



Dansk udgave

Retsforskrifter

61. årgang

7. maj 2018

## Indhold

### II Ikke-lovgivningsmæssige retsakter

#### FORORDNINGER

- ★ **Kommissionens forordning (EU) 2018/681 af 4. maj 2018 om ændring af bilaget til forordning (EU) nr. 231/2012 om specifikationer for fødevarerilsætningsstoffer opført i bilag II og III til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1333/2008 for så vidt angår specifikationerne for polyethylenglycol podet på polyvinylalkohol (E 1209) <sup>(1)</sup> ..... 1**
- ★ **Kommissionens forordning (EU) 2018/682 af 4. maj 2018 om ændring af bilag II til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1333/2008 for så vidt angår anvendelse af polyglycerolpolyricinoleat (E 476) i emulgerede saucer <sup>(1)</sup> ..... 5**
- ★ **Kommissionens forordning (EU) 2018/683 af 4. maj 2018 om indførelse af en midlertidig antidumpingtold på importen af visse dæk, nye eller regummierede, af gummi, af den art, der anvendes til busser og lastbiler, med belastningsevne over 121, med oprindelse i Folkerepublikken Kina og om ændring af gennemførelsesforordning (EU) 2018/163 ..... 8**

#### AFGØRELSER

- ★ **Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2018/684 af 4. maj 2018 om ændring af gennemførelsesafgørelse (EU) 2016/2323 med henblik på ajourføring af den europæiske liste over skibsofhugningsanlæg i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1257/2013 <sup>(1)</sup> ..... 47**

<sup>(1)</sup> EØS-relevant tekst.

**DA**

De akter, hvis titel er trykt med magre typer, er løbende retsakter inden for landbrugspolitikken og har normalt en begrænset gyldighedsperiode.

Titlen på alle øvrige akter er trykt med fede typer efter en asterisk.



## II

(Ikke-lovgivningsmæssige retsakter)

## FORORDNINGER

## KOMMISSIONENS FORORDNING (EU) 2018/681

af 4. maj 2018

**om ændring af bilaget til forordning (EU) nr. 231/2012 om specifikationer for fødevaretilsætningsstoffer opført i bilag II og III til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1333/2008 for så vidt angår specifikationerne for polyethylenglycol podet på polyvinylalkohol (E 1209)**

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1333/2008 af 16. december 2008 om fødevaretilsætningsstoffer <sup>(1)</sup>, særlig artikel 14,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1331/2008 af 16. december 2008 om en fælles godkendelsesprocedure for fødevaretilsætningsstoffer, fødevareenzymmer og fødevarearomaer <sup>(2)</sup>, særlig artikel 7, stk. 5, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) I Kommissionens forordning (EU) nr. 231/2012 <sup>(3)</sup> er der fastsat specifikationer for fødevaretilsætningsstoffer, der er opført i bilag II og III til forordning (EF) nr. 1333/2008.
- (2) Disse specifikationer kan opdateres i overensstemmelse med den fælles procedure, jf. artikel 3, stk. 1, i forordning (EF) nr. 1331/2008, enten på Kommissionens initiativ eller som følge af en ansøgning.
- (3) I henhold til bilag II til forordning (EF) nr. 1333/2008 er polyethylenglycol podet på polyvinylalkohol (E 1209) godkendt som et fødevaretilsætningsstof i fødevarekategori 17.1 »Kosttilskud i fast form, herunder kapsler og tabletter og lign., dog ikke i form af tyggetabletter«. Ifølge de nuværende EU-specifikationer er den maksimalt tilladte mængde af ethylenglycol og diethylenglycol, der er til stede som urenheder i fødevaretilsætningsstoffet polyethylenglycol podet på polyvinylalkohol (E 1209), på 50 mg/kg for hvert af dem.
- (4) Der blev den 26. juni 2015 indgivet en ansøgning om ændring af specifikationerne vedrørende grænseværdierne for ethylenglycol og diethylenglycol i polyethylenglycol podet på polyvinylalkohol (E 1209). Ansøgningen blev gjort tilgængelig for medlemsstaterne, jf. artikel 4 i forordning (EF) nr. 1331/2008.
- (5) Ansøgeren anmodede om, at de individuelle maksimalgrænseværdier for nævnte to urenheder i specifikationerne for polyethylenglycol podet på polyvinylalkohol (E 1209) blev hævet til en generel grænseværdi på »højest 620 mg/kg for ethylenglycol alene eller kombineret med diethylenglycol«. Ansøgeren hævdede, at denne

<sup>(1)</sup> EUT L 354 af 31.12.2008, s. 16.

<sup>(2)</sup> EUT L 354 af 31.12.2008, s. 1.

<sup>(3)</sup> Kommissionens forordning (EU) nr. 231/2012 af 9. marts 2012 om specifikationer for fødevaretilsætningsstoffer opført i bilag II og III til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1333/2008 (EUT L 83 af 22.3.2012, s. 1).

specifikation var omfattet af den oprindelige ansøgning, der blev vurderet af Den Europæiske Fødevarerikkerhedsautoritet (i det følgende benævnt »autoriteten«) i 2013 <sup>(1)</sup>, og at den foreslåede grænseværdi (620 mg/kg for ethylenglycol alene eller kombineret med diethylenglycol) var identisk med grænseværdien for ethylenglycol i lægemidler.

- (6) I sin udtalelse af 18. maj 2017 <sup>(2)</sup> konkluderede autoriteten, at ansøgerens anmodning ville medføre en samlet eksponering fra fødevareretsætningsstoffer på under det samlede tolerable daglige indtag (i det følgende benævnt »TDI«) på 0,5 mg/kg kropsvægt, som Den Videnskabelige Komité for Levnedsmidler (SCF) havde fastsat, og at den af ansøgeren foreslåede ændring af specifikationerne for så vidt angår niveauet for urenhederne ethylenglycol og diethylenglycol i polyethylenglycol podet på polyvinylalkohol (E 1209) ikke giver anledning til sikkerhedsmæssige betænkeligheder. Dog bemærkede autoriteten, at de fremlagte analytiske resultater var konsekvent og betydeligt lavere (op til 360 mg/kg) end den foreslåede værdi på 620 mg/kg for ethylenglycol alene eller kombineret med diethylenglycol i EU-specifikationerne for E 1209.
- (7) Det fulgte af drøftelserne med medlemsstaterne i arbejdsgruppen for regeringsekspertter i fødevareretsætningsstoffer, at maksimalgrænseværdien for ethylenglycol og diethylenglycol i betragtning af nævnte analytiske data bør holdes så lav, som det med rimelighed er muligt, for at begrænse deres bidrag til TDI'en.
- (8) Når specifikationerne i forordning (EU) nr. 231/2012 opdateres, skal der desuden tages hensyn til specifikationerne og analysemetoderne for fødevareretsætningsstoffer, således som de er fastsat i Codex Alimentarius af Det Fælles FAO-WHO-ekspertudvalg for Tilsætningsstoffer i Levnedsmidler (i det følgende benævnt »JECFA«).
- (9) JECFA's specifikationer for polyethylenglycol podet på polyvinylalkohol (E 1209) blev udarbejdet på JECFA's 80. møde <sup>(3)</sup> og offentliggjort i FAO's/JECFA's monografi nr. 17 <sup>(4)</sup> i 2015. Den grænseværdi for ethylenglycol og diethylenglycol, der er fastsat heri, er på »højst 400 mg/kg (hver for sig eller tilsammen)«.
- (10) Grænseværdierne for urenhederne ethylenglycol og diethylenglycol i fødevareretsætningsstoffet polyethylenglycol podet på polyvinylalkohol (E 1209) bør derfor ændres til »højst 400 mg/kg for ethylenglycol alene eller kombineret med diethylenglycol«.
- (11) Forordning (EU) nr. 231/2012 bør derfor ændres.
- (12) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelse fra Den Stående Komité for Planter, Dyr, Fødevarer og Foder —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

#### Artikel 1

Bilaget til forordning (EU) nr. 231/2012 ændres som angivet i bilaget til nærværende forordning.

#### Artikel 2

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

<sup>(1)</sup> EFSA's Panel for Tilsætningsstoffer og Næringsstoffer Tilsat til Fødevarer, 2013. Scientific Opinion on the safety of polyvinyl alcohol-polyethylene glycol-graft-co-polymer as a food additive. *EFSA Journal* 2013; 11(7):3303, 31 s. <https://doi.org/10.2903/j.efsa.2013.3303>

<sup>(2)</sup> EFSA's Panel for Tilsætningsstoffer og Næringsstoffer Tilsat til Fødevarer, 2017. Scientific Opinion on safety of the proposed amendment of the specifications for the food additive polyvinyl alcohol-polyethylene glycol-graft-co-polymer (E 1209). *EFSA Journal* 2017;15(6):4865, 23 s. <https://doi.org/10.2903/j.efsa.2017.4865>.

<sup>(3)</sup> Evaluation of certain food additives and contaminants: eightieth report of the Joint FAO/WHO Expert Committee on Food Additives. WHO Technical Report Series 995.

<sup>(4)</sup> <http://www.fao.org/documents/card/en/c/001c43bb-c473-4a65-a511-d876831f41a0/>.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 4. maj 2018.

*På Kommissionens vegne*

Jean-Claude JUNCKER

*Formand*

---

## BILAG

I bilaget til forordning (EU) nr. 231/2012 affattes rækkerne vedrørende ethylenglycol og diethylenglycol for så vidt angår grænseværdierne for urenheder for fødevaretilsætningsstoffet polyethylenglycol podet på polyvinylalkohol (E 1209) således:

»Ethylenglycoler (mono- og di-)	Højest 400 mg/kg, hver for sig eller tilsammen«.
---------------------------------	--

**KOMMISSIONENS FORORDNING (EU) 2018/682****af 4. maj 2018****om ændring af bilag II til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1333/2008 for så vidt angår anvendelse af polyglycerolpolyricinoleat (E 476) i emulgerede saucer****(EØS-relevant tekst)**

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1333/2008 af 16. december 2008 om fødevaretilsætningsstoffer <sup>(1)</sup>, særlig artikel 10, stk. 3, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Bilag II til forordning (EF) nr. 1333/2008 indeholder en EU-liste over fødevaretilsætningsstoffer, der er godkendt til anvendelse i fødevarer, og deres anvendelsesbetingelser.
- (2) Denne liste kan opdateres i overensstemmelse med den fælles procedure, jf. artikel 3, stk. 1, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1331/2008 <sup>(2)</sup>, enten på Kommissionens initiativ eller som følge af en ansøgning.
- (3) I henhold til bilag II til forordning (EF) nr. 1333/2008 er polyglycerolpolyricinoleat (E 476) et allerede godkendt fødevaretilsætningsstof i fødevarekategori 12.6, »Saucer« (ved en maksimumsværdi på 4 000 mg/kg), men kun til dressinger.
- (4) I medfør af artikel 32, stk. 1, i forordning (EF) nr. 1333/2008 skal polyglycerolpolyricinoleat (E 476) underkastes en ny risikovurdering foretaget af Den Europæiske Fødevaresikkerhedsautoritet (i det følgende benævnt »autoriteten«). I medfør af Kommissionens forordning (EU) nr. 257/2010 <sup>(3)</sup> skulle genevalueringen af emulgatorer være afsluttet senest den 31. december 2016.
- (5) Der blev den 4. august 2014 indgivet en ansøgning om godkendelse af anvendelsen af polyglycerolpolyricinoleat (E 476) som emulgator i emulgerede saucer. Kommissionen gjorde efterfølgende ansøgningen tilgængelig for medlemsstaterne, jf. artikel 4 i forordning (EF) nr. 1331/2008.
- (6) Reduktion af fedtindholdet i forarbejdede fødevarer, som for eksempel emulgerede saucer, opnås normalt ved anvendelse af fortykningsmidler. Dog fører fortykningsmidler til en uønsket ændring af de organoleptiske egenskaber ved fødevaren, når de anvendes ved en koncentration over et vist niveau. Yderligere reduktion af fedtindholdet kan i en række fødevarer, som for eksempel emulgerede saucer, opnås ved anvendelse af emulgatorer, der er i stand til at stabilisere et højt vandindhold i fedt. I undersøgelser, som ansøgeren havde udført, og i hvilke effektiviteten af forskellige emulgatorer med hensyn til yderligere reduktion af fedtindholdet i emulgerede saucer blev sammenlignet, gav polyglycerolpolyricinoleat (E 476) de bedste resultater med hensyn til både fysiske og organoleptiske egenskaber ved den opnåede emulgerede sauce. Det indhold af polyglycerolpolyricinoleat (E 476), der var nødvendigt for at opnå den påtænkte teknologiske funktion, var på 4 000 mg/kg.
- (7) Kommissionen anmodede den 27. maj 2016 autoriteten om at evaluere sikkerheden af den foreslåede udvidelse af anvendelsen af polyglycerolpolyricinoleat (E 476) til emulgerede saucer, samtidig med at den genevaluerede sikkerheden af stoffet, jf. Kommissionens forordning (EU) nr. 257/2010.
- (8) Autoriteten afgav den 24. marts 2017 en videnskabelig udtalelse om genevalueringen af polyglycerolpolyricinoleat (E 476) <sup>(4)</sup> og fastsatte et acceptabelt dagligt indtag (i det følgende benævnt »ADI«) på 25 mg polyglycerolpolyricinoleat/kg kropsvægt pr. dag. I betragtning af at den anslåede eksponering ikke oversteg ADI'en, konkluderede autoriteten, at polyglycerolpolyricinoleat (E 476) som fødevaretilsætningsstof ikke ville give anledning til sikkerhedsmæssige betænkeligheder, hvis de anvendtes i overensstemmelse med den tilladte eller

<sup>(1)</sup> EUT L 354 af 31.12.2008, s. 16.<sup>(2)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1331/2008 af 16. december 2008 om en fælles godkendelsesprocedure for fødevaretilsætningsstoffer, fødevareenzymmer og fødevarearomaer (EUT L 354 af 31.12.2008, s. 1).<sup>(3)</sup> Kommissionens forordning (EU) nr. 257/2010 af 25. marts 2010 om iværksættelse af et program for genevaluering af godkendte fødevaretilsætningsstoffer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1333/2008 om fødevaretilsætningsstoffer (EUT L 80 af 26.3.2010, s. 19).<sup>(4)</sup> EFSA Journal 2017;15(3):4743.

indberettede anvendelse og de tilladte eller indberettede anvendelsesniveauer. Autoriteten konkluderede også, at den yderligere anvendelse af polyglycerolpolyricinoleat (E 476) ved en maksimumsværdi på 4 000 mg/kg i emulgerede saucer ikke ville medføre en samlet eksponering for stoffet, der oversteg ADI'en. Udvidelsen af anvendelsen af polyglycerolpolyricinoleat (E 476) til emulgerede saucer giver derfor ikke anledning til sikkerhedsmæssige betænkeligheder.

- (9) Autoriteten anbefalede endvidere adskillige ændringer af specifikationerne for polyglycerolpolyricinoleat (E 476) i Kommissionens forordning (EU) nr. 231/2012 <sup>(1)</sup>. Disse er i vidt omfang forbundet med anvendelsen af glycerol i fremstillingsprocessen for polyglycerolpolyricinoleat (E 476) og ligner derfor de anbefalinger, som autoriteten fremsatte i sin videnskabelige udtalelse om genevalueringen af glycerol (E 422) <sup>(2)</sup>. Ændringerne af specifikationerne for polyglycerolpolyricinoleat (E 476) vil derfor — i overensstemmelse med autoritetens anbefalinger — blive adresseret særskilt sammen med specifikationerne for glycerol (E 422) og for andre glycerolbaserede fødevareretsætningsstoffer.
- (10) Det bør derfor tillades at anvende polyglycerolpolyricinoleat (E 476) som emulgator i emulgerede saucer, herunder dressinger, i fødevarerkategori 12.6 »Saucer« (ved en maksimumsværdi på 4 000 mg/kg).
- (11) Bilag II til forordning (EF) nr. 1333/2008 bør derfor ændres.
- (12) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelse fra Den Stående Komité for Planter, Dyr, Fødevarer og Foder —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

#### Artikel 1

Bilag II til forordning (EF) nr. 1333/2008 ændres som angivet i bilaget til nærværende forordning.

#### Artikel 2

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 4. maj 2018.

På Kommissionens vegne

Jean-Claude JUNCKER

Formand

<sup>(1)</sup> Kommissionens forordning (EU) nr. 231/2012 af 9. marts 2012 om specifikationer for fødevareretsætningsstoffer opført i bilag II og III til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1333/2008 (EUT L 83 af 22.3.2012, s. 1).

<sup>(2)</sup> *EFSA Journal* 2017;15(3):4720.



## BILAG

I del E i bilag II til forordning (EF) nr. 1333/2008 affattes rækken vedrørende polyglycerolpolyricinoleat (E 476) i fødevarekategori 12.6, »Saucer«, således:

	»E 476	Polyglycerolpolyricinoleat	4 000		Kun til emulgerede saucer«
--	--------	----------------------------	-------	--	----------------------------

**KOMMISSIONENS FORORDNING (EU) 2018/683****af 4. maj 2018****om indførelse af en midlertidig antidumpingtold på importen af visse dæk, nye eller regummierte, af gummi, af den art, der anvendes til busser og lastbiler, med belastningsevne over 121, med oprindelse i Folkerepublikken Kina og om ændring af gennemførelsesforordning (EU) 2018/163**

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/1036 af 8. juni 2016 om beskyttelse mod dumpingimport fra lande, der ikke er medlemmer af Den Europæiske Union <sup>(1)</sup>, særlig artikel 7, stk. 4,

efter høring af medlemsstaterne, og

ud fra følgende betragtninger:

**1. SAGSFORLØB****1.1. Indledning**

- (1) Den 30. juni 2017 indgav koalitionen mod unfair import af dæk (»klageren«) en klage på vegne af producenter, der tegner sig for mere end 45 % af den samlede produktion i Unionen af nye og regummierte dæk til busser og lastbiler. Klagen indeholdt tilstrækkelige beviser for dumping og deraf følgende skade.
- (2) Den 11. august 2017 indledte Europa-Kommissionen (»Kommissionen«) en antidumpingundersøgelse vedrørende importen til Unionen af visse dæk, nye eller regummierte, af gummi, af den art, der anvendes til busser og lastbiler, med belastningsevne over 121 (»nye og regummierte dæk« eller »den pågældende vare«) med oprindelse i Folkerepublikken Kina (»det pågældende land« eller »Kina«) i henhold til artikel 5 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/1036 (»grundforordningen«). Kommissionen offentliggjorde en indledningsmeddelelse i *Den Europæiske Unions Tidende* <sup>(2)</sup> (»indledningsmeddelelsen«).
- (3) Den 21. oktober offentliggjorde Kommissionen en berigtigelse til indledningsmeddelelsen, hvori anvendelsesområdet for definitionen af den pågældende vare blev mere klart defineret <sup>(3)</sup>.
- (4) Den 14. oktober 2017 indledte Kommissionen en antisubsidieundersøgelse vedrørende importen til Unionen af nye og regummierte dæk til busser og lastbiler med oprindelse i Kina og indledte en separat undersøgelse. Kommissionen offentliggjorde en indledningsmeddelelse i *Den Europæiske Unions Tidende* <sup>(4)</sup>.

**1.2. Registrering af import**

- (5) Den 30. august 2016 indgav klageren en anmodning om registrering af importen af den pågældende vare med oprindelse i Kina i henhold til grundforordningens artikel 14, stk. 5.
- (6) Den 4. oktober 2017 fremsatte China Rubber Industry Association (»CRIA«) og China Chamber of Commerce of Metals, Minerals & Chemicals Importers and Exporters (»CCCMC«) bemærkninger til anmodningen om registrering. De hævdede, at anmodningen ikke opfylder de gældende bevismæssige krav, eftersom den ikke

<sup>(1)</sup> EUT L 176 af 30.6.2016, s. 21.

<sup>(2)</sup> Meddelelse om indledning af en antidumpingprocedure vedrørende importen af nye og regummierte dæk til busser og lastbiler med oprindelse i Folkerepublikken Kina (EUT C 264 af 11.8.2017, s. 14).

<sup>(3)</sup> EUT C 356 af 21.10.2017, s. 24.

<sup>(4)</sup> Meddelelse om indledning af en antisubsidieprocedure vedrørende importen af nye og regummierte dæk til busser og lastbiler med oprindelse i Folkerepublikken Kina (EUT C 346 af 14.10.2017, s. 9).

indeholdt beviser for tidligere dumping, for at der er tale om en betydelig stigning i importen og for at importen i alvorlig grad vil kunne underminere den afhjælpende virkning af tolden. Den 19. oktober 2017 afholdt Kommissionen en høring efter CRIA's anmodning, hvori den gentog sine tidligere bemærkninger.

- (7) Den 2. februar 2018 offentliggjorde Kommissionen gennemførelsesforordning (EU) 2018/163 (»registreringsforordningen«) <sup>(1)</sup> om at gøre importen af den pågældende vare med oprindelse i Kina til genstand for registrering fra den 3. februar 2018 og fremefter. I nævnte forordning foretog Kommissionen en vurdering af bemærkningerne fra de interesserede parter.
- (8) Efter registreringen trådte i kraft hævdede Hankook-gruppen <sup>(2)</sup>, at dens ret til forsvar var blevet krænket, eftersom gruppen ikke var blevet underrettet om, at Kommissionens havde til hensigt at gøre importen af den pågældende vare til genstand for registrering forud for ikrafttrædelsen af forordningen. Hankook-gruppen hævdede, at der dermed var sket en overtrædelse af artikel 41 i Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder.
- (9) Kommissionen bemærkede, at en forudgående underretning er obligatorisk i henhold til grundforordningens artikel 20, stk. 2, inden indførelsen af endelige foranstaltninger. Dette er dog ikke tilfældet ved en afgørelse om registrering i henhold til grundforordningens artikel 14, stk. 5. Denne artikel indeholder kun bestemmelser om forudgående underretning af medlemsstaterne i god tid. Desuden finder retten til at blive hørt i henhold til artikel 41, stk. 2, litra a), i EU's charter om grundlæggende rettigheder kun anvendelse ved foranstaltninger med individuelle negative virkninger. I dette tilfælde pålagde Kommissionen EU-toldmyndighederne at registrere import. Registreringsforordningen er ikke en individuel foranstaltning, som berører Hankook-gruppen negativt. Den var hverken møntet på Hankook-gruppen, og ej heller havde afgørelsen individuelle negative virkninger for denne gruppe. Derfor var hverken Hankook-gruppens ret til forsvar eller artikel 41 i EU's charter om grundlæggende rettigheder blevet krænket.

### 1.3. Undersøelsesperioden og den betragtede periode

- (10) Undersøgelsen af dumping og skade omfattede perioden fra den 1. juli 2016 til den 30. juni 2017 (»undersøelsesperioden«). Undersøgelsen af udviklingstendenser af relevans for vurderingen af skade omfattede perioden fra den 1. januar 2014 frem til udgangen af undersøelsesperioden (»den betragtede periode«).

