nieznaczny spadek sprzedaży w segmencie 1 (– 1 %). Wobec tego oczywiste było, że jedyną szkodę można stwierdzić w segmencie 3 oraz że w analizie szkody należy uwzględnić podział rynku.
- (212) Komisja zauważyła, że wartości przedstawione w poprzednim motywie odnoszą się wyłącznie do sprzedaży skarżących, a nie do sprzedaży całego przemysłu unijnego. Dotyczą one także innego okresu. W związku z tym niemożliwe jest przełożenie zmiany wielkości sprzedaży skarżących na przemysł unijny. Jak wyjaśniono w motywach 128 i 132, Komisja uważała, że istnienie istotnej szkody należy określić w odniesieniu do produktu objętego postępowaniem i całego przemysłu unijnego, a nie wyłącznie w odniesieniu do niektórych jego części. W związku z tym Komisja nie oceniała tendencji odrębnie, to znaczy w podziale na segmenty, ponieważ stosowała podejście zagregowane.

#### 4.6.2.3. Wzrost

- (213) Konsumpcja w Unii w badanym okresie wzrosła o 6,1 %. Wielkość sprzedaży przemysłu Unii uległa zmniejszeniu o 1,7 % pomimo rosnącej konsumpcji, co doprowadziło do utraty udziału w rynku przez przemysł unijny. Jednocześnie udział przywozu w rynku z państwa, którego dotyczy postępowanie, wzrósł w badanym okresie (o ponad 4 punkty procentowe).
- (214) Grupa Giti twierdziła, że konsumpcję w Unii należało przeanalizować pod względem wartości, a nie pod względem wielkości. Z tego punktu widzenia wartość konsumpcji w Unii zmalała o 5 % i zaczęła powoli wzrastać dopiero między 2016 r. a okresem objętym dochodzeniem.
- (215) Komisja odrzuciła ten argument. Konsumpcja w Unii daje obraz liczby opon dostępnych na rynku unijnym w danym momencie. Zwykle oblicza się wielkość konsumpcji w Unii, aby zapobiec ewentualnemu wpływowi polityki cenowej uczestników rynku na tendencje w badanym okresie.

## 4.6.2.4. Zatrudnienie i wydajność

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

Tabela 9

**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)	546	558	590	618
Wskaźnik 2014 = 100	100	102	108	113

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

- (217) Grupa Aeolus i przedsiębiorstwo Pirelli twierdziły, że ustalony przez Komisję spadek zatrudnienia o 11 % dotyczy wyłącznie branży opon bieżnikowanych. Zwiększenie wydajności może natomiast wyjaśniać niedawny okres restrukturyzacji i racjonalizacji w przemyśle unijnym.
- (218) Twierdzenie zainteresowanych stron w sprawie spadku zatrudnienia jest błędne w świetle faktów, ponieważ około połowa spadku dotyczy dużych producentów. W związku z tym argument ten został odrzucony.
- (219) Przedsiębiorstwo Heuver zwróciło się z wnioskiem o przedstawienie nazw 85 podmiotów zajmujących się bieżnikowaniem wymienionych w motywie 171 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych.
- (220) Komisja stwierdziła w rozporządzeniu w sprawie ceł tymczasowych, że istnieje co najmniej 85 producentów, którzy wstrzymali produkcję, na podstawie wykazu klientów przedstawionego przez dostawców bieżników w tym dochodzeniu. Komisja zgodziła się traktować poufnie tożsamość klientów i wielkość sprzedaży na klientów, ponieważ są to szczególnie chronione informacje handlowe. Ponadto od zainteresowanych stron nie wymagano przedstawienia streszczenia tego rodzaju dokumentu. W związku z powyższym dostawcy bieżników wyjątkowo przedstawili streszczenie swoich oświadczeń, które można znaleźć w aktach udostępnionych do wglądu.
- (221) Po ostatecznym ujawnieniu CRIA i CCCMC stwierdziły, że założenie Komisji, zgodnie z którym całą sprzedaż produktów pochodzących z procesu bieżnikowania na zimno prowadzi MSP, jest błędne, gdyż wiele dużych przedsiębiorstw stosuje metodykę procesu bieżnikowania na zimno. Strony stwierdziły, że wynikające z tego założenia oszacowanie zatrudnienia i wydajności było zatem niewiarygodne.
- (222) Jak wskazano w motywie 189, Komisja stwierdziła, że produkcja dużych przedsiębiorstw stosujących proces bieżnikowania na zimno jest raczej ograniczona i nie może jako taka stanowić argumentu za odrzuceniem oszacowania Komisji dotyczącego zatrudnienia i wydajności. Ponadto wydajność odnosi się głównie do rodzaju produkcji (tzn. produkcja opon bieżnikowanych lub nowych). W związku z tym argument ten został odrzucony.
- (223) CRIA i CCCMC stwierdziły ponadto, że w wykazie klientów dostarczonej przez jednego dostawcę bieżników wskazano jednego z klientów jako nieprowadzącego działalności, tymczasem z jego sprawozdania finansowego złożonego lokalnym organom wynika, że przedsiębiorstwo nadal prowadziło działalność w 2017 r. W swojej uwadze do akt<sup>(49)</sup> Komisja wyjaśniła, że wykaz ten opracowano, agregując informacje dotyczące sprzedaży dostarczone przez ośmiu dostawców bieżników. Do celów przedmiotowego dochodzenia uznano, że podmiot zajmujący się bieżnikowaniem zakończył produkcję, gdy zaprzestał kupowania bieżników. Nie jest zatem możliwe jednoznaczne stwierdzenie, czy podmiot zajmujący się bieżnikowaniem prowadzi działalność, czy też nie, wyłącznie na podstawie wykazu od jednego dostawcy lub na podstawie złożonych sprawozdań finansowych. Ponadto chociaż prawdą jest, że przedsiębiorstwo wspomniane przez CCCMC nie zakończyło działalności, potwierdziło ono Komisji, że nie prowadzi już warsztatu zajmującego się bieżnikowaniem. Komisja nadal korzystała zatem z wykazu w niezmienionej formie.

<sup>(49)</sup> Uwaga do akt (numer ewidencyjny: t18.007994).

#### 4.6.2.5. Wielkość marginesu dumpingu

- (224) Jak wskazano w motywie 122, zmieniono wszystkie marginesy dumpingu i wszystkie nadal mają znaczną wartość. Wpływ wielkości rzeczywistego marginesu dumpingu na przemysł unijny był znaczny, jeśli weźmie się pod uwagę wielkość i ceny przywozu z państwa, którego dotyczy postępowanie.

#### 4.6.3. Wskaźniki mikroekonomiczne

- (225) Grupa Giti wystąpiła do Komisji z wnioskiem, aby ujawnić również zmiany wskaźników mikroekonomicznych bez ważenia przeprowadzonego przez Komisję, aby umożliwić grupie zbadanie, czy takie nienaruszone dane przełożyłyby się na inny obraz szkody. Po ostatecznym ujawnieniu CRIA, CCCMC i Grupa Giti powtórzyły ten argument.
- (226) Komisja odrzuciła to twierdzenie, ponieważ ujawnione wskaźniki szkody bez ważenia nie oddałyby rzeczywistej sytuacji przemysłu unijnego, biorąc pod uwagę, że nie można objąć próbą tak wielu MŚP, jak byłoby to konieczne, aby oddać ich rzeczywistą wagę wśród producentów unijnych.

##### 4.6.3.1. Ceny i czynniki wpływające na ceny

- (227) CRIA i CCCMC zwróciły się do Komisji z wnioskiem o wyjaśnienie, czy podczas ustalania wskaźników szkody wzięto pod uwagę ceny transferowe pomiędzy przedsiębiorstwami powiązanymi.
- (228) W przypadku gdy przedsiębiorstwa powiązane miały swój udział w sprzedaży, producentów objętych próbą wezwano do przedstawienia sprzedaży pierwszym niezależnym klientom. Jeżeli chodzi o zakupy surowców za pośrednictwem przedsiębiorstw powiązanych, Komisja zbadała strategię dotyczącą cen transferowych i nie wprowadziła jakichkolwiek korekt.

##### 4.6.3.2. Zapasy

- (229) Grupa Aeolus i przedsiębiorstwo Pirelli twierdziły, że Komisja powinna rozważyć zbadanie nie tylko zapasów całego przemysłu, ale również wprowadzić rozróżnienie między oponami nowymi i bieżnikowanymi lub między różnymi kategoriami segmentów. Strony te twierdziły, że zgodnie ze skargą nie nastąpiło zwiększenie zapasów opon segmentu 1 ani 2. Przeciwnie, w latach 2013–2016 zapasy opon segmentów 1 i 2 zmniejszyły się odpowiednio o 15 % i 21 %. W skardze zawarto natomiast wzrost zapasów opon segmentu 3 o 17 %. W tym przypadku zgłoszony wzrost zapasów dotyczy wyłącznie branży opon bieżnikowanych. Ponadto wahania ilości zapasów można wyjaśnić różnymi czynnikami. Na przykład wzrost zapasów może być wywołany wzrostem sprzedaży w związku z przewidywanymi zamówieniami. W szczególności przedsiębiorstwo Prometeon Tyre Group S.r.l. odnotowało wzrost zapasów wynikający z szeregu czynników związanych z europejskim kryzysem gospodarczym. Produkcja opon jest ściśle związana z transportem, a transport zależy głównie od handlu w ujęciu ogólnym. Kryzys handlowy pociąga za sobą niski poziom transportu, co oznacza, logicznie rzecz biorąc, mniejszą liczbę sprzedawanych opon.
- (230) Komisja stwierdziła w pierwszej kolejności, że wzrost zapasów producentów unijnych objętych próbą nastąpił między 2016 r. a okresem objętym dochodzeniem. Kryzys finansowy z 2011 r. nie miał zatem na niego bezpośredniego wpływu. Ponadto wartości przywołane przez zainteresowane strony dotyczyły wyłącznie skarżącego i nie odzwierciedlały sytuacji producentów unijnych objętych próbą. W związku z tym nie można uznać żadnych wniosków wyciągniętych na podstawie tych wartości za reprezentatywne dla przemysłu unijnego na potrzeby dochodzenia. Na tej podstawie argument ten został odrzucony.

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

- (231) Jeżeli chodzi o inwestycje, Grupa Aeolus i przedsiębiorstwo Pirelli twierdziły, że dochodzenie było sprzeczne z danymi liczbowymi przedstawionymi przez skarżącego. Grupa Giti twierdziła, że zaniżono rentowność całego przemysłu unijnego, ponieważ Komisja manipulowała danymi producentów unijnych objętych próbą w celu zwiększenia znaczenia danych dotyczących segmentu 3. Grupa Giti twierdziła również, że jedynym segmentem przemysłu o malejących (i niskich) marżach zysku był segment 3. Udział tego segmentu rynku w całkowitej unijnej sprzedaży/konsumpcji wynosił jednak tylko 20 %. Grupa Aeolus i przedsiębiorstwo Pirelli uznały, że przemysł unijny jest na ogół bardzo rentowny z wyrażnie pozytywnymi wynikami w segmencie 1 i pozytywnymi w segmencie 2.
- (232) Jeżeli chodzi o uwagę dotyczącą metodyki obliczania rentowności, Komisja wyjaśniła w motywach 179–195 metodykę zastosowaną w celu ustalenia wagi wskaźników mikroekonomicznych, aby odzwierciedlić gospodarczą rzeczywistość producentów unijnych. Komisja zauważyła również, że rentowność wszystkich segmentów obniżała się od 2014 r. do końca okresu objętego dochodzeniem oraz że wartości bezwzględne dotyczące rentowności należało interpretować w związku z jej ustaleniami dotyczącymi wzajemnych połączeń między segmentami.

