# KOMISSION ASETUS (EU) 2018/683,

## annettu 4 päivänä toukokuuta 2018,

## Kiinan kansantasavallasta peräisin olevien tiettyjen linja-autoissa ja kuorma-autoissa käytettävien uusien tai uudelleen pinnoitettujen pneumaattisten kumisten ulkorenkaiden, joiden kuormitustunnus on suurempi kuin 121, tuonnissa käyttöön otettavasta väliaikaisesta polkumyyntitullista ja täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2018/163 muuttamisesta

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen,

ottaa huomioon muista kuin Euroopan unionin jäsenvaltioista tapahtuvalta tuetulta tuonnilta suojautumisesta 8 päivänä kesäkuuta 2016 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2016/1036 ([1]), jäljempänä 'perusasetus', ja erityisesti sen 7 artiklan 4 kohdan,

on kuullut jäsenvaltioita,

sekä katsoo seuraavaa:

### 1. MENETTELY

#### 1.1 Vireillepano

(1) Epäreiluun renkaiden tuontiin keskittyvä koalitio, jäljempänä 'valituksen tekijä', teki 30 päivänä kesäkuuta 2017 valituksen sellaisten tuottajien puolesta, joiden osuus linja-autojen tai kuorma-autojen uusien ja uudelleen pinnoitettujen ulkorenkaiden kokonaistuotannosta unionissa on yli 45 prosenttia. Valituksessa esitettiin riittävä näyttö polkumyynnistä ja siitä aiheutuneesta vahingosta.

(2) Euroopan komissio, jäljempänä 'komissio', pani 11 päivänä elokuuta 2017 vireille Kiinan kansantasavallasta, jäljempänä 'asianomainen maa' tai 'Kiina', peräisin olevien tiettyjen linja-autoissa tai kuorma-autoissa käytettävien uusien tai uudelleen pinnoitettujen pneumaattisten kumisten ulkorenkaiden, joiden kuormitustunnus on suurempi kuin 121, jäljempänä 'uudet ja pinnoitetut renkaat' tai 'tarkasteltavana oleva tuote', tuontia unioniin koskevan polkumyyntitutkimuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2016/1036, jäljempänä 'perusasetus', 5 artiklan perusteella. Se julkaisi *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* vireillepanoa koskevan ilmoituksen ([2]), jäljempänä 'vireillepanoilmoitus'.

(3) Komissio julkaisi 21 päivänä lokakuuta vireillepanoilmoitusta koskevan oikaisun ([3]), jossa tarkasteltavana olevan tuotteen määritelmää selvennettiin.

(4) Komissio pani 14 päivänä lokakuuta 2017 vireille Kiinasta peräisin olevien linja-autoissa tai kuorma-autoissa käytettävien uusien tai pinnoitettujen kumisten renkaiden tuontia koskevan tukien vastaisen tutkimuksen ja aloitti erillisen tutkimuksen. Se julkaisi vireillepanoilmoituksen ([4]) *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

#### 1.2 Tuonnin kirjaaminen

(5) Valituksen tekijä esitti 30 päivänä elokuuta 2016 Kiinasta peräisin olevan tarkasteltavana olevan tuotteen tuonnin kirjaamista koskevan pyynnön perusasetuksen 14 artiklan 5 kohdan mukaisesti.

(6) Kiinan kumiteollisuuden järjestö, jäljempänä 'CRIA', ja Kiinan metallin, mineraalien ja kemikaalien tuojien ja viejien kauppakamari, jäljempänä 'CCCMC', toimittivat 4 päivänä lokakuuta 2017 huomautuksia kirjaamista

([1]) EUVL L 176, 30.6.2016, s. 21.
([2]) Ilmoitus Kiinan kansantasavallasta peräisin olevien linja-autoissa tai kuorma-autoissa käytettävien uusien ja uudelleen pinnoitettujen ulkorenkaiden tuontia koskevan polkumyynnin vastaisen menettelyn aloittamisesta (EUVL C 264, 11.8.2017, s. 14).
([3]) EUVL C 356, 21.10.2017, s. 24.
([4]) Ilmoitus Kiinan kansantasavallasta peräisin olevien linja-autoissa tai kuorma-autoissa käytettävien uusien ja uudelleen pinnoitettujen ulkorenkaiden tuontia koskevan tukien vastaisen menettelyn aloittamisesta (EUVL C 346, 14.10.2017, s. 9).

koskevasta pyynnöstä. Ne väittivät, että pyyntö ei täyttänyt näyttöä koskevia vaatimuksia, koska aiemmasta polkumyynnistä tai tuonnin merkittävästä kasvusta ei ollut näyttöä eikä siitä, että tuonti todennäköisesti vaarantaisi vakavasti tullin korjaavat vaikutukset. Komissio järjesti 19 päivänä lokakuuta 2017 CRIAn pyynnöstä kuulemisen, jossa CRIA toisti aiemmat huomautuksensa.

(7) Komissio antoi 2 päivänä helmikuuta 2018 komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2018/163 ([1]), jäljempänä 'kirjaamista koskeva asetus', jolla asetetaan Kiinasta peräisin olevan tarkasteltavana olevan tuotteen tuonti kirjaamisvelvoitteen alaiseksi 3 päivästä helmikuuta 2018 alkaen. Komissio arvioi kyseisessä asetuksessa asianomaisten osapuolten esittämiä huomautuksia.

(8) Kirjaamisvelvoitteen tultua voimaan Hankook-ryhmä ([2]) väitti, että sen puolustautumisoikeuksia oli rikottu, koska sille ei ollut ilmoitettu ennen kirjaamista koskevan asetuksen voimaantuloa komission aikeesta asettaa tarkasteltavana olevan tuotteen tuonti kirjaamisvelvoitteen alaiseksi. Tästä syystä Hankook-ryhmä katsoi, että Euroopan unionin perusoikeuskirjan 41 artiklaa oli rikottu.

(9) Komissio huomautti, että perusasetuksen 20 artiklan 2 kohdan mukaan lopullinen ilmoittaminen ennen lopullisten toimenpiteiden käyttöönottoa on pakollinen. Sama ei koske perusasetuksen 14 artiklan 5 kohdan mukaista kirjaamispäätöstä. Kyseisessä artiklassa säädetään vain asian ilmoittamisesta jäsenvaltioille hyvissä ajoin. Lisäksi perusoikeuskirjan 41 artiklan 2 kohdan a alakohdan mukaista oikeutta tulla kuulluksi sovelletaan vain yksittäisiin epäedullisesti vaikuttaviin toimenpiteisiin. Tässä tapauksessa komissio ohjeisti unionin tulliviranomaisia aloittamaan tuonnin kirjaamisen. Kirjaamista koskeva asetus ei ole yksittäinen toimenpide, joka vaikuttaa Hankook-ryhmään epäedullisesti. Sitä ei ollut osoitettu Hankook-ryhmälle, eikä siitä aiheutunut yksittäisiä negatiivisia vaikutuksia ryhmälle. Sen vuoksi Hankook-ryhmän puolustautumisoikeuksia eikä unionin perusoikeuskirjan 41 artiklaa ei rikottu.

### 1.3 **Tutkimusajanjakso ja tarkastelujakso**

(10) Polkumyyntiä ja vahinkoa koskeva tutkimus kattoi 1 päivän heinäkuuta 2016 ja 30 päivän kesäkuuta 2017 välisen ajan, jäljempänä 'tutkimusajanjakso'. Vahinkoa koskevaan arvioon vaikuttavien kehityssuuntausten tarkastelu kattoi 1 päivän tammikuuta 2014 ja tutkimusajanjakson päättymisen välisen ajanjakson, jäljempänä 'tarkastelujakso'.

### 1.4 **Asianomaiset osapuolet**

(11) Komissio kehotti vireillepanoilmoituksessa asianomaisia osapuolia ottamaan komissioon yhteyttä tutkimukseen osallistumiseksi. Lisäksi komissio ilmoitti nimenomaisesti tutkimuksen vireillepanosta valituksen tekijälle, muille tiedossa oleville unionin tuottajille, tiedossa oleville vientiä harjoittaville tuottajille, Kiinan kansantasavallan viranomaisille, tiedossa oleville tuojille, tavarantoimittajille ja käyttäjille, kauppiaille sekä järjestöille, joita tutkimuksen vireillepanon tiedettiin koskevan, ja kehotti niitä osallistumaan tutkimukseen.

(12) Asianomaisilla osapuolilla oli mahdollisuus esittää huomautuksia tutkimuksen vireillepanosta ja pyytää kuulemista komission ja/tai kauppaan liittyvissä menettelyissä kuulemisesta vastaavan neuvonantajan kanssa.

(13) Kaksi unionin tuottajaa, joita valituksen tekijä edusti, käytti tätä tilaisuutta pyytääkseen komissiota pitämään niiden nimet perusasetuksen 19 artiklan 1 kohdan mukaisesti luottamuksellisina, koska ne pelkäsivät asiakkaiden tai tutkimuksen kohteena olevien kilpailijoiden vastatoimia. Myöhemmin kaksi yhteistyössä toiminutta unionin tuottajaa esitti saman pyynnön.

(14) Komissio tarkasteli yksilöllisesti kutakin luottamuksellisuuspyyntöä selvittääkseen, ovatko ne perusteltuja. Se vahvisti, että kussakin tapauksessa oli itse asiassa näyttöä merkittävästä vastatoimien mahdollisuudesta, ja hyväksyi sen, että näiden yritysten nimiä ei paljasteta.

([1]) Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2018/163, annettu 1 päivänä helmikuuta 2018, Kiinan kansantasavallasta peräisin olevien linja-autoissa tai kuorma-autoissa käytettävien uusien ja uudelleen pinnoitettujen ulkorenkaiden tuonnin kirjaamisvelvoitteesta (EUVL L 30, 2.2.2018, s. 12).

([2]) Hankook-ryhmä muodostuu seuraavista toisiinsa etuyhteydessä olevista yrityksistä: Shanghai Hankook Tire Sales Co., Ltd., Chongqing Hankook Tire Co., Ltd. ja Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd.

(15) Kaksi vientiä harjoittavaa tuottajaa, Giti-ryhmä ([1]) ja Aeolus-ryhmä ([2]), väittivät, että valituksen tekijän edustaman kahden unionin tuottajan nimettömyys voi vaikuttaa vakavasti osapuolten puolustautumisoikeuteen, koska ei ole mahdollista todentaa, onko valituksen tekijöiden osuus unionin kokonaistuotannosta yli 25 prosenttia. Lisäksi nimettömyyden vuoksi asianomaiset osapuolet eivät voi tietää, missä laatuluokassa ([3]) valituksen tekijä toimii, eivätkä näin esittää merkityksellisiä huomautuksia aineellisesta vahingosta, jota sille voisi aiheutua tarkasteltavana olevan tuotteen viennistä Kiinasta unioniin. Giti-ryhmä väitti lisäksi, että valituksen tekijän mukaan 3-laatuluokan osuus unionin kokonaistuotannosta oli vain 16 prosenttia. Sen vuoksi se väitti, että menettely oli perusasetuksen 5 artiklan 4 kohdan vastainen. Giti-ryhmä ja Aeolus-ryhmä väittivät vielä, että luottamuksellinen käsittely estää asianomaisia osapuolia tietämästä, ovatko otokseen valitut unionin tuottajat etuyhteydessä kiinalaisiin vientiä harjoittaviin tuottajiin.

(16) Perusasetuksen 19 artiklan mukaan komissio ei saa paljastaa luottamuksellisia tietoja ilman tällaisten tietojen toimittajan nimenomaista lupaa. Komissio katsoi, että valituksen avoin versio antaa asianomaisille osapuolille mahdollisuuden arvioida edustavuutta koskevia vaatimuksia. Valituksen tekijän edustavuutta on arvioitava väitetyn vahinkoa kärsineen tuotannonalan eikä laatuluokkien perustella. Komissio ei vakuuttunut väitteestä, jonka mukaan se, että asianomaiset osapuolet eivät tiedä nimettömien valituksen tekijöiden ja kiinalaisten vientiä harjoittavien tuottajien välisistä mahdollisista yhteyksistä, haittaisi asianomaisten osapuolten puolustautumisoikeuksia. Näin ollen luottamuksellisen kohtelun myöntämistä vastaan esitetyt väitteet hylättiin.

(17) Komissio ilmoitti vireillepanosta tuottajille Korean tasavallassa, jäljempänä 'Korea', Japanissa, Intian tasavallassa, jäljempänä 'Intia', Etelä-Afrikan tasavallassa, jäljempänä 'Etelä-Afrikka', Turkin tasavallassa, jäljempänä 'Turkki', Thaimaan kuningaskunnassa, jäljempänä 'Thaimaa', ja Brasilian liittotasavallassa, jäljempänä 'Brasilia', ja kehotti niitä osallistumaan. Komissio ilmoitti vireillepanoilmoituksessa asianomaisille osapuolille, että se harkitsi Amerikan yhdysvaltojen, jäljempänä 'Yhdysvallat', käyttämistä markkinataloutta harjoittavana kolmantena maana, jäljempänä 'vertailumaa', perusasetuksen 2 artiklan 7 kohdan a alakohdan mukaisesti. Asianomaisilla osapuolilla oli mahdollisuus esittää huomautuksia asiasta (ks. 3.1.2 jakso).

### 1.5 **Otanta**

(18) Komissio ilmoitti vireillepanoilmoituksessa, että se saattaa soveltaa asianomaisiin osapuoliin perusasetuksen 17 artiklan mukaista otantaa.

#### a) *Unionin tuottajia koskeva otanta*

(19) Komissio ilmoitti vireillepanoilmoituksessa, että se oli valinnut alustavasti otoksen unionin tuottajista. Komissio valitsi otoksen suurimman edustavan tuonti- ja myyntimäärän perusteella ja varmisti samalla tasapuolisen maantieteellisen jakauman. Komissio kehotti asianomaisia osapuolia esittämään huomautuksia alustavasta otoksesta.

(20) Alustavasta otoksesta esitti huomautuksia neljä asianomaista osapuolta (Aeolus-ryhmä, Giti-ryhmä, CRIA ja CCCMC). Ne katsoivat erityisesti, että markkinoiden jakautuminen kolmeen laatuluokkaan ei tule asianmukaisesti esiin alustavassa otoksessa ja että otoksen olisi heijastettava mahdollisimman hyvin 1-, 2- ja 3-laatuluokan tuotannon ja myynnin prosenttiosuutta unionin kokonaistuotannosta ja -myynnistä.

(21) Tämän huomautuksen saatuaan komissio pyysi 25 päivänä syyskuuta 2017 unionin tuottajia toimittamaan lisätietoja laatuluokista, jotta se voisi vahvistaa tarkistetun otoksen unionin tuottajista.

(22) Otantaa koskevaan kyselylomakkeeseen vastanneisiin yhteistyössä toimineisiin unionin tuottajiin kuuluu suuria yrityksiä sekä pieniä ja keskisuuria yrityksiä ([4]), jäljempänä 'pk-yritykset', ja niiden osuus unionin arvioidusta kokonaistuotannosta ja -myynnistä on yli 50 prosenttia.

([1]) Giti Tire (China) Investment Co., Ltd ja sen tytäryhtiöt: Giti Tire (Anhui) Co., Ltd; Giti Tire (Fujian) Co., Ltd; Giti Tire (Hualin) Co., Ltd; Giti Tire (Yinchuan) Co., Ltd.

([2]) Aeolus Tyre Group Co., Ltd, mukaan luettuna Chonche Auto Double Happiness Tyre Corp., Ltd ja Pirelli Tyre Co, Ltd.

([3]) Komission keräämien ja saamien tietojen mukaan linja-autojen ja kuorma-autojen renkaiden unionin markkinat ovat jakautuneet kolmeen laatuluokkaan. 1-laatuluokan renkaat kattavat premium-luokan uudet renkaat, jotka edustavat suurten valmistajien päätuotemerkkejä. 2-laatuluokan renkaat kattavat useimmat muut kuin premium-luokan renkaat, sekä uudet että pinnoitetut, ja niiden hinta ja käyttöikä ovat noin 65–80 prosenttia 1-laatuluokan renkaiden hinnasta ja käyttöiästä. 3-laatuluokan renkaat ovat sekä uusia että pinnoitettuja renkaita, joiden käyttöikä on lyhyempi ja pinnoitusmahdollisuudet hyvin vähäiset.

([4]) Ks. komission suositus 2003/361/EY, annettu 6 päivänä toukokuuta 2003, mikroyritysten sekä pienten ja keskisuurten yritysten määritelmästä.

(23) Lopullisen otoksen määrittämistä varten komissio otti huomioon rengassektorin jakautumisen eri laatuluokkiin ja varmisti, että kaikki kolme laatuluokkaa olivat edustettuina otokseen valituissa yrityksissä. Lisäksi sen varmistamiseksi, että pk-yritysten tilanne tulee asianmukaisesti esiin vahinkoanalyysissä, kun otetaan huomioon, että niiden osuus unionin tuottajien kokonaismyyntimäärästä unionissa on noin 15 prosenttia, komissio katsoi, että pk-yritysten olisi oltava edustettuina otoksessa.

(24) Otokseen valittiin 11 unionin tuottajaa seuraavien tekijöiden perusteella:

— yleinen edustavuus tarkasteltavana olevan tuotteen tuotanto- ja myyntimäärän perusteella vuonna 2016;

— laatuluokkien edustavuus tarkasteltavana olevan tuotteen tuotantomäärän perusteella vuonna 2016;

— maantieteellinen jakautuminen; ja

— unionin tuottajien edustavuus koon perusteella (pk-yritykset ja suuremmat yritykset).

(25) Otokseen valittuihin unionin tuottajiin kuuluu sekä suuria yrityksiä että pk-yrityksiä. Otokseen valitut unionin tuottajat ovat sijoittautuneet kuuteen jäsenvaltioon (Italiaan, Espanjaan, Puolaan, Portugaliin, Saksaan ja Ranskaan), joiden osuus yhteistyössä toimineiden unionin tuottajien ilmoittamasta unionin tuotannosta ja myynnistä on yhteensä yli 36 prosenttia

(26) Yksi otokseen valittu puolalainen unionin tuottaja, Geyer&Hosaja, ilmoitti komissiolle 22 päivänä joulukuuta 2017, että se oli päättänyt lopettaa yhteistyössä toimimisen tutkimuksessa. Tämän tuottajan vetäytyminen ei vaikuta 25 kappaleessa mainittuihin prosenttiosuuksiin, koska sen tuotannon osuus unionin kokonaistuotannosta on alle 0,1 prosenttia. Sen vuoksi komissio päätteli, että lopullinen otos edustaa unionin tuotannonalaa.