### 1.4. Interesserede parter

- (11) I indledningsmeddelelsen opfordrede Kommissionen interesserede parter til at kontakte Kommissionen med henblik på at deltage i undersøgelsen. Endvidere underrettede Kommissionen specifikt klageren, andre kendte EU-producenter, de kendte eksporterende producenter og de kinesiske myndigheder, kendte importører, leverandører og brugere, forhandlere samt sammenslutninger, som den vidste var berørt af indledningen af undersøgelsen, og opfordrede dem til at deltage.
- (12) De interesserede parter fik mulighed for at fremsætte bemærkninger til indledningen af undersøgelsen og anmode om en høring med Kommissionen og/eller høringskonsulenten i handelsprocedurer.
- (13) To EU-producenter, repræsenteret ved klageren, benyttede denne lejlighed til at anmode Kommissionen om, at deres navne blev hemmeligholdt af frygt for eventuelle modforanstaltninger fra kunder eller konkurrenter impliceret i undersøgelsen, jf. grundforordningens artikel 19, stk. 1. Derudover anmodede to samarbejdsvillige EU-producenter efterfølgende om samme status.
- (14) Kommissionen foretog en individuel undersøgelse af hver af disse anmodninger om hemmeligholdelse for at se, om de var berettigede. Den fastslog, at der i hvert enkelt tilfælde var en reel mulighed for modforanstaltninger og accepterede at hemmeligholde de pågældende virksomheders navne.

<sup>(1)</sup> Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/163 af 1. februar 2018 om at gøre importen af nye og regummierede dæk til busser og lastbiler med oprindelse i Folkerepublikken Kina til genstand for registrering (EUT L 30 af 2.2.2018, s. 12).

<sup>(2)</sup> Hankook-gruppen består af følgende forretningsmæssigt forbundne virksomheder: Shanghai Hankook Tire Sales Co., Ltd. Chongqing Hankook Tire Co., Ltd. og Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd.

- (15) To eksporterende producenter, Giti-gruppen <sup>(1)</sup> og Aeolus-gruppen <sup>(2)</sup> hævdede, at anonymiteten af to EU-producenter, repræsenteret ved klageren, i alvorlig grad kunne påvirke parternes ret til forsvar, eftersom det så ikke er muligt at kontrollere, om klagerne tegner sig for mere end 25 % af den samlede EU-produktion. Desuden forhindrer anonymiteten parterne i at vide, hvilket segment <sup>(3)</sup> klageren er aktiv i, og dermed også fra at kunne fremsætte relevante bemærkninger til den væsentlige skade, den kunne lide som følge af den kinesiske eksport af den pågældende vare til Unionen. Desuden hævdede Giti-gruppen, at ifølge klageren, udgjorde EU-produktionen i segment 3 kun 16 % af den samlede EU-produktion. Gruppen hævdede derfor, at indledningen af proceduren udgjorde en overtrædelse, jf. grundforordningens artikel 5, stk. 4. Sluttelig hævdede Giti-gruppen og Aeolus-gruppen at, anonymiteten hindrer parterne i at vide, om EU-producenterne i stikprøven har forbindelser til de kinesiske eksporterende producenter.
- (16) I henhold til grundforordningens artikel 19 må Kommissionen ikke videregive oplysninger, som er fortrolige, uden særlig tilladelse fra den, der meddeler oplysningerne. Kommissionen fandt, at den ikkefortrolige udgave af klagen tillod de interesserede parter at vurdere de stående krav. Desuden skal klagerens repræsentativitet vurderes på det samlede grundlag af den påstået skadelidte erhvervsgrænse og ikke pr. markedssegment. Afslutningsvis var Kommissionen ikke overbevist af argumenterne om, at en manglende viden om mulige forbindelser mellem anonyme klagere og kinesiske eksporterende producenter skulle hindre de interesserede parter ret til forsvar. De påstande, der var blevet fremført imod tildelingen af anonymitet, blev derfor afvist.
- (17) Kommissionen underrettede også producenter i Republikken Korea (»Sydkorea«), Japan, Republikken Indien (»Indien«), Den Sydafrikanske Republik (»Sydafrika«), Republikken Tyrkiet (»Tyrkiet«), Kongeriget Thailand (»Thailand«) og Den Føderative Republik Brasilien (»Brasilien«) om indledningen og opfordrede dem til at deltage. I indledningsmeddelelsen meddelte Kommissionen de interesserede parter, at den påtænkte at anvende Amerikas Forenede Stater (»USA«) som et tredjeland med markedsøkonomi (»referenceland«), jf. grundforordningens artikel 2, stk. 7, litra a). Interesserede parter havde mulighed for at fremsætte bemærkninger hertil, hvilket de gjorde (se afsnit 3.1.2 nedenfor).

### 1.5. Stikprøveudtagning

- (18) I indledningsmeddelelsen anførte Kommissionen, at den eventuelt ville udtage en stikprøve af interesserede parter i henhold til grundforordningens artikel 17.

#### a) Stikprøveudtagning af EU-producenter

- (19) Kommissionen meddelte i indledningsmeddelelsen, at den havde udtaget en foreløbig stikprøve af EU-producenter. Kommissionen udtog en stikprøve på grundlag af de største repræsentative produktions- og salgsmængder, samtidig med at der sikredes geografisk spredning. Kommissionen opfordrede interesserede parter til at fremsætte bemærkninger til den foreløbige stikprøve.
- (20) Fire interesserede parter fremsatte bemærkninger til den foreløbige stikprøve (Aeolus-gruppen, Giti-gruppen, CRIA og CCCMC). Navnlige mente de, at den foreløbige stikprøve ikke behørigt afspejlede opdelingen af markedet i de tre segmenter, og at stikprøven i så høj grad som muligt burde afspejle den procentvise andel af produktionen og salget af dæk i segment 1, 2 og 3 ud af den samlede EU-produktion og EU-salget.
- (21) Kommissionen tog denne bemærkning i betragtning og anmodede den 25. september 2017 EU-producenterne om at levere yderligere oplysninger om segmenterne med henblik på at udtage en revideret stikprøve af EU-producenter.
- (22) De samarbejdsvillige EU-producenter, som besvarede stikprøvespørgeskemaet, omfatter både store virksomheder samt små og mellemstore virksomheder (»SMV'er«) <sup>(4)</sup> og tegner sig for mere end 50 % af den samlede EU-produktion og EU-salget.

<sup>(1)</sup> Giti Tire (China) Investment Co., Ltd og virksomhedens datterselskaber: Giti Tire (Anhui) Co., Ltd Giti Tire (Fujian) Co., Ltd Giti Tire (Hualin) Co., Ltd Giti Tire (Yinchuan) Co., Ltd.

<sup>(2)</sup> Aeolus Tyre Group Co., Ltd, inklusive Chonche Auto Double Happiness Tyre Corp., Ltd og Pirelli Tyre Co., Ltd.

<sup>(3)</sup> Oplysninger indsamlet og modtaget af Kommissionen viser, at EU-markedet for dæk til busser og lastbiler er opdelt i tre segmenter. Dæk i segment 1 omfatter nye dæk af »premium«-kvalitet fra de største fabrikanters bedste varemærker. Dæk i segment 2 omfatter de fleste dæk, der ikke kan betegnes som »premium«, både nye og regummierte dæk, med priser og kilometertal på mellem ca. 65 % og 80 % af dæk i segment 1. Dæk i segment 3 omfatter både nye og regummierte dæk med lavere kilometertal, som kun i meget begrænset omfang kan regummiere.

<sup>(4)</sup> Se Kommissionens henstilling af 6. maj 2003 om definitionen af mikrovirksomheder, små og mellemstore virksomheder (2003/361/EF).

- (23) For at fastlægge den endelige stikprøve tog Kommissionen hensyn til fragmenteringen af dækindustrien i de forskellige segmenter, og sikrede at alle tre segmenter var dækket ind af virksomhederne i stikprøven. For at sikre at SMV'ers situation var korrekt afspejlet i skadesanalysen (eftersom de udgør ca. 15 % af EU-producenters samlede salgsmængde) mente Kommissionen desuden, at SMV'er burde være repræsenteret i stikprøven.
- (24) Elleve EU-producenter blev udtaget til stikprøven på grundlag af:
- den generelle repræsentativitet, hvad angår størrelsen af produktions- og salgsmængden af den pågældende vare i 2016
  - segmenternes repræsentativitet, hvad angår størrelsen af produktionsmængden af den pågældende vare i 2016
  - den geografiske variation og
  - repræsentativiteten af EU-producenter, hvad angår størrelse, navnlig med hensyn til SMV'er og store virksomheder.
- (25) Virksomhederne i stikprøven omfatter både store virksomheder og SMV'er. De udtagne EU-producenter er beliggende i seks medlemsstater (Italien, Spanien, Polen, Portugal, Tyskland og Frankrig) og tegner sig til sammen for mere end 36 % af den EU-produktion og det EU-salg, der blev indberettet af de samarbejdsvillige EU-producenter.
- (26) Den 22. december 2017 meddelte én af de stikprøveudtagne EU-producenter, den polske producent, Geyer&Hosaja, Kommissionen, at den havde besluttet at stoppe samarbejdet i forbindelse med undersøgelsen. De procentsatser, der er nævnt i betragtning 25, er ikke berørt af tilbagetrækningen af denne producent, eftersom dens produktion udgør mindre end 0,1 % af den samlede EU-produktion. Kommissionen konkluderede derfor, at stikprøven var repræsentativ for EU-erhvervsgrænsen.
- (27) Sluttelig fremførte Giti-gruppen, at Kommissionen burde have afsluttet denne undersøgelse med det samme, på grund af den proceduremæssigt fejlagtige udvælgelse af stikprøven af EU-producenter. Kommissionen mindede om, at den foreløbige udtagelse af en stikprøve af EU-producenter er juridisk mulig og bidrager til en virksomhedsfuld undersøgelse inden for korte frister. Som det fremgår af betragtning 21-25, blev den foreløbige stikprøveudtagelse ændret efter bemærkninger fra interesserede parter. Påstanden blev derfor afvist.

b) *Stikprøveudtagning af importører*

- (28) For at afgøre, om det var nødvendigt med stikprøveudtagning, og i bekræftende fald udtage en stikprøve anmodede Kommissionen ikke forretningsmæssigt forbundne importører om at fremlægge de oplysninger, der var nævnt i indledningsmeddelelsen. Fem importører, der importerede ca. 430 000 enheder af importen fra Kina, gav sig til kende. To virksomheder blev udtaget til stikprøven, og de tegnede sig for [70 %-90 %] af de importører, der indsendte et stikprøveskema.

c) *Stikprøveudtagning af eksporterende producenter i Kina*

- (29) For at afgøre, om det var nødvendigt at tage stikprøver og i bekræftende fald at udtage dem, bad Kommissionen alle eksporterende producenter i Kina om at indsende de oplysninger, der var angivet i indledningsmeddelelsen. Kommissionen anmodede endvidere Folkerepublikken Kinas repræsentation ved Den Europæiske Union om at navngive og/eller kontakte eventuelle andre eksporterende producenter, der kunne være interesseret i at deltage i undersøgelsen.
- (30) 49 eksporterende producenter fremsendte de ønskede oplysninger og indvilligede i at indgå i stikprøven. I overensstemmelse med grundforordningens artikel 17, stk. 1, udtog Kommissionen en stikprøve bestående af de følgende fire producenter på grundlag af den største repræsentative eksportmængde til Unionen, der med rimelighed kunne undersøges inden for den tid, der var til rådighed:
- Aeolus Tyre Co., Ltd, Chonche Auto Double Happiness Tyre Corp., Ltd, Qingdao Yellow Sea Rubber Co., Ltd og Pirelli Tyre Co, Ltd («Aeolus-gruppen»)
  - Xingyuan Tire Group Ltd., Co. og Guangrao Xinhongyuan Tyre Co., Ltd. («Xingyuan-gruppen»)

- Giti Tire (China) Investment Co., Ltd Giti Tire (Anhui) Co., Ltd Giti Tire (Fujian) Co., Ltd Giti Tire (Hualin) Co., Ltd Giti Tire (Yinchuan) Co., Ltd («Giti-gruppen»)
- Shanghai Hankook Tire Sales Co., Ltd. Chongqing Hankook Tire Co., Ltd. Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd.; («Hankook-gruppen»).
- (31) I overensstemmelse med grundforordningens artikel 17, stk. 2, blev alle berørte kendte eksporterende producenter og myndighederne i det pågældende land hørt om udtagningen af stikprøven. Kommissionen modtog bemærkninger fra: 1) klageren, 2) CRIA og CCCMC og 3) en eksporterende producent — Giti-gruppen.
- (32) Klageren hævdede, at den foreslåede stikprøve ikke var tilstrækkeligt repræsentativ, da den ikke i tilstrækkelig grad tog hensyn til de forskellige prissegmenter på EU-markedet for dæk. Ifølge klageren var mellemsegmentet (segment 2) overrepræsenteret i stikprøven, eftersom langt størstedelen af de kinesiske eksportører driver forretning i det nedre segment (segment 3), som var underrepræsenteret. Klageren hævdede derfor, at de stikprøveudtagne eksporterende producenter ikke i tilstrækkelig grad afspejlede den gennemsnitlige importpris til Unionen. Klageren anmodede om, at de stikprøveudtagne eksporterende producenter i segment 2 blev erstattet med eksporterende producenter i segment 3.
- (33) CRIA/CCMC og Giti-gruppen godkendte principielt den foreløbige stikprøve, men mente, at i betragtning af det store antal eksporterende producenter kunne repræsentativiteten forbedres ved at tilføje flere virksomheder.
- (34) Kommissionen vurderede, at den foreslåede stikprøve bestod af eksporterende producenter fra såvel det mellemliggende som det nedre markedssegment, og at de tegnede sig for over 50 % af den samlede import fra Kina til Unionen. Ved at erstatte de største eksportører fra segment 2 med mindre eksporterende producenter fra segment 3 ville stikprøven ikke blive repræsentativ, eftersom en stor del af den samlede eksport — ifølge de tilgængelige data — befinder sig i mellemsegmentet.
- (35) Kommissionen besluttede derfor at beholde den foreløbige stikprøve og underrettede samtlige interesserede parter herom den 19. oktober 2017.
- (36) Efterfølgende hævdede European Retreading Association («BIPAVÉR») og European Tyre & Rubber Manufacturers Association («ETRMA»), at der i den endelige stikprøve er en stor ubalance i varesortimentet mellem dæk i segment 2 og dæk i segment 3. Efter deres opfattelse ville de gennemsnitlige importpriser måske ikke afspejle den del af importen, der er mest skadelig for EU-erhvervsgrænsen, særlig nøjagtigt. De opfordrede derfor Kommissionen til at genoverveje beslutningen og ændre stikprøven, og i det mindste tilføje én eksporterende producent med betydelige eksportmængder af dæk i segment 3.
- (37) Kommissionen genovervejede, om det ville være praktisk muligt at udvide antallet af virksomheder i stikprøven yderligere. Kommissionen påpegede, at grupperne af eksporterende producenter i stikprøven bestod af: 1) 13 retlige enheder, der var involveret i produktionen og salget af den pågældende vare, 2) to forretningsmæssigt forbundne eksportører, der var beliggende uden for EU, og 3) mere end ti forretningsmæssigt forbundne importører i Unionen. De oplysninger, som hver af disse enheder indleverede, skulle behandles og kontrolleres. Kommissionen fandt derfor, at der ikke med rimelighed kunne undersøges flere eksporterende producenter inden for den tid, der var til rådighed.
- (38) Kommissionen ændrede derfor ikke den endelige stikprøve, der var blevet meddelt de interesserede parter tidligere.
- (39) Ud over de fire eksporterende producenter i stikprøven erklærede ti eksporterende producenter, at de, hvis de ikke blev udvalgt til at indgå i stikprøven, ønskede at modtage et spørgeskema og andre ansøgningsskemaer, som de kunne udfylde og dermed ansøge om en individuel undersøgelse i henhold til grundforordningens artikel 17, stk. 3.
- (40) Kommissionen sendte antidumpingspørgeskemaer til de fire stikprøveudtagne kinesiske eksporterende producenter, til de ti eksporterende producenter, der anmodede om spørgeskemaet og andre ansøgningsskemaer, som anført ovenfor, såvel som til de EU-producenter, der indgik i stikprøven.
- (41) Der blev modtaget spørgeskemabesvarelser fra de fire kinesiske eksporterende producenter i stikprøven og fra de ti EU-producenter i stikprøven. Ingen af de ikke-stikprøveudtagne eksporterende producenter indsendte en besvarelse af spørgeskemaet.

### 1.6. Ansøgningsskemaer om markedsøkonomisk behandling

- (42) Kommissionen sendte ansøgningsskemaer om markedsøkonomisk behandling til de to stikprøveudtagne eksporterende producenter — Hankook-gruppen og Giti-gruppen — der anmodede om markedsøkonomisk behandling, jf. grundforordningens artikel 2, stk. 7, litra b). Kommissionen sendte også ansøgningsskemaer om markedsøkonomisk behandling til ikkestikprøveudtagne samarbejdsvillige eksporterende producenter, der havde anmodet herom. Kommissionen modtog kun udfyldte ansøgningsskemaer om markedsøkonomisk behandling fra de to virksomheder i stikprøven.

### 1.7. Kontrolbesøg

- (43) Kommissionen indhentede og efterprøvede alle de oplysninger, som den anså for nødvendige for at nå frem til en foreløbig vurdering af dumping, deraf følgende skade og Unionens interesser. Der blev aflagt kontrolbesøg i henhold til grundforordningens artikel 16 hos følgende virksomheder:

EU-producenter:

- Good Year Firma Oponiarska, Polen
- Wetest, Tjekkiet
- B.R.P. Pneumatici, Italien
- Banden plant, Nederlandene
- Marangoni Spa Ltd., Italien
- Fire EU-producenter, hvis navne er fortrolige.

Eksporterende producenter i Kina:

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

Producenter i et referenceland

- Anonym producent i referencelandet Brasilien.

Forretningsmæssigt forbundne importører i Unionen:

- Giti UK, Cheshire, Det Forenede Kongerige
- Hankook UK, Northamptonshire, Det Forenede Kongerige og Hankook Germany, Neu-Isenburg, Tyskland.

## 2. DEN PÅGÆLDENDE VARE OG SAMME VARE

### 2.1. Den pågældende vare

- (44) Den pågældende vare er visse dæk, nye eller regummierede, af gummi, af den art, der anvendes til busser og lastbiler, med belastningsevne over 121, med oprindelse i Folkerepublikken Kina, i øjeblikket henhørende under KN-kode 4011 20 90 og ex 4012 12 00 (Taric-kode 4012 12 00 10). Disse KN-koder og Taric-koder angives kun til orientering.
- (45) Den pågældende vare omfatter både nye og regummierede dæk til busser eller lastbiler, som har de samme grundlæggende fysiske, kemiske og tekniske egenskaber.
- (46) Begge typer af den pågældende vare er fremstillet af det samme materiale (selv om den anvendte teknologi er forskellig), og de har den samme struktur. Forskellene i råmaterialer og struktur resulterer i forskellig ydeevne og egenskaber.

### 2.1.1. Fremstillingsproces

#### 2.1.1.1. Nye dæk

- (47) Fremstillingsprocessen for nye dæk til lastbiler og busser omfatter: 1) samling og blanding af gummi, 2) forberedelse af komponenter til dæk, 3) opbygning af (uvulkaniseret) dæk, 4) vulkanisering og 5) det endelige eftersyn. Alle dæk til lastvogne og busser er fremstillet af de samme grundlæggende råmaterialer, navnlig naturgummi, syntetgummi, stål, kønrøg, andre kemikalier og olier samt stof, og har de samme komponenter, navnlig slidbanebælte, dækside, indergummi, kantråd, bæltelag, karkasseråde, selv når der konstateres en vis forskel mellem de forskellige producenter af denne vare.
- (48) Processen til fremstilling af nye dæk til lastbiler og busser blev ligeledes anset for at indebære forskellige teknologier, som imidlertid ikke havde indflydelse på de overordnede resultater vedrørende substituerbarhed.

#### 2.1.1.2. Regummierede dæk

- (49) Regummiering er i bund og grund en genanvendelsesproces, hvorved brugte dæk bliver fornyet gennem en udskiftning af slidbanen på en karkasse, der allerede har været anvendt. Karkasserne er de vigtigste elementer i regummieringsprocessen, og en væsentlig del af regummieringsaktiviteten er at udvælge og indkøbe de karkasser, der er egnet til regummiering. Karkasser udgør derfor det vigtigste materiale i fremstillingsprocessen og — afhængig af deres kvalitet — er de enten et reelt »halvfabrikata« eller affald.
- (50) Denne proces kan ligeledes indebære forskellige teknologier, uden at det påvirker Kommissionens resultater vedrørende substituerbarhed.

### 2.1.2. Anvendelser og typer af dæk

- (51) Dæk til lastvogne og busser fremstilles i mange forskellige typer og størrelser og anvendes på en bred række af kommercielle køretøjer, lige fra lastbiler til lokal udbringning af varer og busser med ruter i kommunale og regionale områder, til lastbiler og busser, der kører over lange strækninger, afhængig af deres størrelse og maksimale belastningsevne. De er hverken egnet til anvendelse på personbiler eller andre lette erhvervskøretøjer eller på fuldt terrængående køretøjer, såsom landbrugstraktorer.
- (52) Dæk til lastbiler og busser sælges i to typer og i fire kategorier: Dæk med slanger er det mest traditionelle valg, det har en indre slange (med sin egen ventil), der er anbragt inden i dækket. I et dæk uden slange udgør dækket og hjulfælgen en lufttæt forsejling, hvor ventilen monteres direkte på fælgen. Størstedelen af de dæk til lastbiler eller busser, der sælges i Unionen, er uden slanger. De fire kategorier af dæk til lastbiler eller busser er: dæk til styreaksler, til trækaksler, til påhængsaksler og dæk, der kan anvendes i flere positioner. Dæk til styreaksler er udformet, så de kan anvendes på den forreste aksel, hvor de hjælper med at styre, men kan anvendes i alle positioner på lastbiler og busser afhængig af køretøjets anvendelse. Dæk til trækaksler er udformet med henblik på fremdrift og giver større trækraft. Dæk til påhængsaksler er udformet, så de kan monteres på påhængskøretøjer, hvorimod de dæk, der kan anvendes i flere positioner, er udformet til at kunne anvendes i alle positioner på et køretøj afhængigt af dets anvendelse.
- (53) Nye og regummierede dæk, er omfattet af de samme sikkerhedskrav på EU-markedet, som fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF<sup>(1)</sup>.

## 2.2. Opdeling af EU-markedet for dæk i tre segmenter

- (54) Oplysninger indsamlet og modtaget af Kommissionen viser, at EU-markedet for dæk til busser og lastbiler er opdelt i tre segmenter. Selv om der ikke er nogen klare skillelinjer mellem segmenterne, er der generel enighed blandt de interesserede parter om Kommissionens konstateringer vedrørende følgende kategorisering.
- (55) Dæk i segment 1 omfatter nye »premium«-dæk fra de største fabrikanters bedste varemærker. Varemærkegenkendelse er en nøgelfaktor for dæk i dette segment og berettiger til betydeligt højere priser for forventede høje præstationer samt særligt store investeringer i markedsføring. Dæk til førstegangsmontage på lastbiler eller busser (originaludstyr, »OE1«) er primært omfattet af dette segment. Kvaliteten af dæk i segment 1 tillader et højt

<sup>(1)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF af 5. september 2007 om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (EUT L 263 af 9.10.2007, s. 1).



regummieringsniveau i dækket, der er beregnet til at kunne regummieres mange gange, hvilket i væsentlig grad øger det originale dæks potentielle kilometertal (ved normal anvendelse kan et dæk regummieres op til tre gange). Dæk i segment 1 er også forbundet med et højere sikkerhedsniveau, og der følger ofte et højere grad af eftersalgsservice med disse dæk.