#### 4.7. Wzajemne połączenia między oponami nowymi i bieżnikowanymi oraz między segmentami

- (233) Zainteresowane strony ogólnie zgodziły się z zasadą podziału rynku na trzy segmenty. Jak opisano w motywach 54–59 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, na rynku unijnym marki przydzielono do jednego z trzech segmentów. We wszystkich segmentach opony sprzedawano na ogół za pośrednictwem wspólnych kanałów sprzedaży.
- (234) Kilka zainteresowanych stron zakwestionowało tymczasowe ustalenia dotyczące wzajemnych powiązań między segmentami i powtórzyło te same zastrzeżenia po ostatecznym ujawnieniu. Komisja zestawiała informacje na ten temat w uwadze do akt dotyczących wzajemnego połączenia między oponami nowymi i bieżnikowanymi oraz między segmentami <sup>(50)</sup>.
- (235) CRIA i CCCMC twierdziły, że koncepcja, według której ceny w segmencie 3 spowodowałyby wzrost cen w segmentach 1 i 2 (motywy 203 i 207 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych), jest bezpodstawna oraz że Komisja nie przedstawiła żadnego uzasadnienia tego domniemanego wpływu. Nawet zakładając, że wspomniane wyżej ustalenia były poprawne, żadne z nich nie mogło prowadzić do wniosku, że ceny w segmencie 3 miałyby wpływ na ceny w segmentach 1 i 2. Strony te twierdziły również, że ceny opon wynikają z kosztu surowców oraz że twierdzenie, że poszczególne segmenty konkurują między sobą, jest błędne. Strony stwierdziły, że Komisja odnosi się do „wpływu, jaki ceny w niższych segmentach mają na ceny w wyższych segmentach” (motyw 203 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych), powtarzając zdanie skarżącego bez żadnych dowodów potwierdzających. Grupa Giti wskazała, że informacje dostępne w aktach sprawy nie potwierdzały teorii odwrotnej kaskady przedstawianej przez Komisję (a właściwie jej zaprzeczyły). W tym zakresie Grupa Giti przypomniała również, że w samej skardze stwierdzono, iż: „podmioty, ceny, konkurencja i strategie różnią się w znacznym stopniu w zależności od segmentu, a czynnik mający decydujące znaczenie w jednym segmencie, może być nieistotny w innym. Chociaż bezpośrednia konkurencja może występować między krańcowymi punktami segmentów, konkurencja między segmentami jest w większości przypadków wynikiem strategicznego wyboru między jakością a ceną” <sup>(51)</sup>.
- (236) Jak wspomniano w motywie 234, Komisja sformułowała uwagę do akt zawierającą podstawę pozwalającą stwierdzić, że istnieje wzajemne połączenie między segmentami. Wniosek ten oparto na szeregu elementów. Pierwszy z nich dotyczy konkurencji we wszystkich segmentach, która ma miejsce w chwili decyzji o zakupie. Nabywca ma wtedy możliwość wyboru:
- opony segmentu 1, o większej trwałości, wykorzystującej najnowsze technologie i o najlepszych osiągnięciach za wyższą cenę początkową, lub
  - opony segmentu 2, wytworzonej często przez producentów opon premium, o trwałości większej niż marki segmentu 3 przy koszcie niższym niż koszt marki premium, za cenę początkową wyższą niż w przypadku opon segmentu 3, lub
  - oponę segmentu 3 o najniższym koszcie początkowym, ale o najmniejszej trwałości i najniższych osiągnięciach.
- (237) Decyzja ta w przełożeniu na ceny skutkuje dwutorową analizą: początkowej płatności i ogólnego kosztu za oponę. W przypadku początkowej płatności, opony segmentu 1 wymagają większej inwestycji. Jednocześnie, jeżeli chodzi o koszt za oponę w przeliczeniu na km, ich koszt jest najniższy. Zmienne są dokładnie odwrotne w odniesieniu do opon segmentu 3, w przypadku których początkowa płatność jest najniższa, ale koszt za oponę w przeliczeniu na km jest najwyższy <sup>(52)</sup>.
- (238) Kolejnym elementem, który odegrał decydującą rolę, były powszechne kanały sprzedaży, w których zazwyczaj wystawia się razem na sprzedaż opony różnych segmentów, ułatwiając dynamikę wzajemnego połączenia między segmentami <sup>(53)</sup>.
- (239) Komisja zauważyła również, że twierdzenie dotyczące kosztu surowców nie zostało poparte dowodami.
- (240) W dokumencie zawierającym ostateczne ujawnienie ustaleń Komisja odniosła się do ewolucji unijnej sprzedaży w różnych segmentach, opierając się w tym względzie na tabeli dostarczonej przez zainteresowane strony (Prometeon/Pirelli). Tabela ta nosiła tytuł: „Szacunkowy rozwój sprzedaży w Unii w przypadku producentów unijnych będących członkami ETRMA”. Po ostatecznym ujawnieniu CRIA i CCCMC twierdziły, że odnośne

<sup>(50)</sup> Uwaga do akt dotycząca wzajemnych powiązań (numer ewidencyjny: t18.007993).

<sup>(51)</sup> Skarga, pkt 107.

<sup>(52)</sup> Tabele 8–10 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych dotyczące średniej ceny sprzedaży w segmencie w Unii oraz uwaga do akt dotyczących wzajemnego połączenia, s. 7–10 (numer ewidencyjny: t18.007993).

<sup>(53)</sup> Uwaga do akt dotycząca wzajemnych powiązań, s. 11 i 12 (numer ewidencyjny: t18.007993).

wartości liczbowe różniły się od wartości przedstawionych w tabeli 4 w dokumencie zawierającym ostateczne ujawnienie ustaleń. Komisja przeanalizowała ten argument i zwróciła się do ETRMA o wyjaśnienie. Z wyjaśnień ETRMA wynika, że dane znajdujące się w tabeli 6 w dokumencie zawierającym ostateczne ujawnienie ustaleń zostały błędnie oznaczone. Dane zawarte w tabeli 6 w dokumencie zawierającym ostateczne ujawnienie ustaleń w rzeczywistości dotyczyły ewolucji unijnego rynku wymiany nowych opon (tabela 10 poniżej). Według tych danych zainteresowanie producentów unijnych segmentem 3 rynku charakteryzującym się niższymi cenami było wyraźne i szybko wzrastało.

Tabela 10

**Szacowane zmiany na unijnym rynku wymiany nowych opon**

(w mln)	2014	2015	2016	2017	Szacunek na 2018
Segment 1 + Segment 2	8,7	9,0	9,1	9,0	9,2
Wskaźnik 2014 = 100	100	103	105	103	106
Segment 3	3,6	4,0	5,0	5,4	5,5
Wskaźnik 2014 = 100	100	111	139	150	153
Udział producentów należących do ETRMA w segmencie T3	12,5 %	12,4 %	13,1 %	14,1 %	18,9 %

Źródło: Prometeon Tyre Group oraz Pirelli <sup>(54)</sup>

- (241) W oparciu o powyższą tabelę oczekuje się, że poziom sprzedaży nowych opon segmentu 3 szacowany na 2018 r. wzrośnie o ponad 53 % w stosunku do poziomów z 2014 r., natomiast wolumen sprzedaż opon segmentów 1 i 2 pozostanie na podobnym poziomie i przewiduje się, że wzrośnie jedynie o 6 % w porównaniu do poziomów z 2014 r. Zmiany te należy rozpatrywać w kontekście drastycznego wzrostu konkurencji w segmencie 3 ze strony producentów eksportujących w państwie, którego dotyczy postępowanie, w latach 2014–2018, jak również nierentowne poziomy zysku w segmencie 3 w przypadku producentów unijnych produktu objętego postępowaniem.
- (242) Komisja zauważyła, że to przesunięcie na unijnym rynku wymiany opon miało wpływ na producentów unijnych, którzy osiągnęliby wyższe poziomy zysku w segmencie 1 i 2. Można to interpretować wyłącznie w świetle powodów określonych w motywie 141 i nast., a mianowicie jako dążenie do ochrony głównego czynnika wpływającego na wartość w przypadku wyższych segmentów odróżniających unijną sprzedaż z przywozu w segmencie 1 i 2 od przywozu z państwa, którego dotyczy postępowanie, w segmencie 1 i 2. Zwiększenie sprzedaży w segmencie 3 przynoszącym niski zysk, a tym samym konkurencja w obszarze sprzedaży w segmencie 3, wskazuje, że podczas okresu objętego dochodzeniem i przed nim producenci unijni produktu objętego postępowaniem odczuwali presję wynikającą z efektu odwrotnej kaskady na sprzedaż w segmencie 1 i 2, oraz że presja ta wzrośnie również w okresie następującym po okresie objętym dochodzeniem.
- (243) CRIA i CCCMC zauważyły, że Komisja stwierdziła, iż bieźnikowanie zużytych opon wysokiej jakości staje się trudniejsze (motyw 202 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych). Nie przedstawiono jednak żadnych danych liczbowych. Fakt, że mogą wystąpić przypadki zamykania zakładów i warsztatów podmiotów zajmujących się bieźnikowaniem niekoniecznie oznacza większą trudność w bieźnikowaniu zużytych opon wysokiej jakości, ponieważ zdaniem samej Komisji popyt na takie opony wysokiej jakości zmalał po kryzysie gospodarczym (motyw 200 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych). CRIA i CCCMC wystąpiły do Komisji o ujawnienie danych liczbowych dotyczących sprzedaży opon segmentu 1 oraz faktycznych zdolności w zakresie bieźnikowania, aby umożliwić przeprowadzenie oceny zakresu, w jakim dostępność zakładów bieźnikowania rzeczywiście zmalała, biorąc pod uwagę malejącą sprzedaż opon segmentu 1. Grupa Giti zauważyła, że Komisja nie przedstawiła danych na temat udziału w rynku w podziale na segment, które stanowiłyby niezbędną informację, aby sprawdzić, czy teoria Komisji dotycząca odwrotnej kaskady jest poparta dowodami. Teoria ta powstała na podstawie założenia, że tani przywóz w ramach segmentu 3 wywarł presję cenową na udział w rynku producentów unijnych segmentu 2 (i segmentu 1) oraz im go odebrał. Jeśli jednak dane dotyczące udziału w rynku w podziale na segment wykazałyby, że producentom unijnym segmentu 1 lub 2 faktycznie udało się utrzymać (lub nawet zwiększyć) swój udział w rynku, teoria ta zostałaby poważnie podważona. Grupa Giti nie jest pewna, czy Komisja podjęła decyzję, aby nie ujawniać informacji na temat udziału w rynku, czy po prostu informacje te nie zostały zgromadzone. W każdym przypadku Grupa Giti wezwała Komisję do ujawnienia (a jeśli to konieczne zgromadzenia) tych informacji, aby sprawdzić poprawność teorii Komisji dotyczącej odwrotnej kaskady.

<sup>(54)</sup> Prezentacja Prometeon Tyre Group i Pirelli podczas przesłuchania, 9 kwietnia 2018 r. (numer ewidencyjny: t18.007993).

