KOMISSION TÄYTÄNTÖÖNPANOASETUS (EU) 2020/353,

annettu 3 päivänä maaliskuuta 2020,

lopullisen polkumyyntitullin käyttöönotosta Kiinan kansantasavallasta peräisin olevien ajoneuvojen teräspyörien tuonnissa ja kyseisessä tuonnissa käyttöönotetun väliaikaisen tullin lopullisesta kantamisesta

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen,

ottaa huomioon polkumyynnillä muista kuin Euroopan unionin jäsenvaltioista tapahtuvalta tuonnilta suojautumisesta 8 päivänä kesäkuuta 2016 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2016/1036 ([1]), jäljempänä 'perusasetus', ja erityisesti sen 9 artiklan 4 kohdan,

sekä katsoo seuraavaa:

1. MENETTELY

1.1 Vireillepano

(1) Euroopan komissio, jäljempänä 'komissio', pani 15 päivänä helmikuuta 2019 vireille Kiinan kansantasavallasta, jäljempänä 'Kiina' tai 'asianomainen maa', peräisin olevien ajoneuvojen teräspyörien unioniin tuontia koskevan polkumyynnin vastaisen tutkimuksen perusasetuksen 5 artiklan nojalla. Komissio julkaisi vireillepanoa koskevan ilmoituksen, jäljempänä 'vireillepanoilmoitus', *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* ([2]). Tutkimuksen kohteena olevan tuotteen määritelmää selvennettiin vireillepanoilmoituksen muuttamista koskevassa ilmoituksessa ([3]).

(2) Komissio pani tutkimuksen vireille, kun eurooppalainen ajoneuvojen pyörien valmistajia edustava järjestö Association of European Wheels Manufacturers, jäljempänä 'EUWA' tai 'valituksen tekijä', teki 3 päivänä tammikuuta 2019 valituksen sellaisten tuottajien puolesta, joiden tuotanto muodostaa yli 25 prosenttia ajoneuvojen teräspyörien tuotannosta unionissa. Valitus sisälsi riittävästi näyttöä polkumyynnistä ja siitä aiheutuneesta merkittävästä vahingosta tutkimuksen vireillepanoa varten.

1.2 Kirjaaminen

(3) Komissio ei velvoittanut kirjaamaan tarkasteltavana olevan tuotteen tuontia perusasetuksen 14 artiklan 5 a kohdan mukaisesti, kuten väliaikaista tullia koskevan komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/1693 ([4]), jäljempänä 'väliaikaista tullia koskeva asetus', johdanto-osan 4 kappaleessa selitetään. Yksikään osapuoli ei esittänyt huomautuksia tästä asiasta.

([1]) EUVL L 176, 30.6.2016, s. 21.

([2]) Ilmoitus Kiinan kansantasavallasta peräisin olevien ajoneuvojen teräspyörien tuontia koskevan polkumyynnin vastaisen menettelyn vireillepanosta (EUVL C 60, 15.2.2019. s. 19).

([3]) Ilmoitus Kiinan kansantasavallasta peräisin olevien ajoneuvojen teräspyörien tuontia koskevan polkumyynnin vastaisen menettelyn vireillepanosta annetun ilmoituksen muuttamisesta (EUVL C 111, 25.3.2019, s. 52).

([4]) Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2019/1693, annettu 9 päivänä lokakuuta 2019, väliaikaisen polkumyyntitullin käyttöönotosta Kiinan kansantasavallasta peräisin olevien ajoneuvojen teräspyörien tuonnissa (EUVL L 259, 10.10.2019, s. 15).

1.3 **Väliaikaiset toimenpiteet**

(4) Komissio toimitti osapuolille 19 päivänä syyskuuta 2019 perusasetuksen 19 a artiklan mukaisesti yhteenvedon ehdotetuista tulleista sekä yksityiskohtaiset tiedot polkumyyntimarginaalin ja sellaisen marginaalin laskemisesta, joka olisi riittävä unionin tuotannonalalle aiheutuneen vahingon poistamiseksi. Asianomaisia osapuolia pyydettiin esittämään huomautuksensa laskelmien tarkkuudesta kolmen työpäivän kuluessa. Huomautuksia ei esitetty.

(5) Komissio otti 11 päivänä lokakuuta 2019 käyttöön väliaikaisen polkumyyntitullin Kiinan kansantasavallasta peräisin olevien ajoneuvojen teräspyörien tuonnissa unioniin väliaikaista tullia koskeva asetuksella.

(6) Kuten väliaikaista tullia koskevan asetuksen johdanto-osan 23 kappaleessa todetaan, polkumyyntiä ja vahinkoa koskeva tutkimus kattoi 1 päivän tammikuuta 2018 ja 31 päivän joulukuuta 2018 välisen ajan, jäljempänä 'tutkimusajanjakso', ja vahinkoa koskevaan arvioon vaikuttavien kehityssuuntausten tarkastelu kattoi 1 päivän tammikuuta 2015 ja tutkimusajanjakson päättymisen välisen ajan, jäljempänä 'tarkastelujakso'.

1.4 **Myöhempi menettely**

(7) Sen jälkeen, kun oli ilmoitettu olennaisista tosiasioista ja huomioista, joiden perusteella väliaikaiset polkumyyntitoimenpiteet otettiin käyttöön, jäljempänä 'alustavien päätelmien ilmoittaminen', valituksen tekijä, kahdeksan tuojaa ja/tai jälleenmyyjää sekä kaksi kiinalaista vientiä harjoittavaa tuottajaa esittivät kirjallisia huomautuksia ja toivat esiin kantansa alustaviin päätelmiin.

(8) Kuulemista pyytäneille osapuolille annettiin mahdollisuus tulla kuulluiksi. Kuuleminen järjestettiin yhden kiinalaisen vientiä harjoittavan tuottajan kanssa. Tässä vaiheessa ei pyydetty kuulemista kauppaan liittyvissä menettelyissä kuulemisesta vastaavan neuvonantajan kanssa.

(9) Komissio jatkoi kaikkien lopullisia päätelmiään varten tarpeellisina pitämiensä tietojen hankkimista ja tarkistamista. Tehdessään lopullisia päätelmiä komissio tarkasteli asianomaisten osapuolten esittämiä huomautuksia ja tarkisti alustavia päätelmiään tarpeen mukaan.

(10) Komissio ilmoitti kaikille asianomaisille osapuolille olennaisista tosiasioista ja huomioista, joiden perusteella se aikoi ottaa käyttöön lopullisen polkumyyntitullin Kiinan kansantasavallasta peräisin olevien ajoneuvojen teräspyörien tuonnissa unioniin, jäljempänä 'lopullisten päätelmien ilmoittaminen'. Kaikille osapuolille annettiin määräaika, jonka kuluessa ne voivat esittää huomautuksensa lopullisista päätelmistä.

(11) Yhdellä etuyhteydettömällä tuojalla oli kuuleminen komission yksiköiden kanssa 9 päivänä tammikuuta 2020, ja yhdellä kiinalaisten vientiä harjoittavien tuottajien ryhmällä oli 16 päivänä tammikuuta 2020 kuuleminen, joka koski lopullisten päätelmien ilmoittamisen jälkeistä vaihetta ja joka pidettiin kuulemisesta vastaavan neuvonantajan läsnä ollessa.

(12) Asianomaisten osapuolten esittämiä huomautuksia tarkasteltiin, ja ne otettiin soveltuvin osin huomioon tässä asetuksessa.

1.5 **Näytteenotto**

(13) Koska otannasta ei esitetty huomautuksia, väliaikaista tullia koskevan asetuksen johdanto-osan 7–18 kappaleessa esitetyt päätelmät voitiin vahvistaa.

1.6 **Tutkimusajanjakso ja tarkastelujakso**

(14) Koska tutkimusajanjaksosta ja tarkastelujaksosta ei esitetty huomautuksia, väliaikaista tullia koskevan asetuksen johdanto-osan 23 kappaleessa esitetyt päätelmät voitiin vahvistaa.

2. **TARKASTELTAVANA OLEVA TUOTE JA SAMANKALTAINEN TUOTE**

2.1 **Tuotteen määritelmää koskevat väitteet**

(15) Väliaikaista tullia koskevan asetuksen julkaisemisen jälkeen monet osapuolet toivat esiin epäselvyyksiä Taric-koodin 8716 90 90 97 kuvauksessa. Kyseessä on yksi väliaikaisten toimenpiteiden kohteena olevista koodeista. Asianomaiset osapuolet pyysivät komissiota vahvistamaan, että mainittu koodi koskee ainoastaan tiekäyttöön tarkoitettuja pyöriä eikä kottikärryjen ja kuljetuskärryjen pyöriä.