(27) Giti-ryhmä väitti, että komission olisi pitänyt päättää tämä tutkimus välittömästi unionin tuottajien otoksen menettelyllisesti virheellisen esivalinnan vuoksi. Komissio muistutti, että unionin tuottajien otoksen alustava valinta on oikeudellisesti mahdollista ja edistää tutkimuksen tekemistä tehokkaasti tiukoissa määräajoissa. Kuten edellä esitetään (ks. 21–25 kappale), alustavaa otosta muutettiin asianomaisilta osapuolilta saatujen huomautusten perusteella. Näin ollen väite hylättiin.

b) *Tuojia koskeva otanta*

(28) Päättääkseen otannan tarpeellisuudesta ja valitakseen tarvittaessa otoksen komissio pyysi etuyhteydettömiä tuojia toimittamaan vireillepanoilmoituksessa mainitut tiedot. Pyyntöön vastasi viisi tuojaa, joiden tuonti Kiinasta oli noin 430 000 yksikköä. Otokseen valittiin kaksi yritystä, joiden osuus otantalomakkeen toimittaneista tuojista oli [70–90] prosenttia.

c) *Kiinassa toimivia vientiä harjoittavia tuottajia koskeva otanta*

(29) Pystyäkseen päättämään otannan tarpeellisuudesta ja tarvittaessa valitsemaan otoksen komissio pyysi kaikkia Kiinassa toimivia vientiä harjoittavia tuottajia toimittamaan vireillepanoilmoituksessa mainitut tiedot. Lisäksi komissio pyysi Kiinan kansantasavallan edustustoa Euroopan unionissa ilmoittamaan muista mahdollisista vientiä harjoittavista tuottajista, jotka saattaisivat olla kiinnostuneita osallistumaan tutkimukseen, ja/tai ottamaan yhteyttä niihin.

(30) Pyydetyt tiedot toimitti 49 vientiä harjoittavaa tuottajaa, ja ne suostuivat osallistumaan otokseen. Komissio valitsi perusasetuksen 17 artiklan 1 kohdan mukaisesti seuraavien neljän tuottajan otoksen, joka perustui unioniin suuntautuneen viennin suurimpaan edustavaan määrään, jota voitiin kohtuudella tutkia käytettävissä olevassa ajassa:

— Aeolus Tyre Co., Ltd; Chonche Auto Double Happiness Tyre Corp., Ltd; Qingdao Yellow Sea Rubber Co., Ltd ja Pirelli Tyre Co, Ltd, jäljempänä 'Aeolus-ryhmä';

— Xingyuan Tire Group Ltd., Co. ja Guangrao Xinhongyuan Tyre Co., Ltd., jäljempänä 'Xingyuan-ryhmä';

— Giti Tire (China) Investment Co., Ltd; Giti Tire (Anhui) Co., Ltd; Giti Tire (Fujian) Co., Ltd; Giti Tire (Hualin) Co., Ltd; Giti Tire (Yinchuan) Co., Ltd, jäljempänä 'Giti-ryhmä';

— Shanghai Hankook Tire Sales Co., Ltd.; Chongqing Hankook Tire Co., Ltd.; Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd., jäljempänä 'Hankook-ryhmä'.

(31) Perusasetuksen 17 artiklan 2 kohdan mukaisesti kaikkia tiedossa olleita vientiä harjoittavia tuottajia ja asianomaisen maan viranomaisia kuultiin otoksen valinnasta. Komissio sai huomautuksia 1) valituksen tekijältä, 2) CRIAlta ja CCCMC:ltä ja 3) yhdeltä vientiä harjoittavalta tuottajalta (Giti-ryhmä).

(32) Valituksen tekijän mukaan ehdotettu otos ei ollut riittävän edustava, koska siinä ei otettu riittävästi huomioon eri hintasegmenttejä (eli laatuluokkia) unionin rengasmarkkinoilla. Valituksen tekijän mukaan keskimmäinen hintasegmentti (2-laatuluokka) oli yliedustettuna otoksessa, kun taas valtaosa kiinalaisista viejistä toimi alemmalla hintasegmentillä (3-laatuluokka), joka oli aliedustettuna. Sen vuoksi se väitti, että unionin keskimääräinen tuontihinta ei tule riittävällä tavalla esiin otokseen valituissa vientiä harjoittavissa tuottajissa. Valituksen tekijä pyysi, että otokseen valitut 2-laatuluokan vientiä harjoittavat tuottajat korvataan 3-laatuluokan vientiä harjoittavilla tuottajilla.

(33) CRIA, CCCMC ja Giti-ryhmä hyväksyivät periaatteessa alustavasti valitun otoksen mutta katsoivat, että vientiä harjoittavien tuottajien suuren määrän vuoksi otoksen edustavuutta voitaisiin parantaa lisäämällä siihen yrityksiä.

(34) Komission mukaan ehdotettuun otokseen sisältyy vientiä harjoittavia tuottajia sekä keskimmäisestä että alemmasta laatuluokasta, ja niiden osuus Kiinasta unioniin tulevasta kokonaistuonnista on yli 50 prosenttia. 2-laatuluokan suurimpien vientiä harjoittavien tuottajien korvaaminen 3-laatuluokan pienemmillä vientiä harjoittavilla tuottajilla tekisi otoksesta epäedustavan, koska suuri osuus kokonaisviennistä tuli käytettävissä olevien tietojen mukaan keskimmäisestä laatuluokasta.

(35) Komissio päätti näin ollen pitää voimassa alustavasti valitun otoksen ja ilmoitti asiasta kaikille asianomaisille osapuolille 19 päivänä lokakuuta 2017.

(36) Myöhemmin European Retreading Association, jäljempänä 'BIPAVER', ja European Tyre & Rubber Manufacturers Association, jäljempänä 'ETRMA', väittivät, että lopullisesti valittu otos voisi johtaa voimakkaaseen epätasapainoon 2- ja 3-laatuluokan renkaiden tuotevalikoimassa. Niiden mukaan keskimääräinen tuontihinta ei ehkä toisi täsmällisesti esiin tuontimäärän sitä osaa, joka on kaikkien haitallisin unionin tuotannonalan kannalta. Sen vuoksi ne kehottivat komissiota arvioimaan uudelleen ja muuttamaan otosta ja vähintään lisäämään siihen yhden vientiä harjoittavan tuottajan, jolla on merkittävä vientimäärä 3-laatuluokassa.

(37) Komissio arvioi uudelleen, olisiko otoksen laajentaminen käytännössä mahdollista. Se toi esiin, että otokseen valittuihin vientiä harjoittaviin tuottajiin kuului 1) 13 oikeushenkilöä, jotka harjoittivat tarkasteltavana olevan tuotteen tuotantoa ja kotimarkkinamyyntiä, 2) kaksi etuyhteydessä olevaa vientiä harjoittavaa tuottajaa, jotka sijaitsivat unionin ulkopuolella, ja 3) yli kymmenen etuyhteydessä olevaa tuojaa, jotka sijaitsivat unionissa. Kustakin oikeushenkilöstä toimitetut tiedot oli käsiteltävä ja tarkastettava. Sen vuoksi komissio katsoi, että useampia vientiä harjoittavia tuottajia ei pystyttäisi kohtuudella tutkimaan käytettävissä olevassa ajassa.

(38) Näin ollen komissio säilytti lopullisesti valitun otoksen sellaisena, kuin se aiemmin ilmoitettiin asianomaisille osapuolille.

(39) Neljän otokseen valitun vientiä harjoittavan tuottajan lisäksi kymmenen vientiä harjoittavaa tuottajaa ilmoitti, että jos niitä ei valita otokseen, ne haluaisivat saada täytettäväksi kyselylomakkeen ja muut lomakkeet voidakseen pyytää yksilöllistä tarkastelua perusasetuksen 17 artiklan 3 kohdan nojalla.

(40) Komissio lähetti polkumyyntiin liittyvät kyselylomakkeet neljälle otokseen valitulle kiinalaiselle vientiä harjoittavalle tuottajalle, niille edellä mainituille kymmenelle vientiä harjoittavalle tuottajalle, jotka olivat pyytäneet kyselylomaketta ja muita lomakkeita, sekä otokseen valituille unionin tuottajille.

(41) Vastauksia kyselylomakkeeseen saatiin neljältä otokseen valitulta kiinalaiselta vientiä harjoittavalta tuottajalta ja kymmeneltä otokseen valitulta unionin tuottajalta. Yksikään otoksen ulkopuolisista vientiä harjoittavista tuottajista ei toimittanut vastausta kyselylomakkeeseen.

### 1.6 **Markkinatalouskohtelun pyytämistä koskevat lomakkeet**

(42) Komissio lähetti markkinatalouskohtelun pyytämistä koskevat lomakkeet niille kahdelle otokseen valitulle vientiä harjoittavalle tuottajalle, jotka pyysivät markkinatalouskohtelua perusasetuksen 2 artiklan 7 kohdan b alakohdan mukaisesti. Se lähetti markkinatalouskohtelun pyytämistä koskevat lomakkeet myös niille otoksen ulkopuolisille yhteistyössä toimineille vientiä harjoittaville tuottajille, jotka olivat niitä pyytäneet. Komissio sai vastaukset markkinatalouskohtelun pyytämistä koskeviin lomakkeisiin vain kahdelta otokseen valitulta yritykseltä.

### 1.7 **Tarkastuskäynnit**

(43) Komissio on hankkinut ja tarkastanut kaikki polkumyynnin, siitä johtuvan vahingon ja unionin edun alustavaa määrittämistä varten tarpeellisina pitämänsä tiedot. Perusasetuksen 16 artiklan mukaisia tarkastuskäyntejä tehtiin seuraavien yritysten toimitiloihin:

Unionin tuottajat:

— Good Year Firma Oponiarska, Puola;

— Wetest, Tšekki;

— B.R.P. Pneumatici, Italia;

— Banden plant, Alankomaat;

— Marangoni Spa Ltd. Italia;

— neljä unionin tuottajaa, jotka pyysivät luottamuksellista käsittelyä.

Kiinalaiset vientiä harjoittavat tuottajat:

— Aeolus Tyre Co., Ltd; (Jiaozuo); Chonche Auto Double Happiness Tyre Corp., Ltd; (Taiyuan) ja Pirelli Tyre Co, Ltd; (Jining);

— Xingyuan Tire Group Ltd., Co. ja Guangrao Xinhongyuan Tyre Co., Ltd. (Dongying);

— Giti Tire (China) Investment Co., (Shanghai); Giti Tire (Anhui) Co., Ltd; (Hefei); Giti Tire (Hualin) Co., Ltd (Hualin); ja siihen etuyhteydessä oleva viejä Singaporessa;

— Shanghai Hankook Tire Sales Co., Ltd. (Shanghai); Chongqing Hankook Tire Co., (Chongqing) Ltd.; Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd. (Jiangsu); ja siihen etuyhteydessä oleva viejä Seoulissa, Koreassa.

Vertailumaan tuottajat:

— nimettömänä esiintynyt vertailumaan tuottaja Brasiliassa.

Etuyhteydessä olevat tuojat unionissa:

— Giti UK, Cheshire, Yhdistynyt kuningaskunta;

— Hankook UK, Northamptonshire, Yhdistynyt kuningaskunta, ja Hankook Germany, Neu-Isenburg, Saksa.

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

### 2.1 **Tarkasteltavana oleva tuote**

(44) Tarkasteltavana olevaan tuotteeseen kuuluvat tietyt Kiinasta peräisin olevat pneumaattiset, uudet tai uudelleen pinnoitetut kumiset ulkorenkaat, joita käytetään linja-autoissa tai kuorma-autoissa ja joiden kuormitustunnus on suurempi kuin 121 ja jotka luokitellaan tällä hetkellä CN-koodeihin 4011 20 90 ja ex 4012 12 00 (Taric-koodi 4012 12 00 10). Kyseiset CN- ja Taric-koodit ovat ainoastaan ohjeellisia.

(45) Tarkasteltavana oleva tuote kattaa sekä uudet että uudelleen pinnoitetut pneumaattiset ulkorenkaat, joita käytetään linja-autoissa tai kuorma-autoissa ja joilla on samat fyysiset, kemialliset ja tekniset perusominaisuudet.

(46) Molemmat tarkasteltavana olevan tuotteen lajit on tehty samoista tuotantopanoksista (vaikka niissä on saatettu käyttää erilaista teknologiaa) ja niillä on samanlainen rakenne. Raaka-aineiden ja rakenteen erot johtavat erilaisiin suorituskykyominaisuuksiin.

2.1.1 *Valmistusprosessi*

2.1.1.1 Uudet ulkorenkaat

(47) Linja-autojen ja kuorma-autojen uusien renkaiden valmistusprosessiin kuuluvat seuraavat: 1) kumin sekoittaminen, 2) kumikomponenttien valmistus, 3) renkaan (rengasaihion) kokoonpano, 4) vulkanointi ja 5) lopputarkastus. Kaikki linja-autojen ja kuorma-autojen renkaat valmistetaan samoista perusraaka-aineista eli luonnonkumista, synteettisestä kumista, teräksestä, öljymustasta, muista kemikaaleista ja öljyistä sekä kankaasta, ja niissä on samat komponentit eli kulutuspinta, sivuseinämä, kudoskerros, reunavaijeri, tukivyöt, vaikka tuotteen eri tuottajien välillä onkin joitakin eroja.

(48) Uusien kuorma-autojen ja linja-autojen renkaiden valmistusprosessissa todettiin myös käytettävän erilaista teknologiaa, mikä ei kuitenkaan vaikuttanut päätelmään siitä, että ne ovat keskenään vaihdettavissa.

2.1.1.2 Pinnoitetut renkaat

(49) Pinnoituksessa on kyse kierrätyksestä, jossa käytetyt renkaat kunnostetaan korvaamalla kulutuspinta vanhassa renkaan rungossa. Renkaan rungot ovat pinnoitusprosessin tärkeimmät osat, ja näin ollen merkittävä osa pinnoitustoimintaa on pinnoitukseen soveltuvien runkojen valinta ja hankkiminen. Renkaan rungot ovat tuotantoprosessin tärkein tuotantopanos ja ovat – niiden laadusta riippuen – joko puolivalmiita tuotteita tai jätettä.

(50) Tässäkin prosessissa voidaan käyttää erilaista teknologiaa, mutta se ei vaikuta komission päätelmiin, jotka koskevat niiden keskinäistä vaihdettavuutta.

2.1.2 *Renkaiden käyttötarkoitukset ja lajit*

(51) Linja-autojen ja kuorma-autojen renkaita tuotetaan monenlaisia lajeja ja kokoja erilaisiin kaupallisiin ajoneuvoihin kaupunkien maaseudun paikallisliikenteessä toimivista kuorma- ja linja-autoista pitkänmatkan kuorma- ja linja-autoihin, niiden koko- ja kuormitustunnuseritelmien mukaan. Ne eivät sovellu käytettäviksi henkilöajoneuvoissa tai muissa kevyissä kaupallisissa ajoneuvoissa tai maastokäyttöön soveltuvissa ajoneuvoissa kuten maataloustraktoreissa.

(52) Kuorma-autojen ja linja-autojen renkaita myydään kahta tyyppiä ja neljässä luokassa. Sisärenkaallinen rengas on perinteinen vaihtoehto: siinä on renkaan sisälle asetettu sisärengas, jossa on oma venttiili. Sisärenkaattomassa renkaassa rengas ja vanne muodostavat ilmatiiviin kokonaisuuden, jossa venttiili kiinnittyy suoraan vanteeseen. Valtaosa unionissa myydyistä kuorma-autojen ja linja-autojen renkaista on sisärenkaattomia. Kuorma-autojen ja linja-autojen renkaiden neljä luokkaa ovat ohjaavat renkaat, vetorenkaat, perävaunurenkaat ja kaikille akseleille asennettavat renkaat. Ohjaavat renkaat on tarkoitettu käytettäväksi etuakselissa ohjaamista helpottamaan, mutta niitä voidaan käyttää kuorma-auton tai linja-auton kaikissa akseleissa ajoneuvon käyttötarkoituksesta riippuen. Vetorenkaat on tarkoitettu voimansiirtoa varten ja niiden pito on parempi. Perävaunurenkaat on tarkoitettu asennettavaksi perävaunuihin, ja kaikille akseleille asennettavia renkaita voidaan käyttää ajoneuvon kaikilla akseleilla sen käytöstä riippuen.

(53) Renkaisiin, sekä uusiin että pinnoitettuihin, sovelletaan unionin markkinoilla samoja turvallisuusvaatimuksia, joista säädetään puitteiden luomisesta moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksymiselle 5 päivänä syyskuuta 2007 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2007/46/EY ([1]).

2.2 **Unionin rengasmarkkinoiden jakautuminen kolmeen laatuluokkaan**

(54) Komission keräämien ja saamien tietojen mukaan linja-autojen ja kuorma-autojen renkaiden unionin markkinat ovat jakautuneet kolmeen laatuluokkaan tai segmenttiin. Vaikka laatuluokkien välillä ei ole selviä jakolinjoja, asianomaiset osapuolet olivat yleisesti yhtä mieltä seuraavasta luokittelusta, jota myös komission havainnot tukevat.

(55) 1-laatuluokan renkaat kattavat premium-luokan uudet renkaat, jotka edustavat suurten valmistajien päätuotemerkkejä. Renkaiden tuotemerkin tunnistettavuus on keskeistä tässä laatuluokassa, ja merkittävästi korkeampien hintojen perusteena ovat odotettu korkea suorituskyky sekä erittäin suuret investoinnit markkinointiin. Kuorma-autojen ja linja-autojen valmistajille suunnatut alkuperäisrenkaat, jäljempänä 'ensiasennusrenkaat', kuuluvat ensisijaisesti tähän laatuluokkaan. 1-laatuluokan renkaiden korkean laadun ansiosta niiden pinnoitettavuus on

([1]) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2007/46/EY, annettu 5 päivänä syyskuuta 2007, puitteiden luomisesta moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksymiselle (Puitedirektiivi) (EUVL L 263, 9.10.2007, s. 1).

hyvä, ja ne on suunniteltu käytettäväksi useampaan kertaan (”multilife-renkaat”), mikä lisää entisestään alkuperäisen tuotteen merkittävästi pidempää käyttöikää (jopa kolme pinnoitusta normaalikäytössä). 1-laatuluokan renkaisiin liittyy myös korkeampi turvallisuustaso ja usein korkeatasoiset myynnin jälkeiset palvelut.