- (244) W odniesieniu do wskaźników makroekonomicznych, Grupa Giti wystąpiła o przeprowadzenie analizy w podziale na segmenty; Komisja w motywach 128 i 132 wyjaśniła, że właściwe jest przeprowadzenie analizy sytuacji gospodarczej przemysłu unijnego jako całości. W każdym segmencie występowały zdolności produkcyjne, produkcja i przywóz. Segment 3, w ramach którego odbywa się większość przywozu z Chin, osłabiał przemysł jako całość, co wykazano w rozporządzeniu w sprawie cel tymczasowych. W okresie objętym dochodzeniem chińskie ceny dumpingowe poważnie podciły ceny naliczane przez przemysł unijny w każdym segmencie. W badanym okresie ogólne wyniki przemysłu unijnego pogorszyły się. Niektóre zakłady produkujące opony różnych segmentów musiały zostać zamknięte<sup>(55)</sup>, a wiele podmiotów zajmujących się bieżnikowaniem musiało zaprzestać produkcji. Komisja ustaliła, że co najmniej 85 MŚP musiało zaprzestać produkcji, co zmniejszyło zdolności produkcyjne w zakresie bieżnikowania, jak wyjaśniono w motywie 202 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych.
- (245) CRIA i CCCMC twierdziły, że trudno jest zrozumieć stwierdzenie Komisji, iż „unijni producenci nowych opon nie mają innego wyjścia, jak tylko również zwiększyć swoją obecność w segmencie 3” (motyw 202 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych), ponieważ Komisja sama wyjaśniła, że wszystkie podmioty zintegrowane (a tym samym producenci nowych opon, którzy zajmują się również bieżnikowaniem) będą częścią segmentu 2 (motyw 58 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych).
- (246) Komisja zauważyła, że w uwadze do akt zawierającej mapowanie nowych i bieżnikowanych opon pod względem marki występują marki unijnych producentów nowych opon zaklasyfikowanych do segmentu 3.
- (247) Komisja stwierdziła, że „według informacji dostępnych Komisji”, tendencja cenowa uległa zmianie i obecnie rzekomo ceny w segmencie 3 mają odwrotny wpływ na ceny w segmencie 1 (motyw 206 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych). CRIA i CCCMC zwróciły się z wnioskiem o udostępnienie tych informacji zainteresowanym stronom.
- (248) Komisja uznała, że wzajemne powiązanie między segmentami obejmuje również uzasadnienie ustalania cen w poszczególnych segmentach. W rzeczy samej, unijni producenci nowych opon stosujący strategię wielu marek przyznali, że zmiana ceny w przypadku jednego segmentu w nieunikniony sposób powoduje korektę ceny w całym asortymencie, a jeden z producentów unijnych objętych próbą przedstawił wyczerpujące wyjaśnienia, które Komisja uwzględniła przy formułowaniu wniosku na temat presji cenowej we wszystkich segmentach<sup>(56)</sup>.
- (249) Niektóre zainteresowane strony twierdziły, że zmiany rentowności w segmencie 1, 2 i 3 nie są związane z wzajemnym powiązaniem między segmentami. Strony wskazały, że rentowność producentów unijnych segmentu 1 w trakcie okresu objętego dochodzeniem (na poziomie 17,5 %) jest wyższa niż zysk docelowy (czyli zysk, którego można by oczekiwać w przypadku braku przywozu towarów po cenach dumpingowych) ustalony przez Komisję (na poziomie 15,6 %) (jak opisano w motywie 196, po ostatecznym ujawnieniu rentowność skorygowano do poziomu 15,4 %). Podobnie rentowność producentów unijnych segmentu 2 w trakcie okresu objętego dochodzeniem (na poziomie 15,3 %) była zasadniczo taka sama jak zysk docelowy. Ponadto, jeśli tani przywóz w ramach segmentu 3 wpłynąłby (pośrednio) na rentowność producentów unijnych z segmentów 1 i 2, można by oczekiwać podobnej zmiany rentowności, jak w przypadku producentów unijnych segmentu 3. Sytuacja wygląda jednak inaczej. Chociaż rentowność segmentu 3 w 2015 r. spadła z 6,1 % do 0,6 % (jak opisano w motywie 197, po ostatecznym ujawnieniu rentowność skorygowano z 5,9 % do 0,5 %), w latach 2014–2015 rentowność producentów segmentu 1 faktycznie wzrosła z 17,9 % do 21,8 %. Z drugiej strony, chociaż rentowność segmentów 1 i 2 spadła w latach 2015–2016, w tym samym okresie rentowność producentów z segmentu 3 wzrosła czterokrotnie z 0,5 % do 2,7 %. Podsumowując, strony te twierdzą, że zmiana rentowności segmentu 3 nie była w żaden sposób związana ze zmianą rentowności segmentów 1 i 2. Jedynym okresem, w którym zmiany rentowności były ze sobą skorelowane był okres między 2016 r. i okresem objętym dochodzeniem. Nieznaczny spadek rentowności w okresie objętym dochodzeniem można jednak prawdopodobnie wytłumaczyć nagłym wzrostem kosztów surowców, który nie przełożył się jeszcze na wyższe ceny sprzedaży. Jeżeli chodzi o zmianę cen sprzedaży, nawet gdyby prawdą było, że dane przedstawione w rozporządzeniu w sprawie cel tymczasowych wskazywały na spadek cen sprzedaży o 9 % (w przypadku segmentu 1) i 12 % (w przypadku segmentu 2) w badanym okresie, tendencji spadkowej nie można przypisać przywózowi z Chin towarów należących do segmentu 3 z następujących powodów. Po pierwsze, co Komisja przyznała w innych sekcjach rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych – ale wydaje się, że zignorowała przy opracowywaniu swojej teorii dotyczącej odwrotnej kaskady – koszt produkcji (ze względu na spadek cen surowca) zmalał w okresie objętym dochodzeniem. W przypadku segmentu 1 koszt produkcji zmalał o 9 %, czyli dokładnie tyle, ile wyniósł zaobserwowany spadek cen sprzedaży. Podobnie w przypadku segmentu 2 koszt produkcji spadł o 9 %. Innymi słowy zainteresowane strony twierdziły, że spadek cen zaobserwowany przez

<sup>(55)</sup> 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 we Włoszech; Grupa Continental zamknęła jeden zakład w Niemczech.

<sup>(56)</sup> Uwaga do akt dotycząca wzajemnych powiązań, s. 12–14 (numer ewidencyjny: t18.007993).

Komisję można wyjaśnić w pełni (w przypadku segmentu 1) i w 75 % (w przypadku segmentu 2) spadkiem kosztu produkcji. Strony twierdzą, że bez wątpliwości wynika to również z faktu, iż wraz ze wzrostem kosztu produkcji między 2016 r. i okresem objętym dochodzeniem, wzrosły ceny sprzedaży. Po drugie, na rynku Unii miało miejsce przesunięcie w kierunku opon o mniejszych rozmiarach. Cena jednostkowa mniejszych opon jest niższa niż w przypadku większych opon, co częściowo wyjaśnia spadek cen sprzedaży w badanym okresie. Zainteresowane strony twierdzą, że Komisja nie uwzględniła tego zjawiska.

- (250) Komisja uznała, że brak związku między zmianą rentowności poszczególnych segmentów można wytłumaczyć sposobem podejmowania decyzji zakupowych. Charakter produktu i zakres możliwości wyboru, które posiada użytkownik w danej sytuacji, powodują opóźnienie. W istocie zakres możliwości, jakimi dysponuje użytkownik, będzie zależał od tego, czy posiada on oponę, a jeśli tak, czy posiadaną przez niego oponę można poddać dalszemu bieżnikowaniu, czy nie, od względnej ceny dostępnych możliwości itp. Na przykład, jeśli użytkownik musi zakupić oponę, prawdopodobnie podejmie decyzję na podstawie całego zakresu dostępnego asortymentu. Jeśli jednak użytkownik posiada już oponę bieżnikowaną, koszt bieżnikowania opony prawdopodobnie będzie konkurencyjny w stosunku do kosztu zakupu nowej opony segmentu 3 pomniejszonego o dochód ze sprzedaży karkasu.
- (251) Ponadto informacje zgromadzone przez Komisję, dotyczące różnych rozmiarów wprowadzonych na rynek Unii w badanym okresie, nie stanowią poparcia dla argumentu, że ceny i koszty były niskie ze względu na stosunkowo dużą obecność mniejszych opon na rynku <sup>(57)</sup>. W istocie dane wykazały, że asortyment produktów na rynku był stabilny i nadal koncentruje się na głównych wymiarach. Ponadto informacji o takim zmniejszeniu średniego rozmiaru produktu nie można było znaleźć w danych Eurostatu dotyczących przywozu z Chin, ujawniających, że wręcz przeciwnie, masa opon przywożonych z Chin wzrosła o 3 % między 2014 r. i okresem objętym dochodzeniem. Komisja zauważyła natomiast ogólne strukturalne dostosowania dokonane przez przemysł Unii, aby ograniczyć koszty w wyniku wpływu „efektu domina” na poszczególne przedmiotowe segmenty.
- (252) Niektóre zainteresowane strony twierdziły, że ma miejsce znaczny przywóz (stanowiący 11,9 % udział w rynku; wyższy o ponad 1 % w porównaniu z 2014 r.) z innych państw i że ceny przywożonych towarów maleją (w badanym okresie średnia cena importowa spadła o 17 %). Ceny przywożonych towarów wskazywały również na to, że przywóz ten jest ukierunkowany na obszary rynku reprezentujące segment 1 lub 2. Przywóz z Turcji, Tajlandii, Japonii, Korei Południowej, jak również z innych państw (z wyłączeniem Rosji), konsekwentnie podcina ceny producentów unijnych segmentu 1 o 10-25 %. Na etapie tymczasowym i po ostatecznym ujawnieniu Grupa Giti twierdziła, że spadki cen w segmentach 1 i 2 mogą być spowodowane przez przywóz opon segmentów 1 i 2 z innych państw, a nie przez presję cenową wywieraną przez chińskie opony segmentu 3. Taka sytuacja również poważnie podważyłaby teorię Komisji. W każdym przypadku strona ta zauważyła, że wobec braku oceny wielkości przywozu (i cen importowych) opon segmentów 1 i 2 z innych państw, stwierdzenie, czy teoria Komisji jest rzeczywiście poprawna, będzie niemożliwe.
- (253) W związku z tym twierdzeniem Komisja ustaliła, że analiza przedstawiona przez Grupę Giti jest błędna, ponieważ uznano w niej, że cały przywóz sprzedawano bezpośrednio pierwszym niezależnym klientom w Unii. Teoria ta nie uwzględnia faktu, że na średnie ceny może mieć wpływ to, że część tego przywozu jest sprzedawana zainteresowanym powiązanim stronom. Ponadto dane statystyczne dotyczące przywozu nie pozwalają ustalić średniej ceny według segmentów, w związku z czym Komisja nie miała możliwości dokonania oceny cen importowych według segmentu, o co zwróciła się Grupa Giti. W związku z tym zaproponowanej analizie nie można przeprowadzić na podstawie informacji, które Komisja była w stanie zgromadzić dotychczas w toku dochodzenia lub które otrzymano od zainteresowanych stron, a zatem została ona odrzucona.
- (254) W związku z powyższym Komisja odrzuciła argumenty podniesione przez zainteresowane strony i potwierdziła swoje wstępne ustalenia.

#### 4.8. Wnioski dotyczące szkody

- (255) W świetle powyższych rozważań Komisja potwierdziła swoje wstępne ustalenia dokonane w motywie 208 i 209 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych. Przemysł Unii jako całość znajdował się pod silną presją. W badanym okresie nastąpił spadek produkcji i zatrudnienia oraz znacząca utrata udziału w rynku pomimo trwającego spadku cen sprzedaży. Przywóz z Chin w znacznym stopniu podcinał ceny przemysłu Unii. Rentowność przemysłu Unii jako całości również spadła, i to jeszcze szybciej pod koniec badanego okresu. Ponadto wzrosły zapasy wszystkich rodzajów opon, w szczególności w okresie objętym dochodzeniem, co miało negatywny wpływ na sytuację finansową przemysłu Unii. Wiele MŚP zajmujących się bieżnikowaniem opon zaprzestało produkcji i nie mogło skorzystać z ożywienia gospodarczego. Komisja również przywiązała

<sup>(57)</sup> Uwaga do akt dotycząca wzajemnych powiązań, s. 12 i 13 (numer ewidencyjny: t18.007993).

znaczenie do uwag przedłożonych przez AIRP, Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk (odpowiednio włoskie i niemieckie stowarzyszenia podmiotów zajmujących się bieżnikowaniem), Banden Plan Europa B.V. (unijny podmiot zajmujący się bieżnikowaniem) czy też Vipal Europe (dostawcę bieżników), zauważając, że nałożone środki tymczasowe wywołały pozytywną dynamikę w sektorze. W szczególności podmioty zajmujące się bieżnikowaniem w szeregu państw członkowskich Unii od maja 2018 r. odnotowały wzrost zamówień i wierzą, że ta pozytywna perspektywa utrzyma się, jeśli środki tymczasowe zostaną potwierdzone.