- (56) Dæk i segment 2 omfatter de fleste dæk, der ikke kan betegnes som »premium«-dæk, både nye og regummierede dæk, med priser på mellem ca. 65 % og 80 % af dæk i segment 1. Dæk til førstegangsmontage på påhængskøretøjer (originaludstyr, »OE2«) kan være omfattet af dette segment. Varemærkegenkendelse er også vigtig i dette segment, og mærkerne er normalt velkendte hos køberne, der godt kan identificere dækfabrikanterne. Disse dæk kan normalt regummieres mindst én gang, og selv om de har større begrænsninger end dæk i segment 1, leverer de gode resultater hvad angår kilometertallet.
- (57) Dæk i segment 3 omfatter både nye og regummierede dæk med lavere kilometertal og som kun i meget begrænset omfang kan regummieres, hvis de overhovedet kan. Prismæssigt ligger de typisk på under 65 % af prisen og kilometertallet for dæk i segment 1. I dette segment er varemærkegenkendelse nærmest ikkeeksisterende, og prisen bliver den afgørende faktor i kundens købsbeslutning. Der følger normalt ingen eftersalgsservice med disse dæk.
- (58) Regummierede dæk kan klassificeres i både segment 2 og segment 3. Selv om nogle dæk fra Kina kan regummieres, foregår der meget lidt regummiering i Kina. Regummiering er imidlertid temmelig udbredt i Unionen og på andre markeder, f.eks. i Brasilien. Regummieringsaktiviteten i Unionen består af:
- integrerede vulkanisører, der optræder under samme navn, varemærke eller mandat som en producent af nye dæk. De ses som en forlængelse af de varemærker, der sælger nye dæk. Dette svarer til dæk i segment 2
  - uafhængige vulkanisører, der normalt dækker langt mindre geografiske markeder og mængder. De sælger dæk under eget navn eller varemærke og arbejder kun på baggrund af egen ekspertise. Størstedelen af disse er SMV'er (mindst 380 virksomheder i Unionen). Dette svarer til dæk i segment 3.
- (59) Kommissionen fremlagde kortlægningen af nye og regummierede dæk pr. varemærke på grundlag af oplysninger fra klageren, som blev stillet til rådighed for alle de interesserede parter den 27. oktober 2017.

### 2.3. Påstande vedrørende opdelingen af EU-markedet for dæk i segmenter

- (60) Som anført i betragtning 58 accepterede interesserede parter generelt set princippet om opdelingen af markedet i tre segmenter.
- (61) Kortlægningen af varemærker på markedet for dæk, som fastsat i meddelelsen til sagens akter af 27. oktober 2017, opdelt i segmenter, blev overordnet godkendt af de interesserede parter, bortset fra følgende påstande fra interesserede parter om at omklassificere visse varemærker til andre segmenter. Helt specifikt mente Aeolus-gruppen at dens Aeolus-varemærke burde klassificeres i segment 3 (og ikke i segment 2), to importører, der importerede varemærket Double Coin, fremførte, at det burde klassificeres i segment 2 (og ikke i segment 3), Hankook-gruppen mente, at dens Aurora-varemærke burde klassificeres i segment 2 (og ikke i segment 3), Giti-gruppen anførte i den spørgeskemabesvarelse, at dens varemærker Primewell og GT Radial burde klassificeres i segment 2 (og ikke i segment 3) og en uafhængig importør hævdede at dens varemærke Sailun burde klassificeres i segment 2 (og ikke i segment 3).
- (62) Kommissionen undersøgte påstandene ud fra dokumentationen fra interesserede parter og fra oplysninger, der var indsamlet under undersøgelsen på eget initiativ. Ud fra de egenskaber, der er omhandlet i betragtning 49, undersøgte Kommissionen, i hvilken udstrækning dæk fra specifikke varemærker kan 1) regummieres, 2) anvendes til førstegangsmontage på busser og lastbiler, og 3) markedsføres inden for et bestemt markedssegment ifølge virksomhedens egen vurdering.
- (63) For så vidt angår Hankook-gruppen, accepterede Kommissionen at klassificere Aurora-varemærket i segment 2, som der blev anmodet om. Kommissionen konstaterede dog også, at Hankook-varemærket burde klassificeres i segment 1. For Hankook-varemærket er der en juridisk garanti for, at dækkene kan regummieres mindst én gang. Desuden er Hankook OE1-leverandør til europæiske virksomheder, som f.eks. Scania, MAN og Mercedes-Benz. Hankook-gruppens varemærker markedsføres som »premium«-dæk på deres hjemmeside, og et internt dokument fra en forretningsmæssigt forbundet importør, der blev udleveret under kontrolbesøget, tydede på, at varemærket for nylig har bevæget sig ind i segment 1.
- (64) For så vidt angår Giti-gruppen, accepterede Kommissionen at klassificere varemærkerne Primewell og GT Radial i segment 2, som der blev anmodet om. Kommissionen fandt også, at det er muligt at regummie Gitis dæk. Giti-gruppens aktiviteter angående originaludstyr omfatter dog ikke lastbiler og busser, men kun til dæk til personbiler. Desuden mener Giti-gruppen selv, at dens varemærker hører til i segment 2. Kommissionen klassificerede derfor gruppens varemærker i segment 2.

- (65) For så vidt angår Aeolus-gruppen, accepterede Kommissionen foreløbigt at klassificere dens Aeolus-varemærke i segment 3, som virksomheden havde anmodet om, baseret på påstandene om, at dens dæk generelt ikke kan regummieres, og at de ikke sælges på markedet for originaludstyr.
- (66) De importører, der fremsatte påstande angående varemærkerne Double Coin og Sailun, var virksomheder, som ikke indgik i stikprøven, så Kommissionen kunne ikke efterprøve deres påstande på dette tidspunkt. Eftersom de ikke indgik i stikprøven, påvirkede deres klassificering i segment 2 eller 3 ikke resultatet af undersøgelsen. Uden at der blev sat spørgsmålstegn ved den dokumentation, importørerne fremsendte vedrørende deres kunders erfaringer med dæk fra disse varemærker, tog Kommissionen ikke stilling til deres påstande på dette tidspunkt.
- (67) En række interesserede parter fremførte, at kortlægningen af segmenter ud fra varemærker kun er holdbar i Den Europæiske Union, og at kortlægningen af segmenter på andre markeder kan se meget anderledes ud. Navnlig kan kortlægningen af segmenter på EU-markedet ikke overføres til det kinesiske marked. Kommissionen understregede, at kortlægningen pr. varemærke blev anvendt i denne undersøgelse med henblik på at analysere situationen på EU-markedet og ikke havde nogen som helst retlige følger for andre markeder.

### 2.3.1. Anmodninger om udelukkelse fra varedækningen

- (68) CRIA og CCCME såvel som Aeolus-gruppen påstod, at enten burde nye dæk eller regummierede dæk udelukkes fra definitionen af den pågældende vare, fordi:
- nye dæk og regummierede dæk har forskellige grundlæggende fysiske, tekniske og kemiske egenskaber
  - regummierede dæk har en kortere levetid end nye dæk
  - nye dæk og regummierede dæk har forskellige anvendelser, salgskanaler, anvendelsesmetoder og opfattelse blandt forbrugerne. Især anvendes regummierede dæk ikke på markedet for førstegangsmontering, og de monteres normalt ikke på styreaksler eller på lastbiler, der transporterer farligt gods
  - nye og regummierede dæk har forskellige KN-koder.
- (69) Disse parter bemærkede også, at Kommissionen og Den Europæiske Unions Domstol (»Domstolen«) i en række konkurrencesager konkluderede, at nye dæk og regummierede dæk udgør to forskellige relevante markeder med hensyn til pris, udbudsstruktur, efterspørgselsstruktur, forsyningskanaler og substituerbarhed <sup>(1)</sup>. CRIA og CCCME påpegede også, at andre myndigheder i antidumpingundersøgelser behandlede nye og regummierede dæk særskilt <sup>(2)</sup>.
- (70) CRIA og CCCME fremførte, at Kommissionen begik en fejl i sin vurdering med hensyn til relevansfaktorer ved ikke at behandle nye og regummierede dæk særskilt.
- (71) Giti-gruppen hævdede, at regummierbare dæk eller dæk med »flere liv« burde udelukkes fra definitionen af den pågældende vare eftersom regummierbare dæk er mere avancerede end ikkeregummierbare dæk med særlige tekniske specifikationer.
- (72) Kommissionen konstaterede, at regummieringsprocessen bevarer de vigtigste egenskaber, de komponenter og den struktur i dækket, der er fremkommet i den oprindelige fremstillingsproces. Navnlig er de centrale tekniske specifikationer for dækket, nemlig dets størrelse, belastningsevne og hastighedsindeks ikke ændret efter regummieringen. Nye dæk (regummierbare eller ej) og regummierede dæk er fremstillet af det samme råmateriale og af de samme komponenter, og de har den samme struktur.
- (73) Den største forskel vedrørende de tekniske egenskaber mellem et nyfremstillet dæk og et regummieret dæk, der er sat i stand med karkassen som fundament, er, at et regummieret dæk kan have en kortere levetid, og at det regummierede dæk kan opfattes som værende mindre sikkert. Der er dog nøjagtig de samme tekniske og kvalitets- og sikkerhedsmæssige forskelle mellem to nye dæk fra forskellige segmenter. Navnlig har dæk fra det nedre segment også et lavere kilometertal, og de vil ikke være den foretrukne løsningsmodel for køretøjer, der skal opfylde meget høje sikkerhedsstandarder, som eksempelvis dem, der transporterer farligt gods.
- (74) Kommissionen har derfor foreløbigt afvist påstanden om, at nye (regummierbare eller ej) og regummierede dæk, har de samme grundlæggende fysiske, kemiske og tekniske egenskaber.

<sup>(1)</sup> Europa-Kommissionen, sag COMP/M.4564 — Bridgestone/Bandag; sag COMP/E-2/36.041/PO. EU-Domstolen, dom af 9. november 1983, sag C-322/81, Michelin mod Kommissionen, ECLI: EU:C:1983:313.

<sup>(2)</sup> De nævnte undersøgelser vedrørte USA, Indien, Egypten og Den Eurasiske Kommission.

- (75) Kommissionen fandt desuden, at både nye og regummiereede dæk anvendes af ejere af lastbiler eller busser, der primært er aktive i sektoren for kort til langturstransport af personer eller varer. Det væsentlige slutformål for nye og regummiereede dæk er derfor det samme. Kommissionen fandt også, at nye og regummiereede dæk anvendes i de samme fire hovedkategorier, til styreaksler, trækaksler, påhængsaksler og til alle positioner, og at de på EU-markedet er underlagt de samme sikkerhedskrav, som fastsat i den relevante lovgivning.
- (76) Påstanden om, at nye og regummiereede dæk har forskellige anvendelser, blev derfor foreløbigt afvist.
- (77) Kommissionen var enig i, at regummiereede dæk er forskellige fra nye dæk i segment 1, i og med at de ikke sælges på markedet for originaludstyr. Kommissionen fandt også, at nøjagtigt det samme er tilfældet for dæk i segment 3 og i vid udstrækning for varemærker i segment 2, der heller ikke sælges på markedet for originaludstyr.
- (78) Kommissionen har derfor foreløbigt afvist påstanden om, at nye og regummiereede dæk har forskellige salgskanaler.
- (79) For så vidt angår Kommissionens beslutninger i konkurrencesager og Domstolens dom <sup>(1)</sup>, hvori regummiereede dæk blev anset for at være et særskilt produktmarked, er dette irrelevant for definitionen af den pågældende vare i handelsbeskyttelsesundersøgelser. Markedsdefinitionen i en fusionssag fokuserer imidlertid på substituerbarhed på både efterspørgsels- og udbudssiden <sup>(2)</sup>. I en antidumpingundersøgelse defineres markedet af de fysiske, tekniske og kemiske egenskaber for den pågældende vare. Kommissionen afviste derfor påstanden.
- (80) For så vidt angår påstanden vedrørende varedefinitionen i antidumpingsager i tredjelande påpegede Kommissionen, at varedefinitionen falder inden for skønsbeføjelserne hos den undersøgende myndighed i handelsbeskyttelsessager <sup>(3)</sup>. Derfor kan den måde, som undersøgelsesmyndigheder i tredjelande anvender deres skønsbeføjelser i denne henseende, ikke begrænse Kommissionens skønsbeføjelser i forbindelse med denne undersøgelse.
- (81) Det blev desuden hævdet, at den pågældende vare ikke burde være omfattet af forskellige KN-koder. I denne forbindelse påpegede Kommissionen for det første, at det er meget almindeligt, at én pågældende vare er omfattet af flere KN-koder. Dette er en naturlig følge af udformningen af den kombinerede nomenklatur. I indledningsmeddelelsen var det desuden tydeligt meddelt, at KN-koderne kun var angivet til orientering. For det andet blev der ikke fremlagt konkrete beviser, og Kommissionen kunne heller ikke finde oplysninger om, at den pågældende vare var defineret på en sådan måde, at importerede regummiereede og nye dæk ikke foreløbigt kunne anses for at udgøre alternativer til, og konkurrere direkte med, regummiereede og nye dæk, der var fremstillet i Unionen. Det samme gælder producenterne og forbrugernes opfattelse, distribueringskanaler, eller andre faktorer, hvad angår hvorvidt der forelå en enkelt eller flere produktkategorier i modsætning til differentieringen mellem nye og regummiereede dæk i forbindelse med denne undersøgelse.
- (82) Sluttelig fremførte interesserede parter, at regummiereede dæk som følge af markedssegmenteringen i Unionen opfattes som værende af lavere kvalitet end nye dæk i segment 1, selv hvis de er fremstillet med karkassen fra et dæk i segment 1 som fundament.
- (83) Kommissionen accepterede denne påstand, som er i overensstemmelse med den kortlægning af segmenterne, der blev fastsat i denne undersøgelse, og medtog kun regummiereede dæk i segment 2 og 3.

#### 2.4. Samme vare

- (84) Undersøgelsen viste, at følgende varer har samme grundlæggende fysiske egenskaber og samme grundlæggende anvendelsesformål:
- den pågældende vare
  - den vare, der fremstilles og sælges på hjemmemarkedet i Brasilien, der anvendtes foreløbigt som referenceland,
  - den vare, der fremstilles og sælges i Unionen af EU-erhvervsgruppen.

<sup>(1)</sup> Europa-Kommissionen, sag COMP/M.4564 — Bridgestone/Bandag; sag COMP/E-2/36.041/PO. EU-Domstolen, dom af 9. november 1983, sag C-322/81, Michelin mod Kommissionen, ECLI:EU:C:1983:313.

<sup>(2)</sup> Europa-Kommissionen, sag COMP/M.4564 — Bridgestone/Bandag, side 4.

<sup>(3)</sup> EU-Domstolen, dom af 17. marts 2016, sag C-232/14 Portmeirion Group, ECLI:EU:C:2016:180, præmis 47 ff.

- (85) Kommissionen besluttede på dette tidspunkt, at disse produkter derfor er samme vare, jf. grundforordningens artikel 1, stk. 4.

### 3. DUMPING

#### 3.1. Normal værdi

##### 3.1.1. Markedsøkonomisk behandling

- (86) I henhold til grundforordningens artikel 2, stk. 7, litra a) og b), skal Kommissionen fastsætte den normale værdi på grundlag af prisen eller den beregnede værdi i et tredjeland med markedsøkonomi, i tilfælde af import fra lande uden markedsøkonomi, medmindre eksportøren kan godtgøre, at den driver virksomhed under markedsøkonomiske vilkår.
- (87) CCCMC og CRIA hævdede, at efter udløbet af afsnit 15, litra a), nr. ii), i Kinas protokol for tiltrædelse af Verdenshandelsorganisationen (WTO) den 11. december 2016 bør de almindelige regler for fastsættelse af den normale værdi gælde for kinesiske eksportører. I den forbindelse påstod de, at efter den 11. december 2016 ville anvendelsen af ikke-markedsøkonomimetoden med henblik på fastsættelsen være i strid med EU's forpligtelser over for WTO. De hævdede, at den normale værdi ikke kan baseres på et referenceland, men bør baseres på kinesiske salgs- og omkostningsoplysninger.
- (88) Indledningsmeddelelsen blev offentliggjort den 11. august 2017. Den relevante lovgivning, der finder anvendelse i denne sag, er derfor grundforordningen i den version, der var gældende på tidspunktet for indledningen af undersøgelsen. Den normale værdi fastsættes derfor på grundlag af grundforordningens artikel 2, stk. 7, litra a) og b), som var gældende på datoen for indledningen af denne undersøgelse i august 2017. CCCMC's og CRIA's påstande afvises derfor.
- (89) Til orientering er kriterierne for markedsøkonomisk behandling kort beskrevet nedenfor:
- virksomhedernes beslutninger skal træffes som reaktion på markedssignaler uden nogen omfattende statslig indgriben, og udgifterne skal afspejle markedsværdierne
  - virksomhederne skal benytte ét klart sæt grundlæggende regnskabsforskrifter, som revideres uafhængigt i henhold til internationale regnskabsstandarder og anvendes til alle formål
  - der må ikke findes nogen væsentlige fordrejninger, der er overført fra det tidligere ikke-markedsøkonomiske system
  - retssikkerhed og retlig stabilitet skal sikres ved love om konkurs og ejerforhold og
  - valutaomregninger skal foretages til markedskurs.
- (90) For at fastslå, hvorvidt kriterierne i grundforordningens artikel 2, stk. 7, litra c), er opfyldt, søgte Kommissionen at indhente de fornødne oplysninger ved at anmode de eksporterende producenter om at udfylde ansøgningsskemaet om markedsøkonomisk behandling. To ud af de fire stikprøveudtagne samarbejdsvillige virksomheder (Giti-gruppen og Hankook-gruppen) anmodede om markedsøkonomisk behandling og svarede inden for den fastsatte frist. Der blev derfor truffet en afgørelse om markedsøkonomisk behandling for disse to grupper af virksomheder.
- (91) Kommissionen indhentede alle de nødvendige oplysninger og efterprøvede alle oplysningerne i ansøgningerne om markedsøkonomisk behandling ved kontrolbesøg hos de vigtigste juridiske enheder hos begge grupper.
- (92) For forretningsmæssigt forbundne parter undersøgte Kommissionen, om gruppen af forretningsmæssigt forbundne virksomheder som helhed opfyldte betingelserne for markedsøkonomisk behandling. Hvis et datterselskab eller en anden virksomhed, der er forretningsmæssigt forbundet med ansøgeren i Kina, direkte eller indirekte er involveret i produktionen eller salget af den pågældende vare, gennemføres undersøgelsen vedrørende markedsøkonomisk behandling derfor for hver enkelt virksomhed og for gruppen af virksomheder som helhed.
- (93) Ingen af de grupper, der anmodede om markedsøkonomisk behandling, påviste, at de opfyldte kriterierne i grundforordningens artikel 2, stk. 7, litra c).
- (94) Mere specifikt var ingen af grupperne i stand til at bevise, hverken individuelt eller som gruppe, at de havde et klart sæt regnskaber, som revideres uafhængigt i henhold til internationale regnskabsstandarder, og de opfyldte derfor ikke kriterium 2 for markedsøkonomisk behandling.
- (95) Grupperne påviste heller ikke, at de ikke var genstand for væsentlige fordrejninger, der var overført fra det tidligere ikke-markedsøkonomiske system. Ingen af disse virksomheder eller grupper af virksomheder opfyldte således kriterium 3 for markedsøkonomisk behandling. Begge grupper af eksporterende producenter havde fordel af præferentielle skatteordninger.

- (96) Desuden påviste Hankook-gruppen ikke, at der ikke finder omfattende statslig indgriben sted, eller at udgifterne til de vigtigste input i væsentlig grad afspejler markedsværdierne. Denne gruppe kunne dermed heller ikke bevise, at den opfyldte kriterium 1 for markedsøkonomisk behandling.
- (97) Kommissionen fremlagde resultaterne af undersøgelsen over for begge de pågældende eksporterende producenter, over for myndighederne i det pågældende land samt for EU-erhvervsgrenen. Interesserede parter fremsatte bemærkninger til resultaterne. Hankook-gruppen hævdede, at den statslige indgriben, der var konstateret i henhold til kriterium 1, ikke var betydelig. Ingen af grupperne mente, at manglerne i deres respektive regnskabs-systemer var væsentlige. De fastholdt også, at de præferentielle skatteordninger, der var konstateret i henhold til kriterium 3 for markedsøkonomisk behandling, ikke udgjorde en væsentlig forbrejning.
- (98) Disse bemærkninger rejste ikke tvivl om de faktiske omstændigheder, men var derimod udtryk for en alternativ retlig betegnelse. I betragtning af omfanget og alvoren af de konstaterede problemer i forbindelse med alle tre kriterier, var disse bemærkninger dog ikke en sådan karakter, at de ændrede ved Kommissionens konklusioner.
- (99) Efter at have informeret medlemsstaterne i henhold til grundforordningens artikel 2, stk. 7, litra c), blev alle ansøgere individuelt og formelt underrettet den 9. april 2017 om Kommissionens endelige afgørelse med hensyn til deres respektive ansøgninger om markedsøkonomisk behandling.
- (100) Hverken Giti-gruppen eller Hankook-gruppen kunne således dokumentere, at de opfyldte alle kriterierne for markedsøkonomisk behandling i grundforordningens artikel 2, stk. 7, litra c), og deres anmodninger om markedsøkonomisk behandling blev derfor afvist.

### 3.1.2. Referenceland

- (101) I overensstemmelse med grundforordningens artikel 2, stk. 7, litra a), blev den normale værdi for alle eksporterende producenter fastsat på grundlag af prisen eller den beregnede værdi i et tredjeland med markedsøkonomi. Af den grund skulle der vælges et tredjeland med markedsøkonomi («referencelandet»).
- (102) I indledningsmeddelelsen meddelte Kommissionen de interesserede parter, at den påtænkte at vælge USA som et egnet referenceland, og opfordrede de interesserede parter til at fremsætte bemærkninger.
- (103) Kommissionen modtog bemærkninger fra tre interesserede parter vedrørende valget af referenceland:
- CRIA/CCCMC
  - Giti-gruppen
  - klageren.
- (104) Både CRIA/CCCMC og Giti-gruppen var imod valget af USA som referenceland. De mente heller ikke, at Japan og Sydkorea (om end i mindre omfang) ville være et passende valg, men derimod at Thailand ville være det mest hensigtsmæssige referenceland. Giti-gruppen fremførte også, at Tyrkiet ikke kunne anvendes som referenceland på grund af de gældende handelsrestriktioner og på grund af forskelle i adgangen til råmaterialer. CRIA/CCCMC opfordrede Kommissionen til at kontakte potentielle referencelandsproducenter i Tyrkiet, Thailand, Brasilien og Den Arabiske Republik Egypten («Egypten»).
- (105) Klageren gjorde indsigelse mod valget af Thailand som referenceland og gentog sit synspunkt om, at USA var det mest egnede referenceland.
- (106) Kommissionen modtog pålidelige kontaktoplysninger for 22 producenter fra otte lande (USA, Japan, Sydkorea, Tyrkiet, Indien, Thailand, Sydafrika og Brasilien). Kommissionen kontaktede disse 22 virksomheder og opfordrede dem til at samarbejde som en referencelandsproducent og modtog spørgeskemabesvarelser fra fire producenter i USA, Thailand, Sydafrika og Brasilien (én producent i hvert af disse lande).
- (107) Spørgeskemabesvarelsen fra en producent i USA indeholdt ikke de oplysninger, der blev anmodet om i spørgeskemaet, og producenten var ikke villig til at levere de manglende oplysninger. I betragtning af dette ufuldstændige svar udelukkede Kommissionen USA fra sin analyse.
- (108) På tilsvarende vis udelukkede Kommissionen også Thailand som et potentielt referenceland. Spørgeskemabesvarelsen fra en producent i Thailand viste, at producentens produktionsmængde var meget lille (mindre end 10 000 stk.), og at denne producent udelukkende fremstillede dæk med slanger. Kommissionen fandt, at oplysningerne fra denne producent ikke ville udgøre et meningsfuldt sammenligningsgrundlag på grund af den manglende repræsentativitet, eftersom langt størstedelen af de dæk, der sælges på EU-markedet, er dæk uden slanger.