(56) 2-laatuluokan renkaat kattavat useimmat muut kuin premium-luokan renkaat, sekä uudet että pinnoitetut, ja niiden hinta on noin 65–80 prosenttia 1-laatuluokan renkaiden hinnasta. Perävaunujen valmistajille suunnatut ensiasennusrenkaat voivat kuulua tähän laatuluokkaan. Tuotemerkin tunnistettavuus on tärkeää tässäkin laatuluokassa, ja ostajat tuntevat yleensä hyvin tuotemerkit ja tunnistavat renkaiden valmistajat. Nämä renkaat voidaan yleensä pinnoittaa uudelleen ainakin kerran, ja niiden suorituskyky kilometrimäärän osalta on hyvä, joskin heikompi kuin 1-laatuluokan renkaiden.

(57) 3-laatuluokan renkaat ovat sekä uusia että pinnoitettuja renkaita, joiden suorituskyky kilometrimäärän osalta on heikompi ja pinnoitusmahdollisuudet hyvin vähäiset tai olemattomat. Niiden hinta ja suorituskyky kilometrimäärän osalta ovat tyypillisesti alle 65 prosenttia 1-laatuluokkaan verrattuna. Tässä laatuluokassa tuotemerkin tunnistettavuutta ei juurikaan ole, ja hinta on kuluttajan ostopäätöksen kannalta ratkaiseva tekijä. Näihin renkaisiin ei yleensä liity myynnin jälkeisiä palveluja.

(58) Pinnoitetut renkaat voidaan luokitella 2- tai 3-laatuluokkaan. Jotkin kiinalaiset renkaat ovat pinnoitettavia, mutta Kiinassa suoritetaan hyvin vähän pinnoitusta. Pinnoitus on kuitenkin melko yleistä unionissa ja muilla markkinoilla, esimerkiksi Brasiliassa. Pinnoitustoiminnassa unionissa ovat mukana:

— integroituneet pinnoittajat, jotka toimivat uusien renkaiden tuottajan nimen, tuotemerkin tai toimeksiannon alaisena. Ne nähdään uusia renkaita myyvien tuotemerkkien jatkumona. Tämä vastaa 2-laatuluokan renkaita.

— itsenäiset pinnoittajat, jotka kattavat yleensä paljon pienemmät maantieteelliset markkinat ja pienempiä määriä. Ne myyvät renkaita omalla nimellään tai tuotemerkillään ja niiden toiminta pohjautuu niiden omaan asiantuntemukseen. Useimmat niistä ovat pk-yrityksiä (ainakin 380 yritystä unionissa). Tämä vastaa 3-laatuluokan renkaita.

(59) Komissio kartoitti uudet ja pinnoitetut renkaat tuotemerkin mukaan valituksen tekijän toimittamien tietojen perusteella, ja sen laatima kartoitus asetettiin kaikkien asianomaisten osapuolten saataville 27 päivänä lokakuuta 2017.

### 2.3 **Unionin rengasmarkkinoiden segmentteihin jakautumista koskevat väitteet**

(60) Asianomaiset osapuolet hyväksyivät yleisesti periaatteen markkinoiden jakautumisesta kolmeen laatuluokkaan (ks. 58 kappale).

(61) Asianomaiset osapuolet vahvistivat yleisesti myös renkaiden tuotemerkkien markkinoiden kartoituksen laatuluokittain sellaisena kuin se esitetään asiakirja-aineistossa olevassa muistiossa (päivätty 27 päivänä lokakuuta 2017), lukuun ottamatta asianomaisten osapuolten jäljempänä esitettyjä pyyntöjä tiettyjen tuotemerkkien uudelleenluokittelusta eri laatuluokkiin. Aeolus-ryhmä katsoi, että sen Aeolus-tuotemerkki kuuluu 3-laatuluokkaan (eikä 2-laatuluokkaan), kaksi Double Coin -tuotemerkin tuojaa katsoi, että se olisi luokiteltava 2-laatuluokkaan (eikä 3-laatuluokkaan), Hankook-ryhmä katsoi, että sen Aurora-tuotemerkki kuuluu 2-laatuluokkaan (eikä 3-laatuluokkaan), Giti-ryhmä katsoi kyselyvastauksessaan, että sen tuotemerkit Primewell ja GT Radial kuuluivat 2-laatuluokkaan (eikä 3-laatuluokkaan), ja eräs riippumaton tuoja katsoi, että Sailun-tuotemerkki olisi luokiteltava 2-laatuluokkaan (eikä 3-laatuluokkaan).

(62) Komissio tarkasteli näitä pyyntöjä asianomaisten osapuolten toimittaman näytön ja tutkimuksen aikana kerättyjen tietojen perusteella. Se analysoi 49 kappaleessa yksilöityjen ominaisuuksien perusteella, missä määrin tiettyjen tuotemerkkien renkaita 1) voidaan pinnoittaa uudelleen, 2) käytetään linja-autojen ja kuorma-autojen ensiasennus-renkaina ja 3) myydään tietyssä laatuluokissa kunkin yrityksen oman arvion mukaan.

(63) Hankook-ryhmän osalta komissio hyväksyi Aurora-tuotemerkin luokittelun 2-laatuluokkaan pyynnön mukaisesti. Se kuitenkin havaitsi myös, että Hankook-tuotemerkki olisi luokiteltava 1-laatuluokkaan. Hankook-tuotemerkin osalta annetaan oikeudelliset takeet siitä, että sen renkaat voidaan pinnoittaa ainakin kerran. Lisäksi se toimii ensiasennusrenkaiden toimittajana eurooppalaisille yrityksille (esimerkiksi Scania, MAN ja Mercedes-Benz). Hankook-ryhmän verkkosivulla markkinoidaan sen Hankook-tuotemerkkiä premium-luokkaan kuuluvana, ja etuyhteydessä oleva tuoja antoi tarkastuskäynnillä sisäisen asiakirjan, jonka mukaan tuotemerkki on siirtynyt 1-laatuluokkaan.

(64) Giti-ryhmän osalta komissio hyväksyi Primewell- ja GT Radial -tuotemerkkien luokittelun 2-laatuluokkaan pyynnön mukaisesti. Komissio havaitsi myös, että Gitin renkaat voidaan pinnoittaa uudelleen. Giti-ryhmän ensiasennustoiminta ei kuitenkaan ulotu kuorma-autoihin ja linja-autoihin vaan vain henkilöautojen renkaisiin. Lisäksi Giti-ryhmä pitää tuotemerkkiään 2-laatuluokkaan kuuluvana. Sen vuoksi ryhmän tuotemerkit luokiteltiin 2-laatuluokkaan.

(65) Aeolus-ryhmän osalta komissio hyväksyi alustavasti sen Aeolus-tuotemerkin luokittelun 3-laatuluokkaan yrityksen pyynnön mukaisesti sillä perusteella, että sen renkaita ei yleensä voida pinnoittaa uudelleen eikä niitä myydä ensiasennusmarkkinoilla.

(66) Tuojat, jotka esittivät Double Coin- ja Sailun-tuotemerkkejä koskevat pyynnöt, eivät kuuluneet otokseen, joten komissio ei voinut tarkastaa niiden pyyntöjä tässä vaiheessa. Koska ne eivät sisältyneet otokseen, luokittelu 2- tai 3-laatuluokkaan ei vaikuta tutkimuksen tuloksiin. Sen vuoksi komissio ei ottanut kantaa niiden pyyntöihin tässä vaiheessa asettamatta kuitenkaan kyseenalaiseksi tuojien toimittamaa näyttöä asiakkaidensa kokemuksista näiden tuotemerkkien renkaista.

(67) Useat asianomaiset osapuolet totesivat, että tuotemerkkeihin perustuvaa laatuluokitusta voidaan soveltaa vain unionissa ja muilla markkinoilla se saattaa olla hyvin erilainen. Unionin laatuluokitusta ei voida soveltaa varsinkaan Kiinan markkinoilla. Komissio korosti, että tuotemerkkeihin perustuvaa kartoitusta käytettiin tässä tutkimuksessa, jotta voitiin analysoida tilannetta unionin markkinoilla, eikä sillä ole mitään oikeudellista merkitystä muiden markkinoiden kannalta.

2.3.1 *Tuotteiden tutkimuksen ulkopuolelle jättämistä koskevat pyynnöt*

(68) CRIA, CCCME ja Aeolus-ryhmä katsoivat, että joko uudet renkaat tai pinnoitetut renkaat olisi jätettävä tarkasteltavana olevan tuotteen määritelmän ulkopuolelle seuraavista syistä:

— uusilla ja pinnoitetuilla renkailla on erilaiset fyysiset, kemialliset ja tekniset perusominaisuudet;

— pinnoitetuilla renkailla on lyhyempi käyttöikä kuin uusilla renkailla;

— uusilla ja pinnoitetuilla renkailla on erilaiset käyttötarkoitukset, myyntikanavat ja käyttötavat ja kuluttajien näkemys niistä on erilainen. Pinnoitettuja renkaita ei erityisestikään käytetä ensiasennusmarkkinoilla, eikä niitä yleensä asenneta ohjausakseliin eikä vaarallisia aineita kuljettaviin kuorma-autoihin;

— uusilla ja pinnoitetuilla renkailla on eri CN-koodit.

(69) Nämä osapuolet huomauttivat myös, että komissio ja unionin tuomioistuin ([1]) ovat todenneet useissa kilpailutapauksissa, että uudet ja pinnoitetut renkaat muodostavat kahdet eri markkinat hinnan, tarjonnan ja kysynnän rakenteen, toimituskanavien ja korvattavuuden osalta. CRIA ja CCCME toivat myös esiin, että muissa polkumyynnin vastaisissa tutkimuksissa ([2]) viranomaiset ovat käsitelleet uusia ja pinnoitettuja renkaita erikseen.

(70) CRIA ja CCCME katsoivat, että komissio teki virheen merkityksellisiä tekijöitä koskevassa arvioinnissaan, kun se ei käsitellyt uusia ja pinnoitettuja renkaita erikseen.

(71) Giti-ryhmä väitti, että pinnoitettavat renkaat tai multilife-renkaat olisi jätettävä tarkasteltavana olevan tuotteen määritelmän ulkopuolelle, koska ne ovat edistyksellisempiä kuin renkaat, joita ei voida pinnoittaa, ja niillä on teknisiä erityisominaisuuksia.

(72) Komissio havaitsi, että alkuperäisessä valmistusprosessissa renkaan saamat keskeiset ominaisuudet, komponentit ja rakenne säilyvät pinnoitusprosessissa. Erityisesti renkaan keskeiset tekniset eritelmät eli koko, kuormitustunnus ja nopeusluokka eivät muutu pinnoitusvaiheessa. Uudet renkaat (pinnoitettavat ja ei-pinnoitettavat) on tehty samoista raaka-aineista ja komponenteista ja niillä on samanlainen rakenne.

(73) Uusien renkaiden ja niiden rungolle rakennettujen pinnoitettujen renkaiden teknisten ominaisuuksien suurin ero on se, että pinnoitettujen renkaiden käyttöikä on lyhyempi ja niitä voidaan pitää vähemmän turvallisena vaihtoehtona. Täysin samat tekniset sekä laatuun ja turvallisuuteen liittyvät näkemyserot tulevat kuitenkin esiin eri laatuluokkiin kuuluvien uusien renkaiden välillä. Myös alemman laatuluokan renkaiden käyttöikä on lyhyempi eikä niitä pidetä parhaana vaihtoehtona ajoneuvoihin, joiden on täytettävä erittäin korkeat turvallisuusvaatimukset, esimerkiksi vaarallisia aineita kuljettavat ajoneuvot.

(74) Sen vuoksi komissio hylkäsi alustavasti väitteen, jonka mukaan uusilla (pinnoitettavilla ja ei-pinnoitettavilla) ja uudelleen pinnoitetuilla renkailla on erilaiset fyysiset, kemialliset ja tekniset perusominaisuudet.

([1]) Euroopan komissio, asia COMP/M.4564 -BRIDGESTONE/BANDAG; asia COMP/E-2/36.041/PO. Euroopan unionin tuomioistuin, tuomio annettu 9 päivänä marraskuuta 1983, asia C-322/81 *Michelin v. komissio*, ECLI: EU:C:1983:313.

([2]) Esiin otetut tutkimukset koskivat Yhdysvaltoja, Intiaa, Egyptiä ja Euraasian komissiota.

(75) Komissio havaitsi lisäksi, että kuorma-autojen ja linja-autojen omistajat, jotka toimivat pääasiassa lyhyiden ja pitkien matkojen henkilö- tai tavaraliikenteen alalla, käyttävät sekä uusia että pinnoitettuja renkaita. Sen vuoksi uusien ja pinnoitettujen renkaiden olennaiset käyttötarkoitukset ovat samat. Komissio havaitsi myös, että uusilla ja pinnoitetuilla renkailla on samat neljä käyttötapaa – ohjaavat renkaat, vetorenkaat, perävaunurenkaat ja kaikkia akseleita varten tarkoitetut renkaat – ja niihin sovelletaan unionin markkinoilla asiaa koskevassa lainsäädännössä asetettuja samoja turvallisuusvaatimuksia.

(76) Sen vuoksi hylättiin alustavasti väite, jonka mukaan uusilla ja pinnoitetuilla renkailla on eri käyttötavat.

(77) Komissio myöntää, että pinnoitetut renkaat eroavat uusista 1-laatuluokan renkaista sikäli, että niitä ei myydä ensiasennusmarkkinoilla. Komissio havaitsi myös, että täsmälleen sama koskee 3-laatuluokan renkaita ja suureksi osaksi 2-laatuluokan renkaita, joita ei myöskään myydä ensiasennusmarkkinoilla.

(78) Sen vuoksi komissio hylkäsi alustavasti väitteen, jonka mukaan uusilla ja pinnoitetuilla renkailla on eri myyntikanavat.

(79) Mitä tulee komission kilpailupäätöksiin ja unionin tuomioistuimen tuomioon [1], joiden mukaan pinnoitettujen renkaiden todettiin muodostavan erilliset tuotemarkkinat, tämä ei ole merkityksellistä tuotteen määritelmän kannalta kaupan suojatoimenpiteitä koskevassa tutkimuksessa. Sulautuma-asioissa markkinoiden määritelmässä keskitytään kysynnän ja tarjonnan korvattavuuteen [2]. Polkumyyntitutkimuksessa markkinat määritellään tarkasteltavana olevan tuotteen fyysisten, teknisten ja kemiallisten ominaisuuksien perusteella. Sen vuoksi komissio hylkäsi tämän väitteen.

(80) Mitä tulee väitteeseen, joka koskee tuotteen määritelmää polkumyyntiasioissa kolmansissa maissa, komissio toi esiin, että tutkivalla viranomaisella on laaja harkintavalta tuotteen määritelmän osalta kaupan suojatoimenpiteisiin liittyvissä asioissa. [3] Tästä syystä se, miten tutkivat viranomaiset kolmansissa maissa ovat käyttäneet harkintavaltaansa tältä osin, ei voi rajoittaa komission harkintavaltaa tässä tutkimuksessa.

(81) Esitettiin myös väite, jonka mukaan tarkasteltavana olevan tuotteen ei pitäisi kuulua useaan CN-koodiin. Tältä osin komissio muistuttaa ensinnäkin, että on erittäin yleistä, että yhdellä tarkasteltavana olevalla tuotteella on useita CN-koodeja. Tämä johtuu yhdistetyn nimikkeistön rakenteesta. Lisäksi vireillepanoilmoituksessa todettiin selvästi, että annetut CN-koodit ovat ainoastaan ohjeellisia. Mitään tosiseikkoihin perustuvaa näyttöä ei esitetty eikä komissio löytänyt mitään tietoa siitä, että tarkasteltavana oleva tuote olisi määritelty niin, että tuotujen pinnoitettujen ja uusien renkaiden ei voitaisi alustavasti katsoa olevan vaihtoehto unionissa tuotetuille pinnoitetuille ja uusille renkaille ja olevan suorassa kilpailussa niiden kanssa. Sama koskee tuottajien ja kuluttajien näkemyksiä, jakelukanavia ja muita tekijöitä, kun tarkastellaan yhden tai useamman tuoteluokan esiintymistä tai uusien ja pinnoitettujen renkaiden toisistaan erottamista tässä tutkimuksessa.

(82) Asianomaiset osapuolet toivat vielä esiin, että unionin markkinoiden segmentoitumisen vuoksi pinnoitettuja renkaita pidetään heikompilaatuisina kuin uusia 1-laatuluokan renkaita, vaikka ne olisikin tehty 1-laatuluokan renkaiden rungoille.

(83) Komissio hyväksyi tämän väitteen, joka vastaa tutkimuksessa laadittua laatuluokkakartoitusta, ja katsoi pinnoitettujen renkaiden kuuluvan vain 2- ja 3-laatuluokkaan.

### 2.4 **Samankaltainen tuote**

(84) Tutkimuksessa kävi ilmi, että seuraavilla tuotteilla on samat fyysiset perusominaisuudet ja samat peruskäyttötarkoitukset:

— tarkasteltavana oleva tuote;

— alustavasti vertailumaana toimineen Brasilian kotimarkkinoilla tuotettu ja myyty tuote;

— unionin tuotannonalan unionissa tuottama ja myymä tuote.

[1] Euroopan komissio, asia COMP/M.4564 -BRIDGESTONE/BANDAG; asia COMP/E-2/36.041/PO. Euroopan unionin tuomioistuin, tuomio annettu 9 päivänä marraskuuta 1983, asia C-322/81 *Michelin v. komissio*, ECLI: EU:C:1983:313.

[2] Euroopan komissio, asia COMP/M.4564 -BRIDGESTONE/BANDAG, s. 4.

[3] Euroopan unionin tuomioistuin, tuomio annettu 17 päivänä maaliskuuta 2016, asia C-232/14 *Portmeirion Group*, ECLI:EU:C:2016:180, 47 kohta ja sitä seuraavat kohdat.

(85) Komissio päätti tässä vaiheessa, että kyseiset tuotteet ovat näin ollen perusasetuksen 1 artiklan 4 kohdassa tarkoitettuja samankaltaisia tuotteita.