(16) Komissio vahvisti, että tämä tulkinta oli oikea ja että kottikärryjen ja kuljetuskärryjen pyörät eivät kuuluneet tutkimuksen piiriin. Selkeyden varmistamiseksi komissio mukautti kyseisen Taric-koodin kuvausta vastaavalla tavalla. Lisäksi komissio julkaisi 29 päivänä lokakuuta 2019 asiakirja-aineistoon liitetyn muistion, jossa se ilmoitti kaikille asianomaisille osapuolille tästä mukautuksesta.

(17) Juuri ennen väliaikaista tullia koskevan asetuksen julkaisemista eräs etuyhteydetön tuoja pyysi, että henkilöautojen teräksiset varapyörät jätetään soveltamisalan ulkopuolelle, koska niillä ei ole samoja teknisiä ja fyysisiä perusominaisuuksia kuin kaikilla muilla tuotteen määritelmän piiriin kuuluvilla tuotteilla. Tuoja väitti, että teräksisiä varapyöriä ei voida käyttää tavanomaisina pyörinä, koska niiden nopeus on rajoitettu 80 kilometriin tunnissa. Kyseinen osapuoli väitti myös, että henkilöautojen teräksisten varapyörien kokonaistuotanto unionissa on hyvin pieni ja jopa olematon vaihtopyörämarkkinoilla (toisin kuin alkuperäisen laitevalmistajan segmentissä tai OEM-segmentissä, jossa pyörät sisällytetään autoon valmistusprosessin aikana).

(18) Komissio hylkäsi etuyhteydettömän tuojan pyynnön. Nopeusrajoitus ei muuta pyörän teknisiä ja fyysisiä perusominaisuuksia, eikä tuoja esittänyt muuta näyttöä, joka olisi osoittanut, että tällaisilla varapyörillä on erilaiset tekniset ja fyysiset ominaisuudet kuin kaikilla muilla tuotteilla, jotka kuuluvat tutkimuksen kohteena olevan tuotteen määritelmän piiriin. Lisäksi osapuoli vahvisti itse, että tämän tyyppisiä pyöriä tuotetaan unionissa ja että tästä syystä esiintyy kilpailua tuotujen teräksisten varapyörien kanssa. Väitteellä, jonka mukaan unionin tuotannonala ei tuota eikä myy näitä pyöriä jommankumman tärkeimmän jakelukanavan kautta, ei ole merkitystä, koska vaihtopyörämarkkinoilla ja OEM-segmentillä myytävillä teräspyörillä on samat tekniset ja fyysiset perusominaisuudet.

(19) Väliaikaista tullia koskevan asetuksen julkaisemisen jälkeen eräs osapuoli kritisoi sitä, että valituksessa käytetään pyörän tiekäyttöä perusteena, jolla määritetään, kuuluuko teräspyörä tutkimuksen piiriin. Osapuoli ehdotti, että erottavana tekijänä käytettäisiin sen sijaan nopeutta ja kuormaa määritettäessä sitä, onko teräspyörä suunniteltu tiekäyttöön ja kuuluuko se sen vuoksi tutkimuksen piiriin. Osapuoli katsoi erityisesti, että ainoastaan sellaiset pyörät, jotka on suunniteltu kulkemaan yli 50 km/h, on suunniteltu ja rakennettu tiekäyttöön. Osapuoli toisti väitteensä lopullisten päätelmien ilmoittamisen jälkeen.

(20) Komissio katsoi, ettei tässä väitteessä kyseenalaistettu tuotteen määritelmää tai itse tutkimuksen ulottuvuutta vaan siinä ehdotettiin vaihtoehtoista tapaa kuvata ajoneuvojen teräspyöriä. Kuten edellä 18 kappaleessa on selitetty, komissio ei katsonut kuitenkaan, että nopeus olisi merkityksellinen tekijä tuotteen määrittelyssä, minkä vuoksi se hylkäsi osapuolen ehdotuksen.

(21) Yksi vientiä harjoittava tuottaja valitti, ettei väliaikaista tullia koskevassa asetuksessa ollut teknisiä määritelmiä sen soveltamisalan ulkopuolelle jätetyille tuotteille eikä menettelyjä, joilla unionin tulliviranomaisilta ja komission yksiköiltä saataisiin vahvistus siitä, onko tietyt tuotteet jätetty toimenpiteiden soveltamisalan ulkopuolelle.

(22) Komissio vahvisti kuitenkin, että soveltamisalan ulkopuolelle jätettyjen tuotteiden tekniset määritelmät ja jo käytössä olevat tullimenettelyt riittivät nykyisten polkumyyntitoimenpiteiden asianmukaiseen soveltamiseen ja valvontaan ja että lisämääritelmät tai -menettelyt eivät vaikuttaneet tarpeellisilta tämän tapauksen tässä vaiheessa. Sen vuoksi kyseinen väite hylättiin.

(23) Väliaikaista tullia koskevan asetuksen julkaisemisen jälkeen eräs etuyhteydetön tuoja esitti, että maatalouden perävaunujen tai puoliperävaunujen teräspyörät, joiden vanteen halkaisija on vähintään 16 tuumaa (ja enintään 54 tuumaa), olisi jätettävä tutkimuksen ulkopuolelle, koska niillä on erilaiset fyysiset ja tekniset ominaisuudet kuin veto-autojen perävaunujen tai puoliperävaunujen teräspyörillä ja erilaiset fyysiset ja tekniset ominaisuudet nopeuden, kantavuuden ja pultinreikien osalta. On huomattava, että väliaikaista tullia koskevassa asetuksessa mainitaan, että toimenpiteiden soveltamisalan ulkopuolelle jätetään selvyyden vuoksi maatalouden perävaunujen ja muun pelloilla käytettävän pyörillä varustetun maatalousvälineistön pyörät, joiden vanteen halkaisija on enintään 16 tuumaa. Vaikka niiden jättäminen soveltamisalan ulkopuolelle kavensikin tutkimuksen ulottuvuutta, se ei muuttanut sitä tosiasiaa, että pääasiassa muuhun kuin tiekäyttöön suunnitellut ja käytetyt pyörät eivät koskaan kuuluneet tuotteen määritelmän piiriin, kuten 24 kappaleessa selostetaan.

(24) On huomattava, että väliaikaista tullia koskevassa asetuksessa henkilöautojen perävaunujen, asuntovaunujen, maatalouden perävaunujen ja muun pelloilla käytettävän pyörillä varustetun maatalousvälineistön pyörät, joiden vanteen halkaisija on enintään 16 tuumaa, jätettiin väliaikaisesti toimenpiteiden soveltamisalan ulkopuolelle. Tämän perusteella eräät osapuolet katsoivat, että maatalouden perävaunujen ja muun pelloilla käytettävän pyörillä varustetun maatalousvälineistön pyörät, joiden vanteen halkaisija on yli 16 tuumaa, kuuluisivat toimenpiteiden soveltamisalaan. Komissio täsmensi kuitenkin, ettei se aikonut sisällyttää tutkimukseen tiettyjä muita maastokäyttöön tarkoitettuja pyöriä, kun se jätti edellä mainitut pyörät soveltamisalan ulkopuolelle. Muuhun käyttöön kuin julkisilla teillä käytettäviksi suunnitellut pyörät jätettiin vireillepanoilmoituksessa nimenomaisesti tuotteen määritelmän ulkopuolelle. Tämä oli myös valituksen tekijän tarkoitus. Valituksen avoimessa versiossa täsmennettiin, että OTR (off the road) -pyörät eli sellaisten laitteiden pyörät, joita ei ole yleensä suunniteltu tiekäyttöön, kuten maatalous-, maansiirto- ja kaivoslaitteiden pyörät ja teollisuuden käsittelylaitteiden (kuten haarukkatrukkien tai nosturien) pyörät, on jätetty valituksen ulkopuolelle. Tutkimuksessa ei tullut esiin mitään syitä kyseenalaistaa tätä valituksen ulkopuolelle jättämistä, minkä vuoksi maatalouden perävaunujen tai puoliperävaunujen teräspyöriä ei otettu mukaan tutkimukseen riippumatta siitä, mikä oli niiden vanteiden halkaisija.

(25) Lopullisten päätelmien ilmoittamisen jälkeen EUWA ehdotti, että työmaa-ajoneuvojen pyörät lisättäisiin soveltamisalan ulkopuolelle jätettävien tuotteiden luetteloon. Komissio piti tätä lisäystä tarpeettomana, koska kyseiset pyörät eivät olleet koskaan kuuluneet tuotteen määritelmän piiriin. Sen vuoksi EUWA:n ehdotus hylättiin.

