II

(Muut kuin lainsäätämisjärjestyksessä hyväksyttävät säädökset)

ASETUKSET

NEUVOSTON TÄYTÄNTÖÖNPANOASETUS (EU) N:o 964/2010,

annettu 25 päivänä lokakuuta 2010,

lopullisen polkumyyntitullin käyttöönotosta tiettyjen Kiinan kansantasavallasta peräisin olevien alumiinipyörien tuonnissa ja kyseisessä tuonnissa käyttöön otetun väliaikaisen tullin lopullisesta kantamisesta

EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen,

ottaa huomioon polkumyynnillä muista kuin Euroopan yhteisön jäsenvaltioista tapahtuvalta tuonnilta suojautumisesta 30 päivänä marraskuuta 2009 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 1225/2009 ([1]), jäljempänä 'perusasetus', ja erityisesti sen 9 artiklan ja 14 artiklan 3 kohdan,

ottaa huomioon ehdotuksen, jonka Euroopan komissio on tehnyt neuvoa-antavaa komiteaa kuultuaan,

sekä katsoo seuraavaa:

1. VÄLIAIKAISET TOIMENPITEET

(1) Komissio otti asetuksella (EU) N:o 404/2010 ([2]), jäljempänä 'väliaikaista tullia koskeva asetus', käyttöön väliaikaisen polkumyyntitullin tiettyjen Kiinan kansantasavallasta, jäljempänä 'Kiina', peräisin olevien alumiinipyörien tuonnissa.

(2) Menettely aloitettiin valituksen perusteella, jonka oli 30 päivänä kesäkuuta 2009 tehnyt Association of European Wheel Manufacturers (EUWA), jäljempänä 'valituksen tekijä', sellaisten tuottajien puolesta, joiden tuotanto muodostaa huomattavan osan eli tässä tapauksessa yli 50 prosenttia tiettyjen alumiinipyörien kokonaistuotannosta unionissa. Valituksessa esitetty näyttö mainitun tuotteen polkumyynnistä ja siitä aiheutuneesta merkittävästä vahingosta katsottiin riittäväksi oikeuttamaan menettelyn aloittaminen.

2. MYÖHEMPI MENETTELY

(3) Niiden olennaisten tosiasioiden ja huomioiden ilmoittamisen jälkeen, jäljempänä 'alustavien päätelmien ilmoittaminen', joiden perusteella päätettiin ottaa käyttöön väliaikaiset toimenpiteet, useat asianomaiset osapuolet esittivät kirjallisesti huomautuksensa alustavista päätelmistä. Kuulemista pyytäneille osapuolille annettiin mahdollisuus tulla kuulluiksi.

(4) Komissio jatkoi lopullisia päätelmiään varten tarpeellisina pitämiensä tietojen hankkimista.

(5) Kuten väliaikaista tullia koskevan asetuksen johdantoosan 18 kappaleessa todetaan, polkumyyntiä ja vahinkoa koskeva tutkimus kattoi 1 päivän heinäkuuta 2008 ja 30 päivän kesäkuuta 2009 välisen ajanjakson, jäljempänä 'tutkimusajanjakso'. Vahinkoa koskevaan arvioon vaikuttava kehityssuuntausten tarkastelu kattoi 1 päivän tammikuuta 2006 ja tutkimusajanjakson päättymisen välisen ajanjakson, jäljempänä 'tarkastelujakso'.

(6) Kaikille osapuolille ilmoitettiin niistä olennaisista tosiasioista ja huomioista, joiden perusteella aiottiin suositella lopullisen polkumyyntitullin käyttöönottoa tiettyjen Kiinasta peräisin olevien alumiinipyörien tuonnissa ja väliaikaisen tullin vakuutena olevien määrien lopullista kantamista. Osapuolille varattiin myös määräaika, jonka kuluessa ne voivat esittää huomautuksia tämän ilmoituksen johdosta.

(7) Kaikkia asianomaisten osapuolten toimittamia suullisia ja kirjallisia huomautuksia tarkasteltiin, ja ne otettiin huomioon soveltuvin osin.

2.1 Tutkimuksen rajaus: Turkista peräisin olevan tuonnin huomioon ottaminen

(8) Yksi vientiä harjoittavien tuottajien etuja edustava osapuoli katsoi, että tarkasteltavana olevan tuotteen tuonti Turkista olisi otettava huomioon tutkimuksessa.

(9) Valituksessa ei vaadittu Turkista peräisin olevan tuonnin sisällyttämistä tutkimukseen, koska tämän maan osalta ei menettelyä aloitettaessa ollut riittävästi näyttöä polkumyynnistä, vahingosta ja syy-yhteydestä, eikä sieltä peräisin olevaa tuontia koskevan polkumyynnin vastaisen menettelyn aloittaminen näin ollen ollut perusteltua.

(10) Valituksen tekijät toimittivat päinvastoin tietoja, joiden mukaan tarkasteltavana olevan tuotteen tuonti Turkista ei tapahtunut polkumyyntihinnoin (ks. valituksen ei-luottamuksellinen toisinto, sivu 13, 5 kohta, ja liite 5.1.a).

([1]) EUVL L 343, 22.12.2009, s. 51.
([2]) EUVL L 117, 11.5.2010, s. 64.

3. TARKASTELTAVANA OLEVA TUOTE JA SAMANKALTAINEN TUOTE

(11) Väliaikaisten toimenpiteiden käyttöönoton jälkeen eräät osapuolet toistivat väitteensä alkuperäisille laitevalmistajille (original equipment manufacturer, jäljempänä 'OEM') ja jälkimarkkinoille tarkoitettujen pyörien eroista ja katsoivat, että näitä kahta segmenttiä olisi pidettävä kahtena eri tuotteena. Kyseiset osapuolet väittivät, että OEM-pyörät olisi jätettävä tutkimuksen ulkopuolelle, koska OEM-pyörät ja jälkimarkkinoille tarkoitetut pyörät tuotetaan eri tuotantoprosesseja käyttäen ja koska niiden tekniset ja fyysiset ominaisuudet, jakelukanavat ja jopa käyttötarkoitukset ovat erilaisia.

(12) Kuten väliaikaista tullia koskevan asetuksen johdantoosan 21 kappaleessa kuitenkin todetaan, sekä jälkimarkkinoille että OEM-markkinoille tarkoitettuja alumiinipyöriä voidaan tuottaa kaikilla tuotantoprosesseilla, niitä on kaiken kokoisia ja painoisia, ja niissä voi olla erilainen viimeistely. OEM-pyörillä ja jälkimarkkinapyörillä on samat fyysiset ja tekniset perusominaisuudet ja ne ovat keskenään vaihdettavissa.

(13) Eräät osapuolet väittivät, että OEM-markkinoille ja jälkimarkkinoille tarkoitetuilla pyörillä on eri loppukäyttäjät, OEM-pyörillä autonvalmistaja ja jälkimarkkinapyörillä auton omistaja. Tämä käsitys on virheellinen. Vaikka OEM-pyöriä hankkivatkin autonvalmistajat, näiden pyörien ja jälkimarkkinapyörien käyttötarkoitus on sama: ne asennetaan autoihin ja muihin vastaaviin kulkuneuvoihin. Näin ollen niillä on sama loppukäyttäjä, auton ajaja.

(14) Yleisimmin esitetty väite oli se, että OEM-pyöriä koskevat erilaiset vaatimukset kuin jälkimarkkinoille tarkoitettuja pyöriä. Väitteen esittäjät katsoivat, että OEM-pyörien tuonnissa ei pitäisi ottaa käyttöön toimenpiteitä, koska ne ja jälkimarkkinapyörät eivät ole keskenään vaihdettavissa (niitä hankitaan eri tuotemarkkinoiden tarpeisiin ja ne ovat erilaisia muotoilun, laatuvaatimusten, investointien, tuotantoprosessin, hintojen ja tuonnin markkinaosuuden suhteen).

(15) Lisäksi väitettiin, että OEM-pyörät valmistetaan autonvalmistajien teknisten ohjeiden mukaisesti, kun taas jälkimarkkinoille tarkoitetut pyörät suunnitellaan ja valmistetaan pyöränvalmistajan määrittelemien teknisten vaatimusten perusteella ottamatta huomioon tietyn automallin vaatimuksia. Vaikka jälkimarkkinoille tarkoitettuja pyöriä ei muodollisesti valmistetakaan autonvalmistajien teknisten ohjeiden mukaisesti, ne on tarkoitettu käytettäviksi tietyissä automalleissa. Ne asennetaan itse asiassa lopulta juuri niihin samoihin automalleihin, joita varten OEM-pyörät oli alun perin tuotettu. Eri lähteistä peräisin olevia teknisiä vaatimuksia ei voida pitää osoituksena fyysisten ja teknisten ominaisuuksien eroista.

(16) Unionin tuottajilta ja autonvalmistajilta saatiin lisätietoja, jotka vahvistivat, että jälkimarkkinoille ja OEM-markkinoille tarkoitettujen pyörien valmistuksessa käytetään samoja tuotantoprosesseja (valaminen, venytyspainosorvaus (flow-forming), valssaus, taonta, kaksi- ja kolmiosaiset pyörät). Molempia valmistetaan kaikenkokoisina ja -painoisina. Sekä OEM-pyörissä että jälkimarkkinapyörissä voidaan käyttää istukoita, tietyntyyppistä viimeistelyä ja lämpökäsittelyä.

(17) Eräät osapuolet väittivät, että OEM-pyörien ja jälkimarkkinoille tarkoitettujen pyörien tekniset erot johtuvat siitä, että OEM-pyörissä käytetään primaarialumiinia, kun taas jälkimarkkinapyörien tuotannossa käytettävä alumiini on usein peräisin metalliromusta. Komissio tarkasteli näitä huomautuksia perusteellisesti. Lisätietoja asiasta saatiin autonvalmistajilta ja EU:n tuottajilta. Erityisesti ne EU:n tuottajat, jotka valmistavat sekä OEM-pyöriä että jälkimarkkinapyöriä, vahvistivat, että molempien pyörätyyppien valmistuksessa käytetään sekä primaarialumiinia että metalliromusta erotettua alumiinia, jälkimmäistä tosin vain rajoitetussa määrin. Tutkimuksen aikana kerätyt lisätiedot osoittivat, että käytetyn alumiinin tyypin ja laadun tärkein erottava tekijä on piipitoisuus (7 tai 11 prosenttia). Molempia metalliseoksia käytetään sekä OEM-pyöriin että jälkimarkkinapyöriin.

(18) Myöskään testausvaatimusten erojen perusteella ei sinänsä voida päätellä, että OEM-pyörät ja jälkimarkkinoille tarkoitetut pyörät olisivat kaksi eri tuotetta. Alumiinipyöriä varten ei ole olemassa yleisesti sovellettavia yhtenäisiä vaatimuksia. Standardit vaihtelevat tuottajan ja maan mukaan. Kaiken kaikkiaan jälkimarkkinoille tarkoitettuja pyöriä ja OEM-pyöriä ei ole mahdollista erottaa johdonmukaisesti toisistaan standardien tai vaatimusten perusteella. Asiakirja-aineistoon sisältyvien tietojen mukaan sekä OEM-pyöriä että jälkimarkkinoille tarkoitettuja pyöriä testataan erilaisilla menetelmillä (röntgentestit, kemialliset kokeet, tiiviystesti, rasituskokeet, korroosiotestit, pyörien tasapainon testaus, iskukokeet, säteiskuormituskokeet, taivutuskokeet, suolasumukokeet, kuparilla kiihdytetyt etikkahapposuolasumukokeet eli nk. CASS-testit). Näyttää lisäksi siltä, että testauksen ja standardien erot ovat enemmänkin osoitus käytäntöjen eroista eri jäsenvaltioissa eivätkä niinkään siitä, että OEM-pyörät ja jälkimarkkinoille tarkoitetut pyörät olisivat kaksi eri tuotetta.

(19) Asiakirja-aineiston tietojen mukaan autoteollisuuden asettamat laatuvaatimukset johtavat pitkälle standardoituihin tuotteisiin, jotka ovat helposti keskenään korvattavissa valmistajasta ja alkuperämaasta riippumatta. Myös jälkimarkkinasegmentillä asiakkaat voivat asettaa laatuvaatimuksia ja myös näiden pyörien täytyy täyttää kansainväliset ja kansalliset vaatimukset. Näin ollen molemmilla

tuotesegmenteillä saatetaan soveltaa tiukempia teknisiä tai muita vaatimuksia tiettyihin pyöriin, joten osa jälkimarkkinoille tarkoitetuista pyöristä on ehkä tiukempien standardien mukaisia kuin OEM-pyörät.

(20) Se seikka, että jälkimarkkinapyöriä ei yleensä asenneta uusiin autoihin ja että autonvalmistajat käyttävät tiettyjen valmistajien niiden tuotemerkillä tuottamia pyöriä, on hankintapäätös, jolla ei ole vaikutusta OEM-pyörien ja jälkimarkkinapyörien keskinäistä korvattavuutta koskeviin päätelmiin. Jälkimarkkinoille tarkoitettu eli pyöränvalmistajan omalla tuotemerkillä valmistettu pyörä on teknisesti mahdollista asentaa uuteen autoon.

(21) Näitä päätelmiä tukee se seikka, että autonvalmistajat hankkivat ja myyvät myös jälkimarkkinoille tarkoitettuja pyöriä. Osa näistä myydään autonvalmistajan tuotemerkillä (alkuperäisosien toimittaja) ja osa pyöränvalmistajan tuotemerkillä.

(22) Monissa huomautuksissa viitattiin autonvalmistajien pyörien toimittajille asettamiin vaatimuksiin (esim. näyttö siitä, että käytössä on hyvin toimiva ISO-standardien mukaisesti sertifioitu laadunhallintajärjestelmä, laatusuoritusten arviointi aiemmista hankkeista saatujen kokemusten ja toimittaja- ja kenttälaadun perusteella, tuote- ja hankekohtainen riskinarviointi). Alumiinipyörillä on kuitenkin samat fyysiset, tekniset ja kemialliset ominaisuudet ja käyttötarkoitukset riippumatta tällaisista vaatimuksista, joilla ei ole vaikutusta näihin ominaisuuksiin.

(23) Olisi myös muistettava, että monet pyöränvalmistajat tuottavat molemmille markkinasegmenteille ja että OEM-pyöriä ja jälkimarkkinapyöriä valmistetaan samoilla tuotantolinjoilla. Yhdellä markkinasegmentillä toimivat tuottajat voivat ryhtyä toimimaan myös toisella segmentillä.

(24) Eräät osapuolet väittivät myös, että OEM-pyöriä ja jälkimarkkinapyöriä olisi pidettävä kahtena eri tuotteena, koska ne kuuluvat tullitariffin eri alanimikkeisiin.

(25) Tämä polkumyynnin vastainen menettely koskee alumiinipyöriä, jotka kuuluvat tällä hetkellä CN-koodeihin ex 8708 70 10 ja ex 8708 70 50. CN-koodi 8708 70 10 käsittää pyörät sekä niiden osat ja tarvikkeet, jotka on tarkoitettu teollisesti asennettaviksi. Tämän vuoksi CN-koodissa ilmoitetun alemman tullin soveltaminen edellyttää niin kutsuttua tiettyyn käyttötarkoitukseen perustuvaa valvontaa. Tuotteiden luokittelu kahteen eri CN-koodiin on tarpeen, jotta voitaisiin osoittaa tullin määrässä oleva ero ja jotta alempaa tullia voitaisiin soveltaa teollisesti asennettaviksi tarkoitettuihin pyöriin. Tämä ei kuitenkaan vaikuta tarkasteltavana olevan tuotteen määritelmään.

(26) Vastauksena osapuolten huomautuksiin voidaan ensinnäkin todeta, että polkumyynnin vastaisen menettelyn yhteydessä esitettävässä tarkasteltavana olevan tuotteen määritelmässä ei viitata tuotteiden luokitteluun eri tullinimikkeisiin. Näin ollen tarkasteltavana oleva tuote voi polkumyynnin vastaisessa menettelyssä kattaa eri CN-koodeja. Tämä on itse asiassa melko yleistä.

(27) Toiseksi on todettava, että mainittuihin kahteen CN-koodiin kuuluvat pyörät ovat samanlaisia. Ainoa ero on siinä, miten ne ohjataan myyntiin tuonnin jälkeen.