## 3. **POLKUMYYNTI**

### 3.1 **Normaaliarvo**

#### 3.1.1 *Markkinatalouskohtelu*

(86) Perusasetuksen 2 artiklan 7 kohdan a ja b alakohdan mukaisesti komissio määrittää normaaliarvon markkinataloutta toteuttavan kolmannen maan hinnan tai laskennallisen arvon perusteella, jos tuonti on peräisin muusta kuin markkinatalousmaasta, ellei viejä voi osoittaa, että se toimii markkinatalousolosuhteissa.

(87) CCCMC ja CRIA väittivät, että sen jälkeen, kun Kiinan liittymistä Maailman kauppajärjestöön, jäljempänä 'WTO', koskevan pöytäkirjan 15 (a) (ii) kohdan voimassaolo oli päättynyt 11 päivänä joulukuuta 2016, kiinalaisiin viejiin olisi sovellettava normaaliarvon määrittämistä koskevia yleisiä sääntöjä. Ne väittivät, että muuta kuin markkinatalousmaata koskevan menetelmän käyttö normaaliarvon määrittämiseksi 11 päivän joulukuuta 2016 jälkeen on vastoin unionin WTO-velvoitteita. Niiden mukaan normaaliarvo ei voi perustua vertailumaahan, vaan sen olisi perustuttava Kiinan myynti- ja kustannustietoihin.

(88) Vireillepanoilmoitus julkaistiin 11 päivänä elokuuta 2017. Tähän menettelyyn sovellettava lainsäädäntö on perusasetuksen se toisinto, jota sovellettiin vireillepanohetkellä. Sen vuoksi normaaliarvo vahvistetaan perusasetuksen, sellaisena kuin sitä sovellettiin tutkimuksen vireillepanopäivänä elokuussa 2017, 2 artiklan 7 kohdan a ja b alakohdan mukaisesti. Näin ollen CCCMC:n ja CRIAn väitteet hylätään.

(89) Markkinatalouskohtelun edellytykset ovat lyhyesti seuraavat:

— liiketoimintaa koskevat päätökset tehdään markkinaedellytysten perusteella ilman merkittävää valtion puuttumista asiaan, ja kustannukset heijastavat markkina-arvoa;

— yrityksillä on yksi ainoa selkeä kirjanpito, joka on riippumattoman tarkastuksen kohteena kansainvälisten kirjanpitonormien mukaisesti ja jota sovelletaan kaikkeen toimintaan;

— aiemmasta keskusjohtoisesta talousjärjestelmästä juontuvia merkittäviä vääristymiä ei ole;

— konkurssi- ja omaisuuslainsäädäntö takaavat oikeusvarmuuden ja vakauden; ja

— valuuttojen muuntaminen tapahtuu markkinahintaan.

(90) Sen määrittämiseksi, täyttyvätkö perusasetuksen 2 artiklan 7 kohdan c alakohdan vaatimukset, komissio hankki tarvittavia tietoja pyytämällä vientiä harjoittavia tuottajia täyttämään markkinatalouskohtelun hakemiseen tarkoitetun lomakkeen. Neljästä otokseen valitusta yhteistyössä toimineesta yrityksestä kaksi, Giti-ryhmä ja Hankook-ryhmä, haki markkinatalouskohtelua ja vastasi annetussa määräajassa. Markkinatalouskohtelua koskeva määrittäminen tehtiin näin ollen näiden kahden yritysryhmän osalta.

(91) Komissio hankki kaikki tarpeellisiksi katsomansa tiedot ja tarkasti kaikki markkinatalouskohtelua koskevissa hakemuksissa toimitetut tiedot molempien ryhmien tärkeimpien oikeushenkilöiden toimitiloissa.

(92) Etuyhteydessä olevien osapuolten tapauksessa komissio tarkasteli, täyttääkö etuyhteydessä olevien yritysten ryhmä kokonaisuudessaan markkinatalouskohtelun myöntämistä koskevat edellytykset. Tästä syystä tapauksissa, joissa kiinalaisen hakijan tytäryritys tai muu hakijaan etuyhteydessä oleva yritys osallistuu suoraan tai välillisesti tarkasteltavana olevan tuotteen tuotantoon tai myyntiin, markkinatalouskohtelun myöntämistä koskeva tutkimus tehtiin jokaiselle yritykselle erikseen, samoin kuin koko konsernille.

(93) Kumpikaan markkinatalouskohtelua pyytänyt ryhmä ei pystynyt osoittamaan täyttävänsä kaikki perusasetuksen 2 artiklan 7 kohdan c alakohdassa säädetyt perusteet.

(94) Kumpikaan ryhmä ei onnistunut osoittamaan, joko yksittäin tai ryhmänä, että niillä oli yksi ainoa selkeä kirjanpito, joka on riippumattoman tarkastuksen kohteena kansainvälisten kirjanpitonormien mukaisesti, eivätkä ne näin ollen täyttäneet markkinatalouskohtelua koskevaa vaatimusta 2.

(95) Lisäksi kumpikaan ryhmä ei onnistunut osoittamaan, että niihin ei kohdistunut aiemmasta keskusjohtoisesta talousjärjestelmästä juontuvia merkittäviä vääristymiä. Näin ollen nämä yritykset tai yritysryhmät eivät täyttäneet markkinatalouskohtelua koskevaa vaatimusta 3. Molemmat vientiä harjoittavien tuottajien ryhmät hyötyivät lisäksi suotuisasta verokohtelusta.

(96) Hankook-ryhmä ei myöskään onnistunut osoittamaan, että sen toimintaan ei kohdistunut merkittävää valtion puuttumista asiaan ja että merkittävien tuotantopanosten kustannukset heijastavat markkina-arvoa. Näin ollen ryhmä ei onnistunut osoittamaan, että se täytti markkinatalouskohtelua koskevan vaatimuksen 1.

(97) Komissio ilmoitti päätelmät näille molemmille vientiä harjoittaville tuottajille, asianomaisen maan viranomaisille ja unionin tuotannonalalle. Asianomaiset osapuolet esittivät huomautuksia päätelmistä. Hankook-ryhmä väitti, että valtion puuttuminen asiaan (vaatimus 1) ei ollut merkittävää. Molemmat ryhmät katsoivat, että puutteet niiden kirjanpitojärjestelmissä eivät olleet merkittäviä. Ne myös katsoivat, että suotuisa verokohtelu (vaatimus 3) ei muodostanut merkittävää vääristymää.

(98) Näissä huomautuksissa ei kiistetty tosiasiallisia päätelmiä vaan ilmaistiin vain vaihtoehtoinen oikeudellinen tulkinta. Kun kuitenkin otetaan huomioon kaikkiin kolmeen vaatimukseen liittyvien ongelmien laajuus ja vakavuus, nämä huomautukset eivät olleet sellaisia, että ne olisivat muuttaneet komission päätelmiä.

(99) Kun jäsenvaltioille oli ilmoitettu perusasetuksen 2 artiklan 7 kohdan c alakohdan mukaisesti, kaikille markkinatalouskohtelua pyytäneille ilmoitettiin yksittäin ja virallisesti 9 päivänä huhtikuuta 2017 komission lopullisista päätelmistä niiden markkinatalouskohtelupyyntöjen osalta.

(100) Giti-ryhmä ja Hankook-ryhmä eivät kumpikaan pystyneet osoittamaan täyttävänsä kaikkia perusasetuksen 2 artiklan 7 kohdan c alakohdassa vahvistettuja vaatimuksia, minkä vuoksi niille ei voitu myöntää markkinatalouskohtelua.

3.1.2 *Vertailumaa*

(101) Perusasetuksen 2 artiklan 7 kohdan a alakohdan mukaisesti normaaliarvo määritettiin markkinataloutta toteuttavan kolmannen maan hinnan tai laskennallisen arvon perusteella kaikille vientiä harjoittaville tuottajille. Tästä syystä oli valittava markkinataloutta toteuttava kolmas maa, jäljempänä 'vertailumaa'.

(102) Komissio ilmoitti vireillepanoilmoituksessa asianomaisille osapuolille, että se harkitsi Yhdysvaltojen käyttämistä vertailumaana ja kehotti asianomaisia osapuolia esittämään huomautuksia.

(103) Komissio sai vertailumaan valintaa koskevia huomautuksia seuraavilta kolmelta asianomaiselta osapuolelta:

— CRIA/CCCMC;

— Giti-ryhmä;

— valituksen tekijä.

(104) Sekä CRIA/CCCMC että Giti-ryhmä vastustivat Yhdysvaltojen valintaa vertailumaaksi. Ne katsoivat myös, että Japani ja Korea eivät sovellu vertailumaaksi (joskin vähäisemmässä määrin), ja pitivät Thaimaata asianmukaisimpana vertailumaana. Giti-ryhmä väitti myös, että Turkki ei ole soveltuva vertailumaaksi, kun otetaan huomioon voimassa olevat kaupan rajoitukset ja erilainen raaka-aineiden saanti. CRIA/CCCMC kehottivat komissiota ottamaan yhteyttä mahdollisiin vertailumaan tuottajiin Turkissa, Thaimaassa, Brasiliassa ja Egyptin arabitasavallassa, jäljempänä 'Egypti'.

(105) Valituksen tekijä vastusti Thaimaan valintaa vertailumaaksi ja toisti kantansa, jonka mukaan Yhdysvallat on soveltuvin vertailumaa.

(106) Komissio sai 22 tuottajan luotettavat yhteystiedot kahdeksasta maasta (Yhdysvallat, Japani, Korea, Turkki, Intia, Thaimaa, Etelä-Afrikka ja Brasilia). Se otti yhteyttä näihin 22 yritykseen ja pyysi niitä toimimaan yhteistyössä vertailumaan tuottajina ja sai vastauksen neljältä tuottajalta Yhdysvalloissa, Thaimaassa, Etelä-Afrikassa ja Brasiliassa (yksi tuottaja kussakin maassa).

(107) Yhdeltä yhdysvaltalaiselta tuottajalta saatu kyselyvastaus ei sisältänyt lomakkeessa pyydettyjä tietoja eikä tuottaja ollut halukas toimittamaan puuttuvia tietoja. Puutteellisen vastauksen vuoksi komissio jätti Yhdysvallat analyysinsä ulkopuolelle.

(108) Komissio hylkäsi myös Thaimaan mahdollisena vertailumaana. Yhden Thaimaassa toimivan tuottajan kyselyvastauksen mukaan sen tuotantomäärä oli erittäin pieni (alle 10 000 kappaletta) ja se valmisti ainoastaan sisärenkaallisia renkaita. Komissio katsoi, että tämän tuottajan toimittamien tietojen perusteella ei voitaisi tehdä merkityksellistä vertailua, koska tiedot eivät olleet edustavia, sillä valtaosa unionin markkinoilla myydyistä renkaista on sisärenkaattomia.

(109) Komissio sai kattavan kyselyvastauksen yhdeltä Etelä-Afrikassa toimivalta tuottajalta. Etelä-Afrikan kotimainen kokonaistuotanto on alle 200 000 yksikköä vuodessa, mikä on vain noin 2 prosenttia Kiinasta unioniin suuntautuvasta viennistä. Maan kotimarkkinakulutus on 1,3 miljoonaa yksikköä. Kokonaistuonnin osuus kotimarkkinoiden kulutuksesta on 90 prosenttia. Käytössä ei ole kaupan suojatoimenpiteitä, mutta normaali tuontitulli on suhteellisen korkea: 25 prosenttia useimpien maiden osalta ja 15 prosenttia unionin osalta. Etelä-Afrikan talouden kehitystaso on Kiinaan verrattavissa.

(110) Komissio sai kattavan vastauksen myös yhdeltä Brasiliassa toimivalta tuottajalta.

(111) Brasiliassa on merkittävää tuotantoa (7,1 miljoonaa kappaletta), joka on suurempi kuin Kiinan kokonaisvienti unioniin (4,59 miljoonaa kappaletta). Brasilian kotimarkkinakulutus on lähes 7 miljoonaa yksikköä. Kokonaistuonnin – noin 1 miljoona yksikköä – osuus on noin 15 prosenttia Brasilian kulutuksesta. Kokonaisvienti on 900 000 yksikköä. Yhteistyössä toimineen tuottajan tuotantomäärä (yli 1 miljoona kappaletta) on riittävän edustava normaaliarvon määrittämistä varten. Brasiliassa ja Kiinassa toimivilla tuottajilla on samanlainen pääsy pääraaka-aineisiin, koska molemmissa maissa tuotetaan luonnonkumia. Myös Brasilian talouden kehitystaso on Kiinaan verrattavissa. Brasiliassa on voimassa kaupan suojatoimenpiteitä useita kolmansia maita kohtaan, mutta tarkasteltavana olevan tuotteen tuonti on silti merkittävää, kuten edellä esitetään.

(112) Komissio katsoo, että sekä Etelä-Afrikkaa että Brasiliaa voitaisiin käyttää vertailumaana. Kun otetaan huomioon, että kotimainen tuotanto Etelä-Afrikassa oli merkittävästi vähäisempää kuin Brasiliassa sekä suhteellisesti että absoluuttisesti mitattuna, komissio päätti, että Brasilia on soveltuvin vertailumaa perusasetuksen 2 artiklan 7 kohdan a alakohdan mukaisesti.

3.1.3 *Normaaliarvo*

(113) Vertailumaan yhteistyössä toimineelta tuottajalta saatuja tietoja käytettiin perustana normaaliarvon määrittämiseen sellaisille vientiä harjoittaville tuottajille, joille ei myönnetty markkinatalouskohtelua, perusasetuksen 2 artiklan 7 kohdan a alakohdan mukaisesti.

(114) Jotkin vertailumaassa tuotetut tuotelajit eivät vastaa suoraan asianomaisesta maasta unioniin vietäviä tuotelajeja, koska vertailumaan tuottaja ei valmistanut kaikkia rengaskokoja ja -tyyppejä, joita viedään unioniin. Sen vuoksi näiden ei-vastaavien tuotelajien normaaliarvo oli muodostettava laskennallisesti perusasetuksen 2 artiklan 3 kohdan mukaisesti käyttäen perustana vertailumaan tuottajan valmistuskustannuksia, joihin lisättiin kohtuullinen määrä myynti-, yleis- ja hallintokustannuksia sekä kohtuullinen voitto.

(115) Komissio laski keskimääräiset valmistuskustannukset kilogrammaa kohti kutakin rengaspaikkaa kohti – etu-, ajo- ja moniakseli tai perävaunu – kutakin laatuluokkaa (1, 2 ja 3) kohti sekä kutakin rengastyyppiä (sisärenkaattomat tai sisärenkaalliset) kohti brasilialaiselta tuottajalta saatujen tarkastettujen tuotantokustannusten perusteella. Näin saadut keskimääräiset valmistuskustannukset olivat 20,03–21,29 CNY/kg. Komissio muodosti laskennallisesti kunkin kiinalaisten tuottajien viemän ei-vastaavan tuotevalvontakoodin arvon kertomalla sen painon keskimääräisillä valmistuskustannuksilla kunkin rengaspaikan, -tyypin ja -segmentin osalta. Tämän jälkeen komissio lisäsi kohtuullisen määrän myynti-, yleis- ja hallintokustannuksia (35–45 prosenttia valmistuskustannuksista) tuotantoon ja myyntiin liittyvien tosiasiallisten tietojen perusteella perusasetuksen 2 artiklan 6 kohdan mukaisesti. Lopuksi se lisäsi kohtuullisen voiton (23–28 prosenttia valmistuskustannuksista) käyttämällä tuotteiden kannattavan myynnin keskimääräistä voittomarginaalia.

3.2 **Vientihinta**

(116) Otokseen valitut vientiä harjoittavat tuottajat harjoittivat vientiä unioniin joko suoraan riippumattomille asiakkaille tai tuojana toimivien etuyhteydessä olevien tai etuyhteydettömien yritysten kautta.

(117) Jos vientiä harjoittavat tuottajat veivät tarkasteltavana olevaa tuotetta suoraan riippumattomille asiakkaille unionissa, vientihinta oli perusasetuksen 2 artiklan 8 kohdan mukaisesti unioniin vietäväksi myydystä tuotteesta tosiasiallisesti maksettu tai maksettava hinta.

(118) Jos vientiä harjoittavat tuottajat veivät tarkasteltavana olevaa tuotetta unioniin tuojana toimivien etuyhteydessä olevien yritysten kautta, vientihinta muodostettiin perusasetuksen 2 artiklan 9 kohdan mukaisesti sen hinnan perusteella, jolla tuotu tuote jälleenmyytiin ensimmäistä kertaa riippumattomille asiakkaille unionissa. Tällöin hintaan tehtiin oikaisuja kaikkien tuonnin ja jälleenmyynnin välisten kustannusten, myös myynti-, hallinto- ja yleiskustannusten, sekä voittojen huomioon ottamiseksi.

(119) Yhden Aeolus-ryhmän tytäryhtiön (Pirelli Tyre Co., Ltd.) osalta komissio ei kuitenkaan saanut määräajassa vientihinnan vahvistamiseksi tarvittavia tietoja. Komissio ilmoitti yritykselle 23 päivänä maaliskuuta 2018, että siihen etuyhteydessä olevien tuojien toimittamat kyselyvastaukset olivat puutteellisia, ja sitä pyydettiin

tarkistamaan ja toimittamaan vastaukset uudelleen. Yritykselle ilmoitettiin, että jos se ei toimita täydellisiä ja täsmällisiä tietoja annetussa määräajassa, komissio voi käyttää käytettävissä olevia tietoja perusasetuksen 18 artiklan mukaisesti. Kyseinen yritys toimitti tarkistetut vastaukset 4 päivänä huhtikuuta 2018. Komissio piti tietoja edelleen puutteellisina, eikä niitä sen vuoksi voitu käsitellä polkumyynti- ja vahinkoanalyysiä varten. Tämän vuoksi komissio vahvisti polkumyyntimarginaalin muilta Aeolus-ryhmän tarkastetuilta yrityksiltä (Aeolus Tyre ja Chonche Auto Double Happiness Tyre) saatujen tarkastettujen tietojen perusteella. Aeolus-ryhmää pyydettiin päivittämään Pirelliä koskevat tiedot menettelyn jatkoa varten.