- (109) Kommissionen modtog en fuldstændig besvarelse af spørgeskemaet fra en producent i Sydafrika. Den samlede indenlandske produktion i Sydafrika var begrænset til under 200 000 enheder pr. år, hvilket kun udgør omkring 2 % af den kinesiske eksport til Unionen. Det indenlandske forbrug er på 1,3 mio. enheder. Den samlede import tegner sig for 90 % af det indenlandske forbrug. Selv om der ikke er indført nogen handelsbeskyttelsestold er den almindelige told forholdsvis høj: 25 % for de fleste lande i verden og 15 % for EU. Sydafrika kan sammenlignes med Kina hvad angår niveauet af økonomisk udvikling.
- (110) Kommissionen modtog desuden en fuldstændig besvarelse af spørgeskemaet fra en producent i Brasilien.
- (111) Brasilien har en betydelig produktion (7,1 mio. stk.) hvilket er mere end den samlede kinesiske eksport til Unionen (næsten 4,59 mio. stk.). Det brasilianske hjemmemarkedsforbrug er på næsten 7 mio. enheder. Den samlede import — omkring 1 mio. enheder — tegner sig for ca. 15 % af det brasilianske forbrug. Den samlede eksport er på 900 000 enheder. Mængderne hos den samarbejdsvillige producent (mere end 1 mio. stk.) er tilstrækkelig repræsentative til at fastsætte den normale værdi. Producenterne i Brasilien og Kina har identiske forhold hvad angår adgangen til råmaterialer, eftersom de to lande begge producerer naturgummi. Brasilien kan derudover sammenlignes med Kina, hvad angår niveauet af økonomisk udvikling. Mens Brasilien har indført en handelsbeskyttelsestold over for flere tredjelande, er der stadig en betydelig import af den pågældende vare, som anført ovenfor.
- (112) Kommissionen nåede til den konklusion, at både Sydafrika og Brasilien kunne anvendes som referencelande. I betragtning af, at den indenlandske produktion i Sydafrika var betydeligt mindre end i Brasilien, både i relative og absolutte tal, besluttede Kommissionen at vælge Brasilien som det mest hensigtsmæssige referenceland, jf. grundforordningens artikel 2, stk. 7, litra a).

### 3.1.3. Normal værdi

- (113) Oplysningerne fra de samarbejdsvillige producenter i referencelandet blev lagt til grund for fastlæggelsen af den normale værdi for de eksporterende producenter, der ikke indrømmedes markedsøkonomisk behandling, jf. grundforordningens artikel 2, stk. 7, litra a).
- (114) Nogle af de varettyper, der fremstilles i referencelandet, kunne ikke sammenlignes med de varettyper, der eksporteres fra det pågældende land til Unionen, fordi producenten i referencelandet ikke fremstillede alle de dimensioner og typer af dæk, der blev eksporteret til Unionen. Derfor måtte den normale værdi for de ikkesammenlignelige varettyper beregnes i henhold til grundforordningens artikel 2, stk. 3, på grundlag af referencelandsproducentens produktionsomkostninger plus et rimeligt beløb til salgs- og administrationsomkostninger og andre generalomkostninger (»SA&G-omkostninger») samt til fortjeneste.
- (115) Kommissionen beregnede den gennemsnitlige fremstillingsomkostning pr. kg. for hver dækkategori (dæk til styreaksler, til trækaksler, til påhængsaksler og til alle positioner) for hvert segment (1, 2 og 3) samt for hver dæctype (med eller uden slanger), baseret på de efterprøvede oplysninger om produktionsomkostninger fra den brasilianske producent. Denne gennemsnitlige fremstillingsomkostning lå inden for intervallet mellem 20,03 CNY/kg. og 21,29 CNY/kg. Kommissionen beregnede værdien for hvert ikkesammenligneligt varekontrolnummer (PCN — Product Code Number), der blev eksporteret af de kinesiske producenter, ved at multiplicere vægten med denne gennemsnitlige fremstillingsomkostning for hver enkelt dækkategori, -type og -segment. Kommissionen tilføjede dernæst et rimeligt beløb for SA&G-omkostninger (35-45 % af denne gennemsnitlige fremstillingsomkostning), baseret på faktiske tal for produktion og salg, jf. grundforordningens artikel 2, stk. 6. Kommissionen tilføjede til sidst en rimelig fortjeneste (23-28 % af denne gennemsnitlige fremstillingsomkostning) ved at anvende den gennemsnitlige fortjenstmargen for salg af rentable varer.

### 3.2. Eksportpris

- (116) De stikprøveudtagne eksporterende producenter eksporterede til Unionen direkte til uafhængige kunder eller gennem forretningsmæssigt forbundne eller ikke forretningsmæssigt forbundne virksomheder, der fungerede som importør.
- (117) I de tilfælde, hvor de eksporterende producenter eksporterede den undersøgte vare direkte til uafhængige kunder i Unionen, blev eksportprisen i overensstemmelse med grundforordningens artikel 2, stk. 8, fastsat på grundlag af de priser, der faktisk var betalt eller skulle betales ved eksportsalg til Unionen.
- (118) I de tilfælde hvor de eksporterende producenter eksporterede den pågældende vare til Unionen gennem forretningsmæssigt forbundne virksomheder, der fungerede som importører, blev eksportprisen fastsat på grundlag af den importerede vares pris ved første videresalg til uafhængige kunder i Unionen, jf. grundforordningens artikel 2, stk. 9. I sådanne tilfælde blev der foretaget justeringer af prisen for alle omkostninger, der var påløbet mellem import og videresalg, herunder SA&G-omkostninger, samt for fortjeneste.
- (119) Hvad angår et af Aeolus-gruppens datterselskaber, (Pirelli Tyre Co., Ltd.), modtog Kommissionen ikke de nødvendige oplysninger til at kunne fastsætte eksportprisen inden for den fastsatte frist. Den 23. marts 2018 meddelte Kommissionen virksomheden, at spørgeskemabesvarelserne fra dens forretningsmæssigt forbundne importører var ufuldstændige, og virksomheden blev bedt om at revidere og genfremsende besvarelser af spørgeskemaerne. Virksomheden blev gjort opmærksom på, at såfremt den undlod at indgive fuldstændige og

præcise oplysninger inden for den fastsatte frist, kunne Kommissionen vende tilbage til at anvende de foreliggende faktiske oplysninger, jf. grundforordningens artikel 18. Den 4. april 2018 indsendte den pågældende virksomhed reviderede spørgeskemabesvarelser. Kommissionen mente dog stadig, at disse var ufuldstændige, og de kunne derfor ikke behandles og anvendes i dumping- og skadesanalysen. Som følge heraf fastsatte Kommissionen dumpingmargenen på grundlag af de verificerede oplysninger fra de øvrige kontrollerede virksomheder i Aeolus-gruppen, nemlig Aeolus Tyre and Chonche Auto Double Happiness Tyre. Aeolus-gruppen blev opfordret til at opdatere oplysningerne om Pirelli for den resterende del af proceduren.

### 3.3. Sammenligning

- (120) Kommissionen sammenlignede den normale værdi og eksportprisen for de eksporterende producenter, der indgik i stikprøven, ab fabrik. Dumpingmargenerne blev fastlagt ved at sammenligne de individuelle eksportpriser ab fabrik hos de eksporterende producenter i stikprøven med referencelandsproducentens salgspriser på hjemmemarkedet eller den beregnede normale værdi.
- (121) For at sikre en rimelig sammenligning mellem den normale værdi og eksportprisen blev der i form af justeringer taget behørigt hensyn til forskelle, der påvirkede priserne og prissammenligneligheden, jf. grundforordningens artikel 2, stk. 10. Kommissionen foretog følgende justeringer af eksportprisen og den normale værdi på grundlag af data fra de stikprøveudtagne eksportører og producenter i referencelandet i forbindelse med deres besvarelse af spørgeskemaet og under kontrolbesøget: omkostninger i forbindelse med forsendelse af den pågældende vare såsom land- og søtransport-, forsikrings-, håndterings- og lasteomkostninger samt dermed forbundne omkostninger (8-18 %), bankgebyrer og kreditomkostninger (0-1 %), garantier og rabatter (2-3 %), indirekte beskatning (4 %). For en eksporterende producents vedkommende blev der desuden foretaget justeringer for de provisioner, som virksomheden betalte til sit moderselskab (2-5 %).

### 3.4. Dumpingmargen

- (122) For de eksporterende producenter i stikprøven sammenlignede Kommissionen den vejede gennemsnitlige normale værdi for hver type af samme vare med den vejede gennemsnitlige eksportpris for den tilsvarende type af den pågældende vare, jf. grundforordningens artikel 2, stk. 11 og 12.
- (123) Dumpingmargenen for de samarbejdsvillige eksporterende producenter, der ikke indgik i stikprøven, blev fastsat i henhold til bestemmelserne i grundforordningens artikel 9, stk. 6. Denne margin blev beregnet som et vejlet gennemsnit på grundlag af de margener, der var fastsat for de eksporterende producenter i stikprøven.
- (124) For alle de andre kinesiske eksporterende producenters vedkommende fastsatte Kommissionen graden af samarbejde i Kina. Den blev målt ved at vurdere andelen af de samarbejdsvillige producenters eksportmængde til Unionen set i forhold til den samlede eksportmængde fra det pågældende land til Unionen.
- (125) Samarbejdsniveaet var højt. Restdumpingmargenen for alle andre eksporterende producenter i Kina blev derfor midlertidigt fastsat til et niveau svarende til den højeste dumpingmargin, der blev fastlagt for de samarbejdsvillige eksporterende producenter i stikprøven.
- (126) De midlertidige dumpingmargener, udtrykt i procent af cif-prisen, frit Unionens grænse, ufortoldet, fastsættes som følger:

Virksomhed	Midlertidig dumpingmargin (%)
Xingyuan-gruppen	166,7
Giti-gruppen	98,7
Aeolus-gruppen	151,2
Hankook-gruppen	80,4
Andre samarbejdsvillige virksomheder	110,3
Alle andre virksomheder	166,7

#### 4. SKADE

##### 4.1. Definition af EU-erhvervsgrenen og EU-produktionen

- (127) I den betragtede periode blev den samme vare fremstillet af mere end 380 producenter i Unionen. Disse producenter udgør EU-erhvervsgrenen, som omhandlet i grundforordningens artikel 4, stk. 1.
- (128) Den samlede EU-produktion i undersøgelsesperioden blev fastsat til ca. 20,9 mio. dæk. Kommissionen fastsatte det samlede tal for EU-produktionen på grundlag af de oplysninger, der blev indhentet i løbet af undersøgelsen. Som anført i betragtning 24, repræsenterer de ti EU-producenter, der indgik i den endelige stikprøve, mere end 36 % af Unionens produktion og salg, som blev oplyst af de samarbejdsvillige producenter i Unionen af samme vare. De mikroøkonomiske indikatorer blev derfor undersøgt på grundlag af oplysninger fra disse ti EU-producenters besvarelser.
- (129) EU-produktionen er fordelt på enten store grupper af virksomheder eller over 380 små og mellemstore virksomheder i hele Unionen. De store virksomheder tegnede sig for 90 % af den samlede produktion i EU og 85 % af EU-producenternes samlede EU-salg. SMV'er er involveret i produktionen af regummierte dæk og tegnede sig for de resterende 10 % af EU-produktionen og 15 % af EU-producenternes EU-salg.
- (130) Det blev konstateret, at stikprøveudtagne producenter importerede og videresolgte den pågældende vare fra Kina på EU-markedet. Det fremgik efter en sammenligning med virksomhedens samlede salg, at importen var marginal og ikke indvirkede på virksomhedens status som EU-producent.

##### 4.2. EU-forbrug

- (131) EU-forbruget blev fastsat på grundlag af oplysninger fra ETRMA, af importoplysninger fra Eurostat under KN-kode 4011 20 90 og 4012 12 00 og af oplysninger der blev leveret af leverandører af slidbaner.
- (132) I den betragtede periode udviklede EU-forbruget sig som følger:

Tabel 1

##### EU-forbruget (stk.)

	2014	2015	2016	Undersøgelsesperiode
Samlet EU-forbrug	20 248 578	20 782 365	21 452 278	21 590 193
Indeks 2014 = 100	100	102,6	105,9	106,6

Kilde: ETRMA, importoplysninger fra Eurostats Comext-database og leverandører af slidbaner.

- (133) EU-forbruget steg i den betragtede periode. I løbet af den betragtede periode steg forbruget samlet set med 6,6 % fra ca. 20,2 mio. dæk til ca. 21,6 mio. dæk i undersøgelsesperioden.

##### 4.3. Baggrundsoplysninger om EU-markedet

###### 4.3.1. Generel beskrivelse

- (134) EU-markedet for dæk til lastbiler og busser er et meget konkurrencepræget marked med mange producenter og varemærker.
- (135) EU-markedet er delt mellem salget af originaludstyr til fabrikanter af lastbiler og busser og mellem markedet for udskiftning. Efterspørgslen på markedet for dæk til lastbiler og busser i sektoren for originaludstyr er drevet af produktionen af lastbiler og busser, mens eftermarkedssektoren påvirkes af mange faktorer, herunder økonomisk aktivitet, salg, størrelse, sammensætning og anvendelse af lastbiler eller busser og de flåder, der er aktive. Salget af importen fra Kina er hovedsagelig koncentreret i markedet for udskiftning.
- (136) Omkring 17 % af det samlede EU-forbrug er originaludstyr, der sælges til fabrikanter af lastbiler og busser. Den resterende del af salget af dæk til lastbiler og busser i Unionen foregår som udskiftningsdæk enten direkte eller indirekte til ejerne af lastbilerne eller busserne. Udskiftningsdæk omfatter et bredere sortiment af dæk og sælges gennem flere forskellige kanaler med forskellige marketingsstrategier. Udskiftningsdæk kan sælges direkte til slutbrugerne eller gennem forretningsmæssigt forbundne eller ikke forretningsmæssigt forbundne forhandlere, der derefter sælger dem videre til slutbrugerne.



- (137) De største salgskanaler er salg til forhandlere, der sælger videre til ejere af lastbil- eller busflåder, eller direkte til flådejeerne, nogle gange med tilhørende tjenester (kontrol, vedligeholdelse, service).
- (138) Varemærket påvirker også den pris, kunderne er villige til at betale for dæk til lastbiler og busser. Varemærkerne er ofte forbundet med en forventning om kvalitet og service, hvilket især er gældende for dæk af høj kvalitet.

#### 4.3.2. Forbindelsen mellem nye og regummierte dæk

- (139) Kommissionen fastslog, at de største EU-producenter producerede dæk til segment 1 og 2, hvor dækkene var/er udformet til at have en lang livscyklus og til at kunne regummiere. Deri lå berettigelsen til at tage betydeligt højere priser (og fortjenstmargener) for den forventede høje kvalitet af dækkene i segment 1 og 2.
- (140) Faktisk viste undersøgelsen, at de store EU-producenter aktivt markedsfører regummierbarhed af deres dæk som en måde at skabe loyalitet over for varemærket og at skille sig ud fra den billigere import af dæk i segment 3. Undersøgelsen har som sådan vist, at en stor del af den værdi, der tillægges dæk i segment 1 og 2, rent faktisk stammer fra eksistensen af regummieringsindustrien i segment 3.
- (141) Den høje grad af substituerbarhed af regummierte og nye dæk gør dog også, at segment 3 er mest sårbar over for lavprisindekset fra Kina af den pågældende vare. Dette gælder især, fordi brugerne er klar over, at hvad angår ydeevne, er der ikke den store forskel på regummierte dæk og nye dæk af dårlig kvalitet. Til gengæld betyder substituerbarheden, at prisen er den afgørende faktor i kundens beslutning om at købe enten et regummiert dæk eller et nyt dæk i segment 3.
- (142) Kommissionen opfordrer interesserede parter til at fremsætte bemærkninger til den foreløbige vurdering og til at tilvejebringe oplysninger, der støtter eller modsiger denne analyse for at kunne få et så fuldstændigt billede som muligt i den endelige fase af denne undersøgelse.

#### 4.4. Import fra det pågældende land

##### 4.4.1. Mængde og markedsandel for importen fra det pågældende land

- (143) Kommissionen fastsatte importmængden på grundlag af oplysninger fra Eurostat. Markedsandelen for importen blev fastsat på grundlag af EU-forbruget i tabel 1.
- (144) Importen til Unionen fra det pågældende land udviklede sig således:

Tabel 2

#### Importmængde (stk.) og markedsandel

	2014	2015	2016	Undersøgelingsperiode
Importmængde fra Kina (stk.)	3 471 997	3 840 290	4 420 368	4 596 098
Indeks 2014 = 100	100	110,6	127,3	132,4
Markedsandel (%)	17,1	18,5	20,6	21,3
Indeks 2014 = 100	100	107,8	120,2	124,1

Kilde: Eurostat (Comext).

- (145) Ifølge oplysninger fra Eurostat steg importen fra Kina med 32 % i den betragtede periode, fra ca. 3,5 mio. dæk i 2014 til ca. 4,6 mio. i undersøgelsesperioden. Dette medførte en stigning i markedsandelen for importen fra Kina — på et voksende marked — fra 17,1 % til 21,3 %.

##### 4.4.2. Priser på importen fra det pågældende land

- (146) Kommissionen fastsatte importprisen på grundlag af Eurostat-oplysninger. Prisunderbuddet i forbindelse med importen blev fastsat på grundlag af de kinesiske eksporterende producenter i stikprøven.

(147) De gennemsnitlige importpriser ved salg til Unionen fra det pågældende land udviklede sig således:

Tabel 3

**Importpriser (EUR/stk.)**

	2014	2015	2016	Undersøglespe- riode
Kina	144,4	144,3	127,7	128,8
Indeks 2014 = 100	100	99,9	88,4	89,1

Kilde: Eurostat (Comext).

(148) I den betragtede periode faldt priserne på importen fra Kina til Unionen med 11 %.

#### 4.4.3. Prisunderbud

(149) Kommissionen fastsatte prisunderbuddet i undersøgelsesperioden ved at sammenligne:

- 1) de vejede gennemsnitlige salgspriser pr. varetype og segment, som EU-producenterne i stikprøven forlangte af ikke-forretningsmæssigt forbundne kunder på EU-markedet, justeret til et ab-fabrik-niveau og
- 2) de tilsvarende vejede gennemsnitlige priser pr. varetype og segment for importen fra de stikprøveudtagne kinesiske eksporterende producenter ved salg til den første uafhængige kunde på EU-markedet som fastsat på cif-basis (dvs. inklusive omkostninger, forsikringer og fragt) med passende justeringer for told og omkostninger efter importen.

(150) Prissammenligningen blev foretaget for hver enkelt varetype for transaktioner i samme handelsled — med passende justeringer, hvor det var nødvendigt — og fratrukket nedslag og rabatter. Resultatet af sammenligningen blev udtrykt i procent af omsætningen i undersøgelsesperioden hos de EU-producenter, der indgik i stikprøven. Det viste en vejede gennemsnitlig underbudsmargen på mellem 21 % og 31 % i forbindelse med importen af den pågældende vare fra det pågældende land til EU-markedet. Desuden blev det konstateret, at den vejede gennemsnitlige underbudsmargen i de tre segmenter var betydelig: 24 % for segment 1 og 2, og mellem 21 % og 31 % for segment 3. Det betydelige underbudsniveau beviser dumpingens udtalte virkning i denne sag.

#### 4.5. EU-erhvervsgrenens økonomiske situation

##### 4.5.1. Generelle bemærkninger

(151) I overensstemmelse med grundforordningens artikel 3, stk. 5, omfattede undersøgelsen af virkningerne af dumpingimporten for EU-erhvervsgrenen en vurdering af alle de økonomiske indikatorer, der havde en indflydelse på EU-erhvervsgrenens situation i den betragtede periode.

(152) Der blev, jf. betragtning 19-27, anvendt stikprøveudtagning i undersøgelsen af den eventuelle skade, der er forvoldt EU-erhvervsgrenen.

(153) Ved sin påvisning af eventuel skade skelnede Kommissionen mellem makroøkonomiske og mikroøkonomiske skadesindikatorer. Kommissionen evaluerede de makroøkonomiske indikatorer ud fra de oplysninger, der var indeholdt i klagen, fra Eurostats statistikker samt fra bemærkningerne fra ETRMA, hvor det var relevant, for at sikre at oplysningerne vedrørte alle EU-producenter. Kommissionen evaluerede de mikroøkonomiske indikatorer ud fra oplysninger i spørgeskemabesvarelserne fra de EU-producenter, der indgik i stikprøven, og fra bemærkningerne fra ETRMA. Oplysningerne vedrørte de stikprøveudtagne EU-producenter. Begge datasæt blev anset for at være repræsentative for EU-erhvervsgrenens økonomiske situation.

(154) De makroøkonomiske indikatorer er: produktion, produktionskapacitet, kapacitetsudnyttelse, salgsmængde, markedsandel, vækst, beskæftigelse, produktivitet og dumpingmargenens størrelse.

(155) De mikroøkonomiske indikatorer er: gennemsnitlige enhedspriser, enhedsomkostninger, arbejdskraftomkostninger, lagerbeholdninger, rentabilitet, likviditet, investeringer, investeringsafkast og evne til at rejse kapital.

(156) Der var to bemærkninger vedrørende metoden til at analysere skadesindikatorerne.

- (157) Som nævnt i betragtning 23, udgøres EU-erhvervsgrenen af to kategorier af virksomheder med hensyn til størrelse: store virksomheder og SMV'er (meget fragmenteret), der tegner sig for henholdsvis 85 % og 15 % af EU-producenternes samlede EU-salg i 2016. Som følge af stikprøven af EU-producenter udgjorde salgsdataene for de stikprøvedtagne SMV'er dog omkring 4 % af de stikprøvedtagne EU-producenters samlede EU-salg. Kommissionen besluttede derfor at vægte resultaterne af de stikprøvedtagne EU-producenter i overensstemmelse med markedsandelen af hver kategori af virksomheder. Eftersom SMV'er kun er aktive i segment 3, havde denne justering den direkte konsekvens, at andelen af salget i segment 3 blev øget inden for det datasæt, der kom fra de EU-producenter, der indgik i stikprøven.
- (158) Desuden var EU-producenternes samlede EU-salg fordelt mellem de tre segmenter i følgende forhold: segment 1: 51 %, segment 2: 23 %, segment 3: 26 %. Dataene vedrørende de stikprøvedtagne EU-producenters EU-salg afspejlede dog ikke — på trods af den justering, der er beskrevet i betragtning 161 — den reelle andel af EU-salg pr. segment. Kommissionen besluttede derfor at vægte resultaterne af de stikprøvedtagne EU-producenter i overensstemmelse med andelen af hvert segment EU-producenternes samlede EU-salg, for at sikre at de tre segmenter var repræsenteret i overensstemmelse med deres andel af EU's samlede salg hvad angår alle mikroøkonomiske indikatorer.
- (159) Flere parter påpegede, at hvis Kommissionen anvender opdelingen i de tre segmenter, skal fastsættelsen af skade også ske på segmentniveau. Navnlig bør EU-erhvervsgrenens situation samt virkningen af importen evalueres for hvert segment, dvs. at virkningen af import af dæk i segment 2 (både import fra Kina og fra andre lande) bør vurderes i forhold til EU-producenter af dæk i segment 2.
- (160) Kommissionen mente, at til trods for segmenteringen af EU-markedet har dæk (som defineret i betragtning 78) de samme grundlæggende fysiske, kemiske og tekniske egenskaber og er substituerbare. Fastsættelsen af skade blev derfor foretaget for det pågældende produkt i overensstemmelse med WTO's antidumpingaftale. Appellorganet anfører særligt, at »når undersøgelsesmyndighederne foretager en undersøgelse af en del af en indenlandsk erhvervsgren, burde de i princippet på samme måde undersøge alle de øvrige dele af erhvervsgrenen, samt undersøge erhvervsgrenen som helhed«<sup>(1)</sup>. En segmenteret analyse er derfor mulig i henhold til WTO-reglerne, så længe den er ledsaget af en analyse af hele erhvervsgrenen. På samme måde anerkendte Retten, at skadesanalysen kan fokusere på de segmenter, der er mest påvirket af dumpingimporten<sup>(2)</sup>.
- (161) Kommissionen foretog derfor analysen af bestemte indikatorer på segmentniveau. Som vist i betragtning 212-216, bekræfter denne analyse, at generelt set led EU-erhvervsgrenen skade og at tendenserne for den pågældende vare, betragtet som helhed, generelt svarer til tendenserne for de separate segmenter.
- (162) EU-erhvervsgrenens økonomiske situation analyseres på et aggregeret grundlag samt — for visse mikroøkonomiske indikatorer — også på segmentniveau i lyset af EU-markedets segmentering.