(28) Kolmanneksi on todettava, että teollisesti asennettaviksi tarkoitettuihin pyöriin liittyvää CN-koodia käyttäen tapahtuneen tuonnin määrä on pienempi kuin tutkimuksessa yhteistyössä toimineiden autonvalmistajien tulliselvitettäväksi ilmoittaman OEM-tuonnin määrä. Tämän perusteella vaikuttaa siltä, että OEM-pyöriä on tulliselvitetty molempia CN-koodeja käyttäen. Koska siis näyttää siltä, että autonvalmistajat tuovat pyöriä molempiin CN-koodeihin luokiteltuina, käyttötarkoitukseen perustuva muodollinen erottelu olisi erittäin vaikeaa.

(29) Näin ollen asianomaisten osapuolten esittämät väitteet hylätään ja väliaikaista tullia koskevan asetuksen päätelmät vahvistetaan. OEM-pyöriä ja jälkimarkkinoille tarkoitettuja pyöriä pidetään yhtenä ja samana tarkasteltavana olevana tuotteena.

3.1 **Moottoripyörien ja perävaunujen pyörät**

(30) Tässä tutkimuksessa tarkasteltavana ovat 'CN-nimikkeisiin 8701–8705 kuuluvat moottoriajoneuvoihin tarkoitetut alumiinipyörät, myös lisälaitteilla tai renkailla varustetut, jotka luokitellaan tällä hetkellä CN-koodeihin ex 8708 70 10 ja ex 8708 70 50 (Taric-koodit 8708 70 10 10 ja 8708 70 50 10)'. Tämä määritelmä vastaa 13 päivänä elokuuta 2009 julkaistussa menettelyn aloittamista koskevassa ilmoituksessa ja menettelyn taustalla olevassa valituksessa esitettyä määritelmää.

(31) Osapuolet nostivat esiin kysymyksen siitä, koskisiko tutkimus myös moottoripyörien ja perävaunujen pyöriä. Edellä esitetty määritelmä jättää epäsuorasti tutkimuksen ulkopuolelle nimikkeeseen 8711 kuuluvien moottoripyörien ja nimikkeeseen 8716 kuuluvien perävaunujen pyörät, jotka periaatteessa luokitellaan nimikkeisiin 8711 (moottoripyörien tapauksessa) ja 8716 (perävaunujen tapauksessa).

(32) Tutkimuksen kuluessa esitettiin perävaunujen pyöriin liittyen väite, jonka mukaan menettelyn aloittamista koskevassa ilmoituksessa ilmoitettujen CN-koodien lisäksi tarkasteltavana olevaa tuotetta unioniin tuotaessa voitaisiin käyttää toistakin koodia, joka kattaa muun muassa perävaunujen pyörät (CN-koodi 8716 90 90), ja näin kiertää tarkasteltavana olevaa tuotetta koskevia toimenpiteitä (vaikka näyttääkin siltä, että kyseistä koodia ei käytännössä tällä hetkellä käytetä tähän tarkoitukseen).

(33) Ehdotettiin, että tutkimuksen olisi katettava myös CN-koodiin 8716 90 90 kuuluvat alumiinipyörät.

(34) Komission yksiköt ilmoittivat kaikille asianomaisille osapuolille kyseisen toisen CN-koodin mahdollisesta sisällyttämisestä menettelyyn liittämällä asianomaisten osapuolten käytettävissä olevaan asiakirjakirja-aineistoon asiaa koskevan tiedotteen.

(35) Kuten edellä kuitenkin todettiin, menettelyn aloittamista koskeva ilmoitus ei kattanut aidosti perävaunuihin tarkoitettuja ja siksi CN-koodiin 8716 90 90 kuuluvia alumiinipyöriä. Tämän vuoksi on mahdollista, että tietyt toimijat, jotka tuottavat tällaisia pyöriä ja/tai käyvät niillä kauppaa, eivät ilmoittautuneet tutkimuksen aikana, koska ne olettivat, ettei tällainen tuonti kuulu tutkimuksen piiriin, eivätkä ne sen vuoksi olleet tietoisia edellä mainitusta tiedotteesta. Näin ollen kyseisten pyörien sisällyttäminen menettelyyn ei ole asianmukaista. Koska toisaalta näyttäisi olevan erityisen suuri riski, että toimenpiteitä kierretään edellä mainittua CN-koodia käyttäen, on aiheellista ottaa käyttöön Taric-koodi, jonka avulla voidaan tarkoin seurata kyseistä koodia käyttäen tuotavien pyörien määrän kehitystä. Tätä koskeva säännös sisällytetään tämän asetuksen artiklaosaan perusasetuksen 14 artiklan 3 kohdan nojalla.

4. MARKKINATALOUSKOHTELU, YKSILÖLLINEN KOHTELU JA VERTAILUMAA

4.1 Markkinatalouskohtelu

(36) Kaikki otokseen kuuluneet vientiä harjoittavat tuottajat kiistivät väliaikaista tullia koskevan asetuksen johdanto-osan 26–53 kappaleessa esitetyt alustavat päätelmät.

Arviointiperuste 1

(37) On ensinnäkin korostettava, että primaarialumiinin osuus alumiinipyörien tuotantokustannuksista on Kiinassa yli 50 prosenttia. Kolme otokseen kuuluneista neljästä yrityksestä katsoi, että päätös markkinatalouskohtelun epäämisestä olisi tehtävä yksilöllisesti ja yrityskohtaisesti. Niiden mielestä komissio oli tässä tapauksessa evännyt markkinatalouskohtelun yleisesti koko maan osalta todetessaan väliaikaista tullia koskevan asetuksen johdanto-osan 30–37 kappaleessa, että valtio puuttui tärkeintä raaka-ainetta (alumiinia) koskeviin hankintapäätöksiin. Tätä väitettä ei voida hyväksyä, sillä komissio on tarkastellut kunkin otokseen kuuluneen tuottajan tilannetta erikseen. On totta, että komission päätelmä on sama kaikkien neljän tapauksessa, mutta tämä johtuu siitä, että valtio puuttuu niiden kaikkien päätöksentekoon, kuten väliaikaista tullia koskevan asetuksen johdanto-osan 30–37 kappaleessa selitetään. Jos jokin Kiinassa toimiva yritys olisi pystynyt osoittamaan, että se hankkii pääosan käyttämästään alumiiniseoksesta Lontoon metallipörssin (London Metal Exchange, LME) hinnoilla samoja menetelmiä käyttäen kuin mikä tahansa toinen muualla maailmassa toimiva alan yritys, komission päätelmä sen suhteen olisi ollut erilainen. Tällöin myös kyseiselle Kiinassa toimivalle yritykselle olisi voitu myöntää markkinatalouskohtelu, jos se täyttää muut arviointiperusteet.

(38) Edellä esitetyn perusteella vahvistetaan väliaikaista tullia koskevan asetuksen johdanto-osan edellä mainituissa kappaleissa ja 48 kappaleessa esitetyt päätelmät.

(39) Mitä tulee valtion puuttumiseen muihin liiketoimintapäätöksiin, yksikään väliaikaista tullia koskevan asetuksen johdanto-osan 38 kappaleessa tarkoitetuista kolmesta yritysryhmästä ei ole toimittanut lisänäyttöä, jonka perusteella olisi voitu tehdä toisenlaisia päätelmiä. Tässä yhteydessä on viitattu unionin yleisen tuomioistuimen tuomioon asiassa Zheijiang Xinan vastaan neuvosto ([1]). Siinä todetaan, että 'merkittävän valtion puuttumisen käsitettä ei voida rinnastaa kaikkeen vaikutusvaltaan, joka valtiolla voi olla tietyn yrityksen toimintaan, tai kaikkeen osallistumiseen yrityksen päätöksentekoprosessiin, vaan se on ymmärrettävä sellaiseksi valtiovallan toiminnaksi, joka on omiaan tekemään yrityksen päätöksistä yhteensopimattomia markkinatalouden olosuhteiden kanssa'. Viejien mukaan unionin toimielinten olisi sovellettava tätä tuomiota ja analysoitava yksityiskohtaisesti, onko valtion toiminta yrityksessä yhteensopimatonta markkinatalouden olosuhteiden kanssa. Tältä osin on huomattava, että kyseiseen tuomioon on haettu muutosta. Näin ollen tämä unionin yleisen tuomioistuimen tuomio tulee voimaan vasta muutoksenhakua koskevan päätöksen tekopäivästä. Tämän vuoksi toimielimet voivat tarkasteltavana olevassa tapauksessa päätellä, että valtio puuttuu yritysten toimintaan niin laajalti, että arviointiperuste 1 ei täyty. Edellä esitetyn perusteella vahvistetaan väliaikaista tullia koskevan asetuksen johdanto-osan 38 kappaleen päätelmät.

Arviointiperuste 2

(40) Kumpikaan niistä kahdesta yritysryhmästä, jotka väliaikaista tullia koskevan asetuksen päätelmien mukaan eivät täyttäneet arviointiperusteen 2 vaatimuksia, ei ole kiistänyt näitä päätelmiä. Tästä syystä vahvistetaan väliaikaista tullia koskevan asetuksen johdanto-osan 39 ja 49 kappaleessa esitetyt päätelmät, joiden mukaan kahden otokseen kuuluneen yritysryhmän tilejä ei laadita eikä tarkasteta kansainvälisten kirjanpitostandardien (IAS) mukaisesti.

Arviointiperuste 3

(41) Baoding Lizhong -yritysryhmä väittää, että perusasetuksen 2 artiklan 7 kohdan c alakohdassa nimenomaisesti edellytetään, että vääristymät johtuvat aiemmasta keskusjohtoisesta talousjärjestelmästä. Yritysryhmä väittää aina olleensa yksityisomistuksessa ja katsoo sen vuoksi, että vääristymät eivät voi olla tulosta 'aiemmasta' keskusjohtoisesta talousjärjestelmästä, sillä ryhmään kuuluvat yritykset eivät ole koskaan olleet valtion omistuksessa. Tätä

([1]) Asia T-498/04, Zheijiang Xinan Chemical Industrial Group Co. Ltd., 85 kohta.

väitettä ei voida hyväksyä. Kuten tarkasteltavana olevassa tapauksessa on voitu todeta, yritysten tuotantokustannuksiin ja taloudelliseen tilanteeseen voi kohdistua aiemmasta keskusjohtoisesta talousjärjestelmästä peräisin olevia merkittäviä vääristymiä riippumatta siitä, onko yritys ollut valtion omistuksessa vai ei.

(42) Baoding Lizhong -ryhmä, YHI Manufacturing (Shanghai) Co. Ltd ja CITIC Dicastal toistivat lisäksi jo ennen väliaikaista tullia koskevan asetuksen antamista esittämänsä väitteet siitä, että niiden saamat etuudet eivät ole merkittäviä. Kuten väliaikaista tullia koskevan asetuksen johdanto-osan 50 kappaleessa kuitenkin selitettiin, näiden ryhmien taloudelliseen tilanteeseen kohdistuvat vääristymät olivat tutkimuksen mukaan merkittäviä.

(43) YHI Manufacturing (Shanghai) Co. Ltd esitti lisäksi, että ulkomaisille yrityksille myönnetyt verovapautukset eivät ole erityistä tukea ja että tuen erityisyyden todistaminen on tasoitustoimenpiteitä koskevan WTO:n oikeuskäytännön mukaan tutkintaviranomaisten tehtävä ([1]). Huomautuksessaan YHI Manufacturing (Shanghai) Co. Ltd viittaa myös tukien vastaisen perusasetuksen ([2]) 4 artiklan 5 kohtaan, jossa säädetään, että '… erityiseksi määrittämisen on selkeästi perustuttava sitä tukeviin todisteisiin'. Yritys mainitsee myös tukien vastaisen perusasetuksen 4 artiklan 2 kohdan b alakohdan (jos oikeus saada tukea riippuu objektiivisista arviointiperusteista tai edellytyksistä, ei ole kyse erityisestä tuesta) ja tukia ja tasoitustulleja koskevan sopimuksen 10 artiklan, jossa tasoitustulli määritellään tulliksi, joka kannetaan sellaisen tuen vaikutusten eliminoimiseksi, joka myönnetään suoraan tai epäsuorasti tuotteen valmistukseen, tuotantoon tai vientiin. YHI Manufacturing (Shanghai) Co. Ltd katsoo, että jos komission yksiköt haluavat tasoittaa Kiinan viranomaisten myöntämien tukien vaikutuksia, asianmukainen menettely tähän olisi tukien vastainen tutkimus.

(44) Polkumyynnin vastaista lainsäädäntöä ei kuitenkaan voida tulkita näin, koska tukien vastaisessa perusasetuksessa vahvistettuja arviointiperusteita ei voida soveltaa markkinatalouskohtelua koskevan tarkastelun yhteydessä. Polkumyynnin vastaisen perusasetuksen mukaan on tutkittava, kohdistuuko yritysten tuotantokustannuksiin ja taloudelliseen tilanteeseen aiemmasta keskusjohtoisesta talousjärjestelmästä peräisin olevia merkittäviä vääristymiä, ja kuten edellä todettiin, toimia, joissa valtio muokkaa liiketoimintaympäristöä keskusjohtoiselle talousjärjestelmälle tyypillisillä toimenpiteillä, olisi pidettävä aiemmasta keskusjohtoisesta talousjärjestelmästä peräisin olevana valtion puuttumisena yritysten toimintaan.

(45) Edellä esitetyn perusteella vahvistetaan väliaikaista tullia koskevan asetuksen johdanto-osan 40–44 ja 50–52 kappaleessa esitetyt päätelmät.

Muita näkökohtia

(46) Viejät toistivat väliaikaista tullia koskevan asetuksen johdanto-osan 46 ja 47 kappaleessa käsitellyt väitteensä siitä, että perusasetuksen 2 artiklan 7 kohdan c alakohdan mukaan sen määrittäminen, täyttävätkö tuottajat markkinatalouskohtelun myöntämiselle asetetut arviointiperusteet, on tehtävä kolmen kuukauden kuluessa tutkimuksen vireillepanosta, ja että tarkasteltavana olevassa tapauksessa tähän määrittämiseen oli kulunut pidempi aika. Viejät siteerasivat väitteidensä tueksi unionin yleisen tuomioistuimen asiassa T-299/05 ([3]) antamaa tuomiota. Viejät katsoivat erityisesti, että komissio oli markkinatalouskohtelua koskevista päätelmistä ilmoittaessaan jo saanut kaikilta viejiltä vastaukset polkumyyntiä koskevaan kyselylomakkeeseen ja myös vastaukset vertailumaassa toimiville yrityksille lähetettyyn kyselylomakkeeseen. Koska komission yksiköillä näin ollen oli käytössään kyselylomakkeisiin annettuihin vastauksiin sisältyneet tiedot, niillä oli kaikki tarvittavat tiedot polkumyyntimarginaalin laskemiseksi tavanomaisella menetelmällä ja vertailumaamenetelmällä. Viejät päättelevät tämän perusteella, että komissio tiesi, millainen vaikutus markkinatalouskohtelua koskevalla päätöksellä olisi polkumyyntimarginaalin laskemiseen. Edellä esitetyn perusteella viejät pitävät mahdollisena, että markkinatalouskohtelua koskeva päätös tehtiin sen perusteella, mitkä olisivat sen vaikutukset polkumyyntiin.

(47) Tätä väitettä ei voida hyväksyä. Ensinnäkin on todettava, että toisin kuin viejät väittävät, komissiolla ei ollut markkinatalouskohtelua koskevista päätelmistä ilmoittaessaan kaikkia polkumyyntimarginaalin laskemiseen tarvittavia tietoja. Polkumyyntiä koskevaan kyselylomakkeeseen ja vertailumaan yrityksille lähetettyyn kyselylomakkeeseen saatuihin vastauksiin sisältyneet tiedot olivat tarkasteltavana olevassa tapauksessa epätäydellisiä ja virheellisiä, mistä syystä komissio ei pystynyt tuolloin laskemaan polkumyyntimarginaaleja. Polkumyyntimarginaalien tarkka määrittäminen vaati lisätietojen keräämistä tarkastuskäyntien avulla. Näitä käyntejä alettiin suorittaa vasta

([1]) Euroopan yhteisöt – Koreasta peräisin olevia, dynaamisissa hakumuisteissa käytettäviä puolijohdesiruja koskevat tasoitustoimenpiteet, WT/DS299/R, paneeliraportti 17.6.2005, 7186 kohta.

([2]) Neuvoston asetus (EY) N:o 597/2009, annettu 11 päivänä kesäkuuta 2009, muista kuin Euroopan yhteisön jäsenvaltioista tapahtuvalta tuetulta tuonnilta suojautumisesta (kodifioitu toisinto) (EUVL L 188, 18.7.2009, s. 93).