### 3.3 **Vertailu**

(120) Komissio vertaili normaaliarvoa ja otokseen valittujen vientiä harjoittavien tuottajien vientihintaa noudettuna lähettäjältä -tasolla. Polkumyyntimarginaalit vahvistettiin vertaamalla otokseen valittujen vientiä harjoittavien tuottajien yksilöllisiä noudettuna lähettäjältä -hintoja vertailumaan tuottajan kotimarkkinoiden myyntihintoihin tai tapauksen mukaan laskennalliseen normaaliarvoon.

(121) Jotta normaaliarvon ja vientihinnan vertailu olisi tasapuolista, hintoihin ja niiden vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erot otettiin asianmukaisesti huomioon tekemällä oikaisuja perusasetuksen 2 artiklan 10 kohdan mukaisesti. Komissio teki vientihintaan ja normaaliarvoon seuraavat oikaisut käyttäen otokseen valittujen viejien ja vertailumaan tuottajan kyselyvastauksissaan toimittamia ja tarkastuskäynnin aikana saatuja tietoja: tarkasteltavana olevan tuotteen laivaukseen liittyvät kustannukset, kuten maantie- ja merirahti-, vakuutus-, käsittely-, lastaus- ja liitännäiskustannukset (8–18 %); pankkimaksut ja luottokustannukset (0–1 %); takuut ja alennukset (2–3 %); välillinen verotus (4 %). Yhden vientiä harjoittavan tuottajan osalta tehtiin oikaisuja palkkioista, joita se maksoi emoyhtiölle (2–5 %).

### 3.4 **Polkumyyntimarginaali**

(122) Komissio vertasi otokseen valittujen vientiä harjoittavien tuottajien osalta samankaltaisen tuotteen kunkin tuotelajin painotettua keskimääräistä normaaliarvoa tarkasteltavana olevan tuotteen vastaavan tuotelajin painotettuun keskimääräiseen vientihintaan perusasetuksen 2 artiklan 11 ja 12 kohdan mukaisesti.

(123) Yhteistyössä toimineiden mutta otoksen ulkopuolisten vientiä harjoittavien tuottajien polkumyyntimarginaali vahvistettiin perusasetuksen 9 artiklan 6 kohdan säännösten mukaisesti. Tämä marginaali laskettiin otokseen valituille vientiä harjoittaville tuottajille määritettyjen painotettujen keskimääräisten marginaalien perusteella.

(124) Kaikkien muiden kiinalaisten vientiä harjoittavien tuottajien osalta komissio määritti yhteistyössä toimimisen asteen Kiinassa. Tämä tehtiin arvioimalla yhteistyössä toimivien tuottajien unioniin suuntautuvan viennin määrän osuus asianomaisesta maasta unioniin suuntautuvan viennin kokonaismäärästä.

(125) Yhteistyössä toimimisen aste oli korkea. Sen vuoksi kaikkiin muihin kiinalaisiin vientiä harjoittaviin tuottajiin sovellettava jäännöspolkumyyntimarginaali asetettiin alustavasti tasolle, joka vastaa otokseen valittujen yhteistyössä toimineiden vientiä harjoittavien tuottajien korkeinta polkumyyntimarginaalia.

(126) Väliaikaiset polkumyyntimarginaalit – ilmaistuina prosentteina CIF-hinnasta unionin rajalla tullaamattomana – ovat seuraavat:

| Yritys | Väliaikainen polkumyyntimarginaali (%) |
|---|---|
| Xingyuan-ryhmä | 166,7 |
| Giti-ryhmä | 98,7 |
| Aeolus-ryhmä | 151,2 |
| Hankook-ryhmä | 80,4 |
| Muut yhteistyössä toimineet yritykset | 110,3 |
| Kaikki muut yritykset | 166,7 |

## 4. **VAHINKO**

### 4.1 **Unionin tuotannonalan ja unionin tuotannon määritelmä**

(127) Samankaltaista tuotetta valmisti tarkastelujaksolla yli 380 unionin tuottajaa. Kaikki nämä tuottajat muodostavat perusasetuksen 4 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun unionin tuotannonalan.

(128) Unionin kokonaistuotannoksi tutkimusajanjaksolla vahvistettiin noin 20,9 miljoonaa rengasta. Komissio vahvisti unionin kokonaistuotantoa koskevan luvun tutkimuksen aikana saatujen tietojen perusteella. Lopulliseen otokseen valittujen kymmenen unionin tuottajan osuus samankaltaisen tuotteen yhteistyössä toimineiden unionin tuottajien ilmoittamasta unionin tuotannosta ja myynnistä oli yli 36 prosenttia (ks. 24 kappale). Sen vuoksi mikrotaloudellisia indikaattoreita tarkasteltiin näiden kymmenen unionin tuottajan vastauksista saatujen tietojen perusteella.

(129) Unionin tuotanto on hajaantunut suurten yritysryhmien ja yli 380 pk-yrityksen kesken eri puolille unionia. Suurten yritysten osuus unionin kokonaistuotannosta on noin 90 prosenttia ja unionin tuottajien myynnistä unionissa 85 prosenttia. Pk-yritykset toimivat pinnoitettujen renkaiden tuotannossa ja kattavat jäljellä olevan 10 prosenttia unionin tuotannosta ja 15 prosenttia unionin tuottajien myynnistä unionissa.

(130) Otokseen valittujen tuottajien havaittiin tuovan tarkasteltavana olevaa tuotetta Kiinasta ja jälleenmyyvän sitä unioniin markkinoilla. Niiden kokonaismyyntiin verrattuna tuonti oli kuitenkin vähäistä eikä vaikuttanut niiden asemaan unionin tuottajana.

### 4.2 **Unionin kulutus**

(131) Unionin kulutus vahvistettiin ETRMA:n toimittamien tietojen, CN-koodien 4011 20 90 ja 4012 12 00 mukaan ilmoitettujen Eurostatin tuontitietojen sekä kulutuspinnan toimittajien antamien tietojen perusteella.

(132) Unionin kulutus kehittyi tarkastelujaksolla seuraavasti:

*Taulukko 1*

**Unionin kulutus (kappaletta)**

| | 2014 | 2015 | 2016 | Tutkimusajan-jakso |
|---|---|---|---|---|
| Unionin kulutus yhteensä | 20 248 578 | 20 782 365 | 21 452 278 | 21 590 193 |
| *Indeksi 2014 = 100* | *100* | *102,6* | *105,9* | *106,6* |

*Lähde:* ETRMA, Eurostat (Comext) ja kulutuspinnan toimittajat.

(133) Unionin kulutus kasvoi tarkastelujakson aikana. Kulutus kasvoi tarkastelujaksolla 6,6 prosenttia noin 20,2 miljoonasta renkaasta noin 21,6 miljoonaan renkaaseen tutkimusajanjaksolla.

### 4.3 **Taustatietoja unionin markkinoista**

#### 4.3.1 *Yleiskuvaus*

(134) Kuorma-autojen ja linja-autojen renkaiden unionin markkinat ovat erittäin kilpaillut ja niillä on useita tuottajia ja tuotemerkkejä.

(135) Unionin markkinat jakautuvat ensiasennusrenkaiden markkinoihin (myynti kuorma-autojen ja linja-autojen valmistajille) ja vaihtorenkaiden markkinoihin. Kuorma-autojen ja linja-autojen ensiasennusrenkaiden markkinoita ohjaa kuorma-autojen ja linja-autojen tuotanto, kun taas jälkimarkkinoihin vaikuttavat monet tekijät, kuten kuorma-autojen ja linja-autojen ja käytössä olevan kaluston taloudellinen toiminta, myynti, koko, kokoonpano ja käyttö. Kiinasta tuleva tuonti myydään pääasiassa vaihtorenkaiden markkinoilla.

(136) Noin 17 prosenttia unionin kokonaiskulutuksesta on ensiasennusrenkaita, jotka myydään kuorma-autojen ja linja-autojen valmistajille. Loppuosa kuorma-autojen ja linja-autojen renkaiden myynnistä unionissa on vaihtorenkaita, jotka myydään suoraan tai välillisesti kuorma-autojen ja linja-autojen omistajille. Vaihtorenkaisiin kuuluu useammanlaisia renkaita, ja niitä myydään monien eri kanavien kautta ja erilaisilla myyntistrategioilla. Vaihtorenkaat voidaan myydä suoraan loppukäyttäjille tai etuyhteydessä olevien tai etuyhteydettömien jakelijoiden kautta, jotka sitten jälleenmyyvät ne loppukäyttäjille.

(137) Tärkeimmät myyntikanavat ovat myynti jakelijoille, jotka jälleenmyyvät renkaat kaluston omistajille, tai suora myynti kaluston omistajille, mihin toisinaan sisältyvät palvelut (tarkastukset, huolto).

(138) Tuotemerkki vaikuttaa hintaan, jonka asiakkaat ovat valmiita maksamaan kuorma-autojen ja linja-autojen renkaista. Tuotemerkkeihin liittyy usein käsitys laadusta ja palvelusta, enimmäkseen korkeampilaatuisten renkaiden osalta.

4.3.2 *Uusien ja pinnoitettujen renkaiden välinen yhteys*

(139) Komissio päätteli, että suurimmat unionin tuottajat ovat keskittyneet 1- ja 2-laatuluokkaan, joissa renkaiden käyttöikä on suunniteltu pitkäksi ja renkaat voidaan pinnoittaa uudelleen. Tämä oikeuttaa merkittävästi korkeammat hinnat (ja voittomarginaalin) 1- ja 2-laatuluokan renkaiden odotetun korkean suorituskyvyn vuoksi.

(140) Tutkimuksessa kävikin ilmi, että suuremmat unionin tuottajat markkinoivat aktiivisesti renkaidensa pinnoitettavuutta osana tuotemerkkiuskollisuuden luomista ja tehdäkseen eron edullisempiin 3-laatuluokan renkaisiin. Tutkimuksen mukaan suuri osa 1- ja 2-laatuluokan renkaille annetusta arvosta johtuu itse asiassa siitä, että on olemassa 3-laatuluokassa pinnoitusta harjoittava ala.

(141) Pinnoitettujen ja uusien renkaiden hyvä keskinäinen vaihdettavuus tekee kuitenkin 3-laatuluokasta haavoittuvimman tarkasteltavana olevan tuotteen halvalle tuonnille Kiinasta. Tämä pätee erityisesti, kun otetaan huomioon, että käyttäjät ovat tietoisia siitä, että pinnoitetuissa renkaissa ja alemman laadun uusissa renkaissa ei ole suorituskyvyn osalta merkittäviä eroja. Keskinäinen vaihdettavuus tekee hinnasta määräävän tekijän kuluttajan tehdessä päätöstä pinnoitettujen tai 3-laatuluokkaan kuuluvien uusien renkaiden ostamisesta.

(142) Komissio kehottaa asianomaisia osapuolia esittämään huomautuksia alustavasta arvioinnista ja toimittamaan tietoja analyysin tueksi tai sitä vastaan, jotta asiasta saataisiin mahdollisimman kattava kuva tutkimuksen loppuvaiheessa.

4.4 **Tuonti asianomaisesta maasta**

4.4.1 *Asianomaisesta maasta tulevan tuonnin määrä ja markkinaosuus*

(143) Komissio vahvisti tuonnin määrän Eurostatin tietojen perusteella. Tuonnin markkinaosuus määritettiin unionin kulutuksen perusteella (ks. taulukko 1).

(144) Tuonti asianomaisesta maasta unioniin kehittyi seuraavasti:

*Taulukko 2*

**Tuonnin määrä (kappaletta) ja markkinaosuus**

| | 2014 | 2015 | 2016 | Tutkimusajanjakso |
|---|---|---|---|---|
| Kiinasta tulevan tuonnin määrä (kappaletta) | 3 471 997 | 3 840 290 | 4 420 368 | 4 596 098 |
| *Indeksi 2014 = 100* | *100* | *110,6* | *127,3* | *132,4* |
| Markkinaosuus (%) | 17,1 | 18,5 | 20,6 | 21,3 |
| *Indeksi 2014 = 100* | *100* | *107,8* | *120,2* | *124,1* |

*Lähde:* Eurostat (Comext)

(145) Eurostatin tietojen mukaan Kiinasta tulevan tuonnin määrä lisääntyi 32 prosenttia tarkastelujaksolla eli vuoden 2014 ja tutkimusajanjakson välillä noin 3,5 miljoonasta renkaasta noin 4,6 miljoonaan renkaaseen. Tämän tuloksena Kiinasta tulevan tuonnin markkinaosuus kasvavilla markkinoilla lisääntyi 17,1 prosentista 21,3 prosenttiin.

4.4.2 *Asianomaisesta maasta tulevan tuonnin hinta*

(146) Komissio vahvisti tuonnin hinnat Eurostatin tietojen perusteella. Tuonnin hintojen alittavuus vahvistettiin otokseen valittujen kiinalaisten vientiä harjoittavien tuottajien perusteella.

(147) Asianomaisesta maasta unioniin tulevan tuonnin keskimääräiset hinnat kehittyivät seuraavasti:

*Taulukko 3*

**Tuontihinnat (euroa/kappale)**

| | 2014 | 2015 | 2016 | Tutkimusajan-jakso |
|---|---|---|---|---|
| Kiina | 144,4 | 144,3 | 127,7 | 128,8 |
| *Indeksi 2014 = 100* | *100* | *99,9* | *88,4* | *89,1* |

*Lähde:* Eurostatin Comext-tietokanta

(148) Tarkastelujakson aikana Kiinasta unioniin tulevan tuonnin hinnat laskivat 11 prosenttia.

4.4.3 *Hinnan alittavuus*

(149) Komissio määritti hinnan alittavuuden tutkimusajanjakson aikana vertaamalla seuraavia:

1) Otokseen valittujen unionin tuottajien etuyhteydettömiltä asiakkailta unionin markkinoilla veloittamat tuotelajikohtaiset ja segmenttikohtaiset painotetut keskimääräiset myyntihinnat, jotka on oikaistu noudettuna lähettäjältä -tasolle; ja

2) vastaavat otokseen valituilta kiinalaisilta vientiä harjoittavilta tuottajilta tulevassa tuonnissa ensimmäiseltä riippumattomalta asiakkaalta unionin markkinoilla veloitetut tuotelajikohtaiset ja segmenttikohtaiset painotetut keskimääräiset hinnat, jotka on määritetty CIF-tasolla (kulut, vakuutus ja rahti maksettuina) ja oikaistu asianmukaisesti tullien ja tuonnin jälkeisten kustannusten huomioon ottamiseksi.

(150) Hintoja, jotka oikaistiin tarvittaessa ja joista oli vähennetty alennukset ja hyvitykset, vertailtiin tuotelajeittain samassa kaupan portaassa tapahtuneiden liiketoimien osalta. Vertailun tulos ilmaistiin prosentteina otokseen valittujen unionin tuottajien liikevaihdosta tutkimusajanjakson aikana. Tulos osoitti asianomaisesta maasta unionin markkinoille tulevan tarkasteltavana olevan tuotteen tuonnin painotetun keskimääräisen hinnan alittavuuden marginaalin olevan 21–31 prosenttia. Lisäksi painotetun keskimääräisen hinnan alittavuuden marginaalin kolmessa laatuluokassa havaittiin olevan merkittävä: 24 prosenttia 1- ja 2-laatuluokassa ja 21–31 prosenttia 3-laatuluokassa. Hinnan alittavuuden huomattava taso osoittaa polkumyynnin merkittävän vaikutuksen tässä tapauksessa.

4.5 **Unionin tuotannonalan taloudellinen tilanne**

4.5.1 *Yleisiä huomioita*

(151) Tutkittaessa polkumyynnillä tapahtuneen tuonnin vaikutusta unionin tuotannonalaan arvioitiin perusasetuksen 3 artiklan 5 kohdan mukaisesti kaikki taloudelliset indikaattorit, jotka vaikuttivat unionin tuotannonalan tilanteeseen tarkastelujaksolla.

(152) Kuten 19–27 kappaleessa mainitaan, unionin tuotannonalalle mahdollisesti aiheutuneen vahingon määrittämiseen käytettiin otantamenetelmää.

(153) Vahingon määrittämistä varten komissio erotti toisistaan makro- ja mikrotaloudelliset vahinkoindikaattorit. Komissio arvioi makrotaloudelliset indikaattorit valitukseen, Eurostatin tilastoihin ja ETRMA:n toimittamiin huomautuksiin sisältyvien tietojen perusteella sen varmistamiseksi, että tiedot liittyvät kaikkiin unionin tuottajiin. Komissio arvioi mikrotaloudelliset indikaattorit otokseen valituilta unionin tuottajilta saatuihin kyselylomakevastauksiin ja ETRMA:n toimittamiin huomautuksiin sisältyvien tietojen perusteella. Tiedot koskivat otokseen valittuja unionin tuottajia. Kummankin tietojoukon todettiin olevan edustavia unionin tuotannonalan taloudellisen tilanteen osalta.

(154) Makrotaloudellisia indikaattoreita ovat tuotanto, tuotantokapasiteetti, kapasiteetin käyttöaste, myyntimäärä, markkinaosuus, kasvu, työllisyys, tuottavuus ja polkumyyntimarginaalin suuruus.

(155) Mikrotaloudellisia indikaattoreita ovat keskimääräiset yksikköhinnat, yksikkökustannukset, työvoimakustannukset, varastot, kannattavuus, kassavirta, investoinnit, investointien tuotto ja pääoman saanti.

(156) Vahinkoindikaattoreiden analyysiin käytetystä menetelmästä esitetään kaksi huomautusta.

(157) Unionin tuottajat muodostuvat kahdesta yrityskategoriasta koon perusteella (ks. 23 kappale): suuret yritykset (85 prosenttia unionin tuottajien kokonaismyynnistä unionissa vuonna 2016) ja erittäin pirstoutuneet pk-yritykset (15 prosenttia). Otokseen valittujen pk-yritysten myynnin osuus otokseen valittujen unionin tuottajien kokonaismyynnistä unionissa oli noin 4 prosenttia. Sen vuoksi komissio päätti painottaa otokseen valittujen unionin tuottajien lukuja kunkin yrityskategorian markkinaosuuden mukaisesti. Koska pk-yritykset toimivat vain 3-laatuluokassa, tällä oikaisulla oli välitön vaikutus 3-laatuluokan myynnin osuuden lisääntymiseen tiedoissa, jotka olivat peräisin otokseen valituilta unionin tuottajilta.