#### 4.5.2. Makroøkonomiske indikatorer

##### 4.5.2.1. Produktion, produktionskapacitet og kapacitetsudnyttelse

- (163) Den samlede anslåede EU-produktion, -produktionskapacitet og -kapacitetsudnyttelse udviklede sig som følger i den betragtede periode:

Tabel 4

#### Produktion, produktionskapacitet og kapacitetsudnyttelse

	2014	2015	2016	Undersøgelsesperiode
Produktionsmængde (stk.)	20 722 065	20 199 411	20 496 669	20 863 087
Indeks 2014 = 100	100	98	99	101

<sup>(1)</sup> WT/DS184/AB/R, 23.8.2001, *United States — Anti-dumping Measures on Certain Hot-Rolled Steel Products from Japan*, præmis 204.

<sup>(2)</sup> Retten, dom af 28. oktober 2004, sag T-35/01 *Shanghai Teraoka Electronic Co.Ltd mod Rådet*, præmis 129 og 258.

	2014	2015	2016	Undersøgelsesperiode
Produktionskapacitet (stk.)	27 978 885	27 443 671	25 609 977	25 178 389
<i>Indeks 2014 = 100</i>	100	98	92	90
Kapacitetsudnyttelse (%)	74	74	80	83
<i>Indeks 2014 = 100</i>	100	99	108	112

Kilde: ETRMA, oplysninger vedrørende import og eksport fra Eurostats Comext-database samt oplysninger fra klageren.

- (164) Som det fremgår af tabel 4, forblev produktionen forholdsvis stabil med 20,9 mio. enheder i undersøgelsesperioden, hvorimod kapacitetsudnyttelsen steg med 9 procentpoint i løbet af samme periode.
- (165) Den største årsag til stigningen i kapacitetsudnyttelsen kan kun tilskrives den markante nedgang i produktionskapaciteten på 10 %. Dette vedrørte hovedsagelig regummieringsaktiviteterne i den betragtede periode, hvor mindst 85 SMV'er beliggende i stort set alle medlemsstater ophørte med at fremstille regummierbare dæk, men det første også til lukningen af store virksomheders datterselskaber <sup>(1)</sup>.
- (166) Den manglende stigning i EU-produktionen og lukningen af virksomheder står i kontrast til det stigende forbrug i Unionen, der fulgte efter krisen, og som EU-erhvervsgrenens kunne have haft gavn af.

#### 4.5.2.2. Salgsmængde og markedsandel

- (167) EU-erhvervsgrenens salgsmængde og markedsandel udviklede sig som følger i den betragtede periode:

Tabel 5

#### Salgsmængde og markedsandel

	2014	2015	2016	Undersøgelsesperiode
Samlet salgsmængde på EU-markedet (stk.)	14 584 057	14 558 260	14 385 254	14 426 297
<i>Indeks 2014 = 100</i>	100	99,8	98,6	99,0
Markedsandel (%)	72,0	70,1	67,1	66,8
<i>Indeks 2014 = 100</i>	100	97,3	93,1	92,8

Kilde: ETRMA og importoplysninger fra Eurostats Comext-database.

- (168) På et marked i vækst forblev salget i Unionen stabilt i den betragtede periode. Dette medførte et fald på 5,2 procentpoint i markedsandelen (fra 72 % til 66,8 %) samtidig med, at salgsmængderne for den kinesiske dumpingimport steg med 1,1 mio. dæk.

#### 4.5.2.3. Vækst

- (169) EU-forbruget steg med 6,6 % i den betragtede periode. EU-erhvervsgrenens salgsmængde faldt med 1 % på trods af det stigende forbrug, hvilket resulterede i, at EU-erhvervsgrenen mistede markedsandele. Markedsandelen steg for importen fra det pågældende land i den betragtede periode.

<sup>(1)</sup> I 2017 lukkede Goodyear-gruppen sin britiske fabrik (ca. 330 arbejdspladser), Michelin-gruppen lukkede flere fabrikker i EU: to fabrikker i Frankrig (i 2014 700 ansatte og i 2017 330 ansatte), i Tyskland (i 2016 200 ansatte), i Ungarn (i 2015 500 ansatte) og i Italien, Continental-gruppen lukkede en fabrik i Tyskland.

## 4.5.2.4. Beskæftigelse og produktivitet

- (170) Beskæftigelsen og produktiviteten udviklede sig i den betragtede periode som følger:

Tabel 6

**Beskæftigelse og produktivitet**

	2014	2015	2016	Undersøgelsesperiode
Antal ansatte	38 445	36 478	34 959	34 188
<i>Indeks 2014 = 100</i>	100	95	91	89
Produktivitet (enhed/ansat)	539	554	586	610
<i>Indeks 2014 = 100</i>	100	103	109	113

Kilde: De efterprøvede spørgeskemabesvarelser fra de stikprøveudtagne EU-producenter samt indlæg fra leverandører af slidbaner og ETRMA.

- (171) Over 4 200 direkte arbejdspladser blev tabt i den betragtede periode, hvilket påvirkede både små og mellemstore virksomheder, hvor mindst 85 producenter beliggende i hele Unionen har indstillet produktionen, og hvor store virksomheder har lukket flere fabrikker.
- (172) Derudover hævdede den italienske sammenslutning af vulkanisører (AIRP — Associazione Italiana Ricostruttori Pneumatici), at regummieringssektoren i EU tegner sig for omkring 13 000 arbejdspladser til produktion og distribution. Regummieringsaktiviteter er meget arbejdsintensive, og hvert regummieret dæk understøtter 3 eller 4 gange det antal af job, som et nyt dæk understøtter. Ifølge AIRP er flere tilknyttede virksomheder enten i gang med at reducere antallet af ansatte eller gør brug af arbejdsløshedskasserne i stor stil.
- (173) Sideløbende hermed udviklede produktiviteten sig fra 539 enheder pr. ansat i 2014 til 610 enheder pr. ansat i undersøgelsesperioden.

## 4.5.2.5. Dumpingmargenens størrelse

- (174) Dumpingmargenerne lå alle væsentligt over bagatelgrænsen. Virkningen af de faktiske dumpingmargenens størrelse på EU-erhvervsgrænsen var betydelig i betragtning af mængden af og priserne på importen fra det pågældende land.
- (175) Dette er den første antidumpingundersøgelse vedrørende den pågældende vare i Unionen. Der forelå derfor ingen oplysninger, der kunne bruges til at vurdere virkningen af eventuel tidligere dumping.

## 4.5.3. Mikroøkonomiske indikatorer

## 4.5.3.1. Priser og faktorer, som påvirker priserne

- (176) De gennemsnitlige enhedssalgpriser hos EU-producenterne i stikprøven ved salg til ikke forretningsmæssigt forbundne kunder i Unionen udviklede sig i den betragtede periode som følger:

Tabel 7

**Salgspriser i Unionen og produktionsomkostninger**

	2014	2015	2016	Undersøgelsesperiode
Gennemsnitlig enhedssalgpris i Unionen (EUR/stk.)	237	225	216	218
<i>Indeks 2014 = 100</i>	100	95	91	92

	2014	2015	2016	Undersøgelsesperiode
Gennemsnitlige produktionsomkostninger (EUR/stk.)	200	188	183	188
Indeks 2014 = 100	100	94	91	94

Kilde: Verificerede spørgeskemabesvarelser fra EU-producenter i stikprøven.

- (177) Den gennemsnitlige enhedssalgpris faldt med 19 EUR, mens enhedsomkostningerne faldt med 12 EUR i den samme periode. Dette svarer til et fald i priserne på 8 % i løbet af den betragtede periode, mens omkostningerne faldt med 6 %.
- (178) I løbet af undersøgelsesperioden steg produktionsomkostningerne sammenlignet med 2016, hvilket ikke fuldt ud kunne afspejles i salgspriserne.
- (179) For alle tre segmenter blev der gennemført en separat analyse ud fra samme metode som beskrevet ovenfor.
- (180) I segment 1 faldt den gennemsnitlige enhedssalgpris med 25 EUR, mens enhedsomkostningerne faldt med 19 EUR i den samme periode. Begge dele faldt i den betragtede periode med 9 %.

Tabel 8

#### Salgspriser i Unionen og produktionsomkostninger — Segment 1

	2014	2015	2016	Undersøgelsesperiode
Gennemsnitlig enhedssalgpris i Unionen (EUR/stk.)	270,8	255,3	245,3	245,7
Indeks 2014 = 100	100	94	91	91
Gennemsnitlige produktionsomkostninger (EUR/stk.)	222	200	199	203
Indeks 2014 = 100	100	90	89	91

Kilde: Verificerede spørgeskemabesvarelser fra EU-producenter i stikprøven.

- (181) I segment 2 faldt den gennemsnitlige enhedssalgpris med 27 EUR, mens enhedsomkostningerne faldt med 17 EUR i den samme periode. Dette svarer til et fald i gennemsnitsprisen på 12 % i løbet af den betragtede periode, mens omkostningerne faldt med 9 %.

Tabel 9

#### Salgspriser i Unionen og produktionsomkostninger — Segment 2

	2014	2015	2016	Undersøgelsesperiode
Gennemsnitlig enhedssalgpris i Unionen — hele markedet (EUR/stk.)	228	212	193	201
Indeks 2014 = 100	100	93	85	88
Gennemsnitlige produktionsomkostninger (EUR/stk.)	187	176	162	170
Indeks 2014 = 100	100	94	87	91

Kilde: Verificerede spørgeskemabesvarelser fra EU-producenter i stikprøven.

- (182) I segment 3 faldt den gennemsnitlige enhedssalgspris med 9 EUR, mens enhedsomkostningerne steg med 2 EUR i den samme periode. Dette svarer til et fald i gennemsnitsprisen på 5 % i løbet af den betragtede periode, mens omkostningerne steg med 1 %.

Tabel 10

**Salgspriser i Unionen og produktionsomkostninger — Segment 3**

	2014	2015	2016	Undersøgelsesperiode
Gennemsnitlig enhedssalgspris i Unionen — hele markedet (EUR/stk.)	181	176	172	172
<i>Indeks 2014 = 100</i>	100	97	95	95
Gennemsnitlige produktionsomkostninger (EUR/stk.)	170	175	167	172
<i>Indeks 2014 = 100</i>	100	103	98	101

Kilde: Verificerede spørgeskemabesvarelser fra EU-producenter i stikprøven.

## 4.5.3.2. Arbejdskraftomkostninger

- (183) De gennemsnitlige arbejdskraftomkostninger hos EU-producenterne i stikprøven udviklede sig således i den betragtede periode:

Tabel 11

**Gennemsnitlige arbejdskraftomkostninger pr. ansat**

	2014	2015	2016	Undersøgelsesperiode
Gennemsnitlige arbejdskraftomkostninger pr. ansat (EUR)	43 875	44 961	46 432	46 785
<i>Indeks 2014 = 100</i>	100	102	105	106

Kilde: Verificerede spørgeskemabesvarelser fra EU-producenter i stikprøven.

- (184) De gennemsnitlige arbejdskraftomkostninger steg med 6 % i den betragtede periode.

## 4.5.3.3. Lagerbeholdninger

- (185) Lagerbeholdningerne hos EU-producenterne i stikprøven udviklede sig i den betragtede periode som følger:

Tabel 12

**Lagerbeholdninger**

	2014	2015	2016	Undersøgelsesperiode
Slutlagre ( <i>Indeks 2014 = 100</i> )	100	81	100	144
Slutlagre i procent af produktionen	7 %	6 %	7 %	9 %
<i>Indeks 2014 = 100</i>	100	81	97	134

Kilde: Verificerede spørgeskemabesvarelser fra EU-producenter i stikprøven.

- (186) Lagerbeholdningerne steg med 44 % i den betragtede periode og nåede op på ca. 9 % af den årlige produktion. Denne situation har en negativ indvirkning på de stikprøveudtagne EU-producenters finansielle situation.

#### 4.5.3.4. Rentabilitet, likviditet, investeringer, investeringsafkast og evne til at rejse kapital

- (187) Rentabiliteten, likviditeten, investeringerne og investeringsafkastet hos de EU-producenter, der indgik i stikprøven, udviklede sig således i den betragtede periode:

Tabel 13

#### Rentabilitet, likviditet, investeringer og investeringsafkast

	2014	2015	2016	Undersøgelsesperiode
Rentabilitet ved salg i Unionen til ikke forretningsmæssigt forbundne kunder (% af omsætningen)	15,6	16,7	15,2	13,7
<i>Indeks 2014 = 100</i>	100	107	98	88
Likviditet (mio. EUR)	309	312	292	272
<i>Indeks 2014 = 100</i>	100	101	94	88
Investeringer (mio. EUR)	86	63	59	65
<i>Indeks 2014 = 100</i>	100	73	69	76
Investeringsafkast (%)	21,0	21,7	19,3	17,6
<i>Indeks 2014 = 100</i>	100	103	92	84

Kilde: Verificerede spørgeskemabesvarelser fra EU-producenter i stikprøven.

- (188) Kommissionen fastsatte rentabiliteten for de EU-producenter, der indgik i stikprøven, ved at udtrykke nettooverskuddet før skat af salget af samme vare til ikke forretningsmæssigt forbundne kunder i Unionen som en procentdel af omsætningen ved dette salg.
- (189) Den samlede rentabilitet faldt fra 15,6 % i 2014 til 13,7 % i undersøgelsesperioden. Dette blev beregnet på grundlag af den afvejede andel af hvert segment i salget, som forklaret i betragtning 161-162. Den faldende rentabilitet med 1,9 procentpoint er et resultat af, at faldet i priserne (- 8 %) var større end faldet i omkostningerne (- 6 %).
- (190) Den samlede rentabilitet er påvirket af rentabiliteten i segment 1, mens segment 3 for sig blev tabsgivende i undersøgelsesperioden. Desuden er den relative tendens for rentabiliteten for den samlede EU-erhvervsgren også faldende.
- (191) Nettolikviditeten er et udtryk for EU-producenternes evne til at selvfinansiere deres aktiviteter. Tendensen for nettolikviditeten viser et fald på 12 %.
- (192) Investeringsafkastet er fortjenesten udtrykt i procent af den bogførte nettoværdi af investeringerne. Den udviklede sig negativt fra 21,0 % til 17,6 % i løbet af den betragtede periode.
- (193) For alle tre segmenter blev der gennemført en separat analyse ud fra samme metode som beskrevet ovenfor.
- (194) Rentabiliteten i segment 1 varierede meget i den betragtede periode. Den steg fra 2014 (17,9 %) til 2015 (21,8 %) og faldt derefter i undersøgelsesperioden til et niveau, der lå en smule under 2014 (17,5 %). Dette kan til dels forklares med udviklingen af produktionsomkostningerne og priserne, eftersom faldet i produktionsomkostningerne var større end faldet i salgspriserne i år 2015.



- (195) I segment 1 forblev nettolikviditeten stabil, mens investeringsafkastet faldt fra 26,0 % til 24,3 % i den betragtede periode.

Tabel 14

**Segment 1 — Rentabilitet, likviditet, investeringer og investeringsafkast**

	2014	2015	2016	Undersøgelsespe- riode
Rentabilitet ved salg i Unionen til ikke forretningsmæssigt forbundne kunder (% af omsætningen)	17,9	21,8	18,9	17,5
<i>Indeks 2014 = 100</i>	100	122	106	98
Likviditet (mio. EUR)	191	218	199	192
<i>Indeks 2014 = 100</i>	100	113	104	100
Investeringer (mio. EUR)	54	36	35	38
<i>Indeks 2014 = 100</i>	100	68	65	72
Investeringsafkast (%)	26,0	29,3	25,0	24,3
<i>Indeks 2014 = 100</i>	100	112	96	93

Kilde: Verificerede spørgeskemabesvarelser fra EU-producenter i stikprøven.

- (196) Hvad angår segment 2, faldt rentabiliteten med 2,6 procentpoint i den betragtede periode (fra 17,9 % i 2014 til 15,3 % i undersøgelsesperioden).
- (197) I segment 2 faldt nettolikviditeten betragteligt med 22 %, og investeringsafkastet faldt fra 20,4 % til 16,2 % i den betragtede periode.

Tabel 15

**Segment 2 — Rentabilitet, likviditet, investeringer og investeringsafkast**

	2014	2015	2016	Undersøgelsespe- riode
Rentabilitet ved salg i Unionen til ikke forretningsmæssigt forbundne kunder (% af omsætningen)	17,9	16,7	16,0	15,3
<i>Indeks 2014 = 100</i>	100	93	90	86
Likviditet (mio. EUR)	88	76	65	69
<i>Indeks 2014 = 100</i>	100	86	74	78
Investeringer (mio. EUR)	18	16	15	17
<i>Indeks 2014 = 100</i>	100	92	84	97
Investeringsafkast (%)	20,4	21,4	20,1	16,2
<i>Indeks 2014 = 100</i>	100	105	98	79

Kilde: Verificerede spørgeskemabesvarelser fra EU-producenter i stikprøven.

- (198) Segment 3 er tabsgivende i undersøgelsesperioden (– 0,4 %). Især var tabene for SMV'erne særlig udtalte (– 6,1 % i undersøgelsesperioden). Rentabiliteten for store virksomheder i segment 3 blev halveret fra 2014 til undersøgelsesperioden — fra 10 % til 4,8 %.
- (199) I segment 3 faldt nettolikviditeten betragteligt med 62 %, og investeringsafkastet faldt fra 7,6 % til 2,5 % i den betragtede periode.

Tabel 16

**Segment 3 — Rentabilitet, likviditet, investeringer og investeringsafkast**

	2014	2015	2016	Undersøgelsesperiode
Rentabilitet ved salg i Unionen til ikke forretningsmæssigt forbundne kunder (% af omsætningen)	6,1	0,6	2,7	– 0,4
<i>Indeks 2014 = 100</i>	100	10	45	– 7
Likviditet (mio. EUR)	28	17	26	11
<i>Indeks 2014 = 100</i>	100	62	93	38
Investeringer (mio. EUR)	14	10	10	10
<i>Indeks 2014 = 100</i>	100	69	66	66
Investeringsafkast (%)	7,6	0,2	4,8	2,5
<i>Indeks 2014 = 100</i>	100	2	62	33

Kilde: Verificerede spørgeskemabesvarelser fra EU-producenter i stikprøven.

**4.6. Forbindelsen mellem segmenterne**

- (200) EU-markedet for dæk til busser eller lastbiler har været hårdt ramt af den økonomiske krise. Eftersom forbruget af dæk er uløseligt forbundet med køb af nye køretøjer og antallet af kilometre som lastbil- og busflåderne kører, er det meget afhængigt af den samlede økonomiske aktivitet. Enhver ændring i den økonomiske aktivitet og navnlig i mængden af varer, der transporteres på veje, afspejles direkte i salget af dæk. I en periode, hvor lastvognene bruges mindre, bliver indkøbet af nye lastbiler eller udskiftning af dæk til lastbiler derfor mindre nødvendigt, hvilket resulterer i et fald i markedet for dæk.
- (201) Efter den økonomiske krise er der sket et strukturelt skift i efterspørgslen fra de højere segmenter til de lavere segmenter, hvor prisen synes at være afgørende for købsbeslutningen. I den forbindelse har tilbuddet om billige importerede dæk og visse flådejeeres præference for at vælge billigere dæk spillet en stor rolle i omstruktureringen af EU-markedet.
- (202) Eftersom vulkanisørerne er under stærkt pres, har lukningen af fabrikker og værksteder været tiltagende, jf. betragtning 175. På grund af manglen på tilgængelige lokale faciliteter bliver det mindre muligt at regummie et slidt dæk af høj kvalitet. Det at købe kvalitetsdæk med mulighed for flere regummieringer bliver dermed mindre attraktivt. I lyset af denne udvikling samt på grund af lavprisimporten af dæk i segment 3, der udgjorde størstedelen af importen fra Kina, har EU-producenter af nye dæk ikke andet valg end også at styrke deres tilstedeværelse i segment 3.
- (203) Konkurrencen mellem segmenter er desuden også tydelig at se i den virkning, priserne i de lavere segmenter har på prisfastsættelsen i de højere segmenter. I Unionen har priserne på dæk i segment 1 været presset af den billige import. Klageren hævdede, at virkningen var mere tydelig i regionale områder, hvor dæk i segment 3 var mere fremtrædende (dvs. at i disse områder var dæk i segment 1 typisk prissat på et lavere niveau end i andre dele af Unionen, hvilket tydeliggør den konkurrencemæssige virkning af dæk i segment 3 på dæk i segment 1).

- (204) Dette betyder, at de erhvervsdrivende synes at have skiftet en del af deres indkøb af dæk fra segment 1 eller 2 ud med indkøb af dæk i segment 3, hvilket viser, at der fandt konkurrence sted på tværs af de forskellige segmenter.
- (205) Nedenstående tabel viser andelen pr. segment i EU-forbruget i 2012 og i 2016. I denne periode steg EU-forbruget med ca. 3,8 mio. stk., og over 90 % af denne stigning foregik i segment 3 (omkring 3,6 mio. stk.). Dette medførte et skift i den relative betydning af dæk i segment 3, der steg fra 27 % til 39 % af det samlede EU-forbrug.

Tabel 17

**EU-forbruget opdelt pr. segment i år 2012 og 2016**

	2012	2016
EU-forbruget	17 684 000	21 452 278
Segment 1	46 %	37 %
Segment 2	27 %	24 %
Segment 3	27 %	39 %

Kilde: ETRMA og oplysninger fra Eurostat (Comext).

- (206) På grundlag af de indhentede oplysninger fastslog Kommissionen, at førhen fungerede det sådan, at dækkene i segment 1 satte benchmarket for prisen i de øvrige segmenter. De største EU-producenter samlede sig i segment 1 og 2, hvor dækkene var/er udformet til at have en lang livscyklus og til at kunne regummiere. Deri lå berettigelsen til at tage betydeligt højere priser (og fortjenstmargener) for den forventede høje kvalitet af dækkene i segment 1 og 2. Forbrugerne værdsatte disse fysiske egenskaber samt ydeevnen og var villige til at betale højere priser for dette. Kommissionens oplysninger viste dog, at ovennævnte tendens for prisfastsættelsen ændrede sig og i stedet begyndte en omvendt kaskadevirkning, hvor priserne i segment 3 påvirkede priserne i segment 1. Det meste af lavprisimporten relaterer til segment 3, hvor EU-producenterne oplevede de største tab i undersøgelsesperioden.
- (207) På grundlag af ovenstående fastslog Kommissionen foreløbigt, at der er et symbiotisk forhold mellem de forskellige segmenter, hvor pristrykket i segment 3 også påvirker priserne i de øvrige segmenter.