- (256) Po ostatecznym ujawnieniu Grupa Giti stwierdziła, że lepsze wyniki podmiotów zajmujących się bieżnikowaniem mogą mieć związek z rosnącymi kosztami surowców, nie zaś z nałożeniem środków tymczasowych. Komisja nie otrzymała dowodów łączących zmianę kosztów surowców ze wzrostem zamówień handlowych zgłoszonym przez podmioty zajmujące się bieżnikowaniem. W związku z tym argument ten został odrzucony.
- (257) W odniesieniu do rentowności przemysłu Unii Komisja uznała krytyczne uwagi otrzymane od Grupy Aeolus, że segment 3 przynosił straty w okresie objętym dochodzeniem (-0,7 %), natomiast rentowność segmentów 1 i 2 kształtuje się na poziomie dwucyfrowym. Komisja nie zgodziła się jednak z wnioskiem, że wskaźnik ten, pokazujący zróżnicowanie rentowności w zależności od segmentu, może podważyć ustalenie stwierdzające wystąpienie istotnej szkody dla przemysłu Unii jako całości.
- (258) Wszystkie istotne wskaźniki wykazują, że przemysł Unii poniósł istotną szkodę w segmencie 3. Oprócz ujemnej marży zysku nastąpił znaczny spadek zatrudnienia, w szczególności w przypadku działalności związanej z bieżnikowaniem. Poziom podcięcia cenowego wynoszący 31 % jest znaczący w segmencie 3, w którym również najbardziej odczuwalny jest efekt skali przywozu konkurencyjnych chińskich towarów. Jak pokazano w tabeli 9, występuje zauważalne i stałe (rok po roku) przesunięcie sprzedaży nowych opon przez producentów unijnych w kierunku segmentu 3. W 2016 r. sprzedaż unijna w segmencie 3 przedstawiona w tabeli 9 wynosiła 5 mln opon. Trend ten utrzymywał się w 2017 r. Prognoza na 2018 r. pokazuje jeszcze większy wzrost przesunięcia sprzedaży w kierunku segmentu 3, tym samym wyraźnie potwierdzając presję cenową, pod którą znajdują się producenci unijni segmentu 1 i 2.
- (259) W tym względzie, jak określono w motywach 210 i 211 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych i dodatkowo potwierdzono w sekcji 4.6 niniejszego rozporządzenia, Komisja utrzymywała, że między segmentami, w których występuje efekt odwrotnej kaskady, istnieje silne wzajemne powiązanie. Wbrew uwagom wielu zainteresowanych stron z punktu widzenia producentów unijnych istnieje tylko jeden rynek opon, który producenci ci dzielą na trzy segmenty, głównie ze względu na strategię marketingową i różnice w jakości. Oznacza to, że producenci unijni biorą pod uwagę rozwój sytuacji we wszystkich trzech segmentach. W związku z tym presja cenowa i ilościowa w segmencie 3 ma również bezpośredni wpływ na pozostałe dwa segmenty, jak określono w motywie 234 i nast. Ponadto nabywcy opon wybierają pomiędzy oponami ze wszystkich trzech segmentów: równoważą swoją gotowość do płacenia wyższej ceny z przewidywaną żywotnością opon i związanymi z tym kosztami. W związku z tym zachowanie producentów i nabywców potwierdza, że istnieje mocne wzajemne połączenie między segmentami. Wynika stąd, że obserwowane przesunięcie w kierunku segmentu 3 wywiera również trwałą presję na pozostałe dwa segmenty. W tym względzie Komisja zauważyła ponadto, że przywóz towarów po cenach dumpingowych dotyczy głównie segmentu 3. W świetle wzajemnych połączeń między segmentami i rosnącego znaczenia segmentu 3 Komisja uznała, że negatywne tendencje już obserwowane w odniesieniu do przemysłu Unii jako całości mogą jedynie utrzymać się w najbliższej przyszłości.
- (260) Ponadto pomimo wyraźnego zaproszenia do przedstawiania uwag zawartego w motywach 213 i 214 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych żaden z chińskich producentów eksportujących nie odparł zarzutu ze strony przemysłu Unii, że istnieje ryzyko dalszego pogłębiania szkody. Komisja uznała zatem, że niewykorzystane zdolności produkcyjne w ChRL stanowią około 40 % obecnego chińskiego wywozu.
- (261) Po ostatecznym ujawnieniu CRIA i CCCMC uznały, że nie widzą potrzeby odnoszenia się do stwierdzeń dotyczących poziomu niewykorzystanych zdolności produkcyjnych w ChRL, ponieważ nie mają one w tej kwestii znaczenia.
- (262) Komisja nie zgadza się z tym. Ryzyko dalszego powiększenia szkody potwierdza również 13. plan pięcioletni na rzecz rozwoju przemysłu chemicznego i petrochemicznego w Chinach, który ma na celu innowacje technologiczne, dostosowanie strukturalne i ekologiczny rozwój. Plan ten ma zastosowanie do przemysłu oponiarskiego, a w ramach równoległego dochodzenia antysubsydyjnego Komisja stwierdziła już funkcjonowanie znacznej liczby subsydiów. Stanowią one dowód na to, że chińscy producenci eksportujący mają przewagę strukturalną pozwalającą im wspinać się na wyższy szczebel łańcucha wartości przy stałym dostępie do taniego finansowania. W przypadku rosnącej konkurencji po cenach dumpingowych między oponami wyższej jakości z ChRL a oponami unijnymi nastąpiłby spadek marż unijnego przemysłu oponiarskiego, a co za tym idzie jego zdolności do inwestowania i wprowadzania innowacji. To z kolei prawdopodobnie zmusiłoby przemysł Unii do opierania swojej działalności na oponach niższej jakości, które wymagają ograniczonych inwestycji na badania i rozwój, co w jeszcze większym stopniu wpłynęłoby na możliwość ich bieżnikowania, w ten sposób powodując szkodę we wszystkich trzech segmentach.

- (263) W związku ze szkodą poniesioną przez segment 3 i odczuwanym obecnie efektem odwrotnej kaskady w segmentach 2 i 1 Komisja utrzymała swój wniosek, że przemysł jako całość poniósł istotną szkodę w rozumieniu art. 3 ust. 5 rozporządzenia podstawowego.

## 5. ZWIĄZEK PRZYCZYNOWY

### 5.1. Wpływ przywozu towarów po cenach dumpingowych

- (264) Niektóre zainteresowane strony twierdziły, że Komisja nie wykazała, w jaki sposób wielkość i poziom cen przywozu opon z Chin wywarły istotny wpływ na przemysł Unii – indywidualnie albo łącznie. Chociaż w badanym okresie przywóz do Unii, którego źródłem byli eksporterzy z Chin, wzrósł o 1 124 101 sztuk, konsumpcja w Unii również wzrosła – o 1 249 178 sztuk. W związku z tym wzrost przywozu z Chin po konkurencyjnych cenach nie mógł sam w sobie zaszkodzić sprzedaży realizowanej przez przemysł Unii na rynku. Ponadto fakt, że niektórzy producenci unijni musieli opuścić segment rynku oraz że ustalanie cen uległo zmianie na rynku Unii, nie musi oznaczać, że przywóz z Chin jest odpowiedzialny za spowodowanie istotnej szkody w odniesieniu do przemysłu Unii. Fakt, że ceny eksporterów z Chin były niższe niż ceny naliczane przez przemysł Unii oraz że producenci unijni nie byli w stanie przejąć wzrostu konsumpcji i musieli obniżyć ceny, aby być bardziej konkurencyjnymi, nie jest wystarczającym dowodem na to, że przywóz z Chin jest odpowiedzialny za szkodę poniesioną przez przemysł Unii.
- (265) Komisja ponownie stwierdziła, że w okresie objętym dochodzeniem chińskie ceny dumpingowe poważnie podciły ceny naliczane przez przemysł Unii w każdym segmencie. Były one średnio znacznie niższe w całym badanym okresie. Ponadto fakt, że ceny importowe pozostawały stabilne w latach 2014–2015, uległy obniżeniu w 2016 r. i utrzymywały na tym samym niskim poziomie przez okres objęty dochodzeniem (zob. motyw 147 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych), nie można wytłumaczyć zmianą cen surowców. Te ostatnie uległy obniżeniu na początku badanego okresu, lecz wzrosły w okresie objętym dochodzeniem. Mimo to chińscy producenci eksportujący nie podnieśli swoich cen. Stanowiło to dowód na to, że chcieli oni zwiększyć swój udział w rynku ze szkodą dla przemysłu Unii.
- (266) Jeden producent eksportujący twierdził, że nie istnieje związek przyczynowy pomiędzy przywozem z Chin a szkodą poniesioną przez przemysł Unii, ponieważ przedmiotowe produkty stanowiące wywóz z Chin są obecnie głównie na rynku segmentu 3, natomiast większość producentów unijnych sprzedaje produkty segmentu 1 i 2. W świetle faktów twierdzenie to jest błędne. Produkty zaliczane do segmentów 1 i 2 stanowią około 35 % całkowitego przywozu z Chin. Ponadto, jak wyjaśniono w sekcji 4.7 powyżej w odniesieniu do wzajemnych powiązań między oponami nowymi i bieżnikowanymi oraz między segmentami, istnieje symbiotyczny związek między różnymi segmentami. Presja cenowa i ilościowa ze strony tanich opon z Chin oferowanych po cenach dumpingowych z segmentu 3 wpływa również na ceny opon w innych segmentach. W związku z tym argument ten został odrzucony.
- (267) Ten sam producent eksportujący twierdził, że analiza szkody, a tym samym analiza związku przyczynowego, powinna być przeprowadzana z uwzględnieniem tego, że opony segmentu 3 mają niższe ceny w związku z tym, że mają one znacznie krótszą żywotność niż opony segmentów 1 i 2. Oceny udziału w rynku należy dokonać porównując udział w rynku w ujęciu wartościowym, a nie ilościowym. Jeżeli weźmie się to pod uwagę, okaże się, że spadek udziału przemysłu Unii w rynku i wzrost udziału chińskiego producenta eksportującego w rynku są znacznie mniej wyraźne.
- (268) Komisja potwierdziła, że żywotność opon stanowi istotny aspekt analizy, co ukazuje wzajemne powiązania między segmentami. Nie zgodziła się jednak, że aspekt ten zaprzecza stwierdzeniu istnienia związku przyczynowego. Nawet jeśli prawdą jest, że udział opon z Chin w rynku Unii jest niższy pod względem wartości ze względu na „krótszą żywotność” niż „pod względem liczby sztuk”, nie zmienia to faktu, że właśnie z powodu rosnącej atrakcyjności dla konsumentów zakupu chińskich opon charakteryzujących się niską ceną, a jednocześnie krótką żywotnością na przemysł Unii zaczęła oddziaływać presja i poniósł on istotną szkodę.
- (269) Jedna z zainteresowanych stron twierdziła, że spadek cen towarów przywożonych z Chin jest spowodowany zmianą asortymentu produktów wywołaną przez rosnący popyt na mniejsze opony. Nie było dowodów na poparcie tego twierdzenia. W każdym razie, nawet jeżeli wielkość opon miała wpływ na kształtowanie się średnich cen, przywóz z Chin podcinał ceny przemysłu Unii również w odniesieniu do tych samych rozmiarów, ponieważ porównania dokonuje się zawsze dla danego rodzaju produktu. W związku z tym Komisja odrzuciła to twierdzenie.

### 5.2. Przywóz z państw trzecich

- (270) Szereg zainteresowanych stron twierdziło, że Komisja powinna przedstawić dalszą analizę wpływu towarów przywożonych z Rosji, których ceny kształtowały się na poziomie cen towarów przywożonych z Chin.

- (271) Komisja ustaliła, że istnieje zasadnicza różnica między wielkością przywozu w każdym z tych przypadków. Przywóz z Chin wzrósł z 3,5 mln opon w 2014 r. do 4,6 mln opon (tj. o 1 100 000 sztuk) w okresie objętym dochodzeniem, natomiast przywóz z Rosji wzrósł z 0,2 mln opon do 0,3 mln opon (tj. tylko o 100 000 sztuk) w tym samym okresie. Biorąc pod uwagę ograniczone ilości towarów pochodzących z Rosji (stanowią one tylko 6 % całkowitej wielkości przywozu z ChRL i mają jedynie 1,29 % udziału w rynku Unii) o podobnej cenie, nie można uznać, że przywóz ten osłabia związek przyczynowy między przywozem z Chin a szkodą ponoszoną przez przemysł Unii.
- (272) Inne zainteresowane strony twierdziły, że ma miejsce przywóz w znacznych ilościach i po cenach niższych niż ceny przemysłu Unii z innych państw, takich jak Japonia, Korea Południowa i Turcja. Ze względu na cenę i ilość przywożonych towarów przywóz ten rzekomo przerwał związek przyczynowy między przywozem z Chin a szkodą ponoszoną przez przemysł Unii.
- (273) Komisja zauważyła, że ceny importowe z Japonii, Korei Południowej i Turcji były znacznie wyższe niż chińskie ceny importowe. Ponadto są to głównie ceny transferowe na rzecz powiązanych importerów. W związku z tym te ceny importowe nie mogą stanowić podstawy porównania z cenami naliczanymi przez przemysł Unii. Co więcej, opony z Japonii, Korei Południowej i Turcji były sprzedawane po cenie odpowiadającej ich odpowiedniemu segmentowi na rynku Unii. Tym samym przywóz ten nie powinien przynieść szkody przemysłowi Unii. Jeśli chodzi o wielkość przywozu z tych państw, ich udział w rynku pozostawał stabilny (wielkość zmniejszyła się w przypadku Korei Południowej o 50 000 sztuk, pozostała stabilna w przypadku Japonii i wzrosła w przypadku Turcji o 170 000 sztuk) i stanowił około połowy wielkości przywozu pochodzącego z ChRL. W związku z tym argument ten został odrzucony.

### 5.3. Wyniki wywozu przemysłu Unii

- (274) Niektóre zainteresowane strony twierdziły, że przemysł Unii ponosi straty, ponieważ przez cały badany okres prowadził wywóz ze stratą, co wpływa na jego zwrot z inwestycji i zdolność do inwestowania. Jak wskazano w motywie 226 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, na średnie ceny eksportowe wpływ mają wartości transferowe na rzecz przedsiębiorstw powiązanych. Ponadto koszty produkcji, o których mowa w motywie 176 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, zostały obliczone w odniesieniu do cen sprzedaży stosowanych przez producentów unijnych objętych próbą wobec niepowiązanych klientów. Nie pozwala to na wyciągnięcie miarodajnych wniosków na podstawie porównania tych dwóch zestawów danych. Ponadto mikrowskaźniki wykazały, że wywóz dokonywany przez producentów unijnych objętych próbą należy uznać za rentowny. W związku z tym argument ten został odrzucony.
- (275) Komisja ponownie podkreśliła, że wielkości te utrzymywały się na stałym poziomie w badanym okresie. Ponadto ceny te są cenami transferowymi między stronami powiązаныmi, a zatem nie można wyciągnąć wniosków z faktu, że ceny te wykazują tendencję spadkową w badanym okresie. W związku z powyższym twierdzenia te zostały odrzucone. Komisja potwierdza zatem, że nie ma dowodów na to, że działalność eksportowa przemysłu Unii mogła osłabić związek przyczynowy między przywozem towarów po cenach dumpingowych a stwierdzoną szkodą.