(158) Unionin tuottajien kokonaismyynti unionissa jakautui kolmen laatuluokan välillä seuraavasti: 1-laatuluokka: 51 prosenttia, 2-laatuluokka: 23 prosenttia ja 3-laatuluokka: 26 prosenttia. Otokseen valittujen unionin tuottajien unionin myyntiä koskevat tiedot eivät kuvasta unionin myynnin todellista osuutta laatuluokittain, edes 161 kappaleessa kuvatun oikaisun jälkeen. Sen vuoksi komissio päätti painottaa otokseen valittujen unionin tuottajien tiedot sen mukaan, mikä kunkin laatuluokan osuus unionin tuottajien kokonaismyynnistä unionissa on, jotta varmistetaan, että kaikki kolme laatuluokkaa ovat edustettuina kaikissa mikrotalouden indikaattoreissa sen mukaan, mikä niiden osuus on unionin kokonaismyynnistä.

(159) Useat osapuolet katsoivat, että jos komissio noudattaa kolmeen laatuluokkaan jaottelua, myös vahingon määrittäminen on tehtävä laatuluokkien tasolla. Erityisesti unionin tuotannonalan tilannetta ja tuonnin vaikutusta on arvioitava laatuluokittain eli esimerkiksi 2-laatuluokan tuonnin (sekä Kiinasta että muista maista) vaikutusta on arvioitava unionin 2-laatuluokan tuottajiin.

(160) Komissio katsoi, että unionin markkinoiden segmentoitumisesta huolimatta 78 kappaleessa määritellyillä renkailla on samat fyysiset, kemialliset ja tekniset perusominaisuudet ja ne ovat keskenään vaihdettavissa. Sen vuoksi vahinko määritettiin tarkasteltavana olevan tuotteen osalta WTO:n polkumyyntisopimuksen määräysten mukaisesti. WTO:n valituselin on todennut, että ”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.” [1] Sen vuoksi segmenttikohtainen analyysi on mahdollinen, mutta siihen on liitettävä koko tuotannonalan analyysi. Myös unionin yleinen tuomioistuin on hyväksynyt, että vahinkoanalyysissä voidaan keskittyä segmenttiin, johon polkumyyntituonti vaikuttaa eniten. [2]

(161) Näin ollen komissio analysoi tietyt indikaattorit laatuluokkakohtaisesti. Kuten 212–216 kappaleessa selostetaan, analyysi vahvisti sen, että kaiken kaikkiaan unionin tuotannonalalle aiheutui vahinkoa ja tarkasteltavana olevaa tuotetta koskevat kehityssuuntaukset ovat pääosin samat tarkasteltiinpa tuotetta kokonaisuutena tai laatuluokkien osalta erikseen.

(162) Unionin tuotannonalan tilannetta tarkastellaan aggregoidulla tasolla ja tiettyjen mikrotaloudellisten indikaattoreiden osalta myös laatuluokkien tasolla, kun otetaan huomioon unionin markkinoiden segmentoituminen.

4.5.2 *Makrotaloudelliset indikaattorit*

4.5.2.1 Tuotanto, tuotantokapasiteetti ja kapasiteetin käyttöaste

(163) Unionin arvioitu kokonaistuotanto, tuotantokapasiteetti ja kapasiteetin käyttöaste kehittyivät tarkastelujaksolla seuraavasti:

*Taulukko 4*

**Tuotanto, tuotantokapasiteetti ja kapasiteetin käyttöaste**

| | 2014 | 2015 | 2016 | Tutkimusajan-jakso |
|---|---|---|---|---|
| Tuotantomäärä (kappaletta) | 20 722 065 | 20 199 411 | 20 496 669 | 20 863 087 |
| *Indeksi 2014 = 100* | *100* | *98* | *99* | *101* |

[1] WT/DS184/AB/R, 23.8.2001, *United States – Anti-dumping Measures on Certain Hot-Rolled Steel Products from Japan*, 204 kohta.
[2] Unionin yleisen tuomioistuimen tuomio 28 päivänä lokakuuta 2004, asia T-35/01, *Shanghai Teraoka Electronic Co.Ltd v. neuvosto*, 129 ja 258 kohta.

| | 2014 | 2015 | 2016 | Tutkimusajan-jakso |
|---|---|---|---|---|
| Tuotantokapasiteetti (kappaletta) | 27 978 885 | 27 443 671 | 25 609 977 | 25 178 389 |
| *Indeksi 2014 = 100* | *100* | *98* | *92* | *90* |
| Kapasiteetin käyttöaste (%) | 74 | 74 | 80 | 83 |
| *Indeksi 2014 = 100* | *100* | *99* | *108* | *112* |

*Lähde:* ETRMA, Eurostatin Comext-tietokannan tuonti- ja vientitiedot ja valituksen tekijän toimittamat tiedot

(164) Kuten taulukosta 4 käy ilmi, tuotanto pysyi suhteellisen vakaana (20,9 miljoonaa yksikköä tutkimusajanjaksolla), ja kapasiteetin käyttöaste kasvoi 9 prosenttiyksikköä samalla kaudella.

(165) Kapasiteetin käyttöasteen kasvun pääsyynä voidaan pitää tuotantokapasiteetin merkittävää vähenemistä 10 prosentilla. Tämä koski pääasiassa pinnoitustoimintaa, koska tarkastelujaksolla 85 pk-yritystä, joita sijaitsi lähes kaikissa jäsenvaltioissa, lopetti pinnoitettujen renkaiden tuotannon; myös suurempien yritysten tytäryrityksiä suljettiin. ([1])

(166) Unionin tuotannon tasainen suuntaus ja yritysten sulkeminen ovat ristiriidassa sen kanssa, että unionin kulutus on kasvanut kriisin jälkeen eikä unionin tuotannonala ole kyennyt hyötymään siitä.

4.5.2.2 Myyntimäärä ja markkinaosuus

(167) Unionin tuotannonalan myyntimäärä ja markkinaosuus kehittyivät tarkastelujaksolla seuraavasti:

*Taulukko 5*

**Myyntimäärä ja markkinaosuus**

| | 2014 | 2015 | 2016 | Tutkimusajan-jakso |
|---|---|---|---|---|
| Myyntimäärä yhteensä unionin markkinoilla (kappaletta) | 14 584 057 | 14 558 260 | 14 385 254 | 14 426 297 |
| *Indeksi 2014 = 100* | *100* | *99,8* | *98,6* | *99,0* |
| Markkinaosuus (%) | 72,0 | 70,1 | 67,1 | 66,8 |
| *Indeksi 2014 = 100* | *100* | *97,3* | *93,1* | *92,8* |

*Lähde:* ETRMA ja Eurostatin (Comext) tuontitiedot

(168) Kasvavilla markkinoilla myynti unionissa pysyi vakaalla tasolla tarkastelujaksolla. Tämä merkitsee markkinaosuuden 5,2 prosenttiyksikön laskua (72,0 prosentista 66,8 prosenttiin) Kiinasta polkumyynnillä tulevien renkaiden myyntimäärän lisääntyessä 1,1 miljoonalla.

4.5.2.3 Kasvu

(169) Unionin kulutus kasvoi tarkastelujakson aikana 6,6 prosenttia. Unionin tuotannonalan myyntimäärä väheni 1 prosentin kulutuksen kasvusta huolimatta, minkä johdosta unionin tuotannonala menetti markkinaosuuttaan. Asianomaisesta maasta tulevan tuonnin markkinaosuus kasvoi tarkastelujaksolla.

([1]) Vuonna 2017 Goodyear-ryhmä sulki tuotantolaitoksensa Yhdistyneessä kuningaskunnassa (noin 330 työpaikkaa), Michelin-ryhmä sulki useita tuotantolaitoksia unionissa: Ranskassa kaksi laitosta (vuonna 2014: 700 työntekijää ja 2017: 330 työntekijää), Saksassa (2016: 200 työntekijää), Unkarissa (2015: 500 työntekijää) ja Italiassa, ja Continental-ryhmä sulki yhden laitoksen Saksassa.

4.5.2.4 Työllisyys ja tuottavuus

(170) Työllisyys ja tuottavuus kehittyivät tarkastelujaksolla seuraavasti:

*Taulukko 6*

**Työllisyys ja tuottavuus**

| | 2014 | 2015 | 2016 | Tutkimusajan-jakso |
|---|---|---|---|---|
| Työntekijöiden lukumäärä | 38 445 | 36 478 | 34 959 | 34 188 |
| *Indeksi 2014 = 100* | *100* | *95* | *91* | *89* |
| Tuottavuus (yksikköä/työntekijä) | 539 | 554 | 586 | 610 |
| *Indeksi 2014 = 100* | *100* | *103* | *109* | *113* |

*Lähde:* Otokseen valittujen unionin tuottajien tarkastetut kyselyvastaukset ja kulutuspinnan toimittajien ja ETRMA:n toimittamat huomautukset

(171) Tarkastelujaksolla hävisi yli 4 200 työpaikkaa, ja vaikutus kohdistui sekä pk-yrityksiin, joista ainakin 85 eri puolilla unionia toimivaa tuottajaa on lopettanut tuotannon, että suuriin yrityksiin, jotka ovat sulkeneet useita tuotantolaitoksia.

(172) Italian pinnoittajien järjestön (AIRP) mukaan unionin pinnoitussektorilla on noin 13 000 työpaikkaa tuotannossa ja jakelussa. Pinnoitus on melko työvoimavaltaista, ja renkaan pinnoitukseen tarvitaan 3–4 kertaa niin paljon työvoimaa kuin uuden renkaan tekemiseen. AIRP:n mukaan useat sen jäsenyritykset ovat parhaillaan vähentämässä työntekijöitään tai hyödyntämässä työttömyysvakuutusrahastoja.

(173) Samanaikaisesti tuottavuus kehittyi vuoden 2014 ja tutkimusajanjakson välillä 539 yksiköstä/työntekijä 610 yksikköön/työntekijä.

4.5.2.5 Polkumyyntimarginaalin suuruus

(174) Kaikki polkumyyntimarginaalit olivat merkittävästi vähimmäistasoa suuremmat. Tosiasiallisten polkumyyntimarginaalien vaikutus unionin tuotannonalaan oli merkittävä, kun otetaan huomioon asianomaisesta maasta tulevan tuonnin määrä ja hinnat.

(175) Kyseessä on ensimmäinen tarkasteltavana olevaa tuotetta koskeva polkumyyntitutkimus unionissa. Käytettävissä ei näin ollen ollut tietoja, joiden pohjalta olisi voitu arvioida mahdollisen aiemman polkumyynnin vaikutuksia.

4.5.3 *Mikrotaloudelliset indikaattorit*

4.5.3.1 Hinnat ja niihin vaikuttavat tekijät

(176) Otokseen valittujen unionin tuottajien keskimääräiset yksikkömyyntihinnat etuyhteydettömille asiakkaille unionissa kehittyivät tarkastelujaksolla seuraavasti:

*Taulukko 7*

**Myyntihinnat unionissa ja tuotantokustannukset**

| | 2014 | 2015 | 2016 | Tutkimusajan-jakso |
|---|---|---|---|---|
| Keskimääräinen yksikkömyyntihinta unionissa (euroa/kappale) | 237 | 225 | 216 | 218 |
| *Indeksi 2014 = 100* | *100* | *95* | *91* | *92* |

| | 2014 | 2015 | 2016 | Tutkimusajan-jakso |
|---|---|---|---|---|
| Keskimääräiset tuotantokustannukset (euroa/kappale) | 200 | 188 | 183 | 188 |
| *Indeksi 2014 = 100* | *100* | *94* | *91* | *94* |

*Lähde:* otokseen valittujen unionin tuottajien tarkistetut kyselyvastaukset

(177) Keskimääräiset yksikkökohtaiset myyntihinnat alenivat 19 euroa ja kustannukset 12 euroa samalla kaudella. Tämä tarkoittaa hintojen 8 prosentin laskua ja kustannusten 6 prosentin laskua tarkastelujakson aikana.

(178) Tuotantokustannukset kohosivat tutkimusajanjakson aikana verrattuna vuoteen 2016, eikä tätä pystytty täysin ottamaan huomioon myyntihinnassa.

(179) Kaikille kolmelle laatuluokalle tehtiin edellä kuvattuun samaan menetelmään perustuva erillinen analyysi.

(180) 1-laatuluokassa keskimääräiset yksikkökohtaiset myyntihinnat alenivat 25 euroa ja kustannukset 19 euroa samalla kaudella. Molemmat alenivat 9 prosenttia tarkastelujakson aikana.

*Taulukko 8*

**Myyntihinnat unionissa ja tuotantokustannukset – 1-laatuluokka**

| | 2014 | 2015 | 2016 | Tutkimusajan-jakso |
|---|---|---|---|---|
| Keskimääräinen yksikkömyyntihinta unionissa (euroa/kappale) | 270,8 | 255,3 | 245,3 | 245,7 |
| *Indeksi 2014 = 100* | *100* | *94* | *91* | *91* |
| Keskimääräiset tuotantokustannukset (euroa/kappale) | 222 | 200 | 199 | 203 |
| *Indeksi 2014 = 100* | *100* | *90* | *89* | *91* |

*Lähde:* otokseen valittujen unionin tuottajien tarkistetut kyselyvastaukset

(181) 2-laatuluokassa keskimääräiset yksikkökohtaiset myyntihinnat alenivat 27 euroa ja kustannukset 17 euroa samalla kaudella. Tämä tarkoittaa keskimääräisen hinnan 12 prosentin laskua ja kustannusten 9 prosentin laskua tarkastelujakson aikana.

*Taulukko 9*

**Myyntihinnat unionissa ja tuotantokustannukset – 2-laatuluokka**

| | 2014 | 2015 | 2016 | Tutkimusajan-jakso |
|---|---|---|---|---|
| Keskimääräiset yksikkömyyntihinnat unionin markkinoilla (euroa/kappale) | 228 | 212 | 193 | 201 |
| *Indeksi 2014 = 100* | *100* | *93* | *85* | *88* |
| Keskimääräiset tuotantokustannukset (euroa/kappale) | 187 | 176 | 162 | 170 |
| *Indeksi 2014 = 100* | *100* | *94* | *87* | *91* |

*Lähde:* otokseen valittujen unionin tuottajien tarkistetut kyselyvastaukset

(182) 3-laatuluokassa keskimääräiset yksikkökohtaiset myyntihinnat alenivat 9 euroa ja kustannukset kohosivat 2 euroa samalla kaudella. Tämä tarkoittaa keskimääräisen hinnan 5 prosentin laskua ja kustannusten 1 prosentin kasvua tarkastelujakson aikana.

*Taulukko 10*

**Myyntihinnat unionissa ja tuotantokustannukset – 3-laatuluokka**

| | 2014 | 2015 | 2016 | Tutkimusajan-jakso |
|---|---|---|---|---|
| Keskimääräiset yksikkömyyntihinnat unionin markkinoilla (euroa/kappale) | 181 | 176 | 172 | 172 |
| *Indeksi 2014 = 100* | *100* | *97* | *95* | *95* |
| Keskimääräiset tuotantokustannukset (euroa/kappale) | 170 | 175 | 167 | 172 |
| *Indeksi 2014 = 100* | *100* | *103* | *98* | *101* |

*Lähde:* otokseen valittujen unionin tuottajien tarkistetut kyselyvastaukset

4.5.3.2 Työvoimakustannukset

(183) Otokseen valittujen unionin tuottajien keskimääräiset työvoimakustannukset kehittyivät tarkastelujaksolla seuraavasti:

*Taulukko 11*

**Keskimääräiset työvoimakustannukset työntekijää kohti**

| | 2014 | 2015 | 2016 | Tutkimusajan-jakso |
|---|---|---|---|---|
| Keskimääräiset työvoimakustannukset työntekijää kohti (euroa) | 43 875 | 44 961 | 46 432 | 46 785 |
| *Indeksi 2014 = 100* | *100* | *102* | *105* | *106* |

*Lähde:* otokseen valittujen unionin tuottajien tarkistetut kyselyvastaukset

(184) Keskimääräiset työvoimakustannukset kasvoivat tarkastelujaksolla 6 prosenttia.

4.5.3.3 Varastot

(185) Otokseen valittujen unionin tuottajien varastot kehittyivät tarkastelujaksolla seuraavasti:

*Taulukko 12*

**Varastot**

| | 2014 | 2015 | 2016 | Tutkimusajan-jakso |
|---|---|---|---|---|
| *Loppuvarastot (indeksi 2014 = 100)* | *100* | *81* | *100* | *144* |
| Loppuvarastot prosentteina tuotannosta | 7 % | 6 % | 7 % | 9 % |
| *Indeksi 2014 = 100* | *100* | *81* | *97* | *134* |

*Lähde:* otokseen valittujen unionin tuottajien tarkistetut kyselyvastaukset

(186) Varastot kasvoivat 44 prosenttia tarkastelujaksolla ja olivat noin 9 prosenttia vuosituotannosta. Tilanteella on kielteinen vaikutus otokseen valittujen unionin tuottajien rahoitustilanteeseen.

4.5.3.4 Kannattavuus, kassavirta, investoinnit, investointien tuotto ja pääoman saanti

(187) Otokseen valittujen unionin tuottajien kannattavuus, kassavirta, investoinnit ja investointien tuotto kehittyivät tarkastelujaksolla seuraavasti:

*Taulukko 13*

**Kannattavuus, kassavirta, investoinnit ja investointien tuotto**

| | 2014 | 2015 | 2016 | Tutkimusajanjakso |
|---|---|---|---|---|
| Etuyhteydettömille asiakkaille unionissa tapahtuneen myynnin kannattavuus (% liikevaihdosta) | 15,6 | 16,7 | 15,2 | 13,7 |
| *Indeksi 2014 = 100* | *100* | *107* | *98* | *88* |
| Kassavirta (miljoonaa euroa) | 309 | 312 | 292 | 272 |
| *Indeksi 2014 = 100* | *100* | *101* | *94* | *88* |
| Investoinnit (miljoonaa euroa) | 86 | 63 | 59 | 65 |
| *Indeksi 2014 = 100* | *100* | *73* | *69* | *76* |
| Investointien tuotto (%) | 21,0 | 21,7 | 19,3 | 17,6 |
| *Indeksi 2014 = 100* | *100* | *103* | *92* | *84* |

*Lähde:* otokseen valittujen unionin tuottajien tarkistetut kyselyvastaukset

(188) Komissio määritti otokseen valittujen unionin tuottajien kannattavuuden ilmaisemalla samankaltaisen tuotteen myynnistä etuyhteydettömille asiakkaille unionissa saadun nettovoiton ennen veroja prosenttiosuutena tämän myynnin liikevaihdosta.