**4.7. Konklusion vedrørende skade**

- (208) Samlet set viser skadesindikatorerne, at EU-erhvervsgrenen som helhed har været under massivt pres. Der var en reduktion i produktionskapaciteten, investeringerne og beskæftigelsen i undersøgelsesperioden og et betydeligt tab af markedsandel på trods af faldende salgspriser. Importen af den pågældende vare vandt markedsandele på bekostning af EU-erhvervsgrenen, i alle segmenter, hvilket resulterede i mere end 4 200 tabte arbejdspladser. Selv om rentabiliteten stadig lå på omkring 14 % for erhvervsgrenen som helhed, faldt den med 1,9 procentpoint mellem 2014 og undersøgelsesperioden, og med 3 procentpoint mellem 2015 og undersøgelsesperioden. Desuden faldt den relative tendens for rentabiliteten også for EU-erhvervsgrenen som helhed.
- (209) Det blev også foreløbigt fastslået, at importen fra Kina i betydelig grad underbød EU-erhvervsgrenens priser, hvilket igen tydede på en direkte og væsentlig indvirkning på de forværrede resultater og den faldende kapacitet, produktion, beskæftigelse og andre skadesindikatorer for EU-erhvervsgrenen. Den negative udvikling var kraftigst i segment 3, hvor mange SMV-vulkanisører måtte trække sig ud af markedet og ikke kunne drage fordel af det økonomiske opsving i sektoren, som i sidste ende kun kom lavprisimporten til gavn. Det skal bemærkes, at de virksomheder, der primært er aktive i segment 3, tegner sig for omkring 20 % af den samlede EU-produktion. Tabene i segment 3 er ikke i længden holdbare, og dette bringer hele Unionens regummiierungsaktivitet i fare.
- (210) Desuden påvirkede virkningerne af pristrykket også priserne i de højere segmenter. Det voksende pristryk fra dæk i segment 3, der skyldtes lavprisimporten, påvirkede primært dæk i segment 3, men har alligevel også udløst en lignende udvikling i segment 2, hvor salgspriserne faldt med 12 % i den betragtede periode, og selv priserne for dæk i segment 1 måtte reduceres med 9 % for at forblive konkurrencedygtige.

- (211) Som følge af den indbyrdes påvirkning af priserne mellem segmenter led selv det mest konkurrencedygtige segment 1 under pristrykket fra den omvendte kaskadevirkning på tværs af de tre segmenter, som beskrevet i det foregående kapitel. Dette resulterede i industriel udtømmning, tab af værdi i hele forsyningskæden for alle tre segmenter, og en forringelse af kvaliteten af de dæk, der er til rådighed på EU-markedet. Desuden har den intensive konkurrence på prisen i alle tre segmenter haft negative konsekvenser for kapacitetsudnyttelsen og ført til voksende lagre hos erhvervsgruppen (tabel 12), kombineret med mindre likviditet og færre investeringer (tabel 13). Derudover vil nedlukningen af regummieringsindustrien i Unionen også påvirke den fortjeneste, som de virksomheder, der er aktive i segment 1 og 2, kan opnå.
- (212) På grundlag af ovenstående bekræftes det foreløbigt, at EU-erhvervsgruppen har lidt skade, jf. grundforordningens artikel 3, stk. 5.
- (213) Klagerne hævdede desuden, at der var en risiko for yderligere forværring af skaden. Efter deres opfattelse var der blevet indført adskillige foranstaltninger på andre eksportmarkeder, som kunne medføre øjeblikkelig handelsomlægning. EU-producenternes eksportmarked er angiveligt også i fare, eftersom nogle lande såsom Tyrkiet har indledt en handelsbeskyttelsesundersøgelse. Risikoen for forværring er også forbundet med den massive overkapacitet i Kina, hvor den uudnyttede kapacitet udgør ca. 40 % af den nuværende eksport fra Kina. Klagerne frygtede også en strukturel indvirkning på EU-markedet for dæk, når de ekstra omkostninger ved køb af kvalitetsdæk bliver sværere og sværere at retfærdiggøre, hvis muligheden for at regummie dækket flere gange forsvinder sammen med regummieringsindustrien. Derudover forudser de en fortsat forbedring af dæk fra Kina. Hvis dæk af høj kvalitet fra Kina fik lov til at konkurrere med EU-dæk til dumpingpriser, ville dette reducere margenerne for Unionens dækindustri og dermed EU-erhvervsgruppens evne til at investere og innovere. Dette ville til gengæld sandsynligvis tvinge EU-erhvervsgruppen til at satse på dæk af lavere kvalitet, der kræver begrænsede investeringer i forskning og udvikling, hvilket yderligere ville påvirke deres regummierbarhed.
- (214) Kommissionen konstaterede på dette tidspunkt, at dækfabrikanterne i Kinas »Industripolitik for dæk«<sup>(1)</sup> opfordres til at forbedre de tekniske aspekter samt deres branding (f.eks. ved at gennemføre strategier for branding med henblik på at øge varemærkets popularitet og omdømme og til at blive ved at øge varemærkets værdi) og bemærkede, at der er en sideløbende antisubsidieprocedure i gang. På baggrund af ovenstående opfordrede Kommissionen parterne til at fremsætte bemærkninger til de punkter, der er fremført af klagerne i den foregående betragtning, så Kommissionen kan analysere disse punkter i detaljer i den endelige fase.

## 5. ÅRSAGSSAMMENHÆNG

- (215) I overensstemmelse med grundforordningens artikel 3, stk. 6, undersøgte Kommissionen, om dumpingimporten fra det pågældende land forvoldte EU-erhvervsgruppen væsentlig skade. I overensstemmelse med grundforordningens artikel 3, stk. 7, undersøgte Kommissionen tillige, om andre kendte faktorer samtidig kunne have forvoldt EU-erhvervsgruppen skade.
- (216) Kommissionen sikrede sig, at eventuel skade forvoldt af andre faktorer end dumpingimporten fra det pågældende land ikke blev tilskrevet dumpingimporten. Disse faktorer er: import fra andre tredjelande, EU-producenternes eksportresultater og udviklingen i omkostningerne.

### 5.1. Dumpingimportens virkninger

- (217) Priserne for dumpingimporten fra Kina underbød i væsentlig grad EU-erhvervsgruppens priser i undersøgelsesperioden, og underbudsmargener fra 21 % til 31 % førte til faldende markedsandele og rentabilitet for EU-erhvervsgruppen (fra henholdsvis 72 % til 66,8 % og fra 15,6 % i 2014 til 13,7 % i undersøgelsesperioden). I den betragtede periode faldt EU-erhvervsgruppens salgsmængde en smule, mens importen fra Kina steg med 32 %, hvilket reelt betyder, at den tegnede sig for størstedelen af stigningen i EU-forbruget.
- (218) Generelt blev den markedsandel EU-erhvervsgruppen tabte (– 5,2 procentpoint) i den betragtede periode overtaget af importen fra Kina (+ 4,2 procentpoint).
- (219) Analysen af skadesindikatorerne i betragtning 155-203 viser, at EU-erhvervsgruppens økonomiske situation og navnlig dens finansielle situation er blevet forværret, hvilket falder sammen med fremkomsten af store mængder dumpingimport fra Kina. Priserne på denne import underbød EU-erhvervsgruppens salgspriser og udøvede et

<sup>(1)</sup> Meddelelse fra ministeriet for industri og informationsteknologi vedrørende trykning og distribuering af »Industripolitik for dæk«. Institution, der udsendte meddelelsen: Ministeriet for industri og informationsteknologi Dokumentnummer: Gong Chan Ye Zheng Ce [2010] No. 2. Udsendelsesdato: 15.9.2010 Ikrafttrædelsesdato: 15.9.2010.

betydeligt nedadgående pres på priserne på EU-markedet. De vigtigste faktorer, der skal tages i betragtning i denne sag, er navnlig den voldsomme stigning i importen og det markante prisunderbud.

- (220) De kinesiske eksportører var i stand til at øge deres markedsandele betydeligt på bekostning af EU-erhvervsgruppen. I undersøgelsesperioden var størstedelen af den samlede mængde af dumpingimporten fra Kina rettet mod segment 3, hvilket tvang flere EU-producenter i dette segment — især SMV-vulkanisører — til at forlade markedet. Som forklaret i betragtning 137 fastslog Kommissionen, at sådanne store mængder til dumpede priser har påvirket prisfastsættelsen. Førhen blev prisfastsættelsen etableret i segment 1, dvs. at prisen i segment 2 blev fastsat ud fra prisen i segment 1, og prisen i segment 3 blev fastsat ud fra prisen i segment 2. Denne tendens er nu vendt rundt: prisen i segment 2 fastsættes ud fra prisen i segment 3, og prisen i segment 1 fastsættes ud fra prisen i segment 2. Dette førte til et fald i salgspriserne i alle segmenter. Kommissionen konkluderede derfor foreløbigt, at den kraftige stigning i dumpingimporten fra Kina har haft en afgørende indflydelse på den væsentlige skade, som EU-erhvervsgruppen har lidt.
- (221) Andre faktorer, der blev undersøgt i årsagssammenhængsanalysen, jf. grundforordningens artikel 3, stk. 7, var: importen fra andre lande, EU-erhvervsgruppens eksportresultater og udviklingen i EU-erhvervsgruppens omkostninger.

## 5.2. Import fra tredjelande

- (222) Importmængden fra andre tredjelande udviklede sig som følger i den betragtede periode:

Tabel 18

### Import fra tredjelande

Land	2014	2015	2016	Undersøgelsesperiode
Tyrkiet				
Importmængde fra Tyrkiet	712 497	710 504	856 110	884 241
Indeks (2014 = 100)	100	100	120	124
Enhedsimportpriser fra Tyrkiet	212	216	194	185
Indeks (2014 = 100)	100	102	91	87
Markedsandel (%)	3,5	3,4	4,0	4,1
Andel af den samlede importmængde til Unionen (%)	12,6	11,4	12,1	12,3
Sydkorea				
Importen fra Sydkorea	431 676	463 643	477 185	381 167
Indeks (2014 = 100)	100	107	111	88
Enhedsimportpriser fra Sydkorea	219	191	181	186
Indeks (2014 = 100)	100	87	83	85
Markedsandel (%)	2,1	2,2	2,2	1,8
Andel af den samlede importmængde til Unionen (%)	7,6	7,4	6,8	5,3

Land	2014	2015	2016	Undersøgelsesperiode
Japan				
Importmængde fra Japan	386 128	418 802	398 427	390 859
<i>Indeks (2014 = 100)</i>	100	108,5	103,2	101,2
Enhedsimportpriser fra Japan	293	227	218	221
<i>Indeks (2014 = 100)</i>	100	77,6	74,4	75,4
Markedsandel (%)	1,9	2,0	1,9	1,8
Andel af den samlede importmængde til Unionen (%)	6,8	6,7	5,6	5,5
Rusland				
Importmængde fra Rusland	181 031	237 582	270 515	279 798
<i>Indeks (2014 = 100)</i>	100	131,2	149,4	154,6
Enhedsimportpris fra Rusland	145	131	130	130
<i>Indeks (2014 = 100)</i>	100	90,7	89,6	89,5
Markedsandel (%)	0,9	1,1	1,3	1,3
Andel af den samlede importmængde til Unionen (%)	3,2	3,8	3,8	3,9
Thailand				
Importmængde fra Thailand	142 735	177 209	174 994	167 509
<i>Indeks (2014 = 100)</i>	100	124,2	122,6	117,4
Enhedsimportpris fra Thailand	310	226	233	241
<i>Indeks (2014 = 100)</i>	100	72,9	75,3	77,7
Markedsandel (%)	0,7	0,9	0,8	0,8
Andel af den samlede importmængde til Unionen (%)	2,5	2,8	2,5	2,3
Andre tredjelande				
Importmængder fra alle andre lande	338 457	376 075	469 425	464 224
<i>Indeks (2014 = 100)</i>	100	111	139	137
Enhedsimportpriser fra alle andre lande	202	195	200	192
<i>Indeks (2014 = 100)</i>	100	96	99	95
Markedsandel (%)	1,7	1,8	2,2	2,1
Andel af den samlede importmængde til Unionen (%)	6,0	6,0	6,6	6,5

Land	2014	2015	2016	Undersøgelsesperiode
I alt — alle andre tredjelande end Kina				
Importmængder fra alle andre lande	2 192 524	2 383 815	2 646 656	2 567 798
Indeks (2014 = 100)	100	109	121	117
Enhedsimportpriser fra alle andre lande	227	202	192	189
Indeks (2014 = 100)	100	89	85	83
Markedsandel (%)	10,8	11,5	12,3	11,9
Andel af den samlede importmængde til Unionen (%)	38,7	38,3	37,5	35,8

Kilde: Eurostat.

- (223) Importen fra andre tredjelande viste en svag stigning i deres markedsandel fra 10,8 % til 11,9 % i den betragtede periode. Ud af den samlede import fra andre tredjelande var det kun importen fra Rusland, der havde gennemsnitlige priser svarende til importen fra Kina. De gennemsnitlige priser på importen af den pågældende vare var klart højere end gennemsnitspriserne for importen fra Kina. Markedsandelen for importen af den pågældende vare fra Rusland steg fra 0,9 % til 1,3 % i den betragtede periode. De begrænsede mængder af import fra Rusland bryder dog ikke årsagssammenhængen mellem dumpingimporten og den skade, som EU-erhvervsgrænsen har lidt.
- (224) Kommissionen konkluderede derfor, at selv om importen fra andre tredjelande kan have haft en begrænset indvirkning på EU-erhvervsgrænsens situation, forblev dumpingimporten fra Kina den væsentligste årsag til skaden.

#### 5.2.1. EU-erhvervsgrænsens eksportresultater

- (225) EU-producenternes eksportmængde udviklede sig i den betragtede periode som følger:

Tabel 19

#### EU-producenternes eksportresultater

	2014	2015	2016	Undersøgelsesperiode
Eksportmængde (stk.)	6 079 036	5 920 561	5 893 729	5 920 981
Indeks 2014 = 100	100	97,4	97,0	97,4
Gennemsnitspris (EUR/stk.)	188	179	169	168
Indeks 2014 = 100	100	95,3	89,9	89,8

Kilde: Eurostat (Comext).

- (226) Ifølge Eurostat faldt eksportmængderne med 2,6 % i den betragtede periode. De gennemsnitlige eksportpriser er påvirket af overførselsværdier til de forretningsmæssigt forbundne virksomheder. Der er intet, der tyder på, at EU-erhvervsgrænsens eksportaktivitet kunne bryde årsagssammenhængen mellem dumpingimporten og den konstaterede skade.

#### 5.3. Omkostningsudvikling

- (227) Som nævnt i betragtning 181 faldt de samlede omkostninger med 12 EUR pr. dæk i den betragtede periode på grund af udviklingen af de vigtigste råmaterialer (navnlig naturgummi og syntetgummi). EU-erhvervsgrænsens gennemsnitlige salgspris faldt dog med 19 EUR pr. dæk på grund af pristrykket fra de dumpede kinesiske importpriser.

- (228) Det kan derfor konkluderes, at omkostningsudviklingen ikke kunne være årsag til den skade, EU-erhvervsgrenen har lidt.

#### 5.4. Konklusion om årsagssammenhæng

- (229) Der blev fastslået en årsagssammenhæng mellem den skade, som EU-producenterne led, og dumpingimporten fra det pågældende land.
- (230) Med det betydelige pris- og mængdemæssige pres på EU-erhvervsgrenen fra den stigende dumpingimport fra det pågældende land i den betragtede periode har det ikke været muligt for EU-erhvervsgrenen at nyde godt af den vækst på EU-markedet, der fulgte efter krisen. Den hårdeste konkurrence finder netop sted i segment 3, som størstedelen af importen fra Kina er rettet mod, hvilket også påvirker de øvre segmenter, som forklaret i betragtning 204-210. Analysen af skadesindikatorerne ovenfor viser, at EU-erhvervsgrenens økonomiske situation som helhed er blevet påvirket af en stigning i dumpingimporten til lave priser fra Kina, som i væsentlig grad underbød EU-erhvervsgrenens priser. De kinesiske eksportører var i stand til at vinde betydelige markedsandele på bekostning af EU-erhvervsgrenen, hvilket betød et fald i beskæftigelsen og en reduktion i produktionskapaciteten. EU-erhvervsgrenen mistede 5,2 procentpoint af sin markedsandel mellem 2014 og undersøgelsesperioden og oplevede stagnerende salgsmængder, alt imens forbruget steg på EU-markedet. Desuden er tendensen for rentabiliteten for den samlede EU-erhvervsgren også faldende, hvor der især foregik tab i segment 3.
- (231) Kommissionen udskilte og adskilte virkningerne af alle kendte faktorer på EU-erhvervsgrenens situation fra den skadevoldende virkning af dumpingimporten. Det blev ikke konstateret, at virkningen af de andre identificerede faktorer, navnlig importen fra andre tredjelande, EU-producenternes eksportresultater og omkostningsudviklingen på EU-erhvervsgrenens negative udvikling hvad angår markedsandel, priser og rentabilitet, brød årsagssammenhængen. Selv når deres virkning blev betragtet kombineret, ændrede dette ikke Kommissionens konklusion: I en situation uden dumpingimport ville EU-erhvervsgrenen ikke være blevet negativt påvirket i samme betydelige omfang. Især ville markedsandelen ikke være faldet til så lave niveauer, og beskæftigelsesniveauet ville være blevet bevaret.
- (232) Kommissionen konkluderede derfor i denne fase, at den væsentlige skade, som EU-erhvervsgrenen havde lidt, skyldtes dumpingimporten fra det pågældende land, og at de øvrige faktorer, betragtet hver for sig eller samlet, ikke brød årsagssammenhængen.

### 6. UNIONENS INTERESSER

- (233) I overensstemmelse med grundforordningens artikel 21 undersøgte Kommissionen, om den klart kunne konkludere, at det ikke var i Unionens interesse at vedtage foranstaltninger i dette tilfælde til trods for konstateringen af skadevoldende dumping. Unionens interesser blev fastlagt på grundlag af en vurdering af alle de forskellige involverede parter interesser, heriblandt EU-erhvervsgrenens og importørernes interesser.

#### 6.1. EU-erhvervsgrenens interesser

- (234) Virkningen af eventuelle antidumpingforanstaltninger vil sandsynligvis være positiv for EU-producenterne, og navnlig for SMV'erne. De ville blive i stand til at drage fordel af det stigende forbrug og et marked, der fungerer på fair vilkår. Det forventes især, at EU-producenterne under disse omstændigheder ville være i stand til at øge deres salg og dermed genvinde en del af de tabte markedsandele. Dette ville i sig selv øge EU's produktion og kapacitetsudnyttelse. På fair markedsvilkår ville EU-erhvervsgrenen være i stand til at hæve deres priser og forbedre deres finansielle situation.
- (235) De foreslåede foranstaltninger ville navnlig sikre regummieringsindustriens levedygtighed i lyset af den indbyrdes forbindelse mellem regummieringsindustrien og produktionen af dæk, der kan regummieres. Dette ville understøtte beskæftigelsen, særligt eftersom regummieringsindustrien er arbejdskraftintensiv og er beliggende i hele Unionen.

#### 6.2. EU-brugeres og importørers interesser

- (236) Indledningsmeddelelsen blev sendt til over 40 importører og brugere af den pågældende vare og deres sammenslutninger,
- (237) Fem ikke forretningsmæssigt forbundne importører besvarede stikprøvespørgeskemaet. De udgør [10 %-15 %] af den samlede import fra Kina. To af disse fem virksomheder blev udtaget til stikprøven på grundlag af omfanget af deres import (som udgør [6 %-10 %] af den samlede kinesiske import), og de besvarede spørgeskemaet.



- (238) For begge de stikprøveudtagne importører udgjorde importen fra Kina af den pågældende vare en betydelig andel af omsætningen i undersøgelsesperioden. Deres forretningsmodel er hovedsagelig baseret på kontrakter med kinesiske eksporterende producenter, selv om de også har alternative kilder (på hjemmemarkedet eller fra andre tredjelande). Selv om foranstaltningerne derfor ville have en indvirkning på deres aktiviteter, kan det forventes, at indførelsen af foranstaltninger vil øge priserne på EU-markedet til et fair niveau.
- (239) Der er en anden forretningsmodel, der er baseret på en handelsstrategi, hvori den kinesiske eksporterende producent sælger dækkene direkte via deres hjemmeside og ikke gennem et netværk af forhandlere. I dette tilfælde har importørerne mere fleksibilitet i forhold til at ændre deres forsyningskilder. Tre af de ikkestikprøveudtagne importører falder ind under denne kategori, der udgør mindre end 2 % af den samlede import fra Kina i undersøgelsesperioden. Et så lavt samarbejdsniveau tyder på, at indførelsen af foranstaltninger ikke ville få en væsentlig indvirkning på deres aktivitet.
- (240) Derudover gav yderligere tolv importører og to sammenslutninger af importører sig til kende — for de flestes vedkommende skete det efter offentliggørelsen af registreringsforordningen. Der blev fremsat bemærkninger vedrørende registreringen og den eventuelle indførelse af foranstaltninger. Ingen af Unionens importører indgav dog velbegrundede krav.
- (241) Selv om de foreslåede foranstaltninger ikke er i brugernes og importørernes interesser, kunne Kommissionen ikke på nuværende tidspunkt vurdere omfanget af en potentiel negativ indvirkning på dem.

### 6.3. Leverandørernes interesser

- (242) Leverandører inden for regummiering fremsatte bemærkninger, der støttede indførelsen af antidumpingforanstaltninger, og hævdede at disse foranstaltninger ville være afgørende for at regummieringsindustrien kunne overleve. Uden regummieringsaktiviteter ville deres forretning blive påvirket i betydelig grad. Dette spørgsmål vil blive undersøgt yderligere i løbet af undersøgelsen.

### 6.4. Andre interesser

- (243) Det har længe været EU's politik <sup>(1)</sup> at reducere spild og at forvalte råmaterialer på en bæredygtig måde. EU's politik har på den måde to aspekter i sig: det drejer sig om affaldsforebyggelse og om at opfordre til genanvendelse <sup>(2)</sup>. Desuden findes der horisontale politiske mål om at fremme eksistensen af små og mellemstore virksomheder på EU-markedet <sup>(3)</sup>.
- (244) Regummiering er afgørende for en velfungerende cirkulær økonomi. Ud over at det sikrer en høj grad af pålidelighed, ydeevne og sikkerhed, udgør regummiering også en stor fordel ud fra et miljømæssigt synspunkt (mindre brug af råmaterialer og energi, mindre produktion af CO<sub>2</sub>, forurening samt et mindre vandforbrug). Det ville derfor også bidrage til at opnå sådanne større samfundsmæssige mål, der er anerkendt gennem specifikke EU-politikker.
- (245) En række interesserede parter understregede, at fabrikanter af »premium«-dæk producerer nye dæk af høj kvalitet, som er udformet til at have en lang livscyklus og til at kunne regummieres. Uden regummieringsindustrien vil konkurrencen i dækindustrien ende som et kapløb mod bunden, hvilket vil resultere i industriel udtømming, tab af værdi i hele forsyningskæden og en forringelse af den kvaliteten, der tilbydes i Unionen.
- (246) AIRP erklærede, at regummieringsaktiviteten er et eksempel på en cirkulær økonomi eftersom regummieringen af et enkelt dæk — sammenlignet med fremstillingen af et nyt dæk — forbruger 70 % færre råmaterialer, 65 % mindre energi og 19 % mindre vand, producerer 37 % mindre CO<sub>2</sub> og 21 % mindre luftforurening (partikler), og forårsager 29 % mindre jorderosion i lande, hvor naturgummi fremstilles.
- (247) Desuden forhindrer regummieringsindustrien i øjeblikket tiloversblivelsen af ca. 240 000 ton nedslidte dæk om året. At indføre foranstaltninger, der beskytter dæk af høj kvalitet i Unionen, som kan regummieres, imod dæk, der reelt er af brug-og-smid-væk-typen, ville også bidrage til affaldsforebyggelse i tråd med målene i affaldsdi- rektivet, eftersom foranstaltningerne ville støtte bevarelsen af en levedygtig regummieringsindustri i Unionen.