(26) Väliaikaista tullia koskevan asetuksen julkaisemisen jälkeen eräs etuyhteydetön tuoja esitti, että tutkimuksen ulkopuolelle jätettäisiin tietyt henkilöautojen talvirenkaisiin tarkoitetut pyörät eli sellaiset pyörät, jotka on suunniteltu useita automalleja varten. Yritys väitti, että unionin tuottajat kieltäytyivät tuottamasta tämän tyyppisiä pyöriä ja että tällaisilla pyörillä on resursseja säästäviä ominaisuuksia ja niiden osuus jälkimarkkinoista tai vaihtopyörämarkkinoista on vähäinen. Osapuoli toisti väitteensä lopullisten päätelmien ilmoittamisen jälkeen.

(27) Tutkimuksessa todettiin, että talvirenkaiden teräspyörillä – myös niillä, jotka sopivat useisiin automalleihin – on samat fyysiset ja tekniset perusominaisuudet kuin muilla tuotteilla, jotka kuuluivat tuotteen määritelmän piiriin. Etuyhteydettömän tuojan pyörä on ”kaikkiin henkilöautoihin sopiva” pyörä, jossa on soviterengas keskireikää varten. Tämän jälkimmäisen ominaisuuden ansiosta yhtä peruspyörää voidaan käyttää halkaisijaltaan eri suuruisiin keskireikiin käyttämällä erilaisia soviterenkaita. Tulos on sama kuin jos keskireikä olisi kiinteä. Tuote kilpailee unionin tuottajien tuottamien talvirenkaiden pyörien kanssa, joita myydään sekä OEM-markkinoiden että jälkimarkkinoiden jakelukanavan kautta. Näin ollen ei ollut perusteita jättää tätä tuotelajia tutkimuksen ulkopuolelle. Sen vuoksi komissio hylkäsi etuyhteydettömän tuojan pyynnön.

2.2 **Päätelmät**

(28) Otettuaan huomioon kaikki asianomaisten osapuolten väliaikaista tullia koskevan asetuksen antamisen jälkeen esittämät huomautukset komissio vahvisti, että kyseisen asetuksen johdanto-osan 42 kappaleessa esitetty tuotteen määritelmä kuvasti asianmukaisesti tutkimuksen laajuutta. Näin ollen tarkasteltavana oleva tuote määriteltiin Kiinan kansantasavallasta peräisin oleviksi tiekäyttöön suunnitelluiksi teräspyöriksi, tarvikkeilla tai renkailla varustetut teräspyörät mukaan luettuina, jotka on suunniteltu käytettäviksi

— vetoautoissa,

— henkilöiden ja/tai tavaroiden kuljetukseen tarkoitetuissa moottoriajoneuvoissa,

— erikoiskäyttöön tarkoitetuissa moottoriajoneuvoissa (esimerkiksi paloautot ja ruiskuautot),

— edellä lueteltujen ajoneuvojen perävaunuissa tai puoliperävaunuissa, joissa ei ole mekaanista kuljetuskoneistoa,

ja jotka luokitellaan tällä hetkellä CN-koodeihin ex 8708 70 10, ex 8708 70 99 ja ex 8716 90 90 (Taric-koodit 8708 70 10 80, 8708 70 10 85, 8708 70 99 20, 8708 70 99 80, 8716 90 90 95 ja 8716 90 90 97), jäljempänä ’tarkasteltavana oleva tuote’.

Tutkimukseen ei otettu mukaan seuraavia tuotteita:

— ajoneuvojen teräspyörät, jotka on tarkoitettu teollisesti asennettaviksi tällä hetkellä alanimikkeeseen 8701 10 kuuluviin yksiakselisiin puutarhatraktoreihin,

— maantiemönkijöiden pyörät,

— tähden muotoiset pyörännavat, valettu yhtenä osana, terästä,

— sellaisten moottoriajoneuvojen pyörät, jotka on suunniteltu käytettäviksi muualla kuin julkisilla teillä (esimerkiksi maa- ja metsätaloustraktorien, haarukkatrukkien, pushback-traktoreiden ja muualla kuin teillä käytettävien dumppereiden pyörät),

— henkilöautojen perävaunujen ja asuntovaunujen pyörät, ilman mekaanista kuljetuskoneistoa, joiden vanteen halkaisija on enintään 16 tuumaa,

— perävaunujen tai puoliperävaunujen pyörät, jotka on suunniteltu käytettäviksi muualla kuin julkisilla teillä (esimerkiksi maatalouden perävaunujen ja muun pelloilla käytettävän pyörillä varustetun maatalousvälineistön pyörät).

3. **POLKUMYYNTI**

3.1 **Alustavat huomiot**

(29) Kuten väliaikaista tullia koskevan asetuksen johdanto-osan 43–48 kappaleessa selitetään, komissio päätti soveltaa perusasetuksen 18 artiklan säännöksiä yhteen niistä kiinalaisista vientiä harjoittavista tuottajista, jotka oli valittu otokseen. Komissio ei pystynyt täsmäyttämään vientiä harjoittavan tuottajan tarkastettuja tilejä ja veroraportteja sen ilmoittamien vientimyyntien kanssa. Tästä syystä komissio katsoi, että toimitetut tiedot olivat epäluotettavia, minkä vuoksi oli tarpeen soveltaa perusasetuksen 18 artiklan 1 kohtaa, jotta komissio pystyi saamaan vientiä harjoittavan tuottajan polkumyynti- ja vahinkomarginaalin määrittämisen päätökseen.

(30) Huomautuksissa, jotka kyseinen yritys esitti alustavien päätelmien ilmoittamisen jälkeen, yritys toisti perusasetuksen 18 artiklan 1 kohdan soveltamisen vastaiset väitteensä, jotka se oli jo esittänyt vastauksessaan 19 päivänä kesäkuuta 2019 lähetettyyn kirjeeseen, joka koski perusasetuksen 18 artiklan mahdollista käyttöä, sekä tutkimuksen alustavassa vaiheessa järjestetyissä kuulemisissa.

(31) Lisäksi yritys pyysi komissiota soveltamaan perusasetuksen 18 artiklan 1 kohdan sijasta 18 artiklan 3 kohtaa yksilöllisen polkumyynti- ja vahinkomarginaalin laskemiseksi. Yritys perusti pyyntönsä siihen väitteeseen, että se teki parhaan kykynsä mukaan yhteistyötä, minkä vuoksi se vaati, ettei sen toimittamia tietoja hylättäisi kokonaan. Lisäksi yritys esitti vaihtoehtoisia vientihinnan laskentamenetelmiä ja väitti, että komissio voisi niiden avulla määrittää yksilöllisen polkumyynti- ja vahinkomarginaalin yritykselle.

(32) Tarkemmin sanottuna yritys ehdotti, että käytettäisiin

a) useita vaihtoehtoisia menetelmiä, joilla sen ilmoittamat vientitapahtumat voitaisiin tarkistaa ulkopuolisten lähteiden perusteella, esimerkiksi käyttämällä unionin tulliviranomaisten tietoja tai yrityksen unionissa olevien asiakkaiden kirjanpitoa;

b) vientihinnan laskemisen perustana etuyhteydettömälle välittäjälle lähetettyjen kotimaisten arvonlisäverolaskujen hintoja.

(33) Lisäksi kolme kuudesta etuyhteydettömästä unionin tuojasta, jotka ostivat tarkasteltavana olevaa tuotetta yritykseltä, tuki huomautuksissaan ehdotusta käyttää tuontitietojaan ja laskea niiden perusteella yksilöllinen polkumyynti-marginaali kyseiselle kiinalaiselle vientiä harjoittavalle tuottajalle.

(34) Näihin huomautuksiin antamassaan vastauksessa komissio tähdensi, ettei se ollut saanut tietoonsa uusia seikkoja, jotka muuttaisivat vientiä harjoittavan tuottajan toimitiloihin tehdyn tarkastuskäynnin aikana kerätyn näytön perusteella tehtyä peruspäätelmää, jonka mukaan kyseisen tuottajan ilmoittamia unioniin suuntautuneita myyntitapahtumia ei voitu täsmäyttää sen tarkastettujen tilien ja veroraporttien kanssa.

(35) Komissio katsoi myös, että perusasetuksen 18 artiklan 3 kohdan säännökset eivät voineet auttaa vientiä harjoittavaa tuottajaa tässä tapauksessa, koska komission ratkaistavana olevassa asiassa ei ollut kyse siitä, olivatko osapuolen esittämät tiedot kaikissa suhteissa parhaita mahdollisia vai eivät, vaan siitä, että komissiolle toimitettujen kirjanpito-merkintöjen ja tietojen luotettavuuteen liittyi olennaista epävarmuutta. Komissiolla ei ollut mitään mahdollisuutta tarkistaa kyseisiä tietoja riippumattomasti. Näin ollen komissiolla ei ollut tarvittavia todisteita, joiden avulla se olisi

voinut saada vientiä harjoittavan tuottajan polkumyynti- ja vahinkomarginaaleja koskevat laskelmansa valmiiksi. Sitä paitsi mikään ehdotetuista vaihtoehdoista ei antaisi mahdollisuutta täsmäyttää ilmoitettuja myynti- ja kustannuslukuja kyseisen yrityksen tiloissa tarkistettujen virallisten asiakirjojen (tarkastettujen tilien ja veroraporttien) kanssa. Millään ehdotetuista vaihtoehdoista ei myöskään varmistettaisi, että komissiolle toimitetaan täydellinen luettelo asianomaisen vientiä harjoittavan tuottajan vientitapahtumista tutkimusajanjakson aikana. Näin ollen komissio ei voinut taata, että polkumyynti- tai vahinkomarginaalista olisi voitu tehdä kohtuullisen oikeat päätelmät ilman täydellistä ja todennettavissa olevaa vientitapahtumien sarjaa tutkimusajanjakson ajalta.