([3]) Shanghai Excell M&E Enterprise Co. Ltd ja Shanghai Adeptech Precision Co. Ltd vastaan neuvosto.

yli kaksi viikkoa markkinatalouskohtelua koskevista päätelmistä ilmoittamisen jälkeen. Koska tarkastuskäyntien yhteydessä saatavia tietoja ei siis vielä ollut käytettävissä, komission oli käytännössä mahdotonta tehdä polkumyyntilaskelmia ennen markkinatalouskohtelua koskevista päätelmistä ilmoittamista ja tehdä markkinatalouskohtelua koskevaa päätöstä polkumyyntiin kohdistuvien vaikutusten perusteella.

(48) Viejät eivät myöskään ole esittäneet mitään näyttöä siitä, että markkinatalouskohtelua koskeva päätös olisi ollut erilainen, jos se olisi tehty kolmen kuukauden määräajassa.

4.2 **Päätelmät**

(49) Vahvistetaan väliaikaista tullia koskevan asetuksen johdanto-osan 53 kappaleessa esitetty päätelmä, jonka mukaan markkinatalouskohtelu olisi evättävä kaikilta sitä pyytäneiltä yrityksiltä.

4.3 **Yksilöllinen kohtelu**

(50) Ne kaksi otokseen kuulunutta yritysryhmää, joilta alustavasti evättiin yksilöllinen kohtelu, koska valtion katsottiin puuttuvan niiden toimintaan niin, että se mahdollistaisi toimenpiteiden kiertämisen, jos yksittäisille viejille vahvistetaan erilaiset tullit, kiisti väliaikaista tullia koskevan asetuksen johdanto-osan 55 kappaleessa esitetyt alustavat päätelmät. Baoding Lizhong väittää, että valtio ei puutu sen toimintaan, ja katsoo lisäksi, että 9 artiklan 5 kohdan c ja e kohdan sanamuodon perusteella yksilöllistä kohtelua ei voida evätä pelkästään sen vuoksi, että valtio puuttuu jossain määrin yrityksen toimintaan ja että 9 artiklan 5 kohdan sanamuoto itse asiassa sallii yksilöllisen kohtelun myöntämisen, vaikka valtio puuttuu toimintaan jossain määrin edellyttäen, että yritys on kuitenkin riittävän riippumaton valtiosta ja että valtion puuttuminen toimintaan ei ole sellaista, että se mahdollistaisi toimenpiteiden kiertämisen. Näin olisi vain siinä tapauksessa, että valtion viranhaltijat olisivat enemmistönä keskeisissä tehtävissä ja voisivat puuttua päivittäisiin liiketoimintapäätöksiin.

(51) Toinen yritysryhmä väitti, että enemmistö sen osakkeista on yksityishenkilöiden hallussa ja että toimenpiteiden kiertämisen vaaraa ei ole, koska ryhmä toimittaa alumiinipyöriä yksinomaan autonvalmistajille OEM-markkinoilla ja kustakin pyörämallista autonvalmistajan kanssa tehdyssä sopimuksessa on määräykset tuotantopaikasta, joka tarkastetaan sekä ennen sopimuksen tekoa että sopimuskauden aikana.

(52) Baoding Lizhongin väitteistä voidaan todeta, että toimenpiteiden kiertämisen vaaraa tarkasteltiin uudelleen. Valtio ei itse asiassa puutu toimintaan niin, että se mahdollistaisi toimenpiteiden kiertämisen. Näin ollen Baoding Lizhongille voidaan myöntää yksilöllinen kohtelu.

(53) CITIC Dicastal puolestaan on valtion omistama yritys ja suoraan valtion määräysvallassa (osake-enemmistö on valtiolla). Valtion puuttuminen toimintaan on sellaista, että se mahdollistaisi toimenpiteiden kiertämisen, jos yritykselle vahvistetaan erilainen tulli. Muiden valtion määräysvallassa olevien yritysten tuotantoa voitaisiin toisin sanoen ohjata vientiin CITIC Dicastalin kautta. CITIC Dicastalin toisesta väitteestä on todettava, että vaikka se toimittaa alumiinipyöriä yksinomaan autonvalmistajille OEM-markkinoilla, tämä ei estä sitä aloittamasta toimituksia muille asiakkaille tulevaisuudessa. Tästä syystä voidaan päätellä, että CITIC Dicastalille ei pitäisi myöntää yksilöllistä kohtelua.

4.4 **Vertailumaa**

(54) Useat asianomaiset osapuolet vastustivat Turkin valintaa vertailumaaksi. Niiden perusteluja ei voida hyväksyä. Huomautukset esitettiin ensinnäkin paljon vertailumaan valintaa koskevien huomautusten toimittamiselle asetetun määräajan jälkeen (määräaika päättyi 24 päivänä elokuuta 2009) eikä niitä myöskään voida ottaa huomioon sisältönsä puolesta.

(55) Esitetyt perustelut voidaan tiivistää seuraavasti:

1) Yksi tutkimuksessa yhteistyössä toimineista turkkilaisista yrityksistä (Hayes Lemmerz) on etuyhteydessä erääseen EU:n tuottajaan ja molemmat yhteistyössä toimineet yritykset ovat EUWA:n jäseniä (EUWA on valituksen tehnyt eurooppalaisia tuottajia edustava järjestö). Tätä perustelua ei voida hyväksyä. Turkkia ei voida pitää sopimattomana vertailumaana sillä perusteella, että yksi siellä toimivista yrityksistä on etuyhteydessä yhteen EU:n yritykseen ja että molemmat yritykset ovat saman järjestön jäseniä kuin valituksen tekijät. Vertailumaan sopivuutta on arvioitava yksinomaan sellaisilla perusteilla kuin kilpailutilanne vertailumaan kotimarkkinoilla ja se, että vertailumaan tuottajien ja asianomaisen muun kuin markkinatalousmaan vientiä harjoittavien tuottajien käyttämässä tuotantoprosessissa ei ole merkittäviä eroja.

2) On myös väitetty, että Kiinassa ja Turkissa käytössä olevat tuotantoprosessit eivät ole vertailukelpoisia, koska kiinalaisilla tuottajilla on mahdollisuus saada raaka-aineita halvemmalla. Tätä väitettä ei voida ottaa huomioon. Halvempaa alumiinia on saatavilla, koska hintoja vääristää valtion puuttuminen yritysten toimintaan. Kuten edellä selostettiin, Kiinalla on ainutlaatuinen asema maailmassa, koska raaka-aineita on siellä saatavissa halvimmilla mahdollisilla hinnoilla, eikä vastaavaa tilannetta esiinny muissa maissa. Toisaalta tutkimuksessa kävi ilmi, että tuotantoprosessit ovat käytännössä täysin samanlaiset Kiinassa ja Turkissa.

3) Lopuksi on myös väitetty, että kotimarkkinoilla ei ole riittävästi kilpailua, koska kotimainen tuotanto menee pääasiassa vientiin ja EU:n ulkopuolelta tulevan tuonnin markkinoille pääsylle on esteitä. Näitä väitteitä ei voida ottaa huomioon. EU:n markkinat ovat yli kuusi kertaa suuremmat kuin Turkin markkinat, eikä markkinoillepääsylle ole mitään esteitä; tästä syystä on ymmärrettävää, että merkittävä osa Turkin tuotannosta viedään EU:hun. Lisäksi voidaan todeta, että Turkin kotimarkkinoilla on riittävästi kilpailua, koska kotimaisia tuottajia on vähintään viisi ja tuonnille EU:sta ei ole asetettu mitään esteitä.

(56) Edellä esitetyn perusteella vahvistetaan väliaikaista tullia koskevan asetuksen johdanto-osan 63 kappaleessa esitetty alustava päätelmä siitä, että Turkki on sopiva ja tarkoituksenmukainen vertailumaa.

4.5 **Polkumyynti**

4.5.1 *Laskelmat*

(57) Kaksi otokseen kuuluvaa vientiä harjoittavaa tuottajaa kiisti väliaikaista tullia koskevan asetuksen johdanto-osan 57–77 kappaleessa esitetyt alustavat päätelmät. Viejät katsovat, että polkumyynnin perusasetuksen 2 artiklan 11 kohdan mukaan polkumyyntiä koskevat laskelmat olisi tehtävä'kaiken yhteisöön suuntautuvan viennin' perusteella; niiden mielestä polkumyyntimarginaaleja laskettaessa olisi siis otettava huomioon vienti kokonaisuudessaan. Lisäksi väitettiin, että polkumyyntimarginaaleja laskettaessa ei ole otettu huomioon kalleimpia vientitapahtumia varsinkaan yhden tutkimuksen kohteena olleen yrityksen tapauksessa.

(58) Huomioon otettavien vientitapahtumien määrää koskevasta väitteestä on todettava, että polkumyynnin perusasetuksen 2 artiklan 11 kohdassa säädetään polkumyyntilaskelmien tekemisestä 'kaiken yhteisöön suuntautuvan viennin' perusteella, mutta vain 'jollei tasapuolista vertailua koskevista säännöksistä muuta johdu'. Tämä tarkoittaa sitä, että jos kaikille tuotteille on mahdotonta löytää järkevää vertailukohtaa, vientitapahtumia ei voida ottaa huomioon sataprosenttisesti. Tätä pidetään kohtuullisena, kunhan laskemat perustuvat riittävään suureen prosenttiosuuteen kaikista vientitapahtumista. Tarkasteltavana olevassa tapauksessa vientitapahtumista otettiin huomioon noin 85 prosenttia.

(59) Kalleimpien vientitapahtumien jättämistä pois laskelmista koskeva väite johti siihen, että polkumyyntiä koskevat laskelmat tehtiin uudelleen näiden vientitapahtumien ottamiseksi huomioon. Uusiin laskelmiin sisällytettiin joukko muitakin tuotetyyppejä kuin ne, joita oli käytetty väliaikaista tullia koskevaa asetusta varten tehdyissä laskelmissa. Tämän ansiosta laskelmiin on voitu sisällyttää mahdollisimman paljon vientitapahtumia ja samalla myös varmistaa, että kaikkien vientitapahtumien painotettu keskimääräinen yksikköhinta on kunkin vientiä harjoittavan yrityksen tapauksessa mahdollisimman lähellä sitä (kyseisen yrityksen) vientitapahtumien painotettua keskimääräistä yksikköhintaa, jota on käytetty polkumyyntimarginaalia laskettaessa. Tällä tavoin kaikkien, myös kalleimpien, vientitapahtumien arvo on voitu ottaa huomioon. Näitä uusia tuotetyyppejä koskevat normaaliarvot määritettiin väliaikaista tullia koskevan asetuksen johdanto-osan 70 kappaleessa selostetulla menetelmällä. Uuden laskelman myötä polkumyyntimarginaalit ovat pienentyneet erityisesti YHI:n tapauksessa.

(60) Normaaliarvo ja vientihinta määritettiin ja vertailu suoritettiin väliaikaista tullia koskevan asetuksen johdanto-osan 64–75 kappaleessa selostettuja menetelmiä käyttäen. Ainoat uusia laskelmia varten tehdyt muutokset liittyvät huomioon otettujen vientitapahtumien määrään lisäykseen ja näkemykseen, jonka mukaan polkumyynnin laskemisessa käytettyjen vientitapahtumien keskihinnan ei minkään yksittäisen yrityksen tapauksessa pitäisi erota merkittävästi kyseisen yrityksen kaikkien vientitapahtumien keskihinnasta.

(61) On väitetty, että komissio ei ole tarkastelussaan ottanut huomioon valuuttakurssien kehitystä eikä varsinkaan Yhdysvaltain dollarin arvon nousua suhteessa euroon eikä primaarialumiiniin ja kansainvälisiin tavarankuljetuksiin liittyvien kustannusten muutosta. Tämä väite on perusteeton, sillä komission yksiköt ovat käytäntönsä mukaisesti ottaneet huomioon kaikenlaiset todennettavissa olevat kustannukset analysoidessaan tarkasteltavana olevan tuotteen markkinoita tutkimusajanjakson aikana.

(62) Kiinalainen tuottaja YHI väitti, että oikaisut oli laskettu väärin sitä koskevassa polkumyyntilaskelmassa. Komissio hyväksyi väitteen ja suoritti uuden laskelman, jonka perusteella polkumyyntimarginaaliksi saatiin 23,81 prosenttia, mikä on 2,14 prosenttia vähemmän kuin aiemmassa laskelmassa.

4.5.2 *Lopulliset polkumyyntimarginaalit*

Yritys	Lopullinen polkumyyntimarginaali
YHI Manufacturing (Shanghai) Co. Ltd	23,81 %
Zhejiang Wanfeng Auto Wheel Co. Ltd	60,29 %
Baoding Lizhong	67,66 %
Muut yhteistyössä toimineet yritykset	44,23 %
Kaikki muut yritykset	67,66 %

5. **VAHINKO**

(63) Komissiolle esitettiin huomautuksia vahinkoa koskevista alustavista päätelmistä. Osa niistä oli samoja kuin ne, joita oli jo käsitelty väliaikaista tullia koskevassa asetuksessa.

(64) Tässä asetuksessa ei toisteta väliaikaista tullia koskevassa asetuksessa käsiteltyihin huomautuksiin liittyviä väitteitä.

5.1 **Tuonti Kiinasta**

(65) Osapuolet väittivät, että tuonnin laskemisessa käytettyä menetelmää ei ole selostettu riittävästi. Tämän arvostelun tueksi ei kuitenkaan esitetty näyttöä.

(66) Olisi huomattava, että tutkimuksen alustavassa vaiheessa käytetty menetelmä perustui valitukseen, jossa esitetyt tiedot kuitenkin tarkistettiin muista lähteistä (tutkimuksessa yhteistyössä toimineiden tuottajien, käyttäjien ja viejien toimittamat tiedot). Näitä tietoja on osapuolten esittämien huomautusten johdosta tarkasteltu uudelleen ja tämän perusteella alustavat päätelmät voidaan vahvistaa.

(67) Tuotannon, tuonnin ja myynnin laskentamenetelmistä annettiin yksityiskohtaisia tietoja niissä kolmessa tiedotteessa, jotka sisällytettiin asianomaisten osapuolten käytettävissä olevaan asiakirja-aineistoon väliaikaista tullia koskevan asetuksen julkaisupäivänä.

(68) Koska tämän tutkimuksen kattamiin CN-koodeihin kuuluu tarkasteltavana olevan tuotteen lisäksi muitakin tuotteita, useimmat huomautukset koskivat menetelmää, jolla komissio poisti ilmoitetuista määristä menettelyn soveltamisalaan kuulumattomia tuotteita.

(69) CN-koodiin 8708 70 50 kuuluvat alumiinista valmistetut pyörät sekä niiden osat ja tarvikkeet. Sitä vastaavat tiedot poimittiin Comext-tietokannasta tonneina tekemättä tässä vaiheessa mitään oikaisuja, koska, kuten valituksessa esitettiin, on oletettavaa, että osien ja tarvikkeiden merkitys on vähäinen.

(70) CN-koodiin 8708 70 10 kuuluvat muun muassa alumiinista valmistetut pyörät sekä niiden osat ja tarvikkeet. Myös sitä vastaavat tiedot poimittiin Comext-tietokannasta tonneina, ja näihin tietoihin tehtiin asianmukaiset oikaisut valituksessa kuvatun menetelmän mukaisesti.

(71) Useimmissa osapuolten esittämissä huomautuksissa arvosteltiin käytettyä menetelmää esittämättä kuitenkaan sopivampaa tai luotettavampaa vaihtoehtoa. Arvostelu kohdistui erityisesti siihen, että koska osapuolet eivät tienneet, mitä menetelmää komissio aikoi käyttää, ne eivät voineet esittää sitä koskevia huomautuksia. Olisi muistettava, että valituksen ei-luottamuksellinen toisinto, jossa esiteltiin yksityiskohtaisesti menettelyn alaan kuulumattomien tuotteiden poissulkemista koskeva menetelmä, sisältyi tutkimuksen ei-luottamukselliseen asiakirja-aineistoon ja oli saatavilla menettelyn aloittamisesta lukien. Komissio tarkisti valituksessa annetut tiedot, eikä havainnut mitään, mikä olisi voinut kyseenalaistaa valitun menetelmän sopivuuden. Koska osapuolet eivät myöskään ehdottaneet vaihtoehtoista menetelmää tuotteiden poissulkemista varten, niiden huomautuksia pidettiin perusteettomina.