### 5.4. Zmiana kosztów

- (276) Grupa Giti twierdziła, że nowe opony stały się tańsze ze względu na spadek kosztów, ale podmioty zajmujące się bieżnikowaniem nie mogły odnieść korzyści w związku z tym spadkiem, ponieważ udział surowców w ich kosztach produkcji jest znacznie niższy w porównaniu z nowymi oponami. Tłumaczy to szkodę ponoszoną przez branżę opon bieżnikowanych w segmencie 3, którą powoduje głównie zmiana cen surowców, ponieważ ceny te spadały stale od 2012 r. i zaczęły rosnąć dopiero w 2017 r.
- (277) Jak wspomniano w motywie 152, chińskie ceny importowe nie podążały za zmianami cen surowców, natomiast koszty produkcji przemysłu Unii odzwierciedlały te zmiany<sup>(58)</sup>. Straty wynikały z faktu, że w badanym okresie przywóz z Chin w znacznym stopniu podcinał ceny przemysłu Unii. W związku z tym argument ten został odrzucony.

### 5.5. Inne znane czynniki

- (278) Grupa Aeolus i przedsiębiorstwo Pirelli twierdziły, że Komisja nie wzięła pod uwagę tego, że dwóch głównych producentów poczyniło znaczne inwestycje w swoją działalność związaną z bieżnikowaniem. Mogłoby to rzekomo wyjaśniać, dlaczego inni producenci unijni musieli wycofać się z segmentu 3 rynku. Według tych stron kryzys gospodarczy skłonił dwóch głównych producentów (Goodyear i Continental) do inwestowania w ich działalność związaną z bieżnikowaniem, w związku z czym otworzyli oni swoje własne zakłady bieżnikowania. Według dostępnych informacji zdolność produkcyjna każdego z tych zakładów jest równoważna rocznej

<sup>(58)</sup> Motywy 176–182 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych.

produkcji dziesięciu małych podmiotów zajmujących się bieżnikowaniem. Grupa Aeolus uważa, że inwestycje te doprowadziły do szkody powstałej z własnej winy. Uważa się, że inwestycje te spowodowały nadwyżkę mocy produkcyjnych i sztucznie zwiększyły koszty jednostkowe, a w rezultacie obniżyły zysk. Wpływ tych inwestycji na cały przemysł Unii jest rzekomo na tyle duży, że jest w stanie osłabić jakikolwiek potencjalny związek przyczynowy między przywozem z Chin po cenach dumpingowych a szkodą poniesioną przez przemysł Unii, niezależnie od tego, czy wpływ ten jest rozpatrywany indywidualnie czy też łącznie z innymi znanymi czynnikami.

- (279) Jak opisano w motywach 189–191, zgodnie z informacjami dostarczonymi przez ETRMA i niektórych dużych producentów produkcja prowadzona przez dużych producentów (z wykorzystaniem procesu bieżnikowania na gorąco) rzeczywiście zmalała w badanym okresie (produkcja zmniejszyła się z ok. 2,4 mln w 2014 r. do 2,2 mln w okresie objętym dochodzeniem). Dane te nie potwierdziły zatem twierdzenia, że inwestycje dwóch głównych producentów doprowadziły do powstania nadwyżki mocy produkcyjnych. W związku z powyższym argument, jakoby szkoda powstała z własnej winy, odrzucono.
- (280) Niektóre zainteresowane strony twierdziły, że rosnący popyt na mniejsze opony prawdopodobnie wpłynął na asortyment produktów w różnych latach w ten sposób, że pod koniec okresu objętego dochodzeniem sprzedawano proporcjonalnie więcej małych opon. Ze względu na ograniczenia dotyczące masy i rozmiarów pojazdów w mieście oraz rozwój handlu elektronicznego (który wymaga podziału ładunków na mniejsze ilości, co z kolei wymaga większej liczby lekkich samochodów ciężarowych i lekkich samochodów dostawczych), nastąpiło przesunięcie w kierunku zwiększonego popytu na mniejsze opony. Uwaga ta dotyczyła nie tylko sprzedaży dokonywanej przez producentów unijnych. Przywóz z Chin był również spowodowany zwiększonym popytem na mniejsze opony, co (częściowo) tłumaczy spadek cen sprzedaży przywozu z Chin.
- (281) W odniesieniu do twierdzenia dotyczącego zmiany asortymentu produktów zgromadzone przez Komisję informacje dotyczące rozmiarów wprowadzonych na rynek Unii w badanym okresie nie potwierdzają argumentu, że ceny i koszty są niskie ze względu na stosunkowo większą popularność mniejszych opon na rynku <sup>(59)</sup>. Dane w odniesieniu do okresu objętego dochodzeniem wykazują raczej, że asortyment produktów na rynku jest stabilny i nadal koncentruje się na głównych wymiarach. Ponadto informacji o takim zmniejszeniu średniego rozmiaru produktu nie można znaleźć w danych Eurostatu dotyczących przywozu z Chin, z których wynika, że, wręcz przeciwnie, masa opon przywożonych z Chin wzrosła o 3 % między 2014 r. i okresem objętym dochodzeniem <sup>(60)</sup>. Komisja zauważyła natomiast ogólne strukturalne dostosowania dokonane przez przemysł Unii, aby ograniczyć koszty w świetle wpływu „efektu domina” na poszczególne przedmiotowe segmenty. W związku z tym argument ten został odrzucony.

## 5.6. Wnioski w sprawie związku przyczynowego

- (282) Ani przywóz z Rosji (ze względu na jego niewielką wielkość), ani przywóz z Japonii, Korei Południowej i Turcji (ze względu na ich ceny transferowe, które były nawet wyższe od cen przywozu z Chin) nie stanowią głównej przyczyny szkody poniesionej przez przemysł Unii. Również wyniki wywozu Unii i zmiany jego kosztów nie leżą u podstaw szkodliwej sytuacji w Unii. Nie można jej również tłumaczyć innymi faktami, takimi jak inwestycje dwóch głównych producentów w działalność związaną z bieżnikowaniem oraz zmiany w asortymencie produktów.
- (283) W związku z tym Komisja potwierdziła swoje ustalenia przedstawione w motywach 229 i 232 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, zgodnie z którymi istotną szkodę dla przemysłu Unii spowodował przywóz towarów po cenach dumpingowych z ChRL, a pozostałe czynniki, rozważone osobno i łącznie, nie osłabiły związku przyczynowego między przywozem towarów po cenach dumpingowych a szkodą poniesioną przez przemysł Unii.

## 6. INTERES UNII

### 6.1. Interes przemysłu Unii

- (284) Komisja potwierdziła swoje tymczasowe ustalenia zawarte w motywach 234 i 235 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, w których stwierdzono, że wprowadzenie środków będzie w interesie producentów unijnych.
- (285) Grupa Aeolus i przedsiębiorstwo Pirelli, Grupa Giti i przedsiębiorstwo Kirby uznały, że spadek podaży i wzrost cen karkasów wywrą negatywny skutek na branżę opon bieżnikowanych w Unii. Ich zdaniem środki antidumpingowe nałożone na opony segmentu 1 i 2 będą miały negatywny wpływ na niezależne unijne podmioty zajmujące się bieżnikowaniem, które stosują karkasy opon z tych segmentów w swoim procesie produkcyjnym. Po ostatecznym ujawnieniu Grupa Giti podtrzymała swoje podobne twierdzenia.

<sup>(59)</sup> Analiza rozmiarów sprzedawanych na rynku na podstawie danych ETRMA Europool. Dane osób trzecich streszczone w otwartej wersji uwag koalicji do rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych.

<sup>(60)</sup> Obliczenia wagi/liczby sztuk dokonano na podstawie danych Eurostatu; jest ono w pełni dostępne w arkuszu „Waga przywozu z różnych źródeł” w wersji jawnej załącznika 2 do odpowiedzi koalicji na uwagi eksporterów i importerów (numer ewidencyjny: t18.007295).

- (286) Komisja nie zgodziła się z tą oceną. Pomimo faktu, że duzi producenci unijni zintegrowali procesy bieżnikowania, wiele ich karkasów jest nadal bieżnikowanych przez niezależne unijne podmioty zajmujące się bieżnikowaniem. Ponadto niezależne unijne podmioty zajmujące się bieżnikowaniem poinformowały Komisję, że obecnie występuje nadwyżka podaży karkasów. W ich ocenie wielu konsumentów uważa, że zakup chińskich opon niskiego segmentu jest tańszy niż bieżnikowanie dotychczasowych opon. Oznacza to, że wiele nadających się do bieżnikowania karkasów musiało zostać wyrzuconych. Co najważniejsze, niezależne podmioty zajmujące się bieżnikowaniem i niezależne stowarzyszenia popierają te środki, a żaden unijny podmiot zajmujący się bieżnikowaniem nie sprzeciwił się ich wprowadzeniu. Z powyższego wynika, że środki te leżą w interesie unijnej branży opon bieżnikowanych.
- (287) Po ostatecznym ujawnieniu CRIA i CCCMC twierdziły, że jeden unijny podmiot zajmujący się bieżnikowaniem oświadczył, że środki te nie leżały w jego interesie. Ponieważ twierdzenie to nie zostało jednak poparte żadnymi dowodami, nie zostało ono uwzględnione.

## 6.2. Interes użytkowników i importerów unijnych

- (288) Grupa Aeolus i przedsiębiorstwo Pirelli, Grupa Giti oraz przedsiębiorstwo Heuver twierdziły, że w przypadku przyjęcia środków nastąpi spadek przywozu z Chin, prowadzący do ogólnego spadku podaży. Doprowadzi to z kolei do wzrostu cen o charakterze spekulacyjnym ze szkodą dla użytkowników końcowych. Wprowadzenie środków chroniących przemysł Unii ograniczy również swobodę konsumentów końcowych w wyborze produktów.
- (289) Komisja uznała, że w Unii istnieją ogólnie moce produkcyjne wystarczające do zaspokojenia potrzeb rynku wewnętrznego, jak wskazano w tabeli 4. Ponadto istnieje wielu producentów z siedzibą w państwach trzecich (Turcja, Republika Korei, Japonia, Rosja, Tajlandia i wiele innych krajów), którzy sprzedają już na rynek unijny. Łączna wielkość sprzedaży tych producentów utrzymywała się w badanym okresie na stosunkowo stabilnym poziomie, a ich udział w rynku wynosił około 10 %. Komisja przypomniała, że chińskie ceny były o wiele niższe od cen towarów przywożonych z wszystkich innych najważniejszych państw. Według danych Eurostatu w okresie objętym dochodzeniem średnia cena importowa przywozu z ChRL wynosiła 128,8 EUR/szt. (jak wskazano w tabeli 3 w rozporządzeniu w sprawie ceł tymczasowych), natomiast ceny przywozu ze wszystkich innych państw wynosiły 189 EUR/szt. (jak wskazano w tabeli 18 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych). W związku z tym istnieją podstawy, aby spodziewać się, że po przywróceniu równych szans na rynku unijnym przywóz ze wszystkich krajów zapewni niezbędną podaż.
- (290) Komisja przypomniała również, że rynek unijny jest rynkiem konkurencyjnym, na którym ostro konkuruje wielu producentów działających we wszystkich segmentach. Przywóz przy odpowiednim poziomie cen nadal będzie zatem wywierał dodatkową presję konkurencyjną na ceny przemysłu Unii.
- (291) Szereg importerów twierdziło, że w przypadku nałożenia środków mogą całkowicie wycofać się z rynku. Komisja przypomniała, że celem nałożenia środków antydumpingowych jest przywrócenie równych szans, aby producenci unijni i producenci z państw trzecich konkurowali w równych warunkach działania. Cła ustala się zatem jedynie na takim poziomie, który umożliwi towarom przywożonym z Chin dalsze konkurowanie z towarami producentów unijnych, ale po uczciwych cenach. Ponieważ środki przyczynią się do zmniejszenia znacznej różnicy między chińskimi cenami dumpingowymi a cenami przywozu z innych krajów, importerzy uzyskają również większe możliwości rynkowe związane ze sprzedażą opon autobusowych i ciężarowych z innych krajów.
- (292) Po ostatecznym ujawnieniu stowarzyszenie producentów opon bieżnikowanych (ang. Retread Manufacturing Association) stwierdziło, że podaż została zabezpieczona. Według stowarzyszenia nie ma niedoboru produktów, ponieważ dane handlowe pokazują, że producenci zamiast w Chińskiej Republice Ludowej zaczynają zaopatrywać się w innych państwach, takich jak Korea Południowa. Strona ta stwierdziła, że od momentu ogłoszenia ceł tymczasowych lokalny popyt wzrósł o 5–10 %.
- (293) Komisja stwierdziła, że środki nie będą w interesie importerów, którzy głównie polegają na przywozie bardzo tanich chińskich opon. Przywrócenie uczciwej konkurencji prawdopodobnie nie wywrze jednak znacznego wpływu na importerów o szerszym asortymencie.