<sup>(1)</sup> Se Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/98/EF af 19. november 2008 om affald og om ophævelse af visse direktiver (EUT L 312 af 22.11.2008, s. 3).

<sup>(2)</sup> Se handlingsplanen for den cirkulære økonomi, der blev vedtaget i januar 2018, [http://ec.europa.eu/environment/circular-economy/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/environment/circular-economy/index_en.htm).

<sup>(3)</sup> Se Kommissionens politik om at støtte små og mellemstore virksomheder, [https://ec.europa.eu/growth/smes/business-friendly-environment/small-business-act\\_da](https://ec.europa.eu/growth/smes/business-friendly-environment/small-business-act_da).

- (248) Ifølge AIRP's undersøgelser sparer Italien i gennemsnit 30 mio. liter råolie om året gennem regummiering, samt over 20 000 ton af andre strategiske råmaterialer, såsom naturgummi og syntetgummi, sortrøg, tekstilfibre, stål og kobber, ud over at mindske CO<sub>2</sub>-emissionerne med 10 202 ton. Ifølge samme undersøgelser reducerer hvert regummieret dæk CO<sub>2</sub>-emissionerne med 26,5 kg.
- (249) At indføre foranstaltninger, der beskytter dæk af høj kvalitet i Unionen og som kan regummieres, imod dæk, der reelt er af brug-og-smid-væk-typen, ville også fremme sammenhængen med Unionens mål om affaldsreduktion og en cirkulær økonomi, eftersom foranstaltningerne ville støtte bevarelsen af en levedygtig regummieringsindustri i Unionen. Eftersom det mest er SMV'er, der er aktive i denne sektor, ville foranstaltningerne også være i overensstemmelse med Kommissionens vigtige mål om at støtte disse virksomheder.

### 6.5. Konklusion vedrørende Unionens interesser

- (250) Virkningerne af antidumpingforanstaltninger på EU-producenterne ville være positive. På trods af påstandene om en eventuel negativ virkning på Unionens importører ville tolden stadig ikke være urimelig i forhold til de globale virkninger for hele EU-erhvervsgrænsen. Snarere vil EU-erhvervsgrænsens frie tilgængelige kapacitet og importen fra andre lande kunne mindske risiciene ved at tilbyde alternative forsyningskilder. Genoprettelsen af fair konkurrence og lige markedsvilkår uden dumpingimport ville fremme en sund udvikling af Unionens samlede dækmarked og bidrage til den politiske sammenhæng med målene for en cirkulær økonomi, affaldsforebyggelse og beskyttelsen af SMV'er i Unionen. På dette grundlag er der ingen tvingende grunde til ikke at indføre midlertidige foranstaltninger over for importen fra Kina af dæk til busser og lastbiler.
- (251) Indførelsen af antidumpingforanstaltninger kan derfor forventes at give EU-erhvervsgrænsen mulighed for at blive på markedet og derefter forbedre sin situation. Der er en stor risiko for, at hvis der ikke indføres foranstaltninger, vil EU-erhvervsgrænsen være nødt til at trække sig fra regummieringsindustrien på mellemlang sigt, hvilket uundgåeligt vil føre til et tab af arbejdspladser, som det allerede har været tilfældet med lukningen af mange SMV'er, som anført i betragtning 175. Ud fra importørernes eller brugerne perspektiv blev der ikke konstateret nogen tvingende grunde til ikke at indføre antidumpingforanstaltninger på importen med oprindelse i Kina af dæk til busser og lastbiler i denne fase af undersøgelsen.

## 7. MIDLERTIDIGE ANTIDUMPINGFORANSTALTNINGER

- (252) På baggrund af Kommissionens konklusioner om dumping, skade, årsagssammenhæng og Unionens interesser bør der indføres midlertidige foranstaltninger for at hindre, at EU-erhvervsgrænsen påføres yderligere skade som følge af dumpingimporten af den pågældende vare.

### 7.1. Skadestærskel (skadesmargen)

- (253) For at fastlægge omfanget af foranstaltningerne fastsatte Kommissionen først det toldbeløb, der er nødvendigt for at afhjælpe den skade, der er påført EU-erhvervsgrænsen.
- (254) Skaden ville være afhjulpet, hvis EU-erhvervsgrænsen kunne dække sine produktionsomkostninger og opnå en fortjeneste før skat på salget af samme vare på EU-markedet, som med rimelighed kunne forventes af en virksomhed af denne type i denne sektor under normale konkurrencevilkår, dvs. uden forekomst af dumpingimport. Målfortjenesten blev fastsat på grundlag af den fortjeneste, der blev opnået af EU-erhvervsgrænsen i 2014. Ud af hele den betragtede periode blev dette år betragtet som værende det, der mest svarede til normale konkurrencevilkår, fordi mængden af importen fra Kina var lavest og de gennemsnitlige importpriser var højest.
- (255) På dette grundlag beregnede Kommissionen en ikke-skadevoldende pris på samme vare for EU-erhvervsgrænsen ved at lægge en fortjenstmargen på 15,6 % til produktionsomkostningerne i undersøgelsesperioden for de EU-producenter, der indgik i stikprøven, og ved at trække den faktiske fortjenstmargen, der blev opnået i undersøgelsesperioden, fra EU-salgspriserne og erstatte denne med en fortjenstmargen på 15,6 %.
- (256) Kommissionen fastsatte derefter skadestærsklen på grundlag af en sammenligning mellem den vejede gennemsnitlige importpris hos de samarbejdsvillige eksporterende producenter i Kina, der indgik i stikprøven, som fastlagt ved beregningen af prisunderbud, og den vejede gennemsnitlige ikke-skadevoldende pris på samme vare, som de EU-producenter, der indgik i stikprøven, solgte på EU-markedet i undersøgelsesperioden. Forskelle som følge af denne sammenligning blev udtrykt som en procentdel af den vejede gennemsnitlige cif-importværdi.

- (257) Skadestærsklen for »andre samarbejdsvillige virksomheder« og for »alle andre virksomheder« er defineret på samme måde som dumpingmargenen for disse virksomheder, jf. betragtning 127-128.

## 7.2. Midlertidige foranstaltninger

- (258) Der bør indføres midlertidig antidumpingtold på importen af den pågældende vare med oprindelse i Kina i overensstemmelse med reglen om den lavest mulige told i grundforordningens artikel 7, stk. 2. Kommissionen sammenlignede skadesmargenerne med dumpingmargenerne. Tolden bør fastsættes på niveauet for dumping- eller skadesmargenen, afhængigt af hvad der er lavest.
- (259) Som anført i betragtning 7, gjorde Kommissionen importen af den pågældende vare med oprindelse i Kina til genstand for registrering ved registreringsforordningen med henblik på den mulige anvendelse med tilbagevirkende kraft af antidumping- og udligningsforanstaltninger, jf. grundforordningens artikel 14, stk. 5, og artikel 24, stk. 5, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/1037<sup>(1)</sup> (»antisubsidiegrundforordningen«).
- (260) Hvad angår denne antidumpingundersøgelse og ud fra ovenstående konklusioner, bør registreringen af importen med henblik på antidumpingundersøgelse, jf. grundforordningens artikel 14, stk. 5, fortsætte.
- (261) For så vidt angår den sideløbende antisubsidieundersøgelse bør registrering af importen af den pågældende vare fra Kina i henhold til antisubsidiegrundforordningens artikel 24, stk. 5, fortsætte.
- (262) Der kan ikke træffes afgørelse om en eventuel anvendelse af antidumpingforanstaltningerne med tilbagevirkende kraft på nuværende tidspunkt.
- (263) Ifølge Forklarende Bemærkninger til det Harmoniserede System, pos. 8708 og 8716, omfatter disse positioner landvejs-, påhængsvogns- og sættevognshjul med dæk. Da der kan være en risiko for, at erhvervsdrivende bruger importen af hjul med kinesiske dæk til at omgå foranstaltningerne, fandt Kommissionen det hensigtsmæssigt at overvåge importen af disse hjul for at minimere denne risiko. Oplysninger, der indsamles i henhold til dette overvågningssystem, kan ligeledes anvendes, hvis det en dag bliver nødvendigt at iværksætte en antiomgåelsesundersøgelse i henhold til grundforordningens artikel 13. Derfor bør der fastsættes særlige Taric-koder for import af landvejs-, påhængsvogns- og sættevognshjul med dæk, nye eller regummierede, af gummi, af den art der anvendes til busser og lastbiler, med belastningsevne over 121.
- (264) Den midlertidige antidumpingtold udtrykt i procent af cif-prisen, Unionens grænse, ufortoldet, bør derfor være som følger:

Virksomhed	Dumpingmargen (%)	Skadesmargen (%)	Midlertidig antidumpingtold (%)
Xingyuan-gruppen	166,7	68,8	68,8
Giti-gruppen	98,7	33,2	33,2
Aeolus-gruppen	151,2	48,1	48,1
Hankook-gruppen	80,4	29,3	29,3
Andre samarbejdsvillige virksomheder	110,3	40,2	40,2
Alle andre virksomheder	166,7	68,8	68,8

- (265) De antidumpingtoldsatser for de enkelte virksomheder, der er anført i denne forordning, blev fastsat ud fra konklusionerne i denne undersøgelse. De afspejlede derfor den situation, der blev konstateret for disse virksomheder i forbindelse med denne undersøgelse. Disse toldsatser finder udelukkende anvendelse på importen af den pågældende vare med oprindelse i det pågældende land, fremstillet af de nævnte retlige enheder. Importen af den pågældende vare, fremstillet af andre virksomheder, som ikke udtrykkeligt er nævnt i denne forordnings dispositive del, herunder enheder, der er forretningsmæssigt forbundet med de udtrykkeligt nævnte enheder, bør være omfattet af toldsatsen for »alle andre virksomheder«. De bør ikke være omfattet af nogen af de individuelle antidumpingtoldsatser.

<sup>(1)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/1037 af 8. juni 2016 om beskyttelse mod subsidieret indførsel fra lande, der ikke er medlemmer af Den Europæiske Union (EUT L 176 af 30.6.2016, s. 55).

- (266) En virksomhed kan anmode om, at disse individuelle antidumpingtoldsatser anvendes, hvis den efterfølgende ændrer navnet på sin enhed. Anmodningen skal rettes til Kommissionen. Anmodningen skal indeholde alle de relevante oplysninger, som gør det muligt at dokumentere, at ændringen ikke påvirker virksomhedens ret til at være omfattet af den toldsats, der gælder for virksomheden. Hvis ændringen af virksomhedens navn ikke påvirker dens ret til at benytte den toldsats, der gælder for virksomheden, offentliggøres der en meddelelse om navneændringen i *Den Europæiske Unions Tidende*.
- (267) For at minimere risikoen for omgåelse som følge af den store forskel på toldsatserne er der behov for særlige foranstaltninger, som kan sikre anvendelsen af den individuelle antidumpingtold. De virksomheder, der er omfattet af individuel antidumpingtold, skal fremlægge en gyldig handelsfaktura for medlemsstaternes toldmyndigheder. Fakturaen skal overholde kravene i artikel 1, stk. 3. Import, der ikke er ledsaget af en sådan faktura, bør være omfattet af den antidumpingtold, der gælder for »alle andre virksomheder«.
- (268) For at sikre en korrekt håndhævelse af antidumpingtolden bør antidumpingtolden for »alle andre virksomheder« ikke kun finde anvendelse på de ikke samarbejdsvillige eksporterende producenter i denne undersøgelse, men også på de producenter, der ikke eksporterede til Unionen i undersøgelsesperioden.

## 8. FORANSTALTNINGERNES FORM

- (269) Kommissionen konstaterede, at der er to store ulemper ved værditolden. For det første skaber en værditold et incitament til, at virksomheder sælger den billige del af deres varesortiment. Dette ville skabe et yderligere pres i segment 3, og det er netop dette segment af markedet, der har størst behov for beskyttelse mod hård, unfair konkurrence. Kommissionen fandt det derfor mere hensigtsmæssigt at fastsætte en told for dæk i segment 3 på et bestemt absolut niveau.
- (270) For det andet kan en værditold også blive til et forholdsvis stort beløb for dæk i de høje prissegmenter 1 og 2. Her er der en risiko for, at disse dæk af høj kvalitet ville blive for dyre, og det er netop disse dæk, der ville være til gavn for Unionens regummieringsindustri. Unionens vulkanisører har brug for passende karkasser, der enten kommer fra EU-producenter af dæk i segment 1 eller 2, eller fra nogle kinesiske eksportører i dette segment. Hvis foranstaltningerne sanktionerer import til Unionen i segment 1 og 2 for hårdt, kan det have negative virkninger for EU's politiske mål om en cirkulær økonomi.
- (271) Kommissionen har derfor foreløbigt konkluderet, at det er i Unionens interesse at indføre faste toldsatser pr. eksemplar, beregnet på grundlag af den individuelle skadesmargen for hver eksportør. Disse faste toldsatser ville mindske risikoen for en utilstrækkelig imødegåelse af den dumping, der finder sted i segment 3 af dækmarkedet, eftersom disse dæk importeres til Unionen i store mængder, og der ville skulle betales en forholdsvis høj fast toldsats i forhold til deres faktiske værdi. Samtidig ville sådanne toldsatser tage hensyn til risikoen for at ramme import til Unionen i segment 1 og 2 for hårdt, idet disse dæk kan regummieres af EU-vulkanisører.
- (272) Alt i alt fandt Kommissionen det hensigtsmæssigt at indføre en midlertidig told i form af en fast toldsats.

## 9. AFSLUTTENDE BESTEMMELSE

- (273) I overensstemmelse med god forvaltningspraksis vil Kommissionen opfordre de interesserede parter til at fremsætte skriftlige bemærkninger og/eller til at anmode om at blive hørt af Kommissionen og/eller høringskon-sulenten i handelsprocedurer inden for en fastsat tidsfrist.
- (274) Konklusionerne om indførelsen af en midlertidig told er foreløbige og kan ændres i undersøgelsens endelige fase —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

### Artikel 1

1. Der indføres en midlertidig antidumpingtold på importen af visse dæk, nye eller regummierede, af gummi, af den art, der anvendes til busser og lastbiler, med belastningsevne over 121, i øjeblikket henhørende under KN-kode 4011 20 90 og ex 4012 12 00 (Taric-kode 4012 12 00 10) og med oprindelse i Folkerepublikken Kina.

2. Den midlertidige antidumpingtold (EUR pr. stk.) på den vare, der er beskrevet i stk. 1, og som er produceret af nedenstående virksomheder, fastsættes til følgende:

Virksomhed	Midlertidig antidumpingtold (EUR/stk.)	Taric-tillægskode
Xingyuan Tire Group Ltd., Co. Guangrao Xinhongyuan Tyre Co., Ltd.	82,17	C331
Giti Tire (Anhui) Company Ltd. Giti Tire (Fujian) Company, Ltd Giti Tire (Hualin) Company Ltd. Giti Tire (Yinchuan) Company, Ltd.	57,42	C332
Aeolus Tyre Co., Ltd, Chonche Auto Double Happiness Tyre Corp., Ltd, Qingdao Yellow Sea Rubber Co., Ltd Pirelli Tyre Co, Ltd	64,13	C333
Chongqing Hankook Tire Co., Ltd. Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd.	52,85	C334
Andre samarbejdsvillige virksomheder, der er opført i bilaget	62,79	
Alle andre virksomheder	82,17	C999

3. Anvendelsen af de individuelle toldsats, der er anført for virksomhederne i stk. 2, eller i bilaget, er betinget af, at der fremlægges en gyldig handelsfaktura for medlemsstaternes toldmyndigheder; handelsfakturaen skal indeholde en erklæring, der er dateret og underskrevet af én af de ansatte i den enhed, der har udstedt handelsfakturaen, med angivelse af den pågældendes navn og funktion og med følgende ordlyd: »Undertegnede bekræfter, at (antallet af stk.) af (den pågældende vare), der er solgt til eksport til Den Europæiske Union, og som er omfattet af denne faktura, er fremstillet af (virksomhedens navn og adresse) (Taric-tillægskode) i Folkerepublikken Kina. Jeg erklærer, at oplysningerne i denne faktura er fuldstændige og korrekte.« Hvis der ikke fremlægges en sådan faktura, anvendes den toldsats, der gælder for »alle andre virksomheder«.

4. Den i stk. 1 omhandlede vares overgang til fri omsætning i Unionen er betinget af, at der stilles sikkerhed svarende til den midlertidige told.

5. Landvejs-, påhængsvogns- og sættevognshjul med dæk, nye eller regummierede, af gummi, af den art der anvendes til busser og lastbiler, med belastningsevne over 121, henhører under Taric-kode 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 og 8716 90 90 80.

6. De relevante gældende bestemmelser vedrørende told finder anvendelse, medmindre andet er fastsat.

#### Artikel 2

1. Senest 25 kalenderdage efter datoen for denne forordnings ikrafttræden kan interesserede parter:

- anmode om fremlæggelse af de vigtigste kendsgerninger og betragtninger, der ligger til grund for vedtagelsen af denne forordning
- indsende deres skriftlige bemærkninger til Kommissionen, herunder bemærkninger vedrørende klassificeringen af de pågældende varemærker i segmenter, og
- anmode om at blive hørt af Kommissionen og/eller høringskonsulenten i handelsprocedurer.

2. Senest 25 kalenderdage efter datoen for denne forordnings ikrafttrædelse kan de parter, der er omhandlet i artikel 21, stk. 4, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/1036, fremsætte bemærkninger om anvendelsen af de midlertidige foranstaltninger.

#### Artikel 3

Artikel 1, stk. 1, i gennemførelsesforordning (EU) 2018/163 affattes således:

»1. I medfør af artikel 24, stk. 5, i forordning (EU) 2016/1037 pålægges det hermed toldmyndighederne at tage de nødvendige skridt til registrering af importen til Unionen af nye og regummierede dæk til busser og lastbiler, med belastningsevne over 121, i øjeblikket henhørende under KN-kode 4011 20 90 og ex 4012 12 00 (Taric-kode 4012 12 00 10), og med oprindelse i Folkerepublikken Kina.«

*Artikel 4*

Denne forordning træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 1 i denne forordning anvendes i en periode på seks måneder.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 4. maj 2018.

*På Kommissionens vegne*

Jean-Claude JUNCKER

*Formand*

---

## BILAG

Samarbejdsvillige kinesiske eksporterende producenter, der ikke indgår i stikprøven:

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

Virksomhedens navn	Taric-tillægskode
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



# AFGØRELSER

## KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESAFGØRELSE (EU) 2018/684

af 4. maj 2018

**om ændring af gennemførelsesafgørelse (EU) 2016/2323 med henblik på ajourføring af den europæiske liste over skibsophugningsanlæg i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1257/2013**

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1257/2013 af 20. november 2013 om ophugning af skibe og om ændring af forordning (EF) nr. 1013/2006 og direktiv 2009/16/EF<sup>(1)</sup>, særlig artikel 16, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Den europæiske liste over skibsophugningsanlæg blev opstillet ved Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2016/2323<sup>(2)</sup> i henhold til forordning (EU) nr. 1257/2013.
- (2) Flere medlemsstater har sendt Kommissionen lister over anlæg, som de i overensstemmelse med artikel 14 i forordning (EU) nr. 1257/2013 har godkendt til optagelse på den europæiske liste over skibsophugningsanlæg. Medlemsstaterne har også sendt Kommissionen ajourførte oplysninger vedrørende de anlæg, der allerede er opført på listen.
- (3) Det er derfor passende at ændre gennemførelsesafgørelse (EU) 2016/2323.
- (4) For så vidt angår skibsophugningsanlæg, der er beliggende i et tredjeland, og for hvilke en anmodning om optagelse på den europæiske liste er blevet forelagt Kommissionen i overensstemmelse med artikel 15 forordning (EU) nr. 1257/2013, er vurderingen af de relevante oplysninger og den dokumentation, der er indgivet eller indhentet, stadig i gang. Kommissionen skal vedtage gennemførelsesretsakter for de pågældende skibsophugningsanlæg, der er beliggende uden for Unionen, når vurderingen er afsluttet.
- (5) Foranstaltningerne i denne afgørelse er i overensstemmelse med udtalelse fra det udvalg, der er nedsat ved artikel 25 i forordning (EU) nr. 1257/2013 —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

### Artikel 1

Bilaget til gennemførelsesafgørelse (EU) 2016/2323 erstattes af teksten i bilaget til nærværende afgørelse.

<sup>(1)</sup> EUT L 330 af 10.12.2013, s. 1.

<sup>(2)</sup> Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2016/2323 af 19. december 2016 om den europæiske liste over skibsophugningsanlæg i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1257/2013 om ophugning af skibe (EUT L 345 af 20.12.2016, s. 119).

*Artikel 2*

Denne afgørelse træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Udfærdiget i Bruxelles, den 4. maj 2018.