(72) Huomautuksia esitettiin myös siitä menetelmästä, jolla asianomaisiin kahteen CN-koodiin kuuluvien tuotteiden alun perin tonneina ilmaistut määrät muunnettiin yksikkömääriksi. Tältäkin osin komissio noudatti menetelmää, jota oli ehdotettu valituksessa ja jonka sopivuus pystyttiin myöhemmin vahvistamaan kiinalaisten viejien kyselylomakkeeseen antamien vastausten avulla. Menetelmän mukaan Kiinasta tuodun yksikön keskipaino on noin 9 kg pyörää kohti. Muista kolmansista maista tuotujen tuotteiden yksikköpainon on arvioitu olevan noin 10 kg. Tämä arvio perustuu valituksen tietoihin, jotka kuitenkin tarkistettiin eri osapuolilta tutkimuksen kuluessa saatujen tietojen avulla.

(73) Väliaikaista tullia koskevan asetuksen antamisen jälkeen esittämissään huomautuksissa osapuolet katsoivat, että keskipainona olisi käytettävä 9 kg:n sijasta 10 kg:aa, koska se oli tuotujen OEM-pyörien keskipaino. Kuten väliaikaista tullia koskevassa asetuksessa mainittiin, 9 kg:n keskipaino perustuu otokseen kuuluneiden vientiä harjoittavien tuottajien toimittamiin tietoihin. Tästä syystä päätellään, että muuntamisessa käytetty menetelmä on sopiva ja kuvastaa hyvin Kiinasta tuotavien tuotteiden keskipainoa. Sitä paitsi vaikka muuntamisessa olisi käytetty OEM-pyörien keskipainoa eli 10 kg:aa, tällä ei olisi ollut vaikutusta lopullisiin päätelmiin.

(74) Väliaikaista tullia koskevan asetuksen johdanto-osan 86–88 kappaleen päätelmät voidaan näin ollen vahvistaa.

5.1.1 *Kiinasta peräisin olevan tuonnin määrä ja hinnat*

(75) Väliaikaista tullia koskevan asetuksen johdanto-osan 86 ja 89 kappaleessa esitetyt päätelmät, jotka perustuvat muun muassa Eurostatin tietoihin, on voitu vahvistaa vientiä harjoittavien tuottajien kyselylomakkeeseen antamien vastausten perusteella. Koska nämä tiedot ovat peräisin eri lähteistä, kehityssuuntauksissa voi luonnollisesti olla jonkin verran eroja tuotesegmentistä ja yrityksestä riippuen. Tiedot vahvistivat joka tapauksessa alhaisen hintatason, joka yhdessä hinnan merkittävän alittavuuden ja Kiinasta tulevan tuonnin määrän jyrkän kasvun kanssa osoittaa selvästi tutkimuksen yleisten päätelmien oikeellisuuden.

(76) Tietoja ja kehityssuuntauksia on tarkasteltu uudelleen myös OEM-segmentin ja jälkimarkkinasegmentin osalta erikseen. Väliaikaista tullia koskevan asetuksen johdanto-osan 89 kappaleessa todettiin virheellisesti, että vuosien 2006–2008 hintoja koskevat tiedot oli hankittava Eurostatista, koska viejille lähetetyistä kyselylomakkeista ei saatu tarvittavia tietoja. Kyse oli kuitenkin tuonnin jaosta OEM-segmenttiin ja jälkimarkkinasegmenttiin. Tällainen jaottelu on mahdollista tehdä vain viejien toimittamien liiketapahtumakohtaisten luetteloiden perusteella.

(77) Jälkimarkkinoiden yksikköhintoja koskevat tiedot osoittavat hintojen pysytelleen suhteellisen vakaina ja nousseen hieman tarkastelujakson lopussa. Ne olivat 25–34 euroa vuonna 2006, 24 - 32 euroa vuonna 2007, 25–29 euroa vuonna 2008 ja 26–36 euroa tutkimusajanjakson aikana. Luottamuksellisuussyistä näitä vaihteluvälejä on korotettu tai alennettu enintään 15 prosenttia.

Kiinasta tulevan jälkimarkkinatuonnin hintojen vaihteluvälit (viejiä koskevan otoksen perusteella)	+/– 15 %	+/– 15 %
2006	25	34
2007	24	32
2008	25	29
Tutkimusajanjakso	26	36

(78) Kiinasta tuotavien OEM-pyörien yksikköhinnat laskivat yli 15 prosenttia tarkastelujakson aikana. Yksityiskohtia ei voida luottamuksellisuusyistä paljastaa, kuten jäljempänä vahingon korjaavan tason laskemista koskevassa jaksossa selostetaan.

(79) Yksi osapuoli väitti, että kiinalaisten tuotteiden tuontihinnat nousivat vuoden 2008 ja tutkimusajanjakson välillä samalla, kun useimmat vahinkoindikaattorit kehittyivät merkittävän kielteisesti. Kiinasta peräisin olevan tuonnin hinnat ovat todellakin nousseet hieman (tosin vain 1,6 prosenttia) ([1]). On kuitenkin korostettava, että koko tarkastelujakson aikana hinnat laskivat 8 prosenttia.

(80) Tutkimus on kaiken kaikkiaan vahvistanut, että hintataso oli alhainen molemmilla segmenteillä. Tämä yhdessä hinnan merkittävän alittavuuden ja Kiinasta tulevan tuonnin jyrkän kasvun kanssa osoittaa, että asiassa tehdyt päätelmät olivat oikeita.

5.2 **OEM-segmentin ja jälkimarkkinasegmentin erillinen vahinkoanalyysi**

(81) Väliaikaisten toimenpiteiden käyttöönoton jälkeen esitettyihin keskeisiin huomautuksiin kuului se, että kaikkia vahinkoindikaattoreita olisi pitänyt analysoida erikseen OEM-segmentillä ja jälkimarkkinasegmentillä.

(82) Yksi osapuoli viittasi tältä osin Thaimaasta peräisin olevan sokerimaissin tuontia koskevaan komission asetukseen (EY) N:o 1888/2006 ([2]) ja neuvoston asetukseen (EY) N:o 682/2007 ([3]) väittäen, että niissä oli tehty tällainen segmenttikohtainen analyysi. Kyseinen osapuoli katsoi, että komissio rikkoi WTO-määräyksiä, kun se ei noudattanut samaa menetelmää tarkasteltavana olevassa tapauksessa.

(83) Sokerimaissia koskevassa tutkimuksessa viitattiin asiaankuuluviin WTO:n määräyksiin eli WTO:n valituselimen toteamukseen, jonka mukaan 'kun tutkintaviranomainen ottaa tutkittavakseen osan kotimaista tuotannonalaa, viranomaisten olisi periaatteessa tutkittava samalla tavoin kaikki muut osat, jotka ovat osa kyseistä tuotannonalaa, sekä tutkittava tuotannonalaa kokonaisuutena' ([4]). Kyseinen tapaus osoittaa selvästi, että tarkasteltavana olevassa tapauksessa noudatettu lähestymistapa vastaa toimielinten tähänastista käytäntöä ja on WTO:n polkumyyntisopimuksen mukainen ([5]). Segmenttikohtainen analyysi voidaan tehdä, mutta samalla on tarkasteltava tuotannonalaa kokonaisuutena.

([1]) Väliaikaista tullia koskevan asetuksen johdanto-osan 90 kappaleessa, jossa todetaan, että hinnat kohosivat 0,5 prosenttia, oli kirjoitusvirhe (nousu oli 0,5 euroa ja 1,6 prosenttia).

([2]) Komission asetus (EY) N:o 1888/2006, annettu 19 päivänä joulukuuta 2006, väliaikaisen polkumyyntitullin käyttöönotosta tietyn Thaimaasta peräisin olevan jyvinä tuotavan valmistetun tai säilötyn sokerimaissin tuonnissa (EUVL L 364, 20.12.2006, s. 68).

([3]) Neuvoston asetus (EY) N:o 682/2007, annettu 18 päivänä kesäkuuta 2007, lopullisen polkumyyntitullin käyttöön ottamisesta tiettyjen Thaimaasta peräisin olevien jyvinä tuotavien valmistettujen tai säilöttyjen sokerimaissien tuonnissa ja kyseisessä tuonnissa käyttöön otetun väliaikaisen tullin lopullisesta kantamisesta (EUVL L 159, 20.6.2007, s. 14).

([4]) WT/DS184/AB/R, 23.8.2001, United States – Anti-Dumping Measures on Certain Hot-Rolled Steel Products from Japan.

([5]) Asetuksen (EY) N:o 1888/2006 johdanto-osan 50 ja 51 kappale.

(84) Olisi muistettava, että tämän menettelyn alustavassa vaiheessa kyseessä olevia kahta segmenttiä tarkasteltiin yhdessä, mutta tiettyjä indikaattoreita analysoitiin kuitenkin erikseen OEM-pyörien ja jälkimarkkinoille tarkoitettujen pyörien osalta (hinnan alittavuus, kulutus, markkinaosuudet). Komissio tarkensi analyysiaan osapuolten esittämien huomautusten perusteella ja tarkasteli joitakin muitakin indikaattoreita segmenttitasolla (ks. jäljempänä). Kuten jäljempänä selostetaan, analyysi vahvisti sen, että tarkasteltavana olevaa tuotetta koskevat kehityssuuntaukset ovat pääosin samat tarkasteltiinpa tuotetta kokonaisuutena tai OEM-segmentin ja jälkimarkkinasegmentin osalta erikseen.

5.2.1 *Kulutus*

(85) Alla olevassa taulukossa esitetään alumiinipyörien kulutuksen kehittyminen unionissa OEM-segmentin ja jälkimarkkinasegmentin osalta erikseen. Yksityiskohtaisempia tietoja tuonnin jakamisesta OEM-tuontiin ja jälkimarkkinatuontiin annetaan edellä tuontia koskevassa jaksossa. Jako perustuu eri tietolähteistä kuten tutkimuksessa yhteistyössä toimineilta EU:n tuottajilta, käyttäjiltä ja kiinalaisilta vientiä harjoittavilta tuottajilta saatuihin tietoihin.

Määrä (tuhatta yksikköä)	2006	2007	2008	Tutkimusajanjakso
Unionin kulutus kokonaisuudessaan	58 607	62 442	58 313	49 508
Indeksi 2006 = 100	100	107	99	84
Kulutus: OEM-segmentti	43 573	44 009	42 076	34 915
Indeksi 2006 = 100	100	101	97	80
Kulutus: jälkimarkkinasegmentti	15 033	18 432	16 237	14 592
Indeksi 2006 = 100	100	123	108	97

(86) Unionin kokonaiskulutus laski tarkastelujaksolla 16 prosenttia eli 58,6 miljoonasta yksiköstä 49,5 miljoonaan yksikköön. Kehitys oli sama molemmissa segmenteissä. OEM-pyörien kulutus väheni 20 prosenttia eli 43,5 miljoonasta yksiköstä 34,9 miljoonaan yksikköön ja jälkimarkkinapyörien kulutus puolestaan 3 prosenttia eli 15 miljoonasta yksiköstä 14,5 miljoonaan yksikköön.

5.2.2 *Kiinasta tuleva tuonti ja sen markkinaosuudet OEM-segmentillä ja jälkimarkkinasegmentillä*

(87) Monissa huomautuksissa viitattiin komission päätelmiin OEM- ja jälkimarkkinasegmenttien koosta EU:n alumiinipyörien markkinoilla ja erityisesti päätelmiin tuonnin markkinaosuudesta. Osapuolet katsoivat erityisesti, että komissio oli laskenut väärin OEM-tuonnin markkinaosuuden. Maahantuotujen OEM-pyörien ja jälkimarkkinapyörien markkinaosuutta tutkittiin uudelleen näiden huomautusten perusteella. Kiinasta peräisin olevan OEM-tuonnin ja jälkimarkkinatuonnin markkinaosuudet ilmoitetaan myös väliaikaista tullia koskevassa asetuksessa. Ne on määritelty alustavan tutkimuksen asiakirja-aineistoon sisältyvien, EU:n tuottajilta, viejiltä ja autonvalmistajilta saatujen tietojen perusteella. Tämän pohjalta todettiin, että OEM-tuonnin markkinaosuus on 3 prosentin (varovainen laskelma) ja 6 prosentin välillä.

(88) Asianomaisten osapuolten esittämän kritiikin perusteella kaikki tiedot tarkastettiin uudelleen, minkä tuloksena alustavat päätelmät voitiin vahvistaa. Tutkimuksen kaikkia vaiheita ja kaikkia tietolähteitä, joiden avulla määritettiin sekä asianomaisesta maasta että muista kolmansista maista tulevan tuonnin osuus molemmissa tuotesegmenteissä, selostetaan yksityiskohtaisesti asianomaisten osapuolten käytettävissä olevaan asiakirja-aineistoon liitetyssä tiedotteessa. Tiedotteesta käy ilmi, kuinka monenlaisia tietolähteitä tarvittavien tietojen hankkimiseen on käytetty.

(89) Vastauksena osapuolten huomautuksiin siitä, että kolmen prosentin markkinaosuus on pieni, on korostettava, että kolmenkaan prosentin markkinaosuutta ei voida pitää pienenä, kun kyse on hintavaihteluille alttiista markkinoista, kuten nyt käsiteltävänä olevassa tapauksessa. Tämä pätee erityisesti, kun otetaan huomioon jäljempänä 116 kappaleessa kuvattu unionin tuotannonalan hintojen aleneminen. Lisäksi Kiinasta peräisin olevan tuonnin määrä ja markkinaosuus ovat kasvaneet merkittävästi.

OEM-tuonnin määrä (tuhatta yksikköä)	2006	2007	2008	Tutkimusajanjakso
Kiina	455	476	508	1 183
Indeksi 2006 = 100	100	105	112	260
Markkinaosuus (%)	1 %	1 %	1 %	3 %
Jälkimarkkinatuonnin määrä (tuhatta yksikköä)	2006	2007	2008	Tutkimusajanjakso
Kiina	3 247	4 667	5 301	4 954
Indeksi 2006 = 100	100	144	163	153
Markkinaosuus (%)	22 %	25 %	33 %	34 %

5.3 **Hintojen alittavuus**

(90) Olisi muistettava, että tutkimuksen alustavassa vaiheessa hintojen alittavuus laskettiin sekä tarkasteltavana olevalle tuotteelle kokonaisuutena että molemmille segmenteille erikseen. Jako segmentteihin perustui otokseen kuuluneiden EU:n tuottajien ja viejien toimittamiin liiketapahtumakohtaisiin luetteloihin, joissa eriteltiin myynti autonvalmistajille.

(91) Väliaikaista tullia koskevan asetuksen johdanto-osan 95 ja 98 kappaleessa ilmoitetut hinnan alittavuuden vaihteluvälit laskettiin uudelleen erityisesti polkumyyntiä koskevissa laskelmissa tapahtuneiden muutosten vuoksi (ks. edellä). Niitä myös tarkennettiin sovellettavan tullin osalta. Tutkimuksen alustavassa vaiheessa laskelmissa käytettiin yhtenäistä 4,5 prosentin tullia. Näin tehtiin myös lopullisessa vaiheessa, kun laskettiin yleistä hintojen alittavuutta (molemmille segmenteille yhteensä). Tämä johtuu siitä, että kaikkea OEM-tuontia ei ole tulliselvitetty alemman 3 prosentin tullin mahdollistavaa CN-koodia käyttäen.

(92) Eräät osapuolet toistivat huomautuksensa siitä, että hinnan alittavuuden taso olisi laskettava viittaamalla vain hinnan lisäarvokomponenttiin (alumiinin kustannukset pois lukien). Kuten väliaikaista tullia koskevan asetuksen johdanto-osan 96 kappaleessa todetaan, tämä menetelmä johtaisi vielä suurempaan hinnan alittavuuden tasoon. Koska täyttä hintaa käyttäen laskettu hinnan alittavuuden taso oli jo merkittävä, menetelmää ei tarkasteltu tarkemmin.

(93) Tarkasteltavana olevalle tuotteelle kokonaisuudessaan laskettu hinnan alittavuuden taso on 20 – 38 prosenttia. Hinnan alittavuus on merkittävää molemmissa segmenteissä (OEM-segmentissä 15 – 29 prosenttia ja jälkimarkkinasegmentissä 49 – 63 prosenttia).

6. **UNIONIN TUOTANNONALAN TILANNE**

6.1 **Unionin tuotannonalan määritelmä ja vahingon makro- ja mikrotaloudelliset indikaattorit**

(94) Yksi osapuoli väitti, että komission käyttämä unionin tuotannonalan ja unionin tuotannon määritelmä oli virheellinen ja että vahingon arvioinnin oli perustuttava pelkästään valituksen tekijöitä ja valitusta tukeneita yrityksiä koskeviin tietoihin eikä koko unionin tuotantoa koskeviin tietoihin.