## 6.3. Interes dostawców

- (294) Ze względu na brak uwag w tej sprawie Komisja potwierdziła swoje ustalenie zawarte w motywie 242 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, w którym stwierdzono, że przedmiotowe środki leżą w interesie dostawców bieżników.

#### 6.4. Pozostałe grupy interesu

- (295) Ze względu na to, że w terminie przewidzianym na zgłaszanie uwag na temat dokumentu zawierającego ostateczne ujawnienie ustaleń<sup>(61)</sup> nie przekazano uwag kwestionujących dotychczasowe stanowisko Komisji, Komisja potwierdziła swoje ustalenia zawarte w motywach 243–249 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, w których stwierdzono, że przedmiotowe środki służą realizacji unijnej polityki dotyczącej zmniejszenia ilości odpadów i zarządzania surowcami w sposób zrównoważony. Biorąc ponadto pod uwagę fakt, że w branży opon bieżnikowanych działają głównie MŚP, nałożenie środków byłoby również zgodne z ważnym celem Komisji, którym jest wspieranie MŚP.

#### 6.5. Wniosek dotyczący interesu Unii

- (296) Komisja potwierdziła zatem swoje wnioski zawarte w motywach 234–249 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych. Nie istnieją istotne powody w świetle art. 21 rozporządzenia podstawowego, wskazujące na to, że nałożenie środków nie jest w interesie Unii.

### 7. ROZPATRZENIE KWESTII WPROWADZENIA ŚRODKÓW Z MOCĄ WSTECZNĄ

- (297) Jak wspomniano w motywie 4, przywóz produktu objętego postępowaniem podlegał rejestracji od dnia 3 lutego 2018 r. do momentu wejścia w życie środków tymczasowych w dniu 8 maja 2018 r. w celu ewentualnego poboru ceł z mocą wsteczną od zarejestrowanego przywozu.
- (298) Na ostatecznym etapie dochodzenia przeprowadzono ocenę danych zgromadzonych w kontekście rejestracji. Komisja zbadała, czy kryteria zawarte w art. 10 ust. 4 rozporządzenia podstawowego zostały spełnione w odniesieniu do poboru ceł ostatecznych z mocą wsteczną.
- (299) Z danych dostępnych w momencie rejestracji wynikało, że na poziomie kodu CN nastąpił znaczny wzrost przywozu. Z nowszych danych wynika jednak, że nie nastąpił żaden znaczny wzrost przywozu w porównaniu z poziomem przywozu w okresie objętym dochodzeniem. W związku z tym warunek określony w art. 10 ust. 4 lit. d) rozporządzenia podstawowego nie został spełniony.
- (300) Komisja stwierdziła zatem, że pobór ceł ostatecznych z mocą wsteczną nie miał w tym przypadku uzasadnienia.

### 8. OSTATECZNE ŚRODKI ANTYDUMPINGOWE

#### 8.1. Poziom usuwający szkodę (margines szkody)

- (301) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń szereg zainteresowanych stron stwierdziło, że panuje powszechna zgoda w kwestii podziału rynku unijnego na trzy segmenty i że w rozporządzeniu w sprawie ceł tymczasowych zawarto szczegółowe analizy i dane dotyczące poszczególnych segmentów. Podejście zastosowane na etapie tymczasowym polegające na ustaleniu jednej wartości zysku docelowego dla wszystkich segmentów skutkowało jednak nadmierną ochroną producentów unijnych przed przywozem opon segmentu 3 po cenach dumpingowych, którzy nie byli w stanie osiągnąć zakładanego zysku docelowego określonego dla branży jako całości. Komisja powinna zatem wykorzystać rentowność poszczególnych segmentów do obliczenia niewyrządzającej szkody ceny i marginesu szkody w celu właściwego zastosowania zasady niższego cła.
- (302) Komisja przyjęła ten argument. Uznała, że w tym konkretnym przypadku bardziej właściwe jest ustalenie zysku docelowego dla poszczególnych segmentów, ponieważ środki mają postać stałych opłat celnych za oponę, które z kolei oparto na marginesie szkody obliczonym na podstawie numeru kontrolnego produktu w poszczególnych segmentach. Komisja zmieniła zatem zysk docelowy na 17,9 % dla segmentu 1, 17,9 % dla segmentu 2 i 6,1 % dla segmentu 3.
- (303) Po ostatecznym ujawnieniu Grupa Giti twierdziła, że 2014 r., który posłużył za podstawę obliczenia zysku docelowego, był rokiem nietypowym, ponieważ rentowność dla segmentów 1 i 2 była taka sama, podczas gdy w kolejnych dwóch latach różniła się.
- (304) Komisja przypomniała, że jest zobowiązana do ustalenia docelowego zysku poprzez określenie roku, który najbardziej przypomina normalne warunki konkurencji niezakłóconej przez przywóz po cenach dumpingowych. W tym względzie rok 2014 stanowi rok o najniższym wolumenie i udziale w rynku przywozu towarów po cenach dumpingowych w porównaniu z 2015 lub 2016 r., zatem te ostatnie lata należy wykluczyć. Podobnie, Komisja nie mogła odnieść się do lat poprzedzających 2014 r., ponieważ nie istniały dla tych lat wiarygodne dane. W związku z tym argument ten został odrzucony.

<sup>(61)</sup> Litewskie Stowarzyszenie Krajowych Przewoźników Drogowych przesłało uwagi już po upływie terminu na przekazywanie uwag na temat dokumentu zawierającego ostateczne ujawnienie ustaleń. W swoim stanowisku stwierdziło, że przywóz z Chin stanowi 37 % całego litewskiego rynku opon importowanych, a zatem litewscy przewoźnicy odczuwają niewspółmiernie duże negatywne konsekwencje w porównaniu z innymi unijnymi przedsiębiorstwami ze względu na pełną zależność litewskiego rynku opon od importu. Komisja uznała, że uwagi zgłoszone po terminie i nie poparto ich dowodami. W związku z tym stanowisko to pominięto.

- (305) Niektóre zainteresowane strony (skarżący, specjaliści ds. opon z Finlandii, włoskie stowarzyszenie podmiotów zajmujących się bieżnikowaniem, Bipaver, VIPAL, portugalskie stowarzyszenie przemysłu bieżnikarskiego, Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk) uznały, że docelowy zysk na poziomie 6,1 % w przypadku segmentu 3 wykorzystany w ostatecznym ujawnieniu był zbyt niski, aby odzwierciedlić szkodę poniesioną przez podmioty zajmujące się bieżnikowaniem, i że uzasadniona byłaby stopa zysku w wysokości około 10 % osiągnięta, zanim nastąpił nagły wzrost przywozu.
- (306) Komisja przypomniała, że rynek opon segmentu 3 można rozpoznać po szczególnej obecności opon bieżnikowanych i nowych, które aktywnie konkurują ze sobą o udział w rynku. Jak pierwotnie określono w motywie 209 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, poziom strat ponoszonych przez branżę opon bieżnikowanych, przy którym niemożliwe jest normalne funkcjonowanie, zagraża przetrwaniu całej działalności związanej z bieżnikowaniem w Unii. Jak wreszcie pierwotnie określono w motywie 230 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, straty te wpływają również na rentowność, którą mogą osiągnąć przedsiębiorstwa działające w segmentach 1 i 2. Ustalenia te należy postrzegać w świetle wyraźnego interesu Unii, któremu służy istnienie silnej branży opon bieżnikowanych, jak wskazano w motywach 243–249 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych i motywie 232 dokumentu zawierającego ostateczne ujawnienie ustaleń.
- (307) W związku z tym Komisja postanowiła ocenić twierdzenie, że rentowność na poziomie 6,1 % osiągnięta w 2014 r. dla segmentu 3, jak zauważono w dokumencie zawierającym ostateczne ujawnienie ustaleń, nie zapewniłaby odpowiednio przetrwania działalności związanej z bieżnikowaniem w Unii.
- (308) W tym celu postanowiła przyrzeć się poziomom rentowności osiągniętym przez przedsiębiorstwa działające w tym segmencie w 2014 r. na podstawie danych uzyskanych ze zweryfikowanych odpowiedzi na kwestionariusze. W przypadku objętych próbą dużych przedsiębiorstw działających w segmencie 3 branży opon bieżnikowanych rentowność za 2014 r. wyniosła -6,04 %. W przypadku MSP objętych próbą było to 2,71 %. Liczby te pokazują, że przywóz z Chin już w 2014 r. miał wpływ na branżę opon bieżnikowanych, stanowiącą istotną część przemysłu Unii jako całości.
- (309) Dlatego Komisja dążyła do ustalenia zysku docelowego, który producenci unijni w segmencie 3 powinni osiągać w zwykłych warunkach konkurencji, z należyтым uwzględnieniem podmiotów zajmujących się bieżnikowaniem. W celu przeprowadzenia tej oceny sięgnęła również po informacje dostępne w aktach. W skardze zysk docelowy zainteresowanych producentów przedmiotowych produktów segmentu 3 ustalono na poziomie 9,2 %, który według skarżących zapewniłby odpowiednią możliwość działania wszystkim producentom działającym w segmencie 3 (w tym zainteresowanym podmiotom zajmującym się bieżnikowaniem). Liczba ta była również zgodna z uwagami zainteresowanych podmiotów zajmujących się bieżnikowaniem zgłoszonymi w odpowiedzi na dokument zawierający ostateczne ujawnienie ustaleń, w których to uwagach stwierdzono, że Komisja za punkt odniesienia powinna przyjąć poziom rentowności w wysokości ok. 9 % w przypadku producentów w segmencie 3. W swoich argumentach podmioty te powoływały się głównie na dane z 2014 r., które już wtedy wskazywały na szkodę branży opon bieżnikowanych w Unii. Podobnie, Komisja zbadała dane dostarczone przez unijne podmioty zajmujące się bieżnikowaniem objęte próbą za 2006 i 2007 r., które według unijnych podmiotów zajmujących się bieżnikowaniem były ostatnimi latami, w których panowały zwykłe warunki konkurencji. W tych latach rentowność unijnych podmiotów zajmujących się bieżnikowaniem wynosiła 9,4 %.
- (310) Komisja porównała te liczby ze zsumowanymi danymi dotyczącymi rentowności w segmencie 3 unijnych producentów objętych próbą w 2014 r. Rentowność segmentu 3 w tamtym roku wyniosła 9,2 %, nie uwzględniając wagi wyników MSP w całym przemyśle Unii. Ta nieważona liczba była bardziej odpowiednia niż wcześniejsza, ważona wartość 6,1 %. MSP w segmencie 3 już w 2014 r. odczuły silny wpływ przywozu z Chin, tak więc liczby ważone za ten rok nie oddają w pełni zwykłych warunków konkurencji w branży opon bieżnikowanych.
- (311) W związku z tym Komisja uznała za właściwsze obliczenie zysku docelowego w 2014 r. w sposób łagodzący szkodliwy wpływ przywozu z Chin, który już zaobserwowano w tym roku również dla unijnej branży opon bieżnikowanych. W świetle powyższych informacji Komisja postanowiła ustalić zysk docelowy dla zainteresowanych producentów segmentu 3 na poziomie 9,2 %. Uwzględnia on minimalną niewyrządzającą szkody cenę, którą unijni producenci segmentu 3 muszą osiągnąć w zwykłych warunkach konkurencji, przy należyтым uwzględnieniu potrzeb branży opon bieżnikowanych.
- (312) Zgodnie z motywem 16 Komisja ujawniła to dodatkowe ustalenie i zaprosiła zainteresowane strony do zgłaszania uwag.
- (313) Heuwer stwierdził, że Komisja nie może rozróżniać opon bieżnikowanych i nowych, ponieważ ze względu na ich zamienność konsekwentnie traktowano je jako te same produkty. Ponadto całą analizę szkody i związku przyczynowego przeprowadzono bez wprowadzania jakiegokolwiek rozróżnienia.