(36) Yrityksen toimittamia tietoja pidettiin näin ollen epäluotettavina, minkä vuoksi niitä ei perusasetuksen 18 artiklan 1 kohdan mukaisesti otettu huomioon ([5]).

(37) Lopullisten päätelmien ilmoittamisen jälkeen kyseinen yritys toisti väitteensä, jonka mukaan sen vientihinta, joka tarvittiin polkumyynti- ja vahinkomarginaalien määrittämiseen, olisi voitu määrittää 31–33 kappaleessa selostettujen vaihtoehtoisten menetelmien perusteella. Lisäksi yritys huomautti tuomioistuimen selittäneen asiassa EBMA v. Giant (Kiina), että ilmaisulla *tarvittavat tiedot* tarkoitetaan asianomaisten osapuolten hallussa olevia tietoja, jotka EU:n toimielimet pyytävät osapuolia toimittamaan, jotta toimielimet voivat tehdä asianmukaiset päätelmät polkumyyntitutkimuksessa ([6]). Tältä osin yritys väitti, ettei komissio ollut koskaan pyytänyt tiettyjä lisätietoja varmistaakseen, että unioniin suuntautuneita vientitapahtumia koskeva luettelo oli täydellinen.

(38) Komissio muistutti siitä, että yritykselle oli ilmoitettu jo alustavien päätelmien ilmoittamisen yhteydessä, ettei komissiolla ollut käytettävissään johdanto-osan 37 kappaleessa mainittuja tietoja eikä varsinkaan täydellisiä ja todennettavissa olevia tietoja vientitapahtumista tutkimusajanjakso aikana. Yritys ei pystynyt esittämään näyttöä siitä, että tiedot olivat täydelliset, eikä komissiokaan voinut sitä tarkistaa, kuten edellä on selitetty. Näin ollen väite, jonka mukaan komissio ei olisi koskaan pyytänyt lisätietoja, on asiaton. Näissä erityisissä olosuhteissa komissio ei voinut vahvistaa kyseisen yrityksen toimittamia vientitapahtumia koskevia tietoja.

(39) Lisäksi yritys väitti uudelleen tehneensä parhaan kykynsä mukaan yhteistyötä koko menettelyn ajan ja viittasi aiempaan tutkimukseen ([7]) muistuttaakseen siitä, että komission käytäntönä on käyttää mahdollisimman paljon yrityksen omia tietoja.

(40) Komissio muistutti siitä, että kunkin tutkimuksen ainutlaatuisia olosuhteita olisi tarkasteltava yksilöllisesti. Tässä tapauksessa suurin komission kohtaama ongelma oli yrityksen kirjanpidon perusluonteinen epäluotettavuus, jota ei voitu ratkaista oikaisemalla yrityksen toimittamia tietoja, koska ongelman ytimenä oli nimenomaan epäluotettavuus. Koska yrityksen kirjanpitoa ei voitu tarkistaa, komissio ei voinut myöskään saada riittävää varmuutta siitä, että vientitapahtumia koskevat tiedot (mukaan luettuina viedyt tuotteet, määrät ja arvot) olivat tarkkoja ja täydellisiä. Tässä yhteydessä komissio totesi myös, että vientihintoja koskevia tietoja, jotka toimitettiin ja vahvistettiin muilla tavoin, kuten tuojilta tai vientitilastoista saadut tiedot, ei voitu täsmäyttää yrityksen tarkastettujen tilien kanssa, mikä myös viittasi siihen, ettei tietoihin voitu luottaa.

(41) Lisäksi yritys väitti, että komissio teki oikeudellisen virheen soveltaessaan perusasetuksen 18 artiklan säännöksiä normaaliarvon määrittämiseen, koska ainoastaan vientihintaa koskevat tiedot todettiin epäluotettaviksi. Tässä yhteydessä yritys väitti jälleen, että asiassa DS 337: EC – Salmon (Norja) annetussa paneeliraportissa ([8]) viitataan WTO:n polkumyyntisopimuksen liitteeseen II, jonka mukaan ”päätöksiä tehtäessä tulisi ottaa huomioon kaikki se tieto, joka on todennettavissa, joka on asianmukaisesti jätetty niin, että sitä voidaan käyttää tutkimuksessa ilman kohtuuttomia vaikeuksia, joka on toimitettu oikeaan aikaan ja, silloin kun se soveltuu, toimitettu viranomaisten pyytämällä tietovälineellä tai konekielellä”.

([5]) Asia T-413/13, City Cycle Industries, ECLI:EU:T:2015:164, 120–121 kohta.
([6]) Asia C-61/16 P, EBMA v. Giant (Kiina), EU:C:2017:968, 57 kohta.
([7]) Neuvoston asetus (EY) N:o 950/2001 (EYVL L 134, 17.5.2001, johdanto-osan 43–44 kappale).
([8]) Paneeliraportti, EC – Salmon (Norja), johdanto-osan 7.354–355 kappale.

(42) Komissio katsoi, että WTO:n polkumyyntisopimuksen liitteen II määräyksistä huolimatta normaaliarvon määrittämisellä ei ollut tässä tapauksessa vaikutusta. Yritys toimitti tietoja yksilöllisen polkumyyntimarginaalinsa määrittämistä varten. Komissio totesi, että tiedot, jotka tarvittiin polkumyyntimarginaalin määrittämisen kannalta olennaisen vientihinnan määrittämiseen, eivät olleet luotettavia, koska niitä ei voitu tarkistaa. Puutteet olivat luonteeltaan sellaisia, ettei mitään vientihinnan määrittämiseksi toimitettuja tietoja voitu käyttää. Tällaisessa tapauksessa normaaliarvon määrittäminen olisi tarpeetonta, koska polkumyyntimarginaalia ei voitu vahvistaa vientihinnan puuttuessa.

(43) Lopuksi yritys väitti, että komissio loukkasi yrityksen puolustautumisoikeuksia, koska se ei julkaissut normaaliarvon määrittämistä. Tässä yhteydessä yritys pyysi myös kuulemismenettelystä vastaavan neuvonantajan kuulemista, joka järjestettiinkin 16 päivänä tammikuuta 2020.

(44) Kuten johdanto-osan 42 kappaleessa selitetään, tässä tapauksessa yritykselle ei määritetty normaaliarvoa. Sen vuoksi komissio katsoi, ettei se ollut jättänyt ilmoittamatta mitään hallussaan olevia tietoja. Vastauksessaan yrityksen aiempaan pyyntöön, jossa yritys pyysi ilmoittamaan normaaliarvon määrittämisestä, komissio oli jo ilmoittanut yritykselle kaikista tekijöistä, joita se olisi käyttänyt, jos normaaliarvo olisi määritetty.

(45) Kuulemismenettelystä vastaava neuvonantaja katsoi 16 päivänä tammikuuta 2020 järjestetyssä kuulemisessa, ettei komissio loukannut yrityksen puolustautumisoikeuksia, kun se ei julkaissut normaaliarvon laskemista.

(46) Näin ollen komissio vahvisti väliaikaista tullia koskevan asetuksen johdanto-osan 43–48 kappaleessa esitetyt päätelmät ja pysyi päätöksessä soveltaa yritykseen 18 artiklan 1 kohdan ensimmäisen alakohdan säännöksiä. Koska yrityksen vientimyyntiä ei voitu tarkistaa, komissio ei pystynyt määrittämään tarkkoja tuotelajeja, joita vietiin unioniin tutkimusajanjakson aikana. Sen vuoksi komissio katsoi näiden tietojen puuttuessa olevan asianmukaista, että yritykselle asetettu marginaali on yhtä suuri kuin jäännösmarginaali. Lisäksi komissio toteaa, että yritys voi pyytää perusasetuksen 11 artiklan 8 kohdan mukaisesti kannettujen tullien palauttamista, jos se voi osoittaa tulevaisuudessa, että sen vientitiedot ovat tarkistettavissa.