*På Kommissionens vegne*  
Jean-Claude JUNCKER  
*Formand*

---

## DEN EUROPÆISKE LISTE OVER SKIBSOPHUGNINGSANLÆG SOM OMHANDLET I ARTIKEL 16, STK. 1, I FORORDNING (EU) Nr. 1257/2013

## Skibsophugningsanlæg beliggende i en EU-medlemsstat

Anlæggets navn	Ophugningsmetode	Art og størrelse af de skibe, der kan ophugges	Begrænsninger og betingelser for skibsophugningsanlæggets drift, bl. a. med hensyn til håndtering af farligt affald	Nærmere oplysninger om proceduren for udtrykkeligt eller stiltiende samtykke for de kompetente myndigheds godkendelse af skibsophugningsplanen <sup>(1)</sup>	Maksimalt årligt skibsophugningsoutput beregnet som summen af vægten, udtrykt i LDT, af de skibe, der er ophugget i et givet år på det pågældende anlæg <sup>(2)</sup>	Udløbsdato for optagelse på den europæiske liste <sup>(3)</sup>
BELGIEN						
NV Galloo Recycling Ghent Scheepzatestraat 9 9000 Gent Belgien Tlf. +32 92512521 E-mail: peter.wyntin@galoo.com	Ved kaj (liggeplads), hældning	Skibe som defineret i artikel 3, stk. 1, nr. 1), i forordning (EU) nr. 1257/2013 Maksimal skibsdimensioner: Længde: 265 meter Bredde: 36 meter Dybgang: 12,5 meter		Stiltiende godkendelse, med en maksimal undersøgelsesperiode på 30 dage	34 000 <sup>(4)</sup>	31. marts 2020
DANMARK						
Fornæs ApS Rolshøjvej 12-16 8500 Grenå Danmark www.fornaes.dk	Demontering ved kaj og efterfølgende ophugning på uigennemtrængelige gulve med et effektivt afløbssystem	Skibe som defineret i artikel 3, stk. 1, nr. 1), i forordning (EU) nr. 1257/2013 Maksimal skibsdimensioner: Længde: 150 meter Bredde: 25 meter Dybgang: 6 meter BT: 10 000	Norrdjurs Kommune har ret til at henvise farligt affald til miljøgodkendte modtagelsesfaciliteter.	Stiltiende godkendelse, maksimal undersøgelsesperiode på 14 dage	30 000 <sup>(5)</sup>	30. juni 2021

Anlæggets navn	Ophugningsmetode	Art og størrelse af de skibe, der kan ophugges	Begrænsninger og betingelser for skibsophugningsanlæggets drift, bl. a. med hensyn til håndtering af farligt affald	Nærmere oplysninger om proceduren for udtrykkeligt eller stiltiende samtykke for de kompetente myndigheders godkendelse af skibsophugningsplanen <sup>(1)</sup>	Maksimalt årligt skibsophugningsoutput beregnet som summen af vægten, udtrykt i LDT, af de skibe, der er ophugget i et givet år på det pågældende anlæg <sup>(2)</sup>	Udløbsdato for optagelse på den europæiske liste <sup>(3)</sup>
Smedegaarden A/S Vikingkaj 5 6700 Esbjerg Danmark www.smedegaarden.net	Demontering ved kaj og efterfølgende ophugning på uigennemtrængelige gulve med et effektivt afløbssystem	Skibe som defineret i artikel 3, stk. 1, nr. 1), i forordning (EU) nr. 1257/2013 Maksimal skibsdimensioner: Længde: 170 meter Bredde: 40 meter Dybgang: 7,5 meter		Stiltiende godkendelse, maksimal undersøgelsesperiode på 14 dage	20 000 <sup>(6)</sup>	15. september 2021
ESTLAND						
OÜ BLRT Refonda Baltic	Flydende ved kajen og i flydedokken	Skibe som defineret i artikel 3, stk. 1, nr. 1), i forordning (EU) nr. 1257/2013 Maksimal skibsdimensioner: Længde: 197 meter Bredde: 32 meter Dybgang: 9,6 meter BT: 28 000	Affaldstilladelse nr. L.JÄ/327249. Licens til håndtering af farligt affald nr. 0222. Reglerne for Vene-Balti havn, håndbog om skibsophugning MSR-Refonda. Miljøstyringssystem, affaldshåndtering EP 4.4.6-1-13 Dette anlæg kan kun genanvende de farlige materialer, som det har licens til.	Stiltiende godkendelse, med en maksimal undersøgelsesperiode på 30 dage.	21 852 <sup>(7)</sup>	15. februar 2021
SPANIEN						
DDR VESSELS XXI, S.L. Havnen »El Musel« Gijón Spanien Tlf. +34 630144416 E-mail: abarredo@ddr-vessels.com	Ophugningsrampe	Skibe som defineret i artikel 3, stk. 1, nr. 1), i forordning (EU) nr. 1257/2013, bortset fra atomdrevne skibe. Maksimal skibsdimensioner: Længde: 84,95 meter	Begrænsningerne er fastlagt i den integrerede miljøgodkendelse.	Udtrykkelig procedure endnu ikke fastlagt.	0 <sup>(8)</sup>	28. juli 2020

Anlæggets navn	Ophugningsmetode	Art og størrelse af de skibe, der kan ophugges	Begrænsninger og betingelser for skibsophugningsanlæggets drift, bl. a. med hensyn til håndtering af farligt affald	Nærmere oplysninger om proceduren for udtrykkeligt eller stilgende samtykke for de kompetente myndigheders godkendelse af skibsophugningsplanen (1)	Maksimalt årligt skibsophugningsoutput beregnet som summen af vægten, udtrykt i LDT, af de skibe, der er ophugget i et givet år på det pågældende anlæg (2)	Udløbsdato for optagelse på den europæiske liste (3)
		(Skibe på op til 169,9 meter med nul eller negativ rampebevægelse kan accepteres, afhængigt af resultatet af en detaljeret gennemførlighedsundersøgelse)				

## FRANKRIG

Démonaval Recycling ZI du Malaquis Rue François Arago 76580 Le Trait Tlf. + 33 769791280 E-mail: patrick@demonaval-recycling.fr	Ved kaj, tørdok	Skibe som defineret i artikel 3, stk. 1, nr. 1), i forordning (EU) nr. 1257/2013 Maksimalle skibsdimensioner (tørdok): Længde: 140 meter Bredde: 25 meter Dybde: 5 meter	Miljømæssige begrænsninger fastlagt i præfekturgodkendelsen.	Udtrykkelig godkendelse — Den kompetente myndighed for godkendelsesafgørelsen er miljøministeriet.	0 (9)	11. december 2022
GARDET & DE BEZENAC Recycling/Groupe BAUDELET ENVIRONNEMENT — GIE MUG 616, Boulevard Jules Durand 76600 Le Havre Frankrig Tlf. +33 235951634 E-mail: infos@gardet-bezenac.com	Flydende og på bedding	Skibe som defineret i artikel 3, stk. 1, nr. 1), i forordning (EU) nr. 1257/2013 Maksimalle skibsdimensioner: Længde: 150 meter Bredde: 18 meter LDT: 7 000	Miljømæssige begrænsninger fastlagt i præfekturgodkendelsen.	Udtrykkelig godkendelse — Den kompetente myndighed for godkendelsesafgørelsen er miljøministeriet.	16 000 (10)	30. december 2021

Anlæggets navn	Ophugningsmetode	Art og størrelse af de skibe, der kan ophugges	Begrænsninger og betingelser for skibsophugningsanlæggets drift, bl. a. med hensyn til håndtering af farligt affald	Nærmere oplysninger om proceduren for udtrykkeligt eller stilgende samtykke for de kompetente myndigheders godkendelse af skibsophugningsplanen <sup>(1)</sup>	Maksimalt årligt skibsophugningsoutput beregnet som summen af vægten, udtrykt i LDT, af de skibe, der er ophugget i et givet år på det pågældende anlæg <sup>(2)</sup>	Udløbsdato for optagelse på den europæiske liste <sup>(3)</sup>
Grand Port Maritime de Bordeaux 152, Quai de Bacalan — CS 41320 — 33082 Bordeaux Cedex Frankrig Tlf. +33 556905800 E-mail: maintenance@bordeaux-port.fr	Ved kaj, tørdok	Skibe som defineret i artikel 3, stk. 1, nr. 1), i forordning (EU) nr. 1257/2013 Maksimal skibsdimensioner (tørdok): Længde: 240 meter Bredde: 37 meter Dybde: 17 meter	Miljømæssige begrænsninger fastlagt i præfekturgodkendelsen.	Udtrykkelig godkendelse — Den kompetente myndighed for godkendelsesafgørelsen er miljøministeriet.	18 000 <sup>(11)</sup>	21. oktober 2021
Les Recycleurs bretons Zone Industrielle de Kerbriant — 29 610 Plouigneau Frankrig Tlf. +33 298011106 E-mail: navaleo@navaleo.fr	Ved kaj, tørdok	Skibe som defineret i artikel 3, stk. 1, nr. 1), i forordning (EU) nr. 1257/2013 Maksimal skibsdimensioner (tørdok): Længde: 225 meter Bredde: 34 meter Dybde: 27 meter	Miljømæssige begrænsninger fastlagt i præfekturgodkendelsen.	Udtrykkelig godkendelse — Den kompetente myndighed for godkendelsesafgørelsen er miljøministeriet.	5 500 <sup>(12)</sup>	24. maj 2021

## LETLAND

A/S »Tosmares kuģubūvētava« Ģenerāļa Baloža street 42/44, Liepāja, LV-3402 Letland Tlf. +371 63401919 E-mail: shipyard@tosmare.lv	Ophugning af skibe (ved tørdok og liggeplads)	Skibe som defineret i artikel 3, stk. 1, nr. 1), i forordning (EU) nr. 1257/2013 Maksimal skibsdimensioner: Længde: 165 m Bredde: 22 m Dybde: 7 m	Jf. national tilladelse nr. LI10IB0024.	Udtrykkelig godkendelse — skriftlig meddelelse inden for 30 arbejdsdage	0 <sup>(13)</sup>	11. juni 2020
--	---	---	---	---	-------------------	---------------

Anlæggets navn	Ophugningsmetode	Art og størrelse af de skibe, der kan ophugges	Begrænsninger og betingelser for skibsophugningsanlæggets drift, bl. a. med hensyn til håndtering af farligt affald	Nærmere oplysninger om proceduren for udtrykkeligt eller stilltende samtykke for de kompetente myndigheders godkendelse af skibsophugningsplanen <sup>(1)</sup>	Maksimalt årligt skibsophugningsoutput beregnet som summen af vægten, udtrykt i LDT, af de skibe, der er ophugget i et givet år på det pågældende anlæg <sup>(2)</sup>	Udløbsdato for optagelse på den europæiske liste <sup>(3)</sup>
		DWT: 14 000 BT: 200-12 000 Vægt: 100-5 000 ton LDT: 100-5 000				
LITAUEN						
UAB APK Minijos 180 (kaj 133A), LT 93269, Klaipėda, Litauen Tlf. +370 46365776 Fax +370 46365776 E-mail: uab.apk@gmail.com	Ved kaj (liggeplads)	Skibe som defineret i artikel 3, stk. 1, nr. 1), i forordning (EU) nr. 1257/2013 Maksimal skibsdimensioner: Længde: 130 meter Bredde: 35 meter Dybde: 10 meter BT: 3 500	Jf. national tilladelse nr. TL-KL.1-15/2015	Udtrykkelig godkendelse — skriftlig meddelelse inden for 30 arbejdsdage	1 500 <sup>(14)</sup>	17. marts 2020
UAB Armar Minijos 180 (kaj 127A, 131A), LT 93269, Klaipėda, Litauen Tlf. +370 68532607 E-mail: armar.uab@gmail.com; albatrosas33@gmail.com	Ved kaj (liggeplads)	Skibe som defineret i artikel 3, stk. 1, nr. 1), i forordning (EU) nr. 1257/2013 Maksimal skibsdimensioner (kaj 127A): Længde: 80 meter Bredde: 16 meter Dybde: 6 meter BT: 1 500 Maksimal skibsdimensioner (kaj 131 A): Længde: 80 meter Bredde: 16 meter Dybde: 5 meter BT: 1 500	Jf. national tilladelse nr. TL-KL.1-16/2015 (kaj 127A)  Jf. national tilladelse nr. TL-KL.1-51/2017 (kaj 131A)	Udtrykkelig godkendelse — skriftlig meddelelse inden for 30 arbejdsdage	3 910 <sup>(15)</sup>	17. marts 2020 (kaj 127A)  19. april 2022 (kaj 131 A)

Anlæggets navn	Ophugningsmetode	Art og størrelse af de skibe, der kan ophugges	Begrænsninger og betingelser for skibsophugningsanlæggets drift, bl. a. med hensyn til håndtering af farligt affald	Nærmere oplysninger om proceduren for udtrykkeligt eller stilgende samtykke for de kompetente myndigheders godkendelse af skibsophugningsplanen <sup>(1)</sup>	Maksimalt årligt skibsophugningsoutput beregnet som summen af vægten, udtrykt i LDT, af de skibe, der er ophugget i et givet år på det pågældende anlæg <sup>(2)</sup>	Udløbsdato for optagelse på den europæiske liste <sup>(3)</sup>
UAB Vakarų refonda Minijos 180 (kaj 129, 130, 131A, 131, 132, 133A), LT 93269, Klaipėda, Litauen Tlf. +370 46483940/483891 Fax +370 46483891 E-mail: refonda@wsy.lt	Ved kaj (liggeplads)	Skibe som defineret i artikel 3, stk. 1, nr. 1), i forordning (EU) nr. 1257/2013 Maksimal skibsdimensioner: Længde: 230 meter Bredde: 55 meter Dybde: 14 meter BT: 70 000	Jf. national tilladelse nr. (11.2)-30-161/2011/TL-KL.1-18/2015	Udtrykkelig godkendelse — skriftlig meddelelse inden for 30 arbejdsdage	20 140 <sup>(16)</sup>	21. maj 2020

NEDERLANDENE

Keppel-Verolme Prof. Gerbrandyweg 25 3197 KK Rotterdam-Botlek Nederlandene Tlf. +31 181234353 E-mail: mzoethout@keppelverolme.nl	Ophugning af skibe	Maksimal skibsdimensioner: Længde: 405 meter Bredde: 90 meter Dybde: 11,6 meter	Anlægget har en drifttilladelse; tilladelsen indeholder begrænsninger og betingelser for en miljømæssig forsvarlig drift.	Udtrykkelig godkendelse	52 000 <sup>(17)</sup>	21. juli 2021
Scheepssloperij Nederland B.V. Havenweg 1; 3295 XZ s-Gravendeel Postbus 5234; 3295 ZJ s-Gravendeel Nederlandene Tlf. +31 786736055 E-mail: info@sloperij-nederland.nl	Ophugning af skibe	Maksimal skibsdimensioner: Længde: 200 meter Bredde: 33 meter Dybde: 6 meter Højde: 45 meter (Botlekbride)	Anlægget har en drifttilladelse; tilladelsen indeholder begrænsninger og betingelser for en miljømæssig forsvarlig drift.	Udtrykkelig godkendelse	9 300 <sup>(18)</sup>	27. september 2021



Anlæggets navn	Ophugningsmetode	Art og størrelse af de skibe, der kan ophugges	Begrænsninger og betingelser for skibsophugningsanlæggets drift, bl. a. med hensyn til håndtering af farligt affald	Nærmere oplysninger om proceduren for udtrykkeligt eller stilltende samtykke for de kompetente myndigheders godkendelse af skibsophugningsplanen <sup>(1)</sup>	Maksimalt årligt skibsophugningsoutput beregnet som summen af vægten, udtrykt i LDT, af de skibe, der er ophugget i et givet år på det pågældende anlæg <sup>(2)</sup>	Udløbsdato for optagelse på den europæiske liste <sup>(3)</sup>
		Ophugning startes i vandet for at gøre skroget lettere; spillet til at trække skibe på rampen kan trække 2 000 ton.				
POLEN						
ALMEX Sp. Z o.o. ul. Ks. Stanisława Kujota 1 70-605 Szczecin Polen Tlf. +48 914624862 e-mailadresse: biuro@almex-recycling.pl almex-recycling.pl	Moler og ophugningsområder ved kysten	Skibe som defineret i artikel 3, stk. 1, nr. 1), i forordning (EU) nr. 1257/2013 Maksimalle skibsdimensioner: Længde: 120 meter Bredde: 20 meter Dybde: 6 meter DWT 6 000 BT: 2 500 LDT: 2 500	Jf. tilladelse WOŚ. II.7243.7.4.2014.IB	Udtrykkelig godkendelse	4 000 <sup>(19)</sup>	28. april 2018
Stocznia Marynarki Wojennej S.A. ul. Śmídownicza 48, 81-127 Gdynia Polen Tlf. +48 586258318 e-mailadresse: mrybka@navship.pl www.navship.pl	Liggepladser, tørdokker, moler og ophugningsområder ved kysten	Skibe som defineret i artikel 3, stk. 1, nr. 1), i forordning (EU) nr. 1257/2013 Maksimalle skibsdimensioner: Længde: 100 m Vægt: 2 500 ton (Tungere fartøjer skal ophugges delvist. Delvis ophugning påbegyndes i vandet for at gøre skroget lettere.)	Jf. tilladelse DROŚ S.7243.24.2016.EB	Udtrykkelig godkendelse	5 000 <sup>(20)</sup>	28. april 2018

Anlæggets navn	Ophugningsmetode	Art og størrelse af de skibe, der kan ophugges	Begrænsninger og betingelser for skibsophugningsanlæggets drift, bl. a. med hensyn til håndtering af farligt affald	Nærmere oplysninger om proceduren for udtrykkeligt eller stilltende samtykke for de kompetente myndigheders godkendelse af skibsophugningsplanen <sup>(1)</sup>	Maksimalt årligt skibsophugningsoutput beregnet som summen af vægten, udtrykt i LDT, af de skibe, der er ophugget i et givet år på det pågældende anlæg <sup>(2)</sup>	Udløbsdato for optagelse på den europæiske liste <sup>(3)</sup>
----------------	------------------	--	---	---	--	---

PORTUGAL

Navalria — Docas, Construções e Reparações Navais Porto Comercial, Terminal Sul, Apartado 39, 3811-901 Aveiro Portugal Tlf. +351 234378970, +351 232767700 E-mail: info@navalria.pt	Demontering på tørdok, dekontaminering og ophugning på et vandret og skråt plan, afhængigt af skibets størrelse	Nominel kapacitet ved vandret plan: 700 ton Nominel kapacitet ved skråt plan: 900 ton		Betingelserne for driften er fastlagt i de specifikationer, der er knyttet som bilag til afsnit (AL n.º 5/2015/CCDRC af 26. januar 2016)	1 900 ton <sup>(21)</sup>	26. januar 2020
--	---	--	--	--	---------------------------	-----------------

DET FORENEDE KONGERIGE

Able UK Limited Teesside Environmental Reclamation and Recycling Centre Graythorp Dock Tees Road Hartlepool Cleveland TS25 2DB Det Forenede Kongerige Tlf. +44 1642806080 E-mail: info@ableuk.com	Ophugning af skibe og dertil knyttet behandling godkendt ved tørdok og liggeplads	Alle skibe inden for de dimensioner, der er godkendt i tilladelsen. Maksimal skibsdimensioner: Længde: 337,5 meter Bredde: 120 meter Dybgang 6,65 meter	Anlægget har en plan for skibsophugningsanlæg, der opfylder kravene i forordning (EU) nr. 1257/2013. Anlægget er godkendt ved en tilladelse (ref. EPR/VP3296ZM), der begrænser driften og pålægger anlæggets operatør visse betingelser.	Udtrykkelig godkendelse	66 340 <sup>(22)</sup>	6. oktober 2020
--	---	---	---	-------------------------	------------------------	-----------------

Anlæggets navn	Ophugningsmetode	Art og størrelse af de skibe, der kan ophugges	Begrænsninger og betingelser for skibsophugningsanlæggets drift, bl. a. med hensyn til håndtering af farligt affald	Nærmere oplysninger om proceduren for udtrykkeligt eller stilgende samtykke for de kompetente myndigheders godkendelse af skibsophugningsplanen <sup>(1)</sup>	Maksimalt årligt skibsophugningsoutput beregnet som summen af vægten, udtrykt i LDT, af de skibe, der er ophugget i et givet år på det pågældende anlæg <sup>(2)</sup>	Udløbsdato for optagelse på den europæiske liste <sup>(3)</sup>
Harland and Wolff Heavy Industries Limited Queen's Island Belfast BT3 9DU Det Forenede Kongerige Tlf. +44 2890458456 E-mail: trevor.hutchinson@harland-wolff.com	Ophugning af skibe og dertil knyttet behandling godkendt ved tørdok og liggeplads	Alle skibe med de dimensioner, der er angivet i den vedtagne arbejdsplan. Maksimal skibsdimensioner: Den vigtigste dok (den største) er 556 m × 93 m × 1,2 m DWT og kan tage fartøjer op til denne størrelsesorden. Denne største tørdok er på 1,2 mio. DWT.	Anlægget har en plan for skibsophugningsanlæg, der opfylder kravene i forordning (EU) nr. 1257/2013. Anlægget er godkendt ved en tilladelse til affaldshåndtering (LN/07/21/V2), der begrænser driften og pålægger anlæggets operatør visse betingelser.	Udtrykkelig godkendelse	13 200 <sup>(23)</sup>	3. august 2020
Swansea Drydock Ltd Prince of Wales Dry Dock Swansea Wales SA1 1LY Det Forenede Kongerige Tlf. +44 1792654592 E-mail: info@swanseadrydocks.com	Ophugning af skibe og dertil knyttet behandling godkendt ved tørdok og liggeplads	Alle skibe inden for de dimensioner, der er godkendt i tilladelsen. Maksimal skibsdimensioner: Længde: 200 meter Bredde: 27 meter Dybgang 7 meter	Anlægget har en plan for skibsophugningsanlæg, der opfylder kravene i forordning (EU) nr. 1257/2013. Anlægget er godkendt ved en tilladelse (ref. EPR/UP3298VL), der begrænser driften og pålægger anlæggets operatør visse betingelser.	Udtrykkelig godkendelse	7 275 <sup>(24)</sup>	2. juli 2020

<sup>(1)</sup> Jf. artikel 7, stk. 3, i forordning (EU) nr. 1257/2013 om ophugning af skibe.

<sup>(2)</sup> Jf. artikel 32, stk. 1, litra a), tredje punktum, i forordning (EU) nr. 1257/2013.

<sup>(3)</sup> Udløbsdatoen for optagelse på den europæiske liste svarer til udløbsdatoen for den tilladelse eller godkendelse, anlægget har fået i medlemsstaten.

<sup>(4)</sup> Ifølge de forelagte oplysninger er anlæggets teoretiske maksimale årlige skibsophugningskapacitet på 50 000 LDT pr. år.

<sup>(5)</sup> Ifølge de forelagte oplysninger er anlæggets teoretiske maksimale årlige skibsophugningskapacitet på 50 000 LDT pr. år.

<sup>(6)</sup> Ifølge de forelagte oplysninger er anlæggets teoretiske maksimale årlige skibsophugningskapacitet på 50 000 LDT pr. år.

<sup>(7)</sup> Ifølge de forelagte oplysninger er anlæggets teoretiske maksimale årlige skibsophugningskapacitet på 15 000 LDT pr. år.

<sup>(8)</sup> Ifølge de forelagte oplysninger er anlæggets teoretiske maksimale årlige skibsophugningskapacitet på 60 000 LDT pr. år.

<sup>(9)</sup> Ifølge de forelagte oplysninger er anlæggets teoretiske maksimale årlige skibsophugningskapacitet på 15 000 LDT pr. år.

- (10) Ifølge de forelagte oplysninger er anlæggets teoretiske maksimale årlige skibsophugningskapacitet på 18 000 LDT pr. år.
- (11) Ifølge de forelagte oplysninger er anlæggets teoretiske maksimale årlige skibsophugningskapacitet på 23 000 LDT pr. år.
- (12) Ifølge de forelagte oplysninger er anlæggets teoretiske maksimale årlige skibsophugningskapacitet på 10 000 LDT pr. år.
- (13) Ifølge de forelagte oplysninger er anlæggets teoretiske maksimale årlige skibsophugningskapacitet på 15 000 LDT pr. år.
- (14) Anlægget har ifølge sin tilladelse lov til at ophugge maksimalt 30 000 LTD pr. år.
- (15) Anlægget har ifølge sine tilladelser lov til at ophugge maksimalt 12 000 LTD pr. år.
- (16) Anlægget har ifølge sin tilladelse lov til at ophugge maksimalt 45 000 LTD pr. år.
- (17) Anlægget må ifølge sin tilladelse have en teoretisk maksimal årlig skibsophugningskapacitet på 100 000 ton pr. år.
- (18) Ifølge de forelagte oplysninger er anlæggets teoretiske maksimale årlige skibsophugningskapacitet på 45 000 LDT pr. år.
- (19) Ifølge de forelagte oplysninger er anlæggets teoretiske maksimale årlige skibsophugningskapacitet på 10 000 LDT pr. år.
- (20) Ifølge de forelagte oplysninger er anlæggets teoretiske maksimale årlige skibsophugningskapacitet på 10 000 LDT pr. år.
- (21) Der er ikke forelagt nogen oplysninger om den teoretiske maksimale årlige skibsophugningskapacitet.
- (22) Anlægget har ifølge sin tilladelse lov til at ophugge maksimalt 230 000 ton pr. år.
- (23) Anlægget har ifølge sin tilladelse lov til at ophugge maksimalt 300 000 ton pr. år.
- (24) Anlægget har ifølge sin tilladelse lov til at ophugge maksimalt 74 999 ton pr. år.
-







ISSN 1977-0634 (elektronisk udgave)  
ISSN 1725-2520 (papirudgave)



**Den Europæiske Unions Publikationskontor**  
2985 Luxembourg  
LUXEMBOURG

**DA**