- (314) Strona ta twierdziła, że Komisja nie podała zasadnej przyczyny wyjścia poza badany okres w ramach przedmiotowego dochodzenia i że przywóz z Chin już w 2014 r. miał wpływ na przemysł Unii jako całość. Co więcej strona ta twierdziła, że skoro unijna branża nie osiągnęła tego poziomu zysku docelowego w czasie, gdy przywóz z ChRL nie powodował szkody wobec przemysłu Unii (2008–2014), to w sposób oczywisty muszą istnieć inne powody szkody.
- (315) Hämmerling twierdził również, że termin trzech dni, wyznaczony na zgłoszenie uwag dotyczących istotnych zmian w dokumencie i ostatecznych wnioskach, do których doszła Komisja, jest zbyt krótki i stanowi naruszenie jego praw do obrony.
- (316) Grupa Xingyuan stwierdziła, że zysk docelowy na poziomie 9,2 % był nieodpowiedni, ponieważ nie został zweryfikowany. Lata 2006 i 2007 były zbyt odległe od obecnej sytuacji i nie istniały dowody na to, że przemysł Unii poniósł szkodę w 2014 r. Ponadto strona ta twierdziła, że celem oszacowania zysku docelowego nie jest zapewnienie przetrwania przemysłowi, ale usunięcie skutków dumpingu wyrządzającego szkodę. Za niewłaściwe uznała również stosowanie nieważonej rentowności.
- (317) Grupa Aeolus twierdziła, że Komisja nie przeprowadziła analizy związku przyczynowego między przywozem z Chin a wynikami unijnej branży opon bieżnikowanych. Co więcej strona ta stwierdziła, że marża zysku nie może przekraczać tej, na którą przemysł unijny mógłby w sposób uzasadniony liczyć w zwykłych, rynkowych warunkach konkurencji. Dowodziła, że Komisja nie może w różny sposób traktować nowych opon i opon bieżnikowanych przy dokonywaniu oceny odpowiedniego zysku docelowego segmentu 3. Wreszcie strona ta zarzuciła, że Komisja nie uzasadniła, dlaczego ustaliła zysk docelowy segmentu 3 na poziomie 9,2 %.
- (318) CCCMC i CRIA utrzymywały, że ustalenie zysku docelowego na poziomie 9,2 % dla segmentu 3 nie odzwierciedla zwykłych warunków konkurencji, a lata 2006 i 2007 nie stanowią odpowiedniego punktu odniesienia na potrzeby identyfikacji szkody. Ponieważ Komisja nadmiernie skupiła się na podmiotach zajmujących się bieżnikowaniem z segmentu 3, zakłóciło to jej analizę szkody poniesioną przez przemysł Unii jako całość.
- (319) Prometeon stwierdził, że zmienione obliczenia marginesu szkody potwierdzają wniosek, że domniemana szkoda jest nieznaczna. Całkowita strata przypisywana segmentowi 3 wyniosłaby ok. 54 mln EUR, co stanowi 91 % całkowitej szkody poniesionej przez przemysł Unii, podczas gdy segmenty 1 i 2 nie poniosły straty. Prometeon powtórzył również, że należy zastosować inną formę środka.
- (320) Komisja odrzuciła te argumenty z następujących powodów.
- (321) Po pierwsze, zysk docelowy segmentu 3 na poziomie 9,2 % opiera się na faktycznej rentowności unijnych producentów segmentu 3 objętych próbą w 2014 r., przed przypisaniem przedsiębiorstwom wag według segmentu. Nieważenie danych liczbowych w tym celu, aby zmniejszyć wpływ wyników MŚP, które już zostały dotknięte znacznym poziomem przywozu z Chin, nie jest niewłaściwe.
- (322) Po drugie, odniesienie się przez Komisję do lat 2006–2007 nie zmienia tej oceny. Potwierdziło ono raczej, że ustalenia na podstawie nieważonych danych liczbowych za 2014 r. stanowią rozsądny poziom referencyjny. Żadna z zainteresowanych stron nie stwierdziła, że w latach 2006–2007 zakłócono warunki konkurencji. Objęte próbą podmioty zajmujące się bieżnikowaniem uzasadniły za pomocą sprawozdań finansowych twierdzenie, że normalny poziom ich rentowności wynosił między 9 % a 10 % w latach 2006–2007.
- (323) Po trzecie, zysk docelowy dla segmentu 3 ustalony na podstawie nieważonych danych liczbowych za 2014 r. był również zgodny z poziomem zysku docelowego zasugerowanym w skardze. Zatem już na etapie wszczynania postępowania przemysł Unii uznał tę wartość (czyli 9,2 %) za odpowiedni zysk docelowy, tj. na długo przed tym, gdy Komisja zastosowała proces ważenia.
- (324) Dlatego Komisja odrzuciła te argumenty oraz potwierdziła swój wybór zysku docelowego ustalonego na poziomie 9,2 % dla opon segmentu 3.
- (325) Ponadto na mocy art. 20 ust. 5 rozporządzenia podstawowego stronom należy dać 10 dni na przedstawienie uwag dotyczących ostatecznego ujawnienia. W tym przypadku Komisja przyznała stronom na ten cel dwa pełne tygodnie. Gdy niezbędne jest dodatkowe ostateczne ujawnienie, można ustalić krótszy termin na przedstawienie uwag. W przeciwieństwie do tego, co twierdzi Hämmerling, dodatkowe ostateczne ujawnienie ustaleń nie było ani skomplikowane, ani fundamentalne. W rzeczy samej, dotyczyło ono jedynie szczególnego aspektu, a mianowicie docelowego zysku, którą to kwestię wyjaśniono w dokumencie liczącym dwie strony. W takim wypadku przyznanie trzech dni na przedstawianie uwag było wystarczające, aby wszystkie strony mogły skorzystać ze swojego prawa do obrony.

## 8.2. Ostateczne środki antidumpingowe

- (326) W odniesieniu do przywozu produktu objętego postępowaniem pochodzącego z ChRL należy wprowadzić ostateczne środki antidumpingowe zgodnie z zasadą niższego cła określoną w art. 7 ust. 2 rozporządzenia podstawowego. Komisja porównała margines szkody z marginesem dumpingu. Kwota ceł powinna być ustalona na poziomie marginesu dumpingu albo marginesu szkody, zależnie od tego, który z nich jest niższy.
- (327) Ostateczne stawki cła antidumpingowego, wyrażone w cenach CIF na granicy Unii przed ocleniem, powinny być zatem następujące:

Tabela 11

### Stawki ostatecznego cła antidumpingowego

Przedsiębiorstwo	Margines dumpingu (%)	Margines szkody (%)	Ostateczne cło antidumpingowe (%)
Grupa Xingyuan	106,7	55,07	55,07
Grupa Giti	56,8	29,56	29,56
Grupa Aeolus oraz przedsiębiorstwo Pirelli	85	37,29	37,29
Grupa Hankook	60,1	23,41	23,41
Pozostałe przedsiębiorstwa współpracujące	71,5	32,39	32,39
Wszystkie inne przedsiębiorstwa	106,7	55,07	55,07

- (328) Indywidualne stawki cła antidumpingowego dla poszczególnych przedsiębiorstw określone w niniejszym rozporządzeniu zostały określone na podstawie ustaleń niniejszego dochodzenia. Odzwierciedlają one zatem sytuację ustaloną w trakcie przedmiotowego dochodzenia w odniesieniu do tych przedsiębiorstw. Wspomniane indywidualne stawki cła antidumpingowego (w odróżnieniu od ogólnokrajowego cła stosowanego do „wszystkich pozostałych przedsiębiorstw”) mają zatem wyłącznie zastosowanie do przywozu produktu objętego postępowaniem z państwa, którego dotyczy postępowanie, i wyprodukowanego przez wymienione podmioty prawne. Przywożone produkty objęte postępowaniem, wytworzone przez dowolne inne przedsiębiorstwo, które nie zostało konkretnie wymienione w części normatywnej niniejszego rozporządzenia, w tym podmioty powiązane z przedsiębiorstwami konkretnie wymienionymi, podlegają stawce cła stosowanej względem „wszystkich pozostałych przedsiębiorstw”. Nie powinien on być objęty żadną z indywidualnych stawek cła antidumpingowego.
- (329) Przedsiębiorstwo może zwrócić się o zastosowanie indywidualnych stawek cła antidumpingowego w przypadku późniejszej zmiany jego nazwy. 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 należności celnej, która ma do niego zastosowanie. Jeśli zmiana nazwy przedsiębiorstwa nie wpływa na jego prawo do korzystania ze stawki należności celnej, która ma do niego zastosowanie, zawiadomienie informujące o zmianie nazwy zostanie opublikowane w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.
- (330) W celu zminimalizowania ryzyka obchodzenia cła w związku z dużą różnicą w stawkach celnych potrzebne są szczególne środki gwarantujące stosowanie indywidualnych ceł antidumpingowych. Przedsiębiorstwa, na które nałożono indywidualne cła antidumpingowe, muszą przedłożyć ważną fakturę handlową organom celnym państwa członkowskiego. Faktura musi spełniać wymogi określone w art. 1 ust. 3 niniejszego rozporządzenia. Przywóz, któremu nie towarzyszy taka faktura, powinien zostać objęty cłem antidumpingowym obowiązującym wobec „wszystkich pozostałych przedsiębiorstw”.
- (331) W celu zapewnienia należytego egzekwowania ceł antidumpingowych cło antidumpingowe 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 okresie objętym dochodzeniem.
- (332) W świetle niedawnego orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości<sup>(62)</sup> właściwe jest ustalenie wysokości odsetek za zwłokę należnych w przypadku zwrotu ceł ostatecznych, ponieważ obowiązujące przepisy dotyczące należności celnych nie przewidują wysokości takich odsetek, a stosowanie przepisów krajowych prowadziłyby do nieuzasadnionych zakłóceń między podmiotami gospodarczymi w zależności od państwa członkowskiego, w którym dokonywana byłaby odprawa celna.

<sup>(62)</sup> Wyrok Trybunału (trzecia izba) z dnia 18 stycznia 2017 r., Wortmann przeciwko Hauptzollamt Bielefeld, C-365/15, EU:C:2017:19, pkt 35–39.

- (333) Jak wspomniano w motywie 263 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, istnieje ryzyko, że podmioty gospodarcze mogą wykorzystywać przywóz kół wyposażonych w opony chińskie w celu ominięcia środków. Dlatego też w celu zmniejszenia tego ryzyka Komisja uznała za stosowne monitorowanie przywozu kół jezdnych, kół do przyczep oraz kół do naczip wyposażonych w opony pneumatyczne, nowe lub bieżnikowane, gumowe, w rodzajach stosowanych w autobusach lub samochodach ciężarowych, o wskaźniku nośności przekraczającym 121.
- (334) Hämmerling twierdził, że rozporządzenie podstawowe nie daje Komisji podstaw prawnych do klasyfikacji towarów do potrzeb celnych i dlatego art. 1 ust. 5 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych był niezgodny z prawem. Jak wspomniano w motywie 263 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, zgodnie z notami wyjaśniającymi do Systemu Zharmonizowanego dotyczącymi pozycji 8708 i 8716, koła do przyczep i naczip wyposażone w opony należy klasyfikować do pozycji 8708 i 8716. W tym motywie wyjaśniono, że zamiarem Komisji było monitorowanie przywozu opon pneumatycznych, nowych lub bieżnikowanych, gumowych, w rodzajach stosowanych w autobusach lub samochodach ciężarowych, o wskaźniku nośności przekraczającym 121, które zamontowano na kole i które są, zgodnie z prawem celnym, prawidłowo sklasyfikowane w rozdziale 87 Nomenklatury scalonej<sup>(63)</sup>. Aby wyjaśnić, że Komisja nie zamierzała dokonywać klasyfikacji towarów do potrzeb celnych na podstawie rozporządzenia podstawowego, lecz zamierzała monitorować przywóz, odpowiednio zmieniono brzmienie odnośnego artykułu niniejszego rozporządzenia, mianowicie art. 1 ust. 4.