3.2 **Normaaliarvo**

(47) Koska perusasetuksen 2 artiklan 6 a kohdan b alakohdan soveltamisesta, edustavan maan valinnasta, tuotannontekijöistä, vääristymättömien kustannusten laskemiseen sovellettavista vertailuarvoista ja normaaliarvon laskemisesta ei esitetty huomautuksia, komissio vahvisti väliaikaista tullia koskevan asetuksen johdanto-osan 49–178 kappaleen.

3.3 **Vientihinta**

(48) Koska vientihinnan määrittämisestä ei esitetty huomautuksia, väliaikaista tullia koskevan asetuksen johdanto-osan 179 kappale voitiin vahvistaa.

3.4 **Vertailu ja polkumyyntimarginaalit**

(49) Väliaikaista tullia koskevan asetuksen julkaisemisen jälkeen yksi etuyhteydetön unionin tuoja kyseenalaisti polkumyynnin olemassaolon tarkasteltavana olevan tuotteen tai ainoastaan henkilöautojen teräspyörien osalta.

(50) Nämä huomautukset olivat pelkkiä toteamuksia ilman lisänäyttöä, eivätkä ne asettaneet normaaliarvoa, vientihintaa ja niiden vertailua koskevia komission alustavia päätelmiä kyseenalaisiksi. Ainoa otokseen jäänyt vientiä harjoittava tuottaja, joka tosiasiallisesti sai täyden laskelman polkumyyntimarginaalista, ei kiistänyt näitä päätelmiä ja laskelmia. Kyseinen yritys vei myös henkilöautojen teräspyöriä unioniin. Polkumyyntimarginaalien todettiin olevan merkittävät sekä henkilöautojen teräspyörien että hyötyajoneuvojen teräspyörien osalta.

(51) Koska jäännöspolkumyyntimarginaalin laskennasta ei esitetty huomautuksia, komissio vahvisti väliaikaista tullia koskevan asetuksen johdanto-osan 184–185 kappaleessa esitetyt päätelmät.

(52) Koska vertailusta ja polkumyyntimarginaaleista ei esitetty huomautuksia, komissio vahvisti väliaikaista tullia koskevan asetuksen johdanto-osan 180–183 ja 186–187 kappaleessa esitetyt päätelmät.

4. **VAHINKO**

4.1 **Unionin tuotannonalan ja unionin tuotannon määritelmä**

(53) Koska tästä jaksosta ei esitetty huomautuksia väliaikaista tullia koskevan asetuksen julkaisemisen jälkeen, komissio vahvisti väliaikaista tullia koskevan asetuksen johdanto-osan 188–189 kappaleessa esitetyt päätelmät.

4.2 **Unionin markkinat ja kulutus**

(54) Yksi etuyhteydetön tuoja esitti, että komissio teki virheellisiä päätelmiä väliaikaista tullia koskevan asetuksen johdanto-osan 190 kappaleessa, ja väitti, että henkilöautojen pyöriä ja hyötyajoneuvojen pyöriä ei pitäisi tarkastella samassa tutkimuksessa. Tämän asianomaisen osapuolen mukaan polkumyynti olisi merkittävää hyötyajoneuvojen pyörien muttei henkilöautojen pyörien osalta. Lopullisten päätelmien ilmoittamisen jälkeen sama tuoja väitti edelleen, ettei henkilöautojen pyöriä ja hyötyajoneuvojen pyöriä pitäisi tarkastella samassa tutkimuksessa, koska henkilöautojen pyörien osuus unionin kilomääräisestä kokonaiskulutuksesta on alle 1 prosenttia.

(55) Komissio katsoi kuitenkin, että henkilöautojen pyörillä ja hyötyajoneuvojen pyörillä on samat fyysiset ja tekniset perusominaisuudet ja että ne ovat vain tarkasteltavana olevan tuotteen eri lajeja. Näin ollen tutkimuksessa käsiteltiin vain yhtä tuotetta. Mahdolliset polkumyynnin suuruuserot tarkasteltavana olevan tuotteen eri lajien välillä eivät olleet merkityksellisiä tutkimuksen laajuuden arvioinnin eli tarkasteltavana olevan tuotteen määritelmän kannalta. Komissio havaitsi joka tapauksessa merkittävää polkumyyntiä kaikkien tutkittujen tuotelajien osalta. Vaikka oletettaisiin, että tämä tekijä on merkityksellinen tosiasia, joka on otettava huomioon (mitä se ei ole), väite oli kuitenkin virheellinen. Muistettakoon, että väliaikaista tullia koskevan asetuksen johdanto-osan 190–192 kappaleessa esitetyt päätelmät osoittavat, että sekä Kiinan että unionin tuottajat ovat aktiivisia henkilöautojen pyörien ja hyötyajoneuvojen pyörien alalla ja että molemmat tuotelajit muodostavat merkittävän osan asianomaisesta maasta unioniin suuntautuvasta viennistä ja unionin tuotannonalan myynnistä. Unionissa noin 65 prosenttia kappalemyynnistä on henkilöautojen pyöriä. Polkumyynnillä tapahtuvalla tuonnilla voi tuotelajista tai jakelukanavista riippumatta olla kielteinen vaikutus unionin tuotannonalaan. Sen vuoksi väite hylättiin.

(56) Koska unionin markkinoista ja kulutuksesta ei esitetty muita huomautuksia, komissio vahvisti väliaikaista tullia koskevan asetuksen johdanto-osan 190–195 kappaleessa esitetyt päätelmät.

4.3 **Tuonti asianomaisesta maasta**

(57) Koska tästä jaksosta ei esitetty huomautuksia, komissio vahvisti väliaikaista tullia koskevan asetuksen johdanto-osan 196–204 kappaleessa esitetyt päätelmät.

4.4 **Unionin tuotannonalan taloudellinen tilanne**

4.4.1 *Yleiset huomiot*

(58) Koska asiasta ei esitetty huomautuksia, komissio vahvisti väliaikaista tullia koskevan asetuksen johdanto-osan 205–209 kappaleessa esitetyt päätelmät.

4.4.2 *Makrotaloudelliset indikaattorit*

(59) Koska makrotaloudellisista indikaattoreista ei esitetty huomautuksia, komissio vahvisti väliaikaista tullia koskevan asetuksen johdanto-osan 210–218 kappaleessa esitetyt päätelmät.

4.4.3 *Mikrotaloudelliset indikaattorit*

(60) Koska mikrotaloudellisista indikaattoreista ei esitetty huomautuksia, komissio vahvisti väliaikaista tullia koskevan asetuksen johdanto-osan 219–230 kappaleessa esitetyt päätelmät.

4.4.4 *Vahinkoa koskevat päätelmät*

(61) Koska vahinkoa koskevista päätelmistä ei esitetty huomautuksia, komissio vahvisti väliaikaista tullia koskevan asetuksen johdanto-osan 231–234 kappaleessa esitetyt päätelmät.

5. **SYY-YHTEYS**

5.1 **Polkumyynnillä tapahtuneen tuonnin vaikutukset**

(62) Alustavassa vaiheessa komissio totesi, että unionin tuotannonalan myyntimäärä ja markkinaosuus pienenivät asianomaisesta maasta polkumyynnillä tapahtuneen tuonnin vuoksi ja että kyseisen tuonnin hinnat alittivat unionin tuottajien myyntihinnat. Alustavassa vaiheessa oli myös näyttöä siitä, että kyseiset polkumyyntihinnat estivät hinnankorotukset tutkimusajanjakson aikana. Jälkimmäiset päätelmät on otettu huomioon väliaikaista tullia koskevan asetuksen taulukossa 8, joka osoittaa, että unionin tuotannonalan myyntihinnat unionissa nousivat jo vuonna 2017 vähemmän kuin sen tuotantokustannukset ja että tutkimusajanjakson aikana unionin tuottajien oli pakko myydä alle tuotantokustannustensa. Nämä päätelmät vahvistettiin lopullisessa vaiheessa.

(63) Lopullisten päätelmien ilmoittamisen jälkeen ja kuulemismenettelystä vastaavan neuvonantajan kanssa järjestetyn kuulemisen aikana eräs kiinalainen ryhmä väitti, että unionin tuotannonalan markkinaosuuden pienenemisen ei voida katsoa kokonaan johtuvan Kiinasta tulleesta tuonnista, koska Kiinan markkinaosuuden kasvu tarkastelujakson aikana oli vähäisempää kuin unionin tuottajien markkinaosuuden pieneneminen kyseisen jakson aikana ([9]). Sama ryhmä totesi, ettei komissio ollut selittänyt, miten Kiinasta tulleen tuonnin pieni markkinaosuus oli vaikuttanut kielteisesti unionin markkinoihin, joita hallitsivat unionin tuottajat, vaikka Kiinasta tulleen tuonnin hinnat laskivatkin 7 prosenttia tutkimusajanjakson aikana.