(189) Kannattavuus heikkeni vuoden 2014 ja tutkimusajanjakson välillä 15,6 prosentista 13,7 prosenttiin. Tämä laskettiin kunkin laatuluokan myynnin painoarvon perusteella (ks. 161 ja 162 kappale). Kannattavuuden heikkeneminen 1,9 prosenttiyksiköllä johtuu siitä, että hinnat alenivat jyrkemmin (– 8 prosenttia) kuin kustannukset (– 6 prosenttia).

(190) Yleiseen kannattavuuteen vaikuttaa 1-laatuluokan kannattavuus, kun taas 3-laatuluokasta yksinään tuli tappiollinen tutkimusajanjakson aikana. Koko unionin tuotannonalan kannattavuuden suuntaus on aleneva.

(191) Nettokassavirta osoittaa unionin tuottajien kykyä rahoittaa toimintaansa itse. Nettokassavirta pieneni 12 prosenttia.

(192) Investointien tuotto on voitto prosentteina investointien nettokirjanpitoarvosta. Se kehittyi negatiivisesti tarkastelujaksolla (21,0 prosentista 17,6 prosenttiin).

(193) Kaikille kolmelle laatuluokalle tehtiin edellä kuvattuun samaan menetelmään perustuva erillinen analyysi.

(194) Kannattavuus 1-laatuluokassa vaihteli tarkastelujaksolla. Se kasvoi vuosien 2014 ja 2015 välillä 17,9 prosentista 21,8 prosenttiin mutta laski sitten tutkimusajanjaksolla hieman vuoden 2014 tasoa alemmas (17,5 prosenttia). Tämä selittyy osaksi tuotantokustannusten ja hinnan kehityksellä, koska vuonna 2015 tuotantokustannukset alenivat enemmän kuin myyntihinnat.

(195) 1-laatuluokassa nettokassavirta pysyi vakaana, mutta investointien tuotto väheni 26,0 prosentista 24,3 prosenttiin tarkastelujaksolla.

*Taulukko 14*

**Kannattavuus, kassavirta, investoinnit ja investointien tuotto – 1-laatuluokka**

| | 2014 | 2015 | 2016 | Tutkimusajanjakso |
|---|---|---|---|---|
| Etuyhteydettömille asiakkaille unionissa tapahtuneen myynnin kannattavuus (% liikevaihdosta) | 17,9 | 21,8 | 18,9 | 17,5 |
| *Indeksi 2014 = 100* | *100* | *122* | *106* | *98* |
| Kassavirta (miljoonaa euroa) | 191 | 218 | 199 | 192 |
| *Indeksi 2014 = 100* | *100* | *113* | *104* | *100* |
| Investoinnit (miljoonaa euroa) | 54 | 36 | 35 | 38 |
| *Indeksi 2014 = 100* | *100* | *68* | *65* | *72* |
| Investointien tuotto (%) | 26,0 | 29,3 | 25,0 | 24,3 |
| *Indeksi 2014 = 100* | *100* | *112* | *96* | *93* |

*Lähde:* otokseen valittujen unionin tuottajien tarkistetut kyselyvastaukset

(196) 2-laatuluokan kannattavuus pieneni 2,6 prosenttiyksikköä tarkastelujaksolla (17,9 prosentista 15,3 prosenttiin vuoden 2014 ja tutkimusajanjakson välillä).

(197) 2-laatuluokassa nettokassavirta pieneni merkittävästi (22 prosenttia) ja investointien tuotto väheni 20,4 prosentista 16,2 prosenttiin tarkastelujaksolla.

*Taulukko 15*

**Kannattavuus, kassavirta, investoinnit ja investointien tuotto – 2-laatuluokka**

| | 2014 | 2015 | 2016 | Tutkimusajanjakso |
|---|---|---|---|---|
| Etuyhteydettömille asiakkaille unionissa tapahtuneen myynnin kannattavuus (% liikevaihdosta) | 17,9 | 16,7 | 16,0 | 15,3 |
| *Indeksi 2014 = 100* | *100* | *93* | *90* | *86* |
| Kassavirta (miljoonaa euroa) | 88 | 76 | 65 | 69 |
| *Indeksi 2014 = 100* | *100* | *86* | *74* | *78* |
| Investoinnit (miljoonaa euroa) | 18 | 16 | 15 | 17 |
| *Indeksi 2014 = 100* | *100* | *92* | *84* | *97* |
| Investointien tuotto (%) | 20,4 | 21,4 | 20,1 | 16,2 |
| *Indeksi 2014 = 100* | *100* | *105* | *98* | *79* |

*Lähde:* otokseen valittujen unionin tuottajien tarkistetut kyselyvastaukset

(198) 3-laatuluokan toiminta oli tappiollista tutkimusajanjaksolla (– 0,4 prosenttia). Erityisesti pk-yritysten tappiot olivat huomattavat (– 6,1 prosenttia tutkimusajanjaksolla). Suurten yritysten kannattavuus 3-laatuluokassa puolittui vuoden 2014 ja tutkimusajanjakson välillä 10 prosentista 4,8 prosenttiin.

(199) 3-laatuluokassa nettokassavirta pieneni merkittävästi (62 prosenttia) ja investointien tuotto väheni 7,6 prosentista 2,5 prosenttiin tarkastelujaksolla.

*Taulukko 16*

**Kannattavuus, kassavirta, investoinnit ja investointien tuotto – 3-laatuluokka**

| | 2014 | 2015 | 2016 | Tutkimusajan-jakso |
|---|---|---|---|---|
| Etuyhteydettömille asiakkaille unionissa tapahtuneen myynnin kannattavuus (% liikevaihdosta) | 6,1 | 0,6 | 2,7 | – 0,4 |
| *Indeksi 2014 = 100* | *100* | *10* | *45* | *– 7* |
| Kassavirta (miljoonaa euroa) | 28 | 17 | 26 | 11 |
| *Indeksi 2014 = 100* | *100* | *62* | *93* | *38* |
| Investoinnit (miljoonaa euroa) | 14 | 10 | 10 | 10 |
| *Indeksi 2014 = 100* | *100* | *69* | *66* | *66* |
| Investointien tuotto (%) | 7,6 | 0,2 | 4,8 | 2,5 |
| *Indeksi 2014 = 100* | *100* | *2* | *62* | *33* |

*Lähde:* otokseen valittujen unionin tuottajien tarkistetut kyselyvastaukset

### 4.6 **Laatuluokkien välinen yhteys**

(200) Talouskriisi vaikutti voimakkaasti linja-autojen ja kuorma-autojen renkaiden unionin markkinoihin. Koska renkaiden kulutus liittyy olennaisesti uusien ajoneuvojen ostamiseen ja kaluston ajokilometreihin, se on erittäin riippuvainen yleisestä taloudellisesta toiminnasta. Muutokset taloudellisessa tilanteessa ja etenkin maanteitse kuljetettujen tavaroiden määrässä näkyvät suoraan renkaiden myynnissä. Kaudella, jolla kuorma-autoja käytetään vähemmän, uusien kuorma-autojen tai kuorma-auton vaihtorenkaiden hankkiminen ei ole niin välttämätöntä, minkä vuoksi renkaiden markkinat supistuvat.

(201) Talouskriisin jälkeen kysyntä on siirtynyt rakenteellisesti korkeammista laatuluokista alempiin laatuluokkiin, joissa hinta on yleensä ostopäätöksen perustana. Tässä ympäristössä tuotujen renkaiden edulliset tarjoukset ja joidenkin kaluston omistajien päätös valita edullisempia renkaita ovat vaikuttaneet merkittävästi unionin markkinoiden uudelleenjärjestelyyn.

(202) Koska pinnoittajiin on kohdistunut voimakasta painetta, yhä useampia tuotantolaitoksia ja verstaita on suljettu (ks. 175 kappale). Paikallisten pinnoituslaitosten puutteen vuoksi korkealaatuisten kuluneiden renkaiden pinnoitusmahdollisuudet ovat vähentyneet. Tästä syystä korkealaatuisten renkaiden, jotka voidaan pinnoittaa uudelleen useaan kertaan, osto ei ole niin houkuttelevaa. Kun otetaan huomioon nämä kehityssuunnat ja 3-laatuluokan edullisesti hinnoiteltujen renkaiden tuonti, josta Kiinasta tuleva tuonti enimmäkseen koostui, unionin uusien renkaiden tuottajilla ei ole muuta mahdollisuutta kuin vahvistaa toimintaansa 3-laatuluokassa.

(203) Segmenttien välinen kilpailu käy selvästi esiin myös siitä, että alempien laatuluokkien hinnat vaikuttavat korkeamman laatuluokan hinnoitteluun. Halpatuonnin paine on kohdistunut myös unionin 1-laatuluokan renkaisiin. Valituksen tekijä väitti, että vaikutus oli erityisen näkyvä alueilla, joilla 3-laatuluokan renkaita oli enemmän (näillä alueilla 1-laatuluokan renkaiden hinnat olivat yleensä alemmat kuin unionin muilla alueilla; tässä tulee esiin 3-laatuluokan renkaiden kilpailuvaikutus 1-laatuluokan renkaisiin).

(204) Tämä tarkoittaa sitä, että talouden toimijoiden rengasostot vaikuttavat siirtyneen osaksi 1- tai 2-laatuluokasta 3-laatuluokkaan, mikä osoittaa, että kilpailua esiintyy eri segmenttien välillä.

(205) Jäljempänä olevassa taulukossa esitetään unionin kulutus laatuluokittain vuosina 2012 ja 2016. Unionin kulutus kasvoi kyseisellä kaudella noin 3,8 miljoonaa kappaletta, ja kasvusta yli 90 prosenttia tapahtui 3-laatuluokassa (3,6 miljoonaa kappaletta). Tämä kasvatti 3-laatuluokan suhteellista merkitystä unionin kokonaiskulutuksesta: sen osuus kasvoi 27 prosentista 39 prosenttiin.

*Taulukko 17*

**Unionin kulutus laatuluokittain vuosina 2012 ja 2016**

| | 2012 | 2016 |
|---|---|---|
| Unionin kulutus | 17 684 000 | 21 452 278 |
| 1-laatuluokka | 46 % | 37 % |
| 2-laatuluokka | 27 % | 24 % |
| 3-laatuluokka | 27 % | 39 % |

*Lähde:* ETRMA ja Eurostatin Comext-tietokanta

(206) Komissio päätteli kerättyjen tietojen perusteella, että aiemmin laatuluokan 1 renkaiden hinta toimi viitehintana muiden laatuluokan renkaille. Suurimmat unionin tuottajat ovat keskittyneet 1- ja 2-laatuluokkaan, joissa renkaiden käyttöikä on suunniteltu pitkäksi ja renkaat voidaan pinnoittaa uudelleen. Tämä oikeuttaa merkittävästi korkeammat hinnat (ja voittomarginaalin) 1- ja 2-laatuluokan renkaiden odotetun korkean suorituskyvyn vuoksi. Kuluttajat arvostavat näiden renkaiden fyysisiä ja suorituskykyominaisuuksia, ja ovat valmiita maksamaan korkeamman hinnan näistä ominaisuuksista. Komission käytettävissä olevat tiedot kuitenkin osoittavat, että edellä mainittu hinnoittelukäytäntö muuttui ja kääntyi vastakkaiseksi siten, että 3-laatuluokan hinnat vaikuttavat 1-laatuluokan hintoihin. Suurin osa edullisin hinnoin tulevasta tuonnista liittyy 3-laatuluokkaan, jossa unionin tuottajille aiheutui tappioita tutkimusajanjaksolla.

(207) Edellä esitetyn perusteella komissio päätteli alustavasti, että eri laatuluokkien välillä on symbioottinen suhde, jossa 3-laatuluokkaan kohdistuva hintapaine vaikuttaa myös muiden laatuluokkien hintoihin.

### 4.7 **Vahinkoa koskevat päätelmät**

(208) Vahinkoindikaattorit osoittavat, että unionin tuotannonalaan kokonaisuudessaan on kohdistunut intensiivistä hintapainetta. Tuotantokapasiteetti, investoinnit ja työllisyys vähenivät tutkimusajanjaksolla, ja markkinaosuuden menetys oli huomattava myyntihintojen alenemisesta huolimatta. Tarkasteltavana olevan tuotteen tuonti kasvatti markkinaosuuttaan unionin tuotannonalan kustannuksella, segmenteistä riippumatta, ja yli 4 200 työpaikkaa menetettiin. Koko tuotannonalan kannattavuus on edelleen noin 14 prosenttia, mutta se laski 1,9 prosenttiyksikköä vuoden 2014 ja tutkimusajanjakson välillä ja 3 prosenttiyksikköä vuoden 2015 ja tutkimusajanjakson välillä. Koko unionin tuotannonalan kannattavuuden suuntaus on aleneva.

(209) Alustavasti vahvistettiin, että Kiinasta tulevan tuonnin hinnat alittivat merkittävästi unionin tuotannonalan hinnat, ja tällä oli välitön ja merkittävä vaikutus unionin tuotannonalan suorituskyvyn, kapasiteetin, tuotannon, työllisyyden ja muiden vahinkoindikaattorien heikkenemiseen. Kielteinen kehitys tuli voimakkaimmin esiin 3-laatuluokassa, jossa useat pinnoittajina toimivat pk-yritykset poistuivat markkinoilta eivätkä saaneet hyötyä sektorin talouden elpymisestä, koska alhaisin hinnoin tuleva tuonti valloitti markkinat. Pääosin 3-laatuluokassa toimivien yritysten osuus unionin kokonaistuotannosta on noin 20 prosenttia. 3-laatuluokan tappiollinen toiminta ei ole taloudellisesti kestävää ja vaarantaa koko pinnoitustoiminnan jatkumisen unionissa.

(210) Hintapaine vaikutti myös ylempien laatuluokkien hintoihin. Alhaisin hinnoin tulevasta tuonnista – joka liittyi pääasiassa 3-laatuluokan renkaisiin – johtuva 3-laatuluokan renkaiden kasvava hintapaine käynnisti samanlaisen kehityksen 2-laatuluokan renkaissa, joiden myyntihinnat alenivat 12 prosenttia tarkastelujaksolla, ja jopa 1-laatuluokan renkaiden hintoja oli alennettava 9 prosenttia, jotta ne säilyttäisivät kilpailukykynsä.

(211) Kun otetaan huomioon laatuluokkien välinen hintojen vuorovaikutus, parhaitenkin suoriutuva 1-laatuluokka kärsi käänteisestä hintapaineesta, kuten edellä selitetään. Tämä johti teollisuuskatoon, arvon menetykseen kaikkien laatuluokkien toimitusketjussa ja unionin markkinoilla tarjolla olevien renkaiden laadun heikkenemiseen. Kaikissa laatuluokissa käytävällä voimakkaalla hintakilpailulla oli kielteisiä vaikutuksia kapasiteetin käyttöasteeseen, ja se johti varastojen kasvuun (taulukko 12) sekä kassavirran ja investointien supistumiseen (taulukko 13). Pinnoitusalan häviäminen unionista vaikuttaa myös kannattavuuteen, jonka 1- ja 2-laatuluokassa toimivat yritykset voivat saavuttaa.

(212) Sen vuoksi voidaan alustavasti päätellä, että unionin tuotannonalalle on aiheutunut perusasetuksen 3 artiklan 5 kohdassa tarkoitettua vahinkoa.

(213) Pyynnön esittäjät väittivät, että riskinä on vahingon paheneminen ennestään. Niiden mukaan muilla tärkeillä vientimarkkinoilla on otettu käyttöön useita toimenpiteitä, jotka voivat aiheuttaa kaupan välitöntä uudelleensuuntaamista. Unionin tuottajien sanottiin myös olevan uhattuina vientimarkkinoillaan, koska joissakin maissa, kuten Turkissa, on pantu vireille suojatoimenpidetutkimuksia. Vahingon pahenemisen riski liittyy myös Kiinan massiiviseen ylikapasiteettiin; käyttämättömän kapasiteetin osuus Kiinan tämänhetkisestä viennistä on noin 40 prosenttia. Valituksen tekijät pelkäsivät myös rakenteellista vaikutusta EU:n rengasmarkkinoihin, koska korkealaatuisten renkaiden ostamisesta aiheutuvia lisäkustannuksia on yhä vaikeampi perustella, kun korkealaatuisten renkaiden useampaan pinnoitukseen liittyvä vaihtoehto häviää pinnoitusalan myötä. Ne ennakoivat myös Kiinasta tulevien renkaiden laadun paranevan jatkuvasti. Jos Kiinasta tulevien parempilaatuisten renkaiden annetaan kilpailla unionin renkaiden kanssa polkumyyntihinnoilla, tämä pienentää unionin rengasteollisuuden marginaaleja ja näin sen investointi- ja innovointikykyä. Tämä puolestaan pakottaisi unionin tuotannonalan todennäköisesti tuottamaan alemman laadun renkaita, jotka edellyttävät vähäisempiä investointeja T&K-toimiin ja joiden pinnoitettavuus kärsisi edelleen.

(214) Komissio totesi tässä vaiheessa, että Kiinan rengasteollisuutta koskevassa politiikassa ([1]) kannustetaan renkaiden valmistajia kehittämään teknisiä näkökohtia ja tuotemerkkiajattelua (ottamaan käyttöön tuotemerkkistrategioita, lisäämään tuotemerkin suosiota ja mainetta ja sen arvoa), ja huomautti, että käynnissä on rinnakkainen tukien vastainen tapaus. Edellä esitetty huomioon ottaen komissio kehotti osapuolia esittämään huomautuksia valituksen tekijöiden edeltävässä kappaleessa esiin ottamista seikoista, jotta se voisi analysoida niitä tarkemmin lopullisessa vaiheessa.

## 5. **SYY-YHTEYS**

(215) Perusasetuksen 3 artiklan 6 kohdan mukaisesti komissio tutki, oliko asianomaisesta maasta polkumyynnillä tapahtunut tuonti aiheuttanut merkittävää vahinkoa unionin tuotannonalalle. Lisäksi komissio tutki perusasetuksen 3 artiklan 7 kohdan mukaisesti, olisivatko muut tiedossa olleet tekijät voineet samaan aikaan aiheuttaa vahinkoa unionin tuotannonalalle.