### 8.3. Forma środków

- (335) Grupa Aeolus twierdziła, że środek antydumpingowy powinien przyjąć formę cła *ad valorem*. W jej opinii stała opłata celna stanowiłaby naruszenie art. 7 ust. 2 i art. 9 ust. 4 rozporządzenia podstawowego, które wymagają, aby nałożone tymczasowe i ostateczne cło antydumpingowe nie przekraczało marginesu wystarczającego do usunięcia szkody, jaką ponosi przemysł Unii. Najwłaściwszym rozwiązaniem byłoby zatem wdrożenie przez Komisję różnych stawek cła *ad valorem* w oparciu o segmentację rynku, a mianowicie segmenty 1, 2 i 3. Grupa Aeolus twierdziła, że byłoby to zgodne z ustaleniami Komisja w kwestii znaczenia, jakie ma uniknięcie nałożenia niewspółmiernych środków w odniesieniu do opon wysokiej jakości, oraz potrzeby usunięcia szkody, jaką ponosi przemysł Unii w przypadku opon o różnych właściwościach fizycznych – przyczyniając się w ten sposób do stworzenia dużo zdrowszego rynku.
- (336) Jak wspomniano w motywie 302, Komisja zmieniła margines szkody i ustaliła zysk docelowy według segmentów. Uznała zatem, że obliczona w ten sposób stała opłata celna odpowiednio usuwa szkodę, jaką ponosi przemysł Unii, a jednocześnie jest proporcjonalnie stosowana do poszczególnych segmentów.
- (337) CRIA oraz CCCMC uznały stałe należności celne za nieodpowiednie, w szczególności w odniesieniu do segmentu 3, oraz zaproponowały, by Komisja rozważyła nałożenie stawek celnych *ad valorem* lub – opcjonalnie – stałych należności celnych na produkty wysokiej jakości i stawek celnych *ad valorem* na produkty niskiej jakości. Ponadto niektóre strony uznały, że Komisja powinna także wziąć pod uwagę rozmiar opon, ponieważ cena opony różni się w zależności od jej rozmiaru. CRIA i CCCMC stwierdziły także, że stawka celna *ad valorem* jest bardziej odpowiednia.
- (338) Grupa Giti i Prometeon stwierdzili, że należność celna powinna mieć formę cła zmiennego, w przypadku którego opony, których ceny kształtowałyby się powyżej określonej minimalnej ceny importowej lub minimalnej ceny importowej dla segmentu, nie podlegałyby należnościom celnym. Grupa Giti uznała ponadto, że producenci niewspółpracujący powinni nadal podlegać rezydualnej stawce celnej *ad valorem*, aby z zakresu środków końcowych wyłączyć segment 1 i 2.
- (339) Jak wspomniano w motywie 302, Komisja zmieniła margines szkody i ustaliła zysk docelowy według segmentów. Uznała zatem, że obliczona w ten sposób stała opłata celna odpowiednio usuwa szkodę, jaką ponosi przemysł Unii, a jednocześnie jest proporcjonalnie stosowana do poszczególnych segmentów.
- (340) W odniesieniu do argumentów mówiących o tym, że minimalna cena importowa dla wszystkich opon lub minimalna cena importowa dla segmentu byłaby bardziej odpowiednia w celu usunięcia szkody spowodowanej przez przywóz towarów po cenach dumpingowych, Komisja rozważyła, co następuje:
- nie istnieje akceptowalna definicja różnic jakościowych wynikających wyłącznie z właściwości fizycznych; różnice według segmentu wynikały także z marki, postrzegania przez klienta oraz możliwości bieżnikowania. Nie jest zatem możliwe dokonanie jednoznacznego rozróżnienia, którym mogłyby kierować się organy celne,
  - dystrybucja opon przywożonych głównie poprzez powiązane spółki zależne oraz poprzez niepowiązanych ale charakteryzujących się bardzo bliskimi i długotrwałymi relacjami biznesowymi importerów jest bardzo złożonym procesem. Monitorowanie tej rozległej sieci działań jest praktycznie niemożliwe,

<sup>(63)</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/1925 z dnia 12 października 2017 r. zmieniające załącznik I do rozporządzenia Rady (EWG) nr 2658/87 w sprawie nomenklatury taryfowej i statystycznej oraz w sprawie Wspólnej Taryfy Celnej (Dz.U. L 282 z 31.10.2017, s. 619–632).

— importerzy zazwyczaj przywożą także inne opony, które nie są objęte dochodzeniem (takie jak opony do samochodów osobowych). Stanowi to wysokie ryzyko przyznawania nielegalnych honorariów oraz zawierania umów kompensacyjnych.

- (341) W odniesieniu do argumentów przemawiających za środkami w formie stawki *ad valorem*, Komisja podtrzymała stanowisko, że stawka celna *ad valorem* stanowiłaby zachętę do dalszego przywozu asortymentu produktów niższego segmentu, co uzasadniono w motywach 270 i 271 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych. W odniesieniu do rozmiarów opon Komisja ustaliła, że małe opony stanowią około 15 % wielkości wywozu objętych próbą chińskich producentów, oraz że importerzy przywożą zazwyczaj wszystkie rozmiary opon. W związku z tym Komisja stwierdziła, że fakt ten nie pozwala zanegować korzyści wynikających z nałożenia stałej opłaty celnej.
- (342) Komisja utrzymała zatem stałe należności celne jako formę ostatecznych środków antydumpingowych.
- (343) Grupa Xingyuan twierdziła, że cena importowa, stanowiąca podstawę obliczenia stałej opłaty celnej, błędnie uwzględniała koszty ponoszone po przywozie. Komisja przyjęła ten argument i odpowiednio dostosowała obliczenia.

#### 8.4. Ostateczne pobranie cła tymczasowego

- (344) Ze względu na ustaloną wysokość marginesów dumpingu oraz zważywszy na poziom szkody, jaką poniósł przemysł Unii, należy dokonać ostatecznego poboru kwot zabezpieczonych w formie tymczasowego cła antydumpingowego nałożonego rozporządzeniem w sprawie ceł tymczasowych. Kwoty zabezpieczone przekraczające ostateczną stawkę cła ustaloną zgodnie z art. 1 ust. 2 niniejszego rozporządzenia powinny zostać zwolnione.
- (345) Komisję poinformowano, że przedsiębiorstwo Chonche Auto Double Happiness Tyre Corp., Ltd. (dodatkowy kod TARIC C333) zmieniło w dniu 13 sierpnia 2018 r. swoją nazwę na Aeolus Tyre (Taiyuan) Co., Ltd. Wszelkie środki, które miały tymczasowo zastosowanie do Chonche Auto Double Happiness Tyre Corp., Ltd., należy zatem stosować do Aeolus Tyre (Taiyuan) Co., Ltd.
- (346) Komitet ustanowiony na mocy art. 15 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2016/1036 nie wydał opinii,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

#### Artykuł 1

- Nakłada się ostateczne 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.
- Mające zastosowanie ostateczne cła antydumpingowe wyrażone w EUR za sztukę produktu opisanego w ust. 1 i wytwarzanego przez poniższe przedsiębiorstwa są następujące:

Przedsiębiorstwo	Ostateczne cło antydumpingowe (w EUR za sztukę)	Dodatkowy kod TARIC
Xingyuan Tire Group Co. Ltd.; Guangrao Xinhongyuan Tyre Co., Ltd.	61,76	C331
Giti Tire (Anhui) Company Ltd.; Giti Tire (Fujian) Company Ltd.; Giti Tire (Hualin) Company Ltd.; Giti Tire (Yinchuan) Company, Ltd.	47,96	C332
Aeolus Tyre Co., Ltd.; Aeolus Tyre (Taiyuan) Co., Ltd.; Qingdao Yellow Sea Rubber Co., Ltd.; Pirelli Tyre Co., Ltd.	49,44	C333
Chongqing Hankook Tire Co., Ltd.; Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd.	42,73	C334
Inne przedsiębiorstwa współpracujące wymienione w załączniku	49,31	
Wszystkie inne przedsiębiorstwa	61,76	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) (dodatkový kod TARIC) w Chińskiej Republice Ludowej. Oświadczam, że informacje zawarte w niniejszej fakturze są pełne i zgodne z prawdą”. W razie nieprzedłożenia takiej faktury stosuje się cło mające zastosowanie do wszystkich pozostałych przedsiębiorstw.

4. Komisja monitoruje przywóz 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, objętych 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 oraz 8716 90 90 80.

5. O ile nie określono inaczej, zastosowanie mają obowiązujące przepisy dotyczące należności celnych. W przypadku zwrotu, który daje prawo do wypłaty należnych odsetek, stosuje się stopę procentową, którą stosuje Europejski Bank Centralny do jego głównych operacji refinansujących, publikowaną w serii C *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej*, obowiązującą pierwszego dnia kalendarzowego miesiąca, w którym przypada termin płatności, powiększoną o trzy i pół punktu procentowego.

6. W przypadkach gdy towary uległy uszkodzeniu przed wprowadzeniem do swobodnego obrotu i dlatego cena faktycznie zapłacona lub należna jest ustalana w drodze proporcjonalnego podziału w celu określenia wartości celnej na mocy art. 131 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/2447, wysokość cła antydumpingowego określonego w ust. 2 pomniejsza się o odsetek, który odpowiada proporcjonalnemu podziałowi ceny faktycznie zapłaconej lub należnej.

#### Artykuł 2

W przypadku gdy jakkolwiek nowy producent eksportujący w Chińskiej Republice Ludowej dostarczy Komisji wystarczające dowody potwierdzające, że:

- nie prowadził wywozu do Unii produktu, o którym mowa w art. 1 ust. 1, w okresie od dnia 1 lipca 2016 r. do dnia 30 czerwca 2017 r.,
- nie jest powiązany z żadnym eksporterem lub producentem w Chińskiej Republice Ludowej, który podlega środkom antydumpingowymi nałożonym na mocy niniejszego rozporządzenia,
- rzeczywiście dokonywał wywozu produktu objętego postępowaniem do Unii po upływie okresu objętego dochodzeniem, na podstawie którego wprowadzono środki, lub zaciągnął nieodwołalne zobowiązanie umowne na wywóz znacznych ilości do Unii,

Komisja może zmienić art. 1 ust. 2 poprzez dodanie nowego producenta eksportującego do współpracujących przedsiębiorstw nieobjętych próbą, w stosunku do których zastosowanie ma średnia ważona stawka cła nieprzekraczająca 49,31 EUR za sztukę.

#### Artykuł 3

Kwoty zabezpieczone w postaci tymczasowych ceł antydumpingowych na podstawie rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/683 zostają ostatecznie pobrane. Zabezpieczone kwoty przekraczające ostateczną kwotę ceł antydumpingowych wyrażonych w EUR za sztukę, o których mowa w art. 1 ust. 2 niniejszego rozporządzenia, zostają zwolnione.

#### Artykuł 4

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/163 traci moc.

#### Artykuł 5

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

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

Sporządzono w Brukseli dnia 18 października 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 Company Limited	C339
Guizhou Tyre Co., Ltd.	C340
Jiangsu General Science Technology Co., Ltd.	C341
Megalith Industrial Group Co., Ltd.	C342
Michelin Shenyang Tire Co., Ltd.	C343
Nanjing Kumho Tire Co., Ltd.	C344
Ningxia Shenzhou Tire Co., Ltd.	C345
Prinx Chengshan (Shandong) Tire Co., Ltd.	C346
Qingdao Doublestar Tire Industrial Co., Ltd.	C347
Qingdao Fudong Tyre Co., Ltd.	C348
Qingdao Hairunsen Tyre Co., Ltd.	C349
Qingdao GRT Rubber Co., Ltd.	C350
Sailun Jinyu Group Co., Ltd.	C351
Shaanxi Yanchang Petroleum Group Rubber Co., Ltd.	C352
Shandong Kaixuan Rubber Co., Ltd.	C353
Shandong Changfeng Tyres Co., Ltd.	C354
Shandong Haohua Tire Co., Ltd.	C355
Shandong Hawk International Rubber Industry Co., Ltd.	C356
Shandong Hengfeng Rubber & Plastic Co., Ltd.	C357
Shandong Hengyu Science & Technology Co., Ltd.	C358
Shandong Homerun Tires Co., Ltd.	C359
Shandong Huasheng Rubber Co., Ltd.	C360
Shandong Hugerubber Co., Ltd.	C361
Shandong Jinyu Tire Co., Ltd.	C362
Shandong Linglong Tyre Co., Ltd.	C363
Shandong Mirage Tyres Co., Ltd.	C364

Nazwa przedsiębiorstwa	Dodatkowy kod TARIC
Shandong Vheal Group Co., Ltd.	C365
Shandong Wanda Boto Tyre Co., Ltd.	C366
Shandong Wosen Rubber Co., Ltd.	C367
Shandong Yongfeng Tyres Co., Ltd.	C368
Shandong Yongsheng Rubber Group Co., Ltd.; Shandong Santai Rubber Co., Ltd.	C369
Shandong Yongtai Group Co., Ltd.	C370
Shanghai Huayi Group Corp. Ltd.; Double Coin Group (Jiang Su) Tyre Co., Ltd.	C371
Shengtai Group Co., Ltd.	C372
Sichuan Kalevei Technology Co., Ltd.	C373
Toyo Tire (Zhucheng) Co., Ltd.	C374
Triangle Tyre Co., Ltd.	C375
Weifang Goldshield Tire Co., Ltd.	C376
Weifang Shunfuchang Rubber And Plastic Products Co., Ltd.	C377
Xuzhou Armour Rubber Company Ltd.	C378
Zhongce Rubber Group Co., Ltd.	C379