(95) Unionin tuotannonala määriteltiin perusasetuksen 4 artiklan 1 kohdan mukaisesti. Koko unionin tuotannon tilanteen arviointi on perusasetuksen mukaista. Näin ollen väite, jonka mukaan vahingon arviointi perustui unionin tuotannonalan virheelliseen määritelmään, on hylättävä. Tämän perusteella hylättiin kaikki väitteet, jotka koskivat vahinkoindikaattoreiden kehitystä tapauksissa, joissa analyysi perustui otokseen kuuluneita ja tutkimuksessa yhteistyössä toimineita tuottajia koskeviin tietoihin.

(96) Yleisemmällä tasolla huomautettiin myös, että tuottajien kyselylomakkeisiin ja minikyselylomakkeisiin antamien vastausten ei-luottamukselliset toisinnot olivat puutteellisia. Komissio tarkasteli näitä huomautuksia yksityiskohtaisesti ja pyysi tarvittaessa paranneltuja ei-luottamuksellisia toisintoja. Nämä liitettiin asianomaisten osapuolten käytettävissä olevaan asiakirja-aineistoon, mikä mahdollisti oikeuksien täysimääräisen ja asianmukaisen puolustamisen.

(97) Eräät osapuolet väittivät, että osa EU:n tuottajista olisi pitänyt jättää tuotannonalan määritelmän ulkopuolelle, koska ne eivät toimittaneet kaikkia tarvittavia tietoja toiminnastaan. Niiden mukaan tällä olisi ollut vaikutusta edustavuuteen. Tosiseikat eivät kuitenkaan tue näitä väitteitä, sillä kyseiset EU:n tuottajat ovat toimittaneet kaikki tarvittavat tiedot. Väitteet oli tämän vuoksi hylättävä.

(98) Yksi tuoja väitti myös, että se olisi pitänyt luokitella EU:n tuottajaksi, koska se on ulkoistanut valmistuksen tarkasteltavana olevaan maahan, mutta hoitaa monet muut toiminnot EU:ssa (esim. suunnittelun). Yritys on ulkoistanut valmistuksen, mutta säilyttänyt unionissa tietyt toiminnot kuten pyörien testauksen. Koska valmistus kuitenkin tapahtuu tarkasteltavana olevassa maassa, tuojaa ei voida pitää EU:n tuottajana polkumyynnin vastaisessa menettelyssä. Väite oli tämän perusteella hylättävä.

(99) Eräät osapuolet tarkastelivat vahinkoindikaattoreita yrityskohtaisesti. Tällainen menettely ei ole hyväksyttävissä, sillä vahinkoanalyysissä tarkastellaan EU:n tuotannonalaa kokonaisuutena.

6.2 **Makrotaloudelliset indikaattorit**

6.2.1 *Myynti ja markkinaosuus*

(100) Väliaikaista tullia koskevan asetuksen julkaisemisen jälkeen osapuolet pyysivät tietoja OEM- ja jälkimarkkinasegmenttien osuuksista erikseen. Jäljempänä olevasta taulukosta käyvät ilmi sekä OEM- että jälkimarkkinasegmentin myynti- ja markkinaosuustiedot.

	2006	2007	2008	Tutkimusajanjakso
Koko unionin tuotannonalan myynti OEM-segmentillä (tuhatta yksikköä)	36 820	36 240	34 932	28 719
Indeksi 2006 = 100	100	98	95	78
Koko unionin tuotannonalan myynti jälkimarkkinasegmentillä (tuhatta yksikköä)	8 626	10 443	7 962	7 075
Indeksi 2006 = 100	100	121	92	82
OEM-segmentin markkinaosuus (prosentteina) (EU:n tuottajien osuus koko OEM-kulutuksesta)	84,5 %	82,3 %	83 %	82,3 %
Indeksi 2006 = 100	100	97	98	97
Jälkimarkkinasegmentin markkinaosuus (prosentteina) (EU:n tuottajien osuus jälkimarkkinoiden koko kulutuksesta)	57,4 %	56,7 %	49 %	48,5 %
Indeksi 2006 = 100	100	99	85	84

(101) Osuuksien jakauman määrittämiseksi käytettiin eri tietolähteitä, ennen kaikkea EU:n tuottajien tutkimuksen kuluessa toimittamia tietoja, valituksen tekijän esittämiä tietoja sekä ennen vireillepanoa kerättyjä tietoja.

(102) Edellä olevasta taulukosta käy ilmi sekä OEM- että jälkimarkkinasegmentillä havaittavissa oleva myynnin ja markkinaosuuksien laskeva suuntaus.

6.2.2 *Sopimustilanne*

(103) Kuten väliaikaista tullia koskevan asetuksen johdantoosan 112 kappaleessa todetaan, komissio jatkoi sellaisten tutkimusajanjaksolla tehtyjen sopimusten tarkastelua, jotka kuitenkin oli tarkoitus panna täytäntöön sen jälkeen. Asiakirja-aineistoon jo sisältyneitä tietoja on täydennetty EU:n pyörän- ja autonvalmistajilta saaduilla uusilla tiedoilla. Nämä tiedot vahvistivat hankintojen suuruusluokan ja eurooppalaisten ja kiinalaisten toimittajien markkinaosuuksien kehityssuunnat. Kyseisiä tietoja vahvistavat edelleen autonvalmistajien esittämät väitteet, joiden mukaan Kiinasta peräisin olevan tuonnin osuuden kasvun taustalla oli kilpailukyvyn ja laadun paraneminen ja tuotantoprosessien tehostuminen.

6.3 **Mikrotaloudelliset indikaattorit**

6.3.1 *Tuotantokustannukset*

(104) Eräs osapuoli väitti, että väliaikaista tullia koskevan asetuksen johdanto-osan 117 kappaleessa ilmoitetut kannattavuutta koskevat tiedot eivät vastanneet kyseisen asetuksen johdanto-osan 89 ja 122 kappaleessa esitettyjä tietoja myynnistä ja tuotantokustannuksista. Tämä johtui tuotantokustannusten laskemisessa sattuneesta virheestä, joka johti väärien tietojen käyttöön. Virhe on korjattu ja tuotantokustannusluvut esitetään seuraavassa taulukossa.

Euroina	2006	2007	2008	Tutkimusajanjakso
Keskimääräiset tuotantokustannukset (yksikköä kohti)	48,1	49,4	48,7	49,1

(105) Korjaus ei vaikuttanut tutkimuksen alustavassa vaiheessa määritettyyn suuntaukseen. Keskimääräiset tuotantokustannukset pysyivät tarkastelujaksolla vakaina.

6.3.2 *Kannattavuus*

(106) Koska osapuolet pyysivät tietojen esittämistä jaoteltuina OEM- ja jälkimarkkinasegmenteille, kannattavuus on laskettu kummallekin segmentille erikseen. Esitetyt suuntaukset ja suuruusluokat ovat saaneet vahvistuksen.

Prosentteina	2006	2007	2008	Tutkimusajanjakso
Kannattavuus yhteensä	3,2	0,7	–1,5	–5,4
OEM-segmentin kannattavuus	3,1	0,4	–1,4	–5,7
Jälkimarkkinasegmentin kannattavuus	5,2	5,7	–3,3	–2,4

(107) Kuten edellä olevasta taulukosta käy ilmi, vaikutuksia on havaittavissa sekä OEM- että jälkimarkkinasegmentin kannattavuuteen. Tarkastelujakson aikana kannattavuus supistui OEM-segmentillä 8,8 prosenttiyksikköä ja jälkimarkkinasegmentillä 7,6 prosenttiyksikköä. Näin ollen suuruusluokka ja suuntaukset vastaavat OEM- ja jälkimarkkinasegmenttejä erikseen tarkasteluina sitä suuruusluokkaa ja niitä suuntauksia, jotka määritettiin tuotteelle kokonaisuudessaan (8,7 prosenttiyksikön lasku).

6.3.3 *Investointien tuotto*

(108) Osapuolet huomauttivat mahdollisista epätarkkuuksista investointien tuottoa koskevissa laskelmissa. Ilmoitetuissa luvuissa otetaan huomioon kaikki investointien tuottoon vaikuttavat osatekijät, myös poistot. Näin ollen nämä väitteet on hylättävä.

6.4 **Vahinkoa koskevat päätelmät**

(109) Väliaikaista tullia koskevan asetuksen johdanto-osan 80–123 kappaleessa esitetyt vahinkoa koskevat päätelmät vahvistetaan. Unionin tuotannonalalle aiheutui merkittävää vahinkoa, joka ilmeni ennen kaikkea kannattavuuden heikkenemisenä. Joitakin vahingon indikaattoreita on analysoitu OEM- ja jälkimarkkinasegmenttien osalta erikseen. Näiden indikaattorien kehityssuuntaukset ja suuruusluokat vastaavat koko kyseiselle tuotteelle määritettyjä suuntauksia ja suuruusluokkia.

7. **SYY-YHTEYS**

7.1 **Kiinasta peräisin olevan tuonnin vaikutukset**

(110) Jotkut osapuolet väittivät, että unionin tuotannonalan tuotannon ja myynnin supistuminen johtui vähentyneestä kulutuksesta (jonka väitettiin aiheuttaneen myös kapasiteetin supistumisen). Väliaikaista tullia koskevassa asetuksessa ei kiistettykään sitä, että kulutus unionin markkinoilla on vähentynyt. Vaikka on mahdollista, että muut tekijät kuin Kiinasta peräisin oleva polkumyynnillä tapahtuva tuonti (talouskriisi ja tuonti Turkista) olisivat voineet vaikuttaa EU:n tuotannonalalle aiheutuneeseen vahinkoon, näiden muiden tekijöiden vaikutus ei ole niin suuri, että se poistaisi väliaikaista tullia koskevan asetuksen johdanto-osan 136–152 kappaleessa esitetyn syy-yhteyden. Kuten väliaikaista tullia koskevan asetuksen johdanto-osan 126 kappaleessa ja sitä seuraavissa kappaleissa todetaan, Kiinasta peräisin olevan alhaisin hinnoin tapahtuvan tuonnin määrän huomattavalla kasvulla on joka tapauksessa selvä yhteys unionin tuotannonalalle aiheutuneeseen vahinkoon. Lisäksi, kuten väliaikaista tullia koskevan asetuksen johdanto-osan 103 kappaleessa esitetään ja toisin kuin osapuolet väittävät, kapasiteetti pysyi vakaana tarkastelujakson ajan (erityisesti vuosina 2006–2008, kun taas vuoden 2008 ja tutkimusajanjakson välillä se supistui 4 prosenttia).

(111) Jotkin osapuolista viittasivat unionin tuottajien Internet-sivuillaan julkaisemiin lausuntoihin ja siihen, ettei Kiinasta peräisin olevaa polkumyynnillä tapahtuvaa tuontia mainittu aiheutuneen vahingon syiden joukossa. Riippumatta unionin tuottajien julkisista lausunnoista (jotka eivät missään tapauksessa sulje pois Kiinasta tapahtuvaa tuontia vahingon mahdollisena syynä) asiakirja-aineisto osoittaa selvästi, että unionin tuotannonalalle aiheutuneen vahingon ja Kiinasta polkumyynnillä tapahtuneen tuonnin välillä on syy-yhteys.

(112) Jotkin osapuolet väittivät, että kannattavuuden lasku johtui supistuneista tuotantomääristä. Näin ollen tuottajat eivät pystyneet asianmukaisesti kattamaan kiinteitä kustannuksiaan pienemmällä tuotettujen pyörien määrällä. Tuotannon lasku johtui kuitenkin markkinaosuuden supistumisesta, joka puolestaan aiheutui Kiinasta peräisin olevan tuonnin lisääntymisestä.

(113) Jotkin osapuolista väittivät, ettei Kiinasta tapahtunut tuonti voinut olla syynä unionin tuotannonalalle aiheutuneeseen vahinkoon, koska kannattavuus heikkeni vuonna 2007 huolimatta vakaista hinnoista ja myynnistä. On muistettava, että vuosien 2006 ja 2007 välillä Kiinasta tapahtuneen tuonnin markkinaosuus kasvoi ja sen määrä lisääntyi 40 prosenttia. Tästä syystä väite oli hylättävä.

(114) Näin ollen väliaikaista tullia koskevan asetuksen johdanto-osan 126–130 kappaleen päätelmät vahvistetaan.

7.2 **Muiden tekijöiden vaikutukset**

7.2.1 *Jakautuminen segmentteihin*

(115) Osapuolet toistivat väitteensä, että suurimman osan myynnistään OEM-segmentille kanavoivalle unionin tuotannonalalle aiheutunut vahinko ei voinut johtua Kiinasta peräisin olevasta tuonnista, sillä se keskittyy pääosin jälkimarkkinasegmentille ja sitä on OEM-segmentillä vain vähän. Muistutettakoon, että näitä huomautuksia on käsitelty väliaikaista tullia koskevan asetuksen johdanto-osan 131–135 kappaleessa.

(116) Väliaikaisten toimenpiteiden käyttöönottamisen jälkeen jotkin osapuolet viittasivat väliaikaista tullia koskevan asetuksen johdanto-osan 133 kappaleeseen, jossa todettiin: 'on merkkejä siitä, että autonvalmistajat käyttävät Kiinan tarjouksia viitearvona, jonka vaikutuksesta pakotetaan alas EU:n […] valmistajien hinnat'. Kyseiset osapuolet väittivät, etteivät toimielimet voi perustaa päätelmiään merkkeihin, vaan ainoastaan selkeään näyttöön. Lisäksi osapuolet huomauttivat siitä, ettei asianomaisten osapuolten käytettävissä olleeseen asiakirja-aineistoon sisältynyt tietoja tällaisten väitteiden todisteeksi.

(117) Alusta lähtien on korostettava tämäntyyppisten tietojen suurta kaupallista arkaluonteisuutta. Komission käytettävissä olevien tietojen täydennykseksi osapuolilta saatiin lisätietoja. Nämä lisätiedot vahvistivat päätelmät, jotka perustuivat komission käytettävissä tutkimuksen alustavassa vaiheessa olleisiin, selkeää hintojen alentamispainetta osoittaneisiin todisteisiin. Komissio on kartuttanut hintapaine-näkökohtaan liittyvää asiakirja-aineistoa edelleen. Unionin tuottajat ovat toimittaneet asiasta yksityiskohtaisen esityksen. Se täydensi komission käsitystä tarjousmenettelyn yksityiskohdista ja antoi vahvistuksen päätelmille, jotka koskivat hintojen alentamispainetta ja Kiinasta tulevien tarjousten käyttöä viitearvona tällaisen paineen harjoittamiseen. Itse asiassa joissakin tapauksissa autonvalmistajien asettama tavoitehinta (joka muodostaa neuvottelujen lähtökohdan) oli jo määritetty unionin tuottajien kustannuksia alhaisemmalle tasolle ja oli näin alun perin kestämätön. Joissakin tapauksissa edes tätä tasoa alhaisemmat tarjoukset eivät tulleet hyväksytyiksi.

(118) Komission käytettävissä olevien tietojen mukaan jotkin autonvalmistajat vain ilmoittavat tarjoajilleen, että näiden olisi alennettava hintoja Kiinasta tulevien tarjousten mukaisiksi, toiset käyttävät tarjouskilpailuihin osallistumattomien yritysten tarjouksia, ja kolmannet taas eivät edes rajoita tarjouskilpailuihinsa osallistumista, vaan kuka tahansa voi tehdä tarjouksen (jopa sellaiset yritykset, jotka eivät koskaan täyttäisi edellytyksiä).

(119) Autonvalmistajat väittivät, ettei hinta ole niiden hankintapäätöksissä määräävä tekijä. Asiakirja-aineistosta käy todellakin ilmi, että muitakin näkökohtia voi olla, mutta hinnan merkitys on kuitenkin hallitseva.

(120) Näin ollen vahvistetaan väliaikaista tullia koskevan asetuksen johdanto-osan 131–135 kappaleen päätelmät.

7.2.2 *Turkista tulevan tuonnin vaikutus*

(121) Osapuolet väittivät, että komissio aliarvioi Turkista peräisin olevan tuonnin vaikutuksen unionin tuotannonalalle aiheutuneen vahingon syynä. Muistutettakoon, että väliaikaista tullia koskevan asetuksen johdanto-osan 136 ja 137 kappaleessa myönnetään, että Turkista tulevan tuonnin alhaisemmilla hinnoilla saattoi olla joitakin negatiivisia vaikutuksia EU:n tuotannonalan tilanteeseen, mutta ei siinä määrin, että se yksinään poistaisi syy-yhteyden Kiinasta polkumyynnillä tulevan tuonnin ja unionin tuotannonalalle aiheutuneen vahingon väliltä.