(64) Komissio toteaa, ettei kaikkea todettua vahinkoa tarvitse lukea tarkasteltavana olevan tuonnin syyksi; syy-yhteysanalyysissä tarkastellaan pikemminkin, onko tutkimuksen kohteena oleva tuonti syy todettuun vahinkoon, mitä yksikään asianomainen osapuoli ei kiistä tässä tapauksessa. Kuten väliaikaista tullia koskevan asetuksen johdanto-osan 239–252 kappaleessa selitetään, Kiinasta polkumyynnillä tapahtuneen tuonnin aiheuttama hintapaine vähensi unionin tuotannonalan myyntimääriä ja laski myyntihintoja koko tarkastelujakson ajan, mutta tämä oli erityisen haitallista vuonna 2017 ja tutkimusajanjakson aikana, jolloin kustannukset kasvoivat. Tällainen hintapaine aiheutti vakavia tuotanto-, myynti- ja kannattavuustappioita tutkimusajanjakson aikana. Mikään muista erikseen tai yhdessä tutkituista tekijöistä ei heikennä polkumyynnillä tapahtuneen tuonnin ja unionin tuotannonalalle aiheutuneen vahingon välistä syy-yhteyttä.

(65) Koska tuonnin aiheuttamasta vahingosta ei esitetty muita huomautuksia, komissio vahvisti väliaikaista tullia koskevan asetuksen johdanto-osan 236–238 kappaleessa esitetyt päätelmät.

5.2 **Muiden tekijöiden vaikutukset**

(66) Väliaikaista tullia koskevan asetuksen julkaisemisen jälkeen eräs etuyhteydetön tuoja kysyi syytä siihen, minkä vuoksi Turkkia vastaan ei ollut käynnistetty tutkimusta. Kyseisen yrityksen mukaan Turkista tuotiin tutkimusajanjakson aikana enemmän ajoneuvojen teräspyöriä kuin Kiinasta ja tuontihinnat olivat samansuuruisia väliaikaista tullia koskevan asetuksen taulukoiden 4 ja 12 perusteella.

(67) Komissio toteaa ensinnäkin, että tutkimus käynnistettiin sitä maata vastaan, jonka osalta esitettiin riittävästi näyttöä vahingollisesta polkumyynnistä ajankohtana, jona asia pantiin vireille. Itse asiassa valituksessa esitettiin näyttöä siitä, että Turkista tulleen tuonnin hinnat olivat sen verran korkeat, etteivät ne aiheuttaneet vahinkoa unionin tuotannonalalle. Toiseksi komissio analysoi, kuten väliaikaista tullia koskevan asetuksen johdanto-osan 241 kappaleessa selitetään, sekä Kiinasta että Turkista tulleen tuonnin määrien ja hintojen kehitystä tarkastelujakson aikana. Asiakirja-aineiston sisältämän näytön perusteella komissio päätteli, että Turkin hinnat olivat keskimäärin noin 25 prosenttia korkeammat kuin Kiinan hinnat.

([9]) Väliaikaista tullia koskevan asetuksen taulukosta 3 käy ilmi, että Kiinasta tulleen tuonnin markkinaosuus unionin markkinoilla kasvoi 2,6 prosentista vuonna 2015 5,3 prosenttiin tutkimusajanjakson aikana. Väliaikaista tullia koskevan asetuksen taulukosta 6 käy ilmi, että unionin tuottajien markkinaosuus unionin markkinoilla pieneni vuoden 2015 ja tutkimusajanjakson välisenä aikana 84,9 prosentista 79,8 prosenttiin.

(68) Lopullisten päätelmien ilmoittamisen jälkeen eräs kiinalainen ryhmä totesi, että Turkista tulevan tuonnin määrä oli suurempi kuin Kiinasta tulevan tuonnin määrä. Se lisäsi, että toisin kuin Kiinasta tulevan tuonnin hinnat Turkista tulevan tuonnin hinnat laskivat vuoden 2017 ja tutkimusajanjakson välisenä aikana, ja väitti, että komissio ei ollut analysoinut tällaisen suuntauksen vaikutusta unionin tuottajille aiheutuneeseen vahinkoon. Osapuoli toisti nämä seikat kuulemismenettelystä vastaavan neuvonantajan kanssa järjestetyn kuulemisen aikana, jolloin se väitti myös, että tutkimusajanjakson aikana Turkista tulleen tuonnin markkinaosuus (9,6 prosenttia) oli merkittävä verrattuna Kiinasta tulleen tuonnin markkinaosuuteen (5,3 prosenttia), ja se mainitsi myös muun tuonnin markkinaosuuden (5,2 prosenttia).

(69) Komissio toisti jälleen, että Eurostatin tietojen perusteella ei ollut mahdollista saada tarkkaa kuvaa tuonnin hintatasosta, mutta se huomautti myös, että väliaikaista tullia koskevan asetuksen taulukot 4 ja 12 osoittivat, että tarkastelujakson jokaisena vuotena Kiinasta tulleen tuonnin keskimääräiset kilohinnat olivat alhaisemmat kuin Turkista tulleen tuonnin hinnat ja huomattavasti alhaisemmat kuin muista maista tulleen tuonnin hinnat. Ero Kiinasta tulevan tuonnin hintojen ja Turkista tulevan tuonnin hintojen kehityksessä on vähäinen ja sitä pidetään merkityksettömänä, kun otetaan huomioon myös Eurostatin tietojen puutteet, jotka tuodaan esiin väliaikaista tullia koskevan asetuksen johdanto-osan 200 kappaleessa, sekä kyseisen asetuksen johdanto-osan 241 kappaleessa tiivistetysti esitetyt päätelmät, joita ei ole kiistetty, kuten edellä olevassa johdanto-osan 67 kappaleessa mainitaan. Näin ollen komissio katsoo, että Turkista tulevan tuonnin hinnat eivät horjuta sitä päätelmää, että ajoneuvojen teräspyörien tuonti Kiinasta on aiheuttanut vahinkoa unionin tuottajille.

(70) Koska tuonnin aiheuttamasta vahingosta ei esitetty muita huomautuksia, komissio vahvisti väliaikaista tullia koskevan asetuksen johdanto-osan 239–250 kappaleessa esitetyt päätelmät.

5.3 **Syy-yhteyttä koskevat päätelmät**

(71) Edellä esitetyn perusteella komissio päätteli, että mikään muista tutkituista tekijöistä ei ollut sellainen, että sillä olisi voinut olla merkityksellistä vaikutusta unionin tuotannonalan vahingolliseen tilanteeseen. Lisäksi mikään tekijöistä erikseen tai yhdessä analysoituna ei heikentänyt syy-yhteyttä polkumyyntituonnin ja unionin tuotannonalalle aiheutuneen vahingon välillä siinä määrin, ettei tämä yhteys olisi enää todellinen ja merkittävä, mikä vahvistaa väliaikaista tullia koskevan asetuksen johdanto-osan 252 kappaleessa esitetyt päätelmät.

6. **UNIONIN ETU**

6.1 **Unionin tuotannonalan etu**

(72) Koska unionin tuotannonalan edusta ei esitetty huomautuksia, väliaikaista tullia koskevan asetuksen johdanto-osan 254–255 kappaleessa esitetyt päätelmät voitiin vahvistaa.

6.2 **Etuyhteydettömien tuojien ja käyttäjien etu**

(73) Väliaikaista tullia koskevan asetuksen julkaisemisen jälkeen eräs tuoja väitti, että toimenpiteillä olisi tuhoisia vaikutuksia sen liiketoimintaan. Eräs toinen tuoja mainitsi, että tutkimuksella olisi kohtuuttomia kielteisiä vaikutuksia sen tuontitoimintaan, kuluttajiin ja ympäristöön, mutta se ei selittänyt tai kvantifioinut tällaisia vaikutuksia. Kumpikaan osapuoli ei toimittanut näyttöä väitteensä tueksi. Komissio katsoi, että näytön puuttuessa se ei voinut päätellä, että väitetyt kielteiset vaikutukset olisivat merkittävämpiä kuin tarve toteuttaa toimenpiteitä, joilla palautetaan tasapuoliset toimintaedellytykset ajoneuvojen teräspyörien markkinoilla unionissa. Tutkimus oli itse asiassa osoittanut, että tarkasteltavana olevaa tuotetta oli riittävästi saatavilla muista lähteistä, jotta riittävä saanti voitiin taata oikeudenmukaisilla markkinahinnoilla.

(74) Väliaikaista tullia koskevan asetuksen julkaisemisen jälkeen yksikään käyttäjien etuja edustava osapuoli ei ilmoittautunut eikä esittänyt huomautuksia.

(75) Koska etuyhteydettömien tuojien ja käyttäjien edusta ei esitetty muita huomautuksia, väliaikaista tullia koskevan asetuksen johdanto-osan 256–259 kappaleessa esitetyt päätelmät voitiin vahvistaa.