(216) Komissio varmisti, ettei mitään muiden tekijöiden kuin asianomaisesta maasta polkumyynnillä tapahtuneen tuonnin aiheuttamaa mahdollista vahinkoa pidetä polkumyynnillä tapahtuvasta tuonnista johtuvana. Nämä tekijät ovat tuonti muista kolmansista maista, unionin tuottajien vientitoiminta ja kustannusten kehitys.

### 5.1 **Polkumyynnillä tulevan tuonnin vaikutukset**

(217) Kiinasta polkumyynnillä tapahtuneen tuonnin hinnat alittivat merkittävästi unionin tuotannonalan hinnat tutkimusajanjaksolla (hintojen alittavuuden marginaalit olivat 21–31 prosenttia), mikä johti unionin tuotannonalan markkinaosuuden (72,0 prosentista 66,8 prosenttiin) ja kannattavuuden (15,6 prosentista 13,7 prosenttiin) pienentymiseen vuoden 2014 ja tutkimusajanjakson välillä. Tarkastelujakson aikana unionin tuotannonalan myyntimäärä väheni hieman, kun taas Kiinasta tulevan tuonnin määrä kasvoi 32 prosenttia ja vei näin merkittävän osan unionin kulutuksen kasvusta.

(218) Unionin tuotannonalan menettämä markkinaosuus (– 5,2 prosenttiyksikköä) siirtyi Kiinasta tulevan tuonnin haltuun (+ 4,2 prosenttiyksikköä).

(219) Vahinkoindikaattoreiden analyysi (ks. 155–203 kappale) osoittaa, että unionin tuotannonalan taloudellinen tilanne ja etenkin sen rahoitustilanne oli heikentynyt, mikä tapahtui samaan aikaan, kun Kiinasta tuli suuri määriä polkumyyntituontia. Tämän tuonnin hinta alitti unionin tuotannonalan hinnat ja aiheutti merkittävää

([1]) Teollisuus- ja tietoteknologiaministeriön ilmoitus rengasteollisuutta koskevan politiikan painamisesta ja jakelusta. Täytäntöönpanosta vastaava laitos: Teollisuus- ja tietoteknologiaministeriö. Asiakirjan numero: Gong Chan Ye Zheng Ce [2010] nro 2. Antamispäivä: 15.9.2010. Voimaantulopäivä: 15.9.2010.

alennuspainetta hintoihin unionin markkinoilla. Juuri tuonnin jyrkkä lisääntyminen ja hintojen merkittävä alittavuus ovat päätekijöitä, jotka on otettava huomioon tässä tapauksessa.

(220) Kiinalaiset vientiä harjoittavat tuottajat onnistuivat kasvattamaan markkinaosuuttaan merkittävästi unionin tuotannonalan kustannuksella. Tutkimusajanjakson aikana suurin osa Kiinasta tulevan polkumyyntituonnin kokonaismäärästä keskittyi 3-laatuluokkaan, mikä pakotti useat tässä laatuluokassa toimivat unionin tuottajat, etenkin pinnoitusta harjoittavat pk-yritykset, jättämään markkinat. Komissio vahvisti lisäksi, että näin suurten määrien tuonti polkumyyntihinnoilla on vaikuttanut hinnanmuodostukseen (ks. 137 kappale). Aiemmin hinta muodostui 1-laatuluokan perusteella eli 2-laatuluokan hinnat muodostuivat suhteessa 1-laatuluokan hintoihin ja 3-laatuluokan hinnat suhteessa 2-laatuluokan hintoihin. Tilanne kuitenkin muuttui päinvastaiseksi: 2-laatuluokan hinnat muodostuvat 3-laatuluokan hintojen perusteella ja 1-laatuluokan hinnat 2-laatuluokan hintojen perusteella. Tämä on johtanut myyntihintojen alenemiseen kaikissa laatuluokissa. Näin ollen komissio päätteli alustavasti, että Kiinasta polkumyynnillä tulevan tuonnin lisääntymisellä oli ratkaiseva asema unionin tuotannonalalle aiheutuneessa merkittävässä vahingossa.

(221) Muita tekijöitä, joita tarkasteltiin syy-yhteyttä koskevassa analyysissä perusasetuksen 3 artiklan 7 kohdan mukaisesti, olivat tuonti muista kolmansista maista, unionin tuotannonalan vientitoiminta ja unionin tuotannonalan kustannusten kehitys.

### 5.2 **Tuonti kolmansista maista**

(222) Muista kolmansista maista tulevan tuonnin määrä kehittyi tarkastelujaksolla seuraavasti:

*Taulukko 18*

**Tuonti kolmansista maista**

| Maa | 2014 | 2015 | 2016 | Tutkimusajan-jakso |
|---|---|---|---|---|
| Turkki | | | | |
| Turkista tulevan tuonnin määrä | 712 497 | 710 504 | 856 110 | 884 241 |
| *Indeksi (2014 = 100)* | *100* | *100* | *120* | *124* |
| Turkista tulevan tuonnin yksikköhinta | 212 | 216 | 194 | 185 |
| *Indeksi (2014 = 100)* | *100* | *102* | *91* | *87* |
| Markkinaosuus (%) | 3,5 | 3,4 | 4,0 | 4,1 |
| Osuus unionin koko tuontimäärästä (%) | 12,6 | 11,4 | 12,1 | 12,3 |
| Korea | | | | |
| Koreasta tulevan tuonnin määrä | 431 676 | 463 643 | 477 185 | 381 167 |
| *Indeksi (2014 = 100)* | *100* | *107* | *111* | *88* |
| Koreasta tulevan tuonnin yksikköhinta | 219 | 191 | 181 | 186 |
| *Indeksi (2014 = 100)* | *100* | *87* | *83* | *85* |
| Markkinaosuus (%) | 2,1 | 2,2 | 2,2 | 1,8 |
| Osuus unionin koko tuontimäärästä (%) | 7,6 | 7,4 | 6,8 | 5,3 |

| Maa | 2014 | 2015 | 2016 | Tutkimusajan-jakso |
|---|---|---|---|---|
| Japani | | | | |
| Japanista tulevan tuonnin määrä | 386 128 | 418 802 | 398 427 | 390 859 |
| *Indeksi (2014 = 100)* | *100* | *108,5* | *103,2* | *101,2* |
| Japanista tulevan tuonnin yksikköhinta | 293 | 227 | 218 | 221 |
| *Indeksi (2014 = 100)* | *100* | *77,6* | *74,4* | *75,4* |
| Markkinaosuus (%) | 1,9 | 2,0 | 1,9 | 1,8 |
| Osuus unionin koko tuontimäärästä (%) | 6,8 | 6,7 | 5,6 | 5,5 |
| Venäjä | | | | |
| Venäjältä tulevan tuonnin määrä | 181 031 | 237 582 | 270 515 | 279 798 |
| *Indeksi (2014 = 100)* | *100* | *131,2* | *149,4* | *154,6* |
| Venäjältä tulevan tuonnin yksikköhinta | 145 | 131 | 130 | 130 |
| *Indeksi (2014 = 100)* | *100* | *90,7* | *89,6* | *89,5* |
| Markkinaosuus (%) | 0,9 | 1,1 | 1,3 | 1,3 |
| Osuus unionin koko tuontimäärästä (%) | 3,2 | 3,8 | 3,8 | 3,9 |
| Thaimaa | | | | |
| Thaimaasta tulevan tuonnin määrä | 142 735 | 177 209 | 174 994 | 167 509 |
| *Indeksi (2014 = 100)* | *100* | *124,2* | *122,6* | *117,4* |
| Thaimaasta tulevan tuonnin yksikköhinta | 310 | 226 | 233 | 241 |
| *Indeksi (2014 = 100)* | *100* | *72,9* | *75,3* | *77,7* |
| Markkinaosuus (%) | 0,7 | 0,9 | 0,8 | 0,8 |
| Osuus unionin koko tuontimäärästä (%) | 2,5 | 2,8 | 2,5 | 2,3 |
| Muut kolmannet maat | | | | |
| Tuonti kaikista muista kolmansista maista | 338 457 | 376 075 | 469 425 | 464 224 |
| *Indeksi (2014 = 100)* | *100* | *111* | *139* | *137* |
| Kaikista muista maista tulevan tuonnin yksikköhinnat | 202 | 195 | 200 | 192 |
| *Indeksi (2014 = 100)* | *100* | *96* | *99* | *95* |
| Markkinaosuus (%) | 1,7 | 1,8 | 2,2 | 2,1 |
| Osuus unionin koko tuontimäärästä (%) | 6,0 | 6,0 | 6,6 | 6,5 |

| Maa | 2014 | 2015 | 2016 | Tutkimusajan-jakso |
|---|---|---|---|---|
| Kaikki kolmannet maat yhteensä (Kiinaa lukuun ottamatta) | | | | |
| Tuonti kaikista muista kolmansista maista | 2 192 524 | 2 383 815 | 2 646 656 | 2 567 798 |
| *Indeksi (2014 = 100)* | *100* | *109* | *121* | *117* |
| Kaikista muista maista tulevan tuonnin yksikköhinnat | 227 | 202 | 192 | 189 |
| *Indeksi (2014 = 100)* | *100* | *89* | *85* | *83* |
| Markkinaosuus (%) | 10,8 | 11,5 | 12,3 | 11,9 |
| Osuus unionin koko tuontimäärästä (%) | 38,7 | 38,3 | 37,5 | 35,8 |

*Lähde:* Eurostat

(223) Tuonti muista kolmansista maista kasvatti hieman markkinaosuuttaan tarkastelujaksolla (10,8 prosentista 11,9 prosenttiin). Muista kolmansista maista tulevasta kaikesta tuonnista vain Venäjältä tulevan tuonnin keskimääräiset hinnat olivat samanlaisia kuin Kiinasta tulevan tuonnin. Tarkasteltavana olevan tuotteen keskimääräiset tuontihinnat olivat selvästi Kiinasta tulevan tuonnin keskimääräisiä hintoja korkeammat. Venäjältä tulevan tarkasteltavana olevan tuotteen tuonnin markkinaosuus kasvoi tarkastelujaksolla 0,9 prosentista 1,3 prosenttiin. Määrältään vähäinen Venäjältä tuleva tuonti ei kuitenkaan poista syy-yhteyttä polkumyyntituonnin ja unionin tuotannonalalle aiheutuneen vahingon väliltä.

(224) Sen vuoksi komissio päätteli, että vaikka muista kolmansista maista tulevalla tuonnilla on saattanut olla jonkin verran vaikutusta unionin tuotannonalan tilanteeseen, Kiinasta polkumyynnillä tuleva tuonti on selkeästi pääsyy vahingon aiheutumiseen.

5.2.1 *Unionin tuotannonalan vientitoiminta*

(225) Unionin tuottajien viennin määrä kehittyi tarkastelujaksolla seuraavasti:

*Taulukko 19*

**Unionin tuotannonalan vientitoiminta**

| | 2014 | 2015 | 2016 | Tutkimusajan-jakso |
|---|---|---|---|---|
| Vientimäärä (kappaletta) | 6 079 036 | 5 920 561 | 5 893 729 | 5 920 981 |
| *Indeksi 2014 = 100* | *100* | *97,4* | *97,0* | *97,4* |
| Keskim. hinta (euroa/kappale) | 188 | 179 | 169 | 168 |
| *Indeksi 2014 = 100* | *100* | *95,3* | *89,9* | *89,8* |

*Lähde:* Eurostat (Comext)

(226) Eurostatin tietojen mukaan vientimäärä väheni tarkastelujaksolla 2,6 prosenttia. Keskimääräisiin hintoihin vaikuttavat siirtoarvot etuyhteydessä oleville yrityksille. Ei ole mitään näyttöä siitä, että unionin tuotannonala vientitoiminta voisi poistaa syy-yhteyden polkumyyntituonnin ja todetun vahingon väliltä.

5.3 **Kustannusten kehitys**

(227) Unionin tuotannonalan kokonaiskustannukset alenivat 12 euroa/rengas tarkastelujakson aikana pääraaka-aineiden (luonnonkumi ja synteettinen kumi) hinnan kehityksen vuoksi (ks. 181 kappale). Unionin tuotannonalan keskimääräinen myyntihinta aleni kuitenkin 19 euroa/rengas Kiinasta polkumyynnillä tulevan tuonnin aiheuttaman hintapaineen vuoksi.

(228) Näin ollen voidaan päätellä, että kustannusten kehitys ei voinut olla syynä unionin tuotannonalalle aiheutuneeseen vahinkoon.

### 5.4 **Syy-yhteyttä koskevat päätelmät**

(229) Unionin tuottajille aiheutuneen vahingon ja asianomaisesta maasta tulevan polkumyyntituonnin välille vahvistettiin syy-yhteys.

(230) Asianomaisesta maasta polkumyynnillä tulevan lisääntyneen tuonnin hintojen ja määrien unionin tuotannonalalle aiheuttama paine tarkastelujaksolla ei antanut unionin tuotannonalalle mahdollisuutta hyötyä EU:n markkinoiden kriisin jälkeisestä kasvusta. Raivokkainta kilpailua käydään 3-laatuluokassa, johon suurin osa Kiinasta tulevasta tuonnista kuuluu, mutta se vaikuttaa myös ylempiin laatuluokkiin (ks. 204–210 kappale). Edellä esitetty vahinkoindikaattoreiden analyysi osoittaa, että unionin tuotannonalan taloudelliseen tilanteeseen kokonaisuudessaan vaikutti Kiinasta unionin hinnat merkittävästi alittavilla polkumyyntihinnoilla tulevan tuonnin kasvu. Kiinalaiset viejät onnistuivat saamaan merkittävän markkinaosuuden unionin tuotannonalan kustannuksella, minkä seurauksena työllisyys väheni ja tuotantokapasiteetti supistui. Unionin tuotannonalan markkinaosuus supistui vuoden 2014 ja tutkimusajanjakson välillä 5,2 prosenttiyksikköä ja myyntimäärä seisoi paikallaan samaan aikaan, kun kulutus unionin markkinoilla kasvoi. Koko unionin tuotannonalan kannattavuuden suuntaus on aleneva, ja tappioita tuottavat erityisesti 3-laatuluokan renkaat.

(231) Komissio erotti polkumyynnillä tapahtuneen tuonnin vahingollisista vaikutuksista kaikkien sellaisten tiedossa olleiden tekijöiden vaikutukset, jotka ovat vaikuttaneet unionin tuotannonalan tilanteeseen. Muiden yksilöityjen tekijöiden – eli muista kolmansista maista tulevan tuonnin, unionin tuottajien vientitoiminnan ja kustannusten kehittymisen – vaikutuksen unionin tuotannonalan markkinaosuuden, hintojen ja kannattavuuden negatiiviseen kehittymiseen ei todettu poistavan syy-yhteyttä. Vaikka niiden vaikutusta tarkasteltaisiin yhdessäkin, komission päätelmä on sama: ilman polkumyyntituontia unionin tuotannonalaan ei olisi kohdistunut negatiivisia vaikutuksia niin merkittävässä määrin. Etenkään markkinaosuus ei olisi pudonnut niin alhaiselle tasolle ja työllisyys olisi pysynyt samana.

(232) Sen vuoksi komissio katsoi tässä vaiheessa, että unionin tuotannonalalle aiheutuneen merkittävän vahingon syynä oli asianomaisesta maasta polkumyynnillä tapahtuva tuonti eivätkä muut tekijät yksin tai yhdessä tarkasteltuina poistaneet syy-yhteyttä.

## 6. **UNIONIN ETU**

(233) Perusasetuksen 21 artiklan mukaisesti komissio tutki, voisiko se selkeästi todeta toimenpiteiden käyttöönoton unionin edun vastaiseksi tässä tapauksessa siitä huolimatta, että vahinkoa aiheuttavan polkumyynnin esiintyminen on todettu. Unionin etua määritettäessä arvioitiin kaikki asiaan liittyvät etunäkökohdat eli unionin tuotannonalan ja tuojien edut.

### 6.1 **Unionin tuotannonalan etu**

(234) Mahdollisten polkumyyntitoimenpiteiden vaikutus on todennäköisesti positiivinen unionin tuottajien ja erityisesti pk-yritysten kannalta. Ne saisivat hyötyä kasvavasta kulutuksesta ja markkinoista, joilla on tasapuoliset toimintaedellytykset. Erityisesti on odotettavissa, että näissä olosuhteissa unionin tuottajat voisivat lisätä myyntiään ja saada näin takaisin osan menettämästään markkinaosuudesta. Tämä puolestaan lisäisi unionin tuotantoa ja kohottaisi kapasiteetin käyttöastetta. Tasapuolisten toimintaedellytysten vallitessa unionin tuotannonala kykenisi nostamaan hintojaan ja parantamaan taloudellista tilannettaan.

(235) Kun otetaan huomioon yhteys pinnoitustoiminnan ja pinnoitettavien renkaiden tuotannon välillä, ehdotetuilla toimenpiteillä mahdollistettaisiin erityisesti pinnoitustoiminnan elinkelpoisuus. Tämä helpottaisi tilannetta työllisyyden osalta erityisesti siksi, että pinnoitusala on työvoimavaltainen ja tuotantolaitoksia on kaikkialla unionissa.

### 6.2 **Unionin käyttäjien ja tuojien etu**

(236) Vireillepanoilmoitus lähetettiin yli 40:lle tarkasteltavana olevan tuotteen tuojalle ja käyttäjälle ja niiden järjestöille.

(237) Otantalomakkeeseen vastasi viisi etuyhteydetöntä tuojaa. Niiden osuus Kiinasta tulevasta kokonaistuonnista oli [10–15] prosenttia. Näistä viidestä yrityksestä valittiin otokseen kaksi niiden tuontimäärän perusteella ([6–10] prosenttia Kiinasta tulevasta kokonaistuonnista), ja nämä kaksi vastasivat kyselylomakkeeseen.

(238) Kiinasta tuleva tarkasteltavana olevan tuotteen tuonti muodosti merkittävän osan näiden molempien otokseen valittujen tuojien liikevaihdosta tutkimusajanjaksolla. Niiden liiketoimintamalli perustuu suureksi osaksi sopimuksiin kiinalaisten vientiä harjoittavien tuottajien kanssa, joskin niillä on myös vaihtoehtoisia hankintalähteitä (joko kotimaassa tai muissa kolmansissa maissa). Vaikka toimenpiteiden käyttöönotto vaikuttaisi niiden toimintaan, sen odotetaan myös nostavan hinnat unionin markkinoilla oikeudenmukaisille tasoille.