(122) Turkista peräisin olevan tuonnin vaikutusta on tutkittu myös segmenteittäin. On todettu, että Turkista tulevasta tuonnista — oli suunnattu OEM-segmentille. Vahvistetuksi tuli, että OEM-markkinoiden ja jälkimarkkinoiden segmentillä todetut suuntaukset ja suuruusluokat yhdessä tarkasteltuina vastasivat kummallekin segmentille erikseen tarkasteltuina saatuja. Asiakirja-aineistoon sisältyvien (eri yhteistyöosapuolten toimittamien) tietojen mukaan Turkista tulevan jälkimarkkinatuonnin hinnat laskivat tarkastelujakson aikana. Turkista tulevan OEM-tuonnin hinnat puolestaan säilyivät melko vakaina.

(123) Osapuolet huomauttivat, että Turkista peräisin olevan tuonnin hinnat alenivat merkittävästi vuoden 2008 ja tutkimusajanjakson välillä. Kuten väliaikaista tullia koskevan asetuksen johdanto-osan 137 kappaleessa todetaan, hintaero on kuitenkin ollut edelleen huomattavasti pienempi kuin Kiinasta peräisin olevan tuonnin ja EU:n tuottajien hintojen välinen ero.

(124) Erään osapuolen esittämistä huomautuksista, joiden mukaan Turkki olisi pitänyt sisällyttää valitukseen (kts. edellä johdanto-osan 9 kappale ja sitä seuraavat kappaleet), on todettava, ettei Turkin ulkopuolelle jättäminen poista syyyhteyttä kyseisen Kiinasta peräisin olevan tuotteen viennin ja unionin tuotannonalalle aiheutuneen vahingon väliltä.

(125) Näiden perusteiden johdosta osapuolten esittämät väitteet on näin ollen hylättävä. Edellä esitetty huomioon ottaen ja koska muita huomautuksia ei esitetty, väliaikaista tullia koskevan asetuksen johdanto-osan 136 ja 137 kappaleessa esitetyt päätelmät voidaan vahvistaa.

7.2.3 *Muista maista tulevan tuonnin vaikutus*

(126) Jotkin osapuolet väittivät, että muista kolmansista maista kuin Kiinasta tulevan tuonnin markkinaosuus kasvoi vuosien 2006 ja 2008 välillä. On todettava, että kolmansista maista tulevan tuonnin osuus pysyi vakaana, sillä siinä esiintyi ainoastaan pientä, yhden prosentin suuruusluokkaa olevaa vaihtelua. Väite oli näin ollen hylättävä.

(127) Jotkin maat mainitsivat, että Etelä-Afrikasta peräisin oleva tuonti olisi vaikuttanut unionin tuotannonalalle aiheutuneeseen vahinkoon määränsä ja/tai hintojensa vuoksi. Kuten väliaikaista tullia koskevan asetuksen johdanto-osan 99 kappaleesta käy ilmi, Etelä-Afrikasta tulevan tuonnin markkinaosuus, vaikka tuonnin määrä onkin kasvanut, on pysynyt vakaana vuodesta 2007 (1,4 prosenttia, vuosien 2006 ja 2007 välillä kasvua 0,6 prosenttia). Komission saamien tietojen mukaan suurin osa kyseisestä tuonnista oli tarkoitettu OEM-markkinoille. Etelä-Afrikasta peräisin olevan OEM-tuonnin hinnoista komissio sai ristiriitaista tietoa. Eurostatin tietojen perusteella voidaan päätellä niiden nousseen 43 eurosta 51 euroon. Nämä tiedot ovat samansuuntaisia yhden EU-tuottajan toimittamien tietojen kanssa. Sen vuoksi väite Etelä-Afrikasta tulevan tuonnin vaikutuksesta on hylättävä.

(128) Näin ollen vahvistetaan väliaikaista tullia koskevan asetuksen johdanto-osan 136–138 kappaleessa esitetyt päätelmät, jotka koskevat kolmansista maista tulevaa tuontia yhdessä tai erikseen.

7.2.4 *Talouskriisin vaikutus*

(129) Osapuolet toistivat talouskriisin vaikutusta koskevat väitteensä. Näitä, ja erityisesti autotuotannon supistumiseen liittyviä huomautuksia, on käsitelty väliaikaista tullia koskevassa asetuksessa.

(130) Kuten väliaikaista tullia koskevan asetuksen johdanto-osan 142 kappaleessa todetaan, laskeva suuntaus alkoi jo ennen talouskriisiä ja osui ajallisesti yhteen Kiinasta tulevan tuonnin markkinaosuuden kasvun kanssa.

(131) Näin ollen väliaikaista tullia koskevan asetuksen johdanto-osan 139–144 kappaleen päätelmät vahvistetaan.

7.2.5 *Kilpailu unionin tuottajien välillä ja EU:n markkinoiden keskittyminen*

(132) Osapuolet väittivät, että unionin tuotannonalan rakenne lisäsi osaltaan sille aiheutunutta vahinkoa. Kuten väliaikaista tullia koskevan asetuksen johdanto-osan 146 ja 147 kappaleessa esitetään, tutkimuksen aikana kootut tiedot osoittavat kuitenkin, että vaikutukset suurempiin ja pienempiin yrityksiin ovat olleet samanlaisia.

7.2.6 *Unionin tuottajien liikkeenjohdolliset päätökset*

(133) Jotkin osapuolet väittivät, että vahinkojen syynä olivat unionin tuottajien tekemät väärät liikkeenjohdolliset päätökset. Kyseisissä huomautuksissa viitattiin väliaikaista tullia koskevan asetuksen johdanto-osan 124 kappaleessa mainittuihin tuottajiin, jotka ovat joko lopettaneet toimintansa tai joutuneet maksukyvyttömyysmenettelyyn. Muistutettakoon, että väliaikaista tullia koskevassa asetuksessa mainittiin 30 yritystä, mutta osapuolten huomautuksissa viitataan vain neljään. Yleisesti ottaen näiden huomautusten tueksi ei kuitenkaan ole esitetty näyttöä. Joka tapauksessa asiakirja-aineisto osoittaa selvästi syyyhteyden unionin tuotannonalalle aiheutuneen vahingon ja Kiinasta tulevan tuonnin välillä. Tätä päätelmää tukee se seikka, että huolimatta yritysten sulkemisista jäljelle jääneiden yritysten markkinaosuus ei kasvanut.

7.2.7 *EU:n tuotannonalan tuonti kolmansista maista*

(134) Jotkin osapuolet väittivät, että yksi EU:n tuottaja tarjosi kolmansista maista peräisin olevia halvempia pyöriä, mikä lisäsi EU:n tuotannonalalle aiheutunutta vahinkoa. Näiden väitteiden vahvistukseksi ei kuitenkaan ole esitetty todisteita. Ennen kaikkea ei ollut selvää, oliko kyse merkittävistä määristä. Näin ollen väite oli hylättävä.

7.2.8 *Alumiinin hinnat ja unionin tuotannonalan toimitussopimukset*

(135) Väitteiden mukaan keskimääräiset tuotantokustannukset pysyivät vakaina huolimatta alumiinin hinnoissa tapahtuneista muutoksista. Osapuolet väittivät, että unionin tuottajille aiheutuneet tappiot johtuivat siitä, että ne tekivät pitkäaikaisia alumiinin toimitussopimuksia, jotka eivät mahdollistaneet hintojen mukauttamista Lontoon metallipörssin hintojen laskua seuraten. Tutkimuksessa yhteistyössä toimineiden unionin tuottajien esittämät, asiakirja-aineistoon sisältyvät tiedot olivat ristiriidassa tällaisten väitteiden kanssa. Ne oli näin ollen hylättävä.

7.2.9 *Valuuttakurssien vaihtelu*

(136) On myös väitetty, että unionin tuottajille aiheutuva vahinko todennäköisesti pienenee, kun Kiinan juan vahvistuu suhteessa euroon. Valuuttavaihtelut työntäisivät ylöspäin polkumyynnillä tapahtuvan tuonnin hintoja, jotka ilmoitetaan euroina, jolloin polkumyyntituonnin ja unionin tuottajien hintojen ero kapenee.

(137) On huomattava, että tutkimuksessa on määritettävä, onko polkumyyntituonti (hinnoiltaan ja määriltään) aiheuttanut (tai aiheuttaako se todennäköisesti) merkittävää vahinkoa unionin tuotannonalalle vai onko tällainen vahinko johtunut muista tekijöistä. Perusasetuksen 3 artiklan 6 kohdassa todetaan tältä osin, että on osoitettava, että polkumyynnillä tapahtuneen tuonnin hintataso aiheuttaa vahinkoa. Siinä viitataan sen vuoksi pelkästään hintatasojen väliseen eroon eikä vaadita analysoimaan hintatasoihin vaikuttavia tekijöitä.

(138) Polkumyynnillä tapahtuneen tuonnin todennäköistä vaikutusta unionin tuotannonalan hintoihin tarkastellaan lähinnä toteamalla hinnan alittavuus, hintojen aleneminen ja hinnankorotusten estyminen. Tässä tarkoituksessa verrataan polkumyynnillä tapahtuneen viennin hintoja ja unionin tuotannonalan myyntihintoja, ja vahinkoa koskevissa laskelmissa käytettävät vientihinnat on toisinaan muutettava toiseksi valuutaksi vertailukelpoisuuden varmistamiseksi. Valuuttakurssien käytöllä siis ainoastaan varmistetaan, että hintojen välinen ero määritetään vertailukelpoisella tavalla. Tämän perusteella on ilmeistä, että valuuttakurssi ei periaatteessa voi olla vahinkoa aiheuttava tekijä.

(139) Edellä esitettyä vahvistaa myös perusasetuksen 3 artiklan 7 kohdan sanamuoto, jossa viitataan muihin tiedossa oleviin tekijöihin polkumyynnillä tapahtuneen tuonnin lisäksi. Kyseisessä artiklassa olevassa tiedossa olevien tekijöiden luettelossa ei viitata tekijöihin, jotka vaikuttavat polkumyynnillä tapahtuneen tuonnin hintatasoon.

(140) Siinäkin tapauksessa, että tämä tekijä otettaisiin huomioon, markkinoiden laskusuhdanteesta kuluttajahintoihin todennäköisesti aiheutuvan paineen vuoksi on epätodennäköistä, että asianomaisesta maasta ostavat tuojat pystyisivät nostamaan vähittäismyyntihintoja juanin vahvistumisen ansiosta. Lisäksi valuuttakursseja on hyvin vaikea ennakoida. Tutkimusajanjakson jälkeen juanin valuuttakurssi vahvistui suhteessa euroon. Kaikkien näiden tekijöiden vuoksi on mahdotonta päätellä, että valuuttakurssien vaihtelulla olisi hintoja korottava vaikutus kyseisestä maasta polkumyynnillä tapahtuvan tuonnin hintoihin.

(141) Edellä esitetyn perusteella ei voida päätellä, että valuuttakurssien kehitys voisi olla vahinkoa aiheuttava tekijä.

7.2.10 *Teräspyörien kasvava kysyntä*

(142) Jotkin osapuolet väittivät, että unionin tuotannonalalle aiheutunut vahinko johtui siitä, että talouskriisin aikana kuluttajat siirtyvät käyttämään halvempia teräspyöriä tai pienempiä autoja, jotka väitteiden mukaan useammin varustetaan teräspyörin. Tämän perustelun väitettiin saavan tukea siitä, että Euroopan eri maissa käyttöön otetuissa tukijärjestelmissä tarjottiin pienten autojen myyntiä koskevia kannustimia. Toisaalta toiset osapuolet väittivät, että vaikka tukiohjelmissa mahdollisesti tarjottiin kannustimia pienten autojen myyntiin, kyseiset autot olivat paremmin varusteltuja ja niissä oli alumiinipyörät.

(143) Käytettävissä olevien tietojen perusteella on tehty lisäanalyysejä, sillä teräspyöristä ei ole olemassa yleisiä tilastotietoja. Teräspyörien kulutusta koskevat tiedot saatiin vertaamalla EU:n autotuotantoa koskevia tietoja (väliaikaista tullia koskevan asetuksen johdanto-osan 141 kappale) ja OEM-pyörien kulutusta (kts. edellä johdanto-osan 85 kappale).

	2006	2007	2008	Tutkimusajanjakso
Autojen tuotanto EU:ssa (tuhatta yksikköä)	16 198	17 103	15 947	13 443
Autontuotannossa käytettävien pyörien määrä (tuotanto x 4,5 pyörää)	72 891	76 963	71 761	60 493
OEM-alumiinipyörien kulutus EU:ssa (tuhatta yksikköä)	43 573	44 009	42 076	34 915
Teräspyörien kulutus EU:ssa (tuhatta yksikköä)	29 318	32 954	29 685	25 578
OEM-alumiinipyörien osuus	59 %	57 %	58 %	57 %
Teräspyörien osuus	40 %	42 %	41 %	42 %

(144) Taulukosta käy ilmi, että vuoden 2008 ja tutkimusajanjakson välillä teräspyörien kulutus supistui 12 prosenttia. Alumiinipyörien osuus uusien autojen tuotannossa väheni vuoden 2008 ja tutkimusajanjakson välillä (ajanjakso, johon talouskriisi vaikutti) yhden prosenttiyksikön. Teräspyörien osuus uusien autojen tuotannossa EU:ssa kasvoi samana ajanjaksona yhden prosenttiyksikön.

(145) Voidaan päätellä, että sekä alumiini- että teräspyörien osuus pysyi uusien autojen tuotannossa vakaana. Myöskään alumiinipyörien kulutus- ja tuotantosuuntaukset eivät tue edellä esitettyä väitettä. Tämän vuoksi se oli hylättävä.

7.3 **Syy-yhteyttä koskevat päätelmät**

(146) Yksikään asianomaisten osapuolten esittämistä väitteistä ei osoita, että jonkin muun tekijän kuin Kiinasta peräisin olevan polkumyynnillä tapahtuvan tuonnin vaikutus olisi sellainen, että se poistaisi syy-yhteyden polkumyynnillä tapahtuvan tuonnin ja havaitun vahingon väliltä. Näin ollen väliaikaista tullia koskevan asetuksen syy-yhteyttä koskevat päätelmät vahvistetaan.

8. **UNIONIN ETU**

(147) Osapuolten esittämien huomautusten vuoksi komissio suoritti kaikkien unionin etua koskevien väitteiden lisäanalyysin. Kaikki näkökohdat on tutkittu ja väliaikaista tullia koskevan asetuksen päätelmät vahvistetaan.

8.1 **Maahantuojien etu**

(148) Kuten väliaikaista tullia koskevan asetuksen johdanto-osan 160 kappaleessa ilmoitettiin, komissio tutki tarkemmin tullien vaikutusta yrityksiin, jotka tuovat ja jälleenmyyvät oman tuotemerkkinsä alumiinipyöriä, joiden tuotannon ne ovat ulkoistaneet Kiinaan. On todettu, että vaikka tullien vaikutus tällaiseen yritykseen olisi todennäköisesti suurempi kuin vaikutus muuntyyppisiin, väliaikaista tullia koskevan asetuksen johdanto-osan 159 ja 160 kappaleessa määriteltyihin tuojiin, se ei kuitenkaan olisi suhteeton ottaen huomioon yleiset vaikutukset unionin koko tuotannonalaan.

(149) Erään yhteistyössä toimineen tuojan (joka on ulkoistanut tuotantonsa) tutkimusajanjaksolta antamien hintatietojen perusteella voitiin todeta, että tällaisen yrityksen saavuttamat voittomarginaalit olisivat riittävät, jotta se pystyisi kestämään tullien vaikutukset. Kyseisen yrityksen saavuttamat marginaalit olivat korkeammat kuin ehdotetut tullit.

8.2 **Käyttäjien etu**

(150) Väliaikaisten toimenpiteiden käyttöönottamisen jälkeen osapuolet toistivat yleiset huomautuksensa toimenpiteiden suurista kustannusvaikutuksista esittämättä todisteita tällaisten väitteiden perusteeksi. Muistutettakoon, että kustannusvaikutusanalyysi perustui yhteistyössä toimineiden autonvalmistajien toimittamiin tietoihin. Ainoastaan kolme yritystä esitti tällaisia tietoja ennen väliaikaisten toimenpiteiden käyttöönottoa ja vain näitä tietoja voitiin käyttää komission päätelmien perustana.