6.3 **Unionin etua koskevat päätelmät**

(76) Edellä esitetyn perusteella ja koska huomautuksia ei esitetty, väliaikaista tullia koskevan asetuksen johdanto-osan 260 kappaleessa esitetyt päätelmät voitiin vahvistaa.

7. LOPULLISET POLKUMYYNNIN VASTAISET TOIMENPITEET

7.1 Vahingon korjaava taso

(77) Komissio arvioi perusasetuksen 9 artiklan 4 kohdan mukaisesti tuontimäärien kehitystä johdanto-osan 4 kappaleessa kuvatulla ennakkoilmoituskaudella ottaakseen huomioon lisävahingon siinä tapauksessa, että tutkimuksen kohteena oleva tuonti olisi lisääntynyt edelleen merkittävästi kyseisellä kaudella. Eurostatin ja 14 artiklan 6 kohdan ja Surveillance 2 -tietokantojen mukaan tuonti ei osoittanut merkittävää lisäkasvua, kun tarkasteltavana olevan tuotteen tuontimääriä tutkimusajanjakson ja ennakkoilmoitusjakson aikana vertailtiin keskenään. Sen vuoksi perusasetuksen 9 artiklan 4 kohdan mukaiset vaatimukset vahinkomarginaalin lisäämisestä sitä määritettäessä eivät täyttyneet eikä vahinkomarginaalia oikaistu.

(78) Edellä esitetyn perusteella ja koska vahingon korjaavasta tasosta ei esitetty muita huomautuksia, väliaikaista tullia koskevan asetuksen johdanto-osan 262–269 kappaleessa esitetyt päätelmät voitiin vahvistaa.

7.2 Lopulliset toimenpiteet

(79) Polkumyyntiä, vahinkoa, syy-yhteyttä ja unionin etua koskevien päätelmien perusteella olisi otettava käyttöön lopulliset polkumyynnin vastaiset toimenpiteet, jotta tarkasteltavana olevan tuotteen polkumyyntituonnista ei aiheutuisi unionin tuotannonalalle enempää vahinkoa.

(80) Kiinasta peräisin olevien ajoneuvojen teräspyörien tuonnissa olisi otettava käyttöön lopulliset polkumyyntitoimenpiteet perusasetuksen 7 artiklan 2 kohdassa ja 9 artiklan 4 kohdan toisessa alakohdassa säädetyn alhaisemman tullin säännön mukaisesti.

(81) Edellä esitetyn perusteella lopullisten polkumyyntitullien määrät – ilmaistuina CIF-hintana unionin rajalla tullaamattomana – ovat seuraavat:

Yritys	Polkumyyntimarginaali (%)	Vahinkomarginaali (%)	Lopullinen polkumyyntitulli (%)
Xingmin Intelligent Transportation Systems Co., Ltd	69,4	50,3	50,3
Tangshan Xingmin Wheels Co., Ltd	69,4	50,3	50,3
Xianning Xingmin Wheels Co., Ltd	69,4	50,3	50,3
Muut yhteistyössä toimineet yritykset	69,4	50,3	50,3
Kaikki muut yritykset	80,1	66,4	66,4

(82) Tässä asetuksessa yrityksille vahvistetut yksilölliset polkumyyntitullit määritettiin tämän tutkimuksen päätelmien perusteella. Näin ollen ne kuvastavat kyseisten yritysten tutkimuksen aikaista tilannetta. Kyseisiä tulleja voidaan soveltaa yksinomaan Kiinasta peräisin olevan ja nimettyjen oikeushenkilöiden tuottaman tarkasteltavana olevan tuotteen tuontiin. Jos yritystä ei ole erikseen mainittu tämän asetuksen artiklaosassa (mukaan lukien erikseen mainittuihin yrityksiin etuyhteydessä olevat yritykset), sen tuottaman tarkasteltavana olevan tuotteen tuontiin olisi sovellettava ”kaikkiin muihin yrityksiin” sovellettavaa tullia. Niihin ei saisi soveltaa yksilöllisiä polkumyyntitulleja.

(83) Yritys voi pyytää näiden yksilöllisten polkumyyntitullien soveltamista, jos se muuttaa myöhemmin nimeään. Pyyntö on osoitettava komissiolle ([10]). Pyynnön on sisällettävä kaikki asiaankuuluvat tiedot, joiden perusteella voidaan osoittaa, että muutos ei vaikuta yrityksen oikeuteen hyötyä siihen sovellettavasta tullista. Jos yrityksen nimenmuutos ei vaikuta tähän oikeuteen, nimenmuutosta koskeva ilmoitus julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

([10]) European Commission, Directorate-General for Trade, Directorate H, Rue de la Loi 170, 1040 Brussels, Belgium.

(84) Tullien väliset suuret erot aiheuttavat toimenpiteiden kiertämisen riskin, ja sen minimoimiseksi tarvitaan erityisiä toimenpiteitä, jotta varmistetaan yksilöllisten polkumyyntitullien asianmukainen soveltaminen. Niiden yritysten, joihin sovelletaan yksilöllistä polkumyyntitullia, on esitettävä jäsenvaltioiden tulliviranomaisille pätevä kauppalasku. Laskun on täytettävä tämän asetuksen 1 artiklan 3 kohdassa esitetyt vaatimukset. Tuontiin, jonka mukana ei ole tällaista laskua, olisi sovellettava ”kaikkiin muihin yrityksiin” sovellettavaa polkumyyntitullia.

(85) Tämän laskun esittäminen on välttämätöntä, jotta jäsenvaltioiden viranomaiset voivat soveltaa yksilöllisiä polkumyyntitulleja tuontiin, mutta se ei ole ainoa tekijä, jonka tulliviranomaiset ottavat huomioon. Vaikka jäsenvaltioiden tulliviranomaisille esitettäisiin lasku, joka täyttää kaikki tämän asetuksen 1 artiklan 3 kohdassa esitetyt vaatimukset, tulliviranomaisten olisi tehtävä tavanomaiset tarkastukset ja ne voivat – kuten kaikissa muissakin tapauksissa – vaatia lisäasiakirjoja (esim. lähetysasiakirjat) varmentaakseen vakuutukseen sisältyvien tietojen paikkansapitävyyden ja varmistaakseen, että tullin soveltaminen on perusteltua tullilainsäädännön mukaisesti.

(86) Jos sellaisen yrityksen vientimäärä, johon sovelletaan alhaisempaa yksilöllistä polkumyyntitullia, kasvaa huomattavasti asianomaisten toimenpiteiden käyttöönoton jälkeen, viennin kasvun sellaisenaan voidaan katsoa olevan perusasetuksen 13 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu toimenpiteiden käyttöönotosta johtuva kaupan rakenteen muutos. Tällöin voidaan panna vireille toimenpiteiden kiertämistä koskeva tutkimus, jos sen edellytykset täyttyvät. Tutkimuksessa voidaan tarkastella muun muassa tarvetta poistaa yksilölliset tullit ja ottaa käyttöön maan laajuinen tulli.

(87) Polkumyyntitullien moitteettoman täytäntöönpanon varmistamiseksi kaikkiin muihin yrityksiin sovellettavaa polkumyyntitullia olisi sovellettava sekä tässä tutkimuksessa yhteistyöhön osallistumattomiin vientiä harjoittaviin tuottajiin että myös sellaisiin tuottajiin, jotka eivät vieneet tuotteita unioniin tutkimusajanjakson aikana.

(88) Ajoneuvojen teräspyöriä koskevat tilastot ilmoitetaan usein kappalemääränä. Neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2658/87 ([11]) liitteessä I vahvistetussa yhdistetyssä nimikkeistössä ei kuitenkaan määritellä ajoneuvojen teräspyörille tällaista lisäyksikköä. Sen vuoksi on tarpeen säätää, että tarkasteltavana olevan tuotteen tuonnin osalta vapaaseen liikkeeseen luovutusta koskevaan ilmoitukseen merkitään kilogrammoina tai tonneina ilmoitetun painon lisäksi kappalemäärä. Kappalemäärät olisi ilmoitettava Taric-koodeista 8708 70 10 80, 8708 70 10 85, 8708 70 99 20, 8708 70 99 80, 8716 90 90 95 ja 8716 90 90 97.

7.3 **Väliaikaisten tullien lopullinen kantaminen**

(89) Todettujen polkumyyntimarginaalien ja unionin tuotannonalalle aiheutuneen vahingon suuruuden vuoksi väliaikaista tullia koskevan asetuksen mukaisen väliaikaisen polkumyyntitullin vakuutena olevat määrät olisi kannettava lopullisesti.