(151) Kuten väliaikaista tullia koskevan asetuksen johdanto-osan 165 kappaleessa todetaan, toimenpiteiden kustannusvaikutus on vähäinen (enintään 0,223 prosenttia, jos oletetaan kaikkien hintojen kohoavan 22,3 prosenttia). Tämäkin kustannusvaikutuksen enimmäistaso vaikuttaa kuitenkin vähäiseltä, kun otetaan huomioon autonvalmistajien liikevaihto.

(152) Jotkin osapuolet väittivät, että toimenpiteistä johtuva kustannusten kasvu pakottaisi ne siirtämään tuotantoaan. Kustannusvaikutusten vähäisyyden vuoksi joidenkin autonvalmistajien mainitsema autotuotannon siirtämispäätös vaikuttaisi kuitenkin suhteettomalta todettuun kustannusvaikutukseen nähden. Näin ollen nämä väitteet oli hylättävä.

(153) Väitteet suurista kustannusvaikutuksista ovat lisäksi ristiriidassa sen kanssa, että jotkin autonvalmistajat totesivat olevansa kiinalaisista toimittajista riippuvaisia vain hyvin rajallisessa määrin.

(154) Näin ollen vahvistetaan väliaikaista tullia koskevan asetuksen päätelmät, jotka koskevat toimenpiteiden kustannusvaikutusta.

8.3 **Hankintalähteiden moninaisuus**

(155) Valituksen tekijä esitti, että toimenpiteiden käyttöönotto olisi autoteollisuuden edun mukaista. Huolehtimalla unionin tuotannonalan säilymisestä toimintakykyisenä varmistettaisiin hankintalähteiden valikoiman säilyminen.

(156) Muut osapuolet, ennen kaikkea käyttäjät, toistivat väitteensä, jotka koskivat EU-markkinoilla vallitsevaa kilpailua. Ne väittivät myös, että Kiinasta tuleva tuonti oli olennaisen tärkeää EU-markkinoiden kysynnän kattamiseksi, koska EU:n tuottajat eivät pystyneet tarjoamaan riittävästi kapasiteettia. Vuosina 2006 ja 2007 kapasiteetin käyttöaste pysytteli 92 prosentin tasolla, mutta vuonna 2008 ilmeni dramaattinen pudotus 84 prosenttiin ja tutkimusajanjaksolla 73 prosenttiin. Nämä tiedot osoittavat selvästi, että käytettävissä on, varsinkin tällä hetkellä, riittävästi vapaata kapasiteettia, jota voitaisiin käyttää tuotannon lisäämiseen. Lisäksi väite unionin tuotannonalan riittämättömästä kapasiteetista on ristiriidassa autoteollisuuden muiden väitteiden kanssa, joiden mukaan OEM-pyörien kysyntä olisi laskenut huomattavasti. Näin ollen väitteet oli hylättävä.

(157) Eräs osapuoli väitti myös, etteivät kiinalaiset tuottajat tuottaneet samoja tuotetyyppejä kuin eurooppalaiset alumiinipyörien valmistajat. Nämä väitteet oli hylättävä ottaen huomioon tässä tapauksessa havaittu tuotteiden valvontakoodien vastaavuuden taso (kuten johdanto-osan 93 kappaleessa selitettiin, laskentatavasta riippuen vastaavuus olisi 92 prosenttia hinnan alittavuuden osalta, kun kyseinen tuote otetaan huomioon kokonaisuutena, ja 77 prosenttia, kun OEM- ja jälkimarkkinasegmenttejä tarkastellaan erikseen).

(158) Näin ollen vahvistetaan väliaikaista tullia koskevan asetuksen johdanto-osan 166 kappaleen päätelmät.

8.4 **Etelä-Korea**

(159) Osapuolet toistivat huomautuksensa tullien kielteisestä vaikutuksesta käsiteltävänä olevassa tapauksessa yhdistettyinä muihin tekijöihin, joita ovat muun muassa eteläkorealaisille autonvalmistajille vapaakauppasopimuksen myötä annettu kilpailuetu. Näiden huomautusten tueksi ei ole esitetty uusia todisteita. On huomattava, ettei ole olemassa todisteita siitä, että vapaakauppasopimus aiheuttaisi autoteollisuudelle vahinkoa, ja että joka tapauksessa kyseiseen vapaakauppasopimukseen sisältyy korjaavana toimenpiteenä suojatoimenpiteitä. Näin ollen vahvistetaan väliaikaista tullia koskevan asetuksen johdanto-osan 167 ja 168 kappaleessa esitetyt päätelmät.

8.5 **Unionin etua koskevat päätelmät**

(160) Väliaikaista tullia koskevan asetuksen johdanto-osan 153–171 kappaleen päätelmät vahvistetaan.

9. **VÄLIAIKAISET TOIMENPITEET**

9.1 **Vahingon korjaava taso**

(161) Useimmat saaduista huomautuksista koskivat vahingon korvaavan tason laskentaa. Osapuolet asettivat kyseenalaiseksi laskentamenetelmän sinänsä ja valittivat riittämättömästä ilmoittamisesta.

9.1.1 *Ilmoittaminen osapuolille*

(162) Muistutuksena mainittakoon, että vahingon korjaavan tason laskentamenetelmä selostettiin yksityiskohtaisesti tiedotteessa, joka sisällytettiin asianomaisten osapuolten käytettävissä olleeseen asiakirja-aineistoon väliaikaisten toimenpiteiden julkaisemispäivänä. Kaikki asianomaiset osapuolet myös saivat tämän tiedotteen yhdessä samana päivänä lähetetyn kirjallisen ilmoituksen kanssa.

(163) Asianomaisten osapuolten käytettävissä olleeseen asiakirja-aineistoon sisällytettiin toinenkin tiedote vastauksena väliaikaisten toimenpiteiden käyttöönoton jälkeen esitettyihin huomautuksiin.

(164) Tässä yhteydessä muistutetaan, että edellä mainitussa tiedotteessa oli eritelty selkeästi autonvalmistajakohtaisissa laskelmissa käytetyt tuotteen valvontakoodit. Hintoja tai määriä koskevia tarkkoja tietoja ei voitu kuitenkaan ilmoittaa luottamuksellisuussyistä.

(165) Myöskään Kiinasta tulevan tuonnin määrää koskevia tietoja, cif-hintoja unionin rajalla tai painotettuja keskimääräisiä yksikköhintoja ei voitu ilmoittaa, sillä ne perustuivat kahden viejän liiketapahtumiin. Näin ollen näiden tietojen ilmoittaminen olisi perusasetukseen sisältyvien luottamuksellisuusvaatimusten vastaista.

(166) Yksityiskohtaisempien tietojen antaminen unionin tuottajien liiketapahtumista EU:n markkinoilla olisi merkityksellistä vain, jos ne esitettäisiin yksitellen jokaisesta tuottajasta. Tämä ei kuitenkaan ole mahdollista, sillä se olisi edellä mainittujen luottamuksellisuusvaatimusten vastaista.

(167) Tällä perusteella katsotaan näin ollen, että tullin laskemisessa sovelletusta menetelmästä esitetyt yksityiskohtaiset tiedot (muun muassa käytetyt tuotteen valvontakoodit jaoteltuina autonvalmistajien mukaan) ovat antaneet osapuolille riittävät mahdollisuudet käyttää puolustautumisoikeuksiaan täysimääräisesti, samalla kun on noudatettu perusasetuksessa säädettyjä luottamuksellisuusvaatimuksia.

9.1.2 *Menetelmät*

(168) Viitehinnan alittavuus laskettiin siis autonvalmistajien tekemiä alumiinipyörien hankintoja koskevien tietojen perusteella. Erityisesti väliaikaista tullia koskevan asetuksen johdanto-osan 174–177 kappaleessa selostettujen syiden vuoksi tämä lähestymistapa kattaa ainoastaan OEM-segmentille tarkoitetut alumiinipyörät. Tutkimuksen yhteydessä yhteistyötä tehneet autonvalmistajat vahvistivat, että ne hankkivat alumiinipyöriä tarjouskilpailumenettelyllä. Tarjouskilpailumenettelyjen luonteen huomioon ottaen mallien, joiden tuotanto on jaettu kahden tai useamman tuottajan kesken, on oltava kaikilta osin samanlaisia, hankittiinpa ne Kiinasta tai EU:sta. Jotta Kiinasta tuotujen ja EU:ssa valmistettujen tuotteiden välinen vertailtavuus olisi mahdollisimman hyvä, vertailu on toteutettu tuotteen valvontakoodikohtaisesti erikseen kunkin sellaisen suuren autonvalmistajan osalta, joka mainittiin sekä EU:sta otokseen valittujen tuottajien että yhteistyötä tehneiden kiinalaisten viejien toimittamissa tiedoissa. Toisin kuin jotkin osapuolet väittivät, tämä tullien taso ei ole minkäänlaisen oikaisun tulos, vaan sen kohdalla hyväksytään, että tulli on määritettävä sellaiselle tasolle, joka on asianmukainen korjaamaan unionin tuotannonalalle aiheutuneen vahingon.

9.1.2.1 Laskennan perustana käytetyt tiedot

(169) Osapuolet väittivät, että vahingon korjaavan tason laskeminen toteutettiin tarjouksia koskevien tietojen perusteella, vaikka tarjouksiin liittyviä tietoja ei tutkimuksessa pyydetty eikä niitä annettu asianomaisten osapuolten käytettävissä olleessa asiakirja-aineistossa.

(170) Vaikka tullin tason laskemisessa sovelletun menetelmän kuvauksessa mainittiin tarjoukset, viittaus koski ainoastaan sellaista autonvalmistajien käyttämää hankintamenettelyä, jolla taattiin kahden tai useamman tuottajan kesken jaetulla tuotannolla valmistettujen pyörien samanlaisuus ja tietojen parempi vertailtavuus. Kyseessä ei ollut viittaus dokumentointiin tai tietolähteisiin, joiden perusteella laskelmia tehtiin.

(171) Päinvastoin laskelmat toteutettiin tavanomaisen menettelyn mukaisesti otokseen kuuluneiden vientiä harjoittavien tuottajien ja EU:n valmistajien toimittamien liiketapahtumakohtaisten luettelojen pohjalta. Tuotteen valvontakoodien vastaavuutta tarkasteltiin autonvalmistajien tasolla, toisin sanoen liiketapahtumien ryhmässä, joka yksilöitiin viejien ja EU:n tuottajien myynniksi tälle nimenomaiselle autonvalmistajalle. Kaikki nämä tiedot tarkastettiin.

9.1.2.2 Oikaisut

(172) Lisäksi osapuolet esittivät huomautuksia laskennan yhteydessä tehdyistä oikaisuista. Komissio hyväksyi joitakin näistä huomautuksista.

(173) On syytä muistaa, että kiinalaisten viejien cif-hintoja oikaistiin ylöspäin 7,6 prosentilla: 4,5 prosenttia tullia ja 3,1 prosenttia muita tuontikuluja. Tavoitehinnan muodostamiseksi EU:n tuottajien todellisen hinnan perusteella oli tehtävä kaksi lisäystä:

1. lisättävä 5,4 prosenttia liikevaihdon pohjalta tuotantokustannusten tason saavuttamiseksi (tämä on tutkimusajanjaksolla havaittu EU:n pyöräntuottajien keskimääräinen painotettu tappio),

2. lisättävä tuotantokustannuksiin (laskettu 1 kohdassa) 3,2 prosenttia liikevaihdon perusteella vastaamaan kohtuullista voittoa ja tavoitehintaan pääsemiseksi. Tämä 3,2 prosenttia vastaa unionin tuotannonalan vuonna 2006 saavuttamaa voittoa – kyseinen vuosi on tarkastelujakson ensimmäinen vuosi, jolloin vahingollinen polkumyyntikäytäntö ei vielä vaikuttanut unionin tuottajien taloudelliseen tulokseen.

(174) Tullien osalta tuontihintoja on tutkimuksen alustavassa vaiheessa oikaistu ylöspäin 4,5 prosenttia. Tämä tulli vastaa CN-koodiin 8708 70 50 sovellettua tullia. Periaatteessa teolliseen asennukseen tarkoitettuja alumiinipyöriä (esimerkiksi OEM-pyörät) ei kuitenkaan luokitella CN-koodiin 8708 70 50 vaan CN-koodiin 8708 70 10. Tähän koodiin kuuluvaan tuontiin sovelletaan 3 prosentin tullia. Ottaen huomioon vahingon korjaavan tason määrittämiseksi käytetyn menetelmän, joka perustuu OEM-segmenttiin, sekä väliaikaisten toimenpiteiden käyttöön ottamisen jälkeen osapuolilta saadut huomautukset on lähestymistavan johdonmukaisuuden varmistamiseksi asianmukaista käyttää 3 prosentin tullia.

(175) Voittotavoitteesta osapuolet väittivät, että tämä voittomarginaali oli laskettu sekä OEM- että jälkimarkkinatuottajille ja näin ollen se saattaisi kasvattaa pelkästään OEM-liiketapahtumiin perustuvan laskelman tulosta. Komissio otti osapuolten huomautukset huomioon ja oikaisi näitä laskelmia soveltamalla pelkästään OEM-pyörille laskettuja tappio- ja voittotasoja (– 5,7 prosenttia tappion ja 3,1 prosenttia voiton osalta, kts. edellä johdanto-osan 106 kappale ja sitä seuraavat kappaleet).

(176) Toisaalta osapuolet väittivät, että voiton suuruutta olisi oikaistava alaspäin talouskriisin vaikutuksen heijastamiseksi. Vakiintuneena käytäntönä on kuitenkin soveltaa voittomarginaalia, jonka tuotannonala olisi saavuttanut ilman polkumyyntikäytäntöjen olemassaoloa. Tavoitteeksi asetetun voiton laskemisessa ei erotella muita vahingon syitä, vaikka niillä olisikin ollut osuutta asiaan.

(177) Jotkin osapuolet väittivät, että vahingon korjaavan tason laskemiseksi käytetty menetelmä oli ristiriidassa perusasetuksessa säädetyn menetelmän kanssa. Perusasetuksessa ei kuitenkaan säädetä mistään tietystä menetelmästä vahingon korjaavan tason määrittämiseksi. Tällaisen tason määrittämistä on tarkasteltava kulloisenkin tapauksen erityisseikkojen pohjalta. Kuten väliaikaista tullia koskevassa asetuksessa ja muualla tässä asetuksessa selostetaan, tapauksen tosiseikat tukevat toimielinten soveltaman menetelmän käyttöä. Lisäksi on otettava huomioon, että väliaikaista tullia koskevassa asetuksessa ja edellä johdanto-osan 93 kappaleessa ilmoitetut hinnan alittavuuden tasot ovat merkki siitä, että tiettyjen osapuolten ehdottamaa lähestymistapaa käyttämällä saadut viitehinnan alittavuuden tasot olisivat paljon korkeammat.

(178) Näiden muutosten huomioon ottamisen jälkeen tullin suuruudeksi saadaan 22,3 prosenttia.

9.1.2.3 'OEM-tullin' sovellettavuus jälkimarkkinamyyntiin

(179) Erään osapuolen mukaan oli epäasianmukaista, että vahingon korjaavan tason laskeminen perustui ainoastaan OEM-myyntiin, kun tullia sovellettiin myös jälkimarkkinoilla myytäviin pyöriin. Kuten edellä (ja myös väliaikaista tullia koskevan asetuksen johdanto-osan 174–177 kappaleessa) selostettiin, tämä lähestymistapa on kuitenkin tässä tapauksessa asianmukainen, erityisesti siksi, että 85 prosenttia unionin tuottajien myynnistä liittyy OEM-segmenttiin.

(180) Komission soveltama lähestymistapa, jossa vahingon korjaavan tason laskeminen rajoitettiin ainoastaan OEM-segmenttiin, oli kaikkein asianmukaisin. Muut lähestymistavat eivät vaikuttaneet käyttökelpoisilta, koska ne johtaisivat tilanteeseen, jossa suurelta osin jälkimarkkinasegmenttiä koskevia vientitietoja verrattaisiin tietoihin, jotka koskevat pääasiassa OEM-segmentille myyvää EU:n tuotannonalaa.

(181) Sovellettu lähestymistapa on perusteltu ja järkevä, kun otetaan huomioon, että toimenpiteen tavoitteena on korjata EU:n tuotannonalalle aiheutunut vahinko. Sillä varmistetaan, ettei tullia määritetty korkeammalle tasolle kuin mikä oli tarpeen vahingon korjaamiseksi.

9.1.2.4 Käytännön toteuttamisen mahdottomuus ja velvollisuus määrittää yksilöllinen tulli toimijoille, joille on myönnetty yksilöllinen kohtelu

(182) Eräs osapuoli väitti, että toisin kuin perusasetuksen 9 artiklan 5 kohdan ensimmäisessä alakohdassa, toisessa alakohdassa ei säädetä mahdollisuudesta olla määrittämättä yksilöllistä tullia. Tämän seurauksena se väitti, että käytännön toteuttamisen mahdottomuuteen liitettyä poikkeusta ei voitu soveltaa nyt käsiteltävänä olevassa tapauksessa ja että velvoite määrittää yksilöllinen tulli viejille, joille on myönnetty yksilöllinen kohtelu, pysyy voimassa.

(183) Eräät osapuolet taas väittivät, että käytännön toteutuksen mahdottomuus johtui ainoastaan sovelletusta menetelmästä, minkä vuoksi se oli komission itse aiheuttamaa. Osapuolet väittivät, että komissiolla oli käytössään kaikki vientiä harjoittavien jälkimarkkinatuottajien toimittamat tiedot, joiden avulla se pystyi sisällyttämään jälkimarkkinamyynnin vahingon korjaavaa tasoa koskevaan laskelmaan.

(184) Lisäksi jotkin osapuolet väittivät, että koska komissio pystyi laskemaan hinnan alittavuuden erikseen OEM- ja jälkimarkkinasegmenteille, sen on täytynyt pystyä laskemaan myös viitehinnan alittavuus. Viimeisenä väitteenä oli, että jälkimarkkinahintoja voitaisiin verrata OEM-hintoihin, sillä tuotteen valvontakoodin rakenne ei tehnyt eroa näiden kahden segmentin välillä.

(185) Kun tarkastellaan ensimmäistä väitettä, on totta, että perusasetuksen 9 artiklan 5 kohta perustuu olettamukselle siitä, että jos toimijalle myönnetään yksilöllinen kohtelu, sille on mahdollista määrittää yksilöllinen tulli. Tässä nimenomaisessa tapauksessa näin toimiminen olisi kuitenkin käytännössä mahdotonta ja/tai epäasianmukaista. Tämä johtuu siitä, että kuten edellä selostettiin, vahingon korjaavan tason määrittämiseksi on tarpeen keskittyä OEM-myyntiin. Lisäksi kaikkien yksilöllisen kohtelun saaneiden tuottajien kohdalla tulli, joka perustuisi myös niiden jälkimarkkinamyyntiin, olisi kohtuuttoman korkea, toisin sanoen suurempi kuin mikä olisi tämän nimenomaisen tapauksen olosuhteissa perusteltua vahingon korjaamiseksi. Tämä johtuu siitä, että vahingon korjaavaksi tasoksi riittää 22,3 prosenttia suojaamaan unionin tuottajia niiden ensimarkkinoilla (OEM), kuten edellä selostettiin. Tulli, joka perustuisi myös kyseisten tuottajien jälkimarkkinamyyntiin ja joka kaikissa kolmessa tuottajalle myönnetyn yksilöllisen kohtelun tapauksessa olisi korkeampi, olisi sen vuoksi kohtuuttoman korkea.

(186) On myös mainittava, että väliaikaista tullia koskevan asetuksen johdanto-osan 182 kappaleen viittaus luotettavien tietojen puuttumiseen ei liittynyt annettujen tietojen laatuun vaan laskentaan käytettyjen tietojen tyyppiin (tuotteen valvontakoodin autonvalmistajakohtainen vastaavuus, toisin sanoen kunkin autonvalmistajan Kiinasta ja EU:sta hankkimien mallien vertailu). OEM-segmentillä käytetty pyörien hankintamenettelyn tyyppi mahdollisti paremman vertailtavuuden. Koska jälkimarkkinamyynnissä on käytössä erilaiset menettelyt, sen osalta ei voitu toimittaa samantyyppisiä tietoja.

(187) Oikeudellisessa mielessä vahingon määrittäminen perusasetuksen 3 artiklan pohjalta on eri asia kuin tullin tason määrittäminen. Jälkimmäinen suoritetaan, kun vahinko on määritetty, ja tarkoituksena on muodostaa tullin taso sellaiseksi, että se riittäisi korjaamaan vahingon. Näin ollen komissio suoritti laskelman valitun menetelmän mukaisesti. Myöskään se, että tuotteen valvontakoodin rakenteeseen ei sisältynyt myyntikanaviin liittyvää arviointiperustetta, ei liity vahingon korjaavan tason määrittämisen yhteydessä sovellettuun menetelmään.

(188) Osapuolten väitteet, jotka liittyivät käytännön toteutettavuutta koskevaan poikkeukseen sekä yksilöllisen tullin määrittämisvelvoitteen ehdottomaan luonteeseen, on hylättävä.

9.1.2.5 Käytettyjen liiketapahtumien edustavuus

(189) Osapuolten kritiikki liittyi myös siihen, että vahingon korjaavaa tasoa koskeva laskelma oli sattumanvarainen, koska siihen valittiin vain muutamia epäedustavia liiketapahtumia.

(190) Osapuolet väittivät ensinnäkin, että laskelma perustui epäedustavaan määrään Kiinasta tulevan tuonnin liiketapahtumia. Tällaisen lähestymistavan väitettiin olevan WTO:n polkumyyntisopimuksen ([1]) vastainen, sillä sen ei voida katsoa perustuvan selkeään näyttöön. Valituksen tekijän mukaan sillä, että suurin osa EU:n tuotannonalan myynnistä on OEM-myyntiä, ei ollut merkitystä, sillä viitehinnan alittavuutta koskevan laskelman tarkoitus on määrittää keskimääräinen määrä, jolla polkumyynnillä tapahtuvan tuonnin hintaa olisi nostettava, jottei se aiheuttaisi vahinkoa. Viitehinnan alittavuutta koskevan laskelman on edustettava polkumyynnillä tapahtuvaa tuontia, ei EU:n tuotannonalan myyntiä. Eräs toinen osapuoli väitti, että tällainen lähestymistapa oli ristiriidassa toimielinten oman käytännön kanssa, sillä tavallisesti yksilöllinen hinnan alittavuus ja viitehinnan alittavuus painotetaan tuotteen valvontakoodia kohden hinnan ja viitehinnan alittavien vientimäärien osuuden perusteella, ei EU:n tuotannonalan myymien määrien perusteella.

(191) Muistutettakoon, että vahingon korjaava marginaali heijastaa (otoksen perusteella) tilannetta noin 85 prosentin osuudessa EU:n tuotannonalan myynnistä, joka suuntautuu OEM-segmentille. Erityistilanne EU-markkinoilla, joilla pääosa myynnistä kohdistuu OEM-segmentille, oli ratkaiseva tekijä menetelmän valinnalle, ei laskelman teknisille yksityiskohdille sinänsä. Valinta johti komission vertailemaan hintoja autonvalmistajan tasolla, jolloin päästiin parempaan vertailtavuuteen ja samalla huolehdittiin siitä, ettei vahingon korjaava taso ollut liioiteltu.

(192) Lisäksi muistutetaan edustavuuden osalta siitä, että käytettyjen vientitapahtumien vastaavuuden suhteessa otokseen kuuluneiden kiinalaisten viejien koko vientiin OEM-segmentille todettiin olevan yli 55 prosenttia. Tämän osuuden katsottiin olevan edustava, kun otetaan huomioon vahingon korjaavan tason laskennassa käytetty menetelmä.

9.1.2.6 Hinnan alittavuuteen perustuva tulli

(193) Eräs osapuoli väitti, että vahinkomarginaalin olisi pitänyt perustua lopullisen polkumyyntitullin käyttöönotosta Kiinan kansantasavallasta, Korean tasavallasta, Malesiasta ja Thaimaasta peräisin olevien väritelevisiovastaanottimien tuonnissa annetussa neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1531/2002 ([2]) vahvistetun menettelyn mukaisesti hinnan alittavuuteen. Tässä tapauksessa tullin perustana todella

([1]) Sopimus tullitariffeja ja kauppaa koskevan yleissopimuksen 1994 IV artiklan soveltamisesta.

([2]) Neuvoston asetus (EY) N:o 1531/2002, annettu 14 päivänä elokuuta 2002, lopullisen polkumyyntitullin käyttöönotosta Kiinan kansantasavallasta, Korean tasavallasta, Malesiasta ja Thaimaasta peräisin olevien väritelevisiovastaanottimien tuonnissa sekä Singaporesta peräisin olevien väritelevisiovastaanottimien tuontia koskevan polkumyynnin vastaisen menettelyn päättämisestä (EYVL L 231, 29.8.2002, s. 1).

oli hinnan alittavuus ja huomioon oli otettu, että muillakin tekijöillä kuin polkumyynnillä tapahtuvalla tuonnilla näytti olleen vaikutusta unionin tuotannonalalle aiheutuneeseen vahinkoon ja että kyseisen tuotannonalan voitot olivat olleet maailmanlaajuisesti useiden vuosien ajan olemattomia tai erittäin pieniä ([1]).

(194) On huomattava, että tekijät, joiden perusteella kyseisessä tapauksessa päätettiin määrittää tullien taso hinnan alittavuuden tasolle, eivät ole sovellettavissa nyt käsiteltävänä olevaan tapaukseen. Toisin kuin väritelevisiovastaanottimien tapauksessa ([2]), nyt kyseessä olevalle tuotteelle ei ole tyypillistä heikko kannattavuus. Kannattavuuden huomattavan laskun syynä oli tarkasteltavana olevasta maasta peräisin oleva halpa tuonti. Lisäksi tuonti muista kolmansista maista pysyi tarkastelujakson aikana vakaana.

9.2 **Vahingon korjaavaa tasoa koskeva päätelmä**

(195) Väliaikaista tullia koskevan asetuksen lähestymistapa käytettyyn menetelmään vahvistetaan. Kun otetaan huomioon osapuolten huomautukset oikaisuista, tullin uudelleenlasketuksi määräksi saadaan 22,3 prosenttia.

10. **TOIMENPITEIDEN KIERTÄMISTÄ KOSKEVA VÄITE**

(196) Osapuolet väittivät, että toimenpiteitä on ehkä mahdollista kiertää, viitaten erityisesti alumiinipyörien tuonnin äskettäiseen lisääntymiseen maista, joissa ei tiedetä olevan omaa tuotantoa. Toimivaltaisille viranomaisille on ilmoitettu tästä kehityksestä ja mainituista mahdollisuuksista, ja asiaa seurataan tarkasti.

11. **SITOUMUS**

(197) Eräs etuyhteydetön tuoja ilmaisi olevansa kiinnostunut hintasitoumuksen tarjoamisesta. Vaikka muodollista hintasitoumusta ei tarjottukaan, on huomattava, että perusasetuksen 8 artiklassa hintasitoumusten tarjoamisen mahdollisuus rajoitetaan koskemaan vain viejiä. Myös Euroopan yhteisöjen tuomioistuin ([3]) on hyväksynyt komission käytännön olla hyväksymättä sitoumustarjouksia tuojilta, ja tuomioistuin perusteli asiaa muun muassa sillä, että tuojan tarjoaman sitoumuksen hyväksyminen kannustaisi sitä jatkamaan tarvikkeiden hankkimista polkumyyntihinnoilla.

([1]) Sama, johdanto-osan 229 kappale.
([2]) Sama, johdanto-osan 231 kappale.
([3]) Nashua Corporation ym. v. komissio ja neuvosto, yhdistetyt asiat C-133/87 ja C-150/87 (Kok. 1990, s. I-719) ja Gestetner Holdings plc v. neuvosto ja komissio, asia C-156/87 (Kok. 1990, s. I-781).

(198) Kaksi tutkimuksessa yhteistyössä toiminutta kiinalaista vientiä harjoittavaa tuottajaa tarjosi perusasetuksen 8 artiklan 1 kohdan mukaista hintasitoumusta. Kyseessä olevaa tuotetta on kuitenkin monina eri tuotetyyppeinä, joiden hinnat vaihtelevat huomattavasti (yhden yrityksen osalta jopa 300 prosenttia), mikä aiheuttaa hyvin suuren ristiinkompensoinnin vaaran. Lisäksi tuotetyyppien suunnittelu ja viimeistely kehittyvät. Sen vuoksi tuotteen ei katsottu soveltuvan hintasitoumuksen kohteeksi. Lisäksi toiselle näistä yrityksistä ei myönnetty markkinatalousasemaa eikä yksilöllistä kohtelua, kun taas toisen yrityksen kohdalla havaittiin merkittäviä kirjanpito-ongelmia ja sen rakenne ja tuotevalikoima (OEM-markkinoille ja/tai jälkimarkkinoille tarkoitettu tuotanto) arvioitiin liian monimutkaisiksi. Tämän vuoksi sitoumustarjoukset hylättiin.

12. **TULLI-ILMOITUS**

(199) Alumiinipyöriä koskevat tilastotiedot ilmaistaan usein kappalemäärinä. Tariffi- ja tilastonimikkeistöstä ja yhteisestä tullitariffista 23 päivänä heinäkuuta 1987 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2658/87 ([4]) liitteessä I vahvistetussa yhdistetyssä nimikkeistössä ei kuitenkaan määritellä alumiinipyörille tällaista lisäyksikköä. Sen vuoksi on tarpeen huolehtia siitä, että tarkasteltavana olevan tuotteen ja tiettyjen CN-koodiin ex 8716 90 90 kuuluvien tuotteiden osalta vapaaseen liikkeeseen luovutusta koskevaan ilmoitukseen merkitään tuonnin yhteydessä kilogrammoina tai tonneina ilmoitetun painon lisäksi tuotteen kappalemäärä.

13. **VÄLIAIKAISEN TULLIN LOPULLINEN KANTAMINEN**

(200) Todettujen polkumyyntimarginaalien ja unionin tuotannonalalle aiheutuneen vahingon suuruuden vuoksi katsotaan tarpeelliseksi kantaa lopullisesti väliaikaista tullia koskevan asetuksen mukaisten väliaikaisten polkumyyntitullien vakuutena olevat määrät,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

1. Otetaan käyttöön lopullinen polkumyyntitulli tuotaessa Kiinan kansantasavallasta peräisin olevia, CN-nimikkeisiin 8701–8705 kuuluviin moottoriajoneuvoihin tarkoitettuja alumiinipyöriä, myös lisälaitteilla tai renkailla varustettuja, jotka luokitellaan tällä hetkellä CN-koodeihin ex 8708 70 10 ja ex 8708 70 50 (Taric-koodit 8708 70 10 10 ja 8708 70 50 10).

([4]) EYVL L 256, 7.9.1987, s. 1.

2. Edellä 1 kohdassa kuvatun tuotteen vapaasti unionin rajalla tullaamattomana -nettohintaan sovellettava lopullinen polkumyyntitulli on 22,3 prosenttia.

3. Jollei toisin säädetä, sovelletaan tulleja koskevia voimassa olevia säännöksiä ja määräyksiä.

2 artikla

Kannetaan Kiinan kansantasavallasta peräisin olevien, CN-koodeihin ex 8708 70 10 ja ex 8708 70 50 (Taric-koodit 8708 70 10 10 ja 8708 70 50 10) tällä hetkellä luokiteltavien tiettyjen alumiinipyörien tuonnissa asetuksella (EU) N:o 404/2010 käyttöön otettujen väliaikaisten polkumyyntitullien vakuutena olevat määrät lopullisesti.

3 artikla

Esitettäessä vapaaseen liikkeeseen luovutusta koskeva ilmoitus, joka koskee CN-nimikkeeseen 8716 kuuluviin ajoneuvoihin tarkoitettujen, myös lisälaitteilla tai renkailla varustettujen, tällä hetkellä CN-koodiin ex 8716 90 90 luokiteltavien alumiinipyörien tuontia, ilmoituksen asianomaiseen kenttään on merkittävä Taric-koodi 8716 90 90 10.

Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle kuukausittain tällä koodilla tuotujen tuotteiden kappalemäärä ja alkuperä.

4 artikla

Esitettäessä 1 ja 3 artiklassa mainituista tuotteista vapaaseen liikkeeseen luovutusta koskeva ilmoitus tuotujen tuotteiden kappalemäärä merkitään ilmoituksen asianomaiseen kenttään.

5 artikla

Tämä asetus tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona se julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Luxemburgissa 25 päivänä lokakuuta 2010.

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja
S. VANACKERE