8. **TARJOTTU SITOUMUS**

(90) Alustavien päätelmien ilmoittamisen jälkeen toimittamissaan tiedoissa yksi otokseen valituista kiinalaisista vientiä harjoittavista tuottajista ilmoitti olevansa halukas tarjoamaan hintasitoumuksen. Yrityksen alustava tarjous ei kuitenkaan sisältänyt sitoumuksen tärkeintä osatekijää eli vähimmäistuontihinnan tasoa. Sen vuoksi komissio ei voinut hyväksyä tätä pyyntöä.

9. **LOPPUSÄÄNNÖKSET**

(91) Asetuksen (EU) 2018/1046 ([12]) 109 artikla huomioon ottaen silloin, kun jokin määrä on maksettava takaisin Euroopan unionin tuomioistuimen tuomion tuloksena, maksettava korko on *Euroopan unionin virallisen lehden* C-sarjassa kunkin kuukauden ensimmäisenä kalenteripäivänä julkaistu Euroopan keskuspankin perusrahoitusoperaatioihinsa soveltama korko.

(92) Tässä asetuksessa säädetyt toimenpiteet ovat asetuksen (EU) 2016/1036 15 artiklan 1 kohdalla perustetun komitean lausunnon mukaiset,

---

([11]) Neuvoston asetus (ETY) N:o 2658/87 annettu 23 päivänä heinäkuuta 1987 tariffi- ja tilastonimikkeistöstä ja yhteisestä tullitariffista (EUVL L 256, 7.9.1987, s. 1).

([12]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU, Euratom) 2018/1046, annettu 18 päivänä heinäkuuta 2018, unionin yleiseen talousarvioon sovellettavista varainhoitosäännöistä, asetusten (EU) N:o 1296/2013, (EU) N:o 1301/2013, (EU) N:o 1303/2013, (EU) N:o 1304/2013, (EU) N:o 1309/2013, (EU) N:o 1316/2013, (EU) N:o 223/2014, (EU) N:o 283/2014 ja päätöksen N:o 541/2014/EU muuttamisesta sekä asetuksen (EU, Euratom) N:o 966/2012 kumoamisesta (EUVL L 193, 30.7.2018, s. 1).

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

1. Otetaan käyttöön lopullinen polkumyyntitulli, jota sovelletaan Kiinan kansantasavallasta peräisin oleviin tiekäyttöön suunniteltuihin teräspyöriin, tarvikkeilla tai renkailla varustetut teräspyörät mukaan luettuina, jotka on suunniteltu käytettäviksi

— vetoautoissa,

— henkilöiden ja/tai tavaroiden kuljetukseen tarkoitetuissa moottoriajoneuvoissa,

— erikoiskäyttöön tarkoitetuissa moottoriajoneuvoissa (esimerkiksi paloautot ja ruiskuautot),

— edellä lueteltujen ajoneuvojen perävaunuissa tai puoliperävaunuissa, joissa ei ole mekaanista kuljetuskoneistoa,

ja jotka luokitellaan tällä hetkellä CN-koodeihin ex 8708 70 10, ex 8708 70 99 ja ex 8716 90 90 (Taric-koodit 8708 70 10 80, 8708 70 10 85, 8708 70 99 20, 8708 70 99 80, 8716 90 90 95 ja 8716 90 90 97), jäljempänä 'tarkasteltavana oleva tuote'.

Soveltamisalaan eivät sisälly seuraavat tuotteet:

— ajoneuvojen teräspyörät, jotka on tarkoitettu teollisesti asennettaviksi tällä hetkellä alanimikkeeseen 8701 10 kuuluviin yksiakselisiin puutarhatraktoreihin,

— maantiemönkijöiden pyörät,

— tähden muotoiset pyöränavat, valettu yhtenä osana, terästä,

— sellaisten moottoriajoneuvojen pyörät, jotka on suunniteltu käytettäviksi muualla kuin julkisilla teillä (esimerkiksi maa- ja metsätaloustraktorien, haarukkatrukkien, pushback-traktoreiden ja muualla kuin teillä käytettävien dumppereiden pyörät),

— henkilöautojen perävaunujen ja asuntovaunujen pyörät, ilman mekaanista kuljetuskoneistoa, joiden vanteen halkaisija on enintään 16 tuumaa,

— perävaunujen tai puoliperävaunujen pyörät, jotka on suunniteltu käytettäviksi muualla kuin julkisilla teillä (esimerkiksi maatalouden perävaunujen ja muun pelloilla käytettävän pyörillä varustetun maatalousvälineistön pyörät).

2. Vapaasti unionin rajalla tullaamattomana -nettohintaan sovellettavat lopulliset polkumyyntitullit ovat seuraavien yritysten tuottaman 1 kohdassa kuvatun tuotteen osalta seuraavat:

Yritys	Lopullinen polkumyyntitulli (%)	Taric-lisäkoodi
Xingmin Intelligent Transportation Systems Co., Ltd	50,3	C508
Tangshan Xingmin Wheels Co., Ltd	50,3	C509
Xianning Xingmin Wheels Co., Ltd	50,3	C510
Muut liitteessä luetellut yhteistyössä toimineet yritykset	50,3	Katso liite
Kaikki muut yritykset	66,4	C999

3. Edellä 2 kohdassa mainituille yrityksille määritetyn yksilöllisen polkumyyntitullin soveltaminen edellyttää, että jäsenvaltioiden tulliviranomaisille esitetään pätevä kauppalasku, jossa on oltava kauppalaskun laatineen tahon nimellä ja tehtävänimikkeellä yksilöidyn työntekijän päiväämä ja allekirjoittama vakuutus seuraavassa muodossa: *"Allekirjoittanut vahvistaa, että tässä laskussa tarkoitetut, Euroopan unioniin vietäväksi myydyt (tarkasteltavana oleva tuote) (määrä) on valmistanut (yrityksen nimi ja osoite), (Taric-lisäkoodi), [asianomainen maa]. Allekirjoittanut vakuuttaa, että tässä laskussa ilmoitetut tiedot ovat täydelliset ja paikkansapitävät."* Jos tällaista kauppalaskua ei esitetä, asianomaiseen yritykseen sovelletaan kaikkiin muihin yrityksiin sovellettavaa tullia.

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

2 artikla

Kannetaan lopullisesti täytäntöönpanoasetuksella (EU) 2019/1693 käyttöön otetun väliaikaisen polkumyyntitullin vakuutena olevat määrät.

3 artikla

Jos jokin Kiinan kansantasavallasta peräisin oleva tuottaja toimittaa komissiolle riittävät todisteet siitä, että

i) se ei vienyt 1 artiklan 1 kohdassa kuvattuja Kiinan kansantasavallasta peräisin olevia tavaroita tutkimusajanjakson (1 päivän tammikuuta 2018 ja 31 päivän joulukuuta 2018 välisenä) aikana,

ii) se ei ole etuyhteydessä yhteenkään viejään tai tuottajaan, johon sovelletaan tällä asetuksella käyttöön otettuja toimenpiteitä, ja

iii) se joko tosiasiallisesti vei kyseiset tavarat tai sillä on peruuttamaton sopimusvelvoite suuren tuotemäärän viemiseksi unioniin tutkimusajanjakson jälkeen,

komissio voi muuttaa liitettä asettaakseen kyseiselle tuottajalle yhteistyöhön osallistuneisiin otoksen ulkopuolisiin tuottajiin sovellettavan tullin, jonka määrä on 50,3 prosenttia.

4 artikla

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

5 artikla

Tämä asetus tulee voimaan seuraavana päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

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

Tehty Brysselissä 3 päivänä maaliskuuta 2020.

Komission puolesta

Puheenjohtaja

Ursula VON DER LEYEN

LIITE

Kiinalaiset yhteistyössä toimineet mutta otoksen ulkopuoliset vientiä harjoittavat tuottajat

Nimi	Taric-lisäkoodi
Dongfeng Automobile Chassis System Co., Ltd (tunnetaan myös nimellä ”Dongfeng Automotive Wheel Co., Ltd”)	C511
Hangzhou Forlong Impex Co., Ltd	C512
Hangzhou Xingjie Auto Parts Manufacturing Co., Ltd	C513
Jiaxing Henko Auto Spare Parts Co., Ltd	C514
Jining Junda Machinery Manufacturing Co., Ltd	C515
Nantong Tuenz Corporate Co., Ltd	C516
Ningbo Luxiang Autoparts Manufacturing Co., Ltd	C517
Shandong Zhengshang Wheel Technology Co., Ltd	C518
Shandong Zhengyu Wheel Group Co., Ltd	C519
Xiamen Sunrise Group Co., Ltd	C520
Yantai Leeway Electromechanical Equipment Co., Ltd	C521
Yongkang Yuefei Wheel Co., Ltd	C522
Zhejiang Jingu Co., Ltd	C523
Zhejiang Fengchi Mechanical Co., Ltd	C524
Zhengxing Wheel Group Co., Ltd	C525
Zhenjiang R&D Auto Parts Co., Ltd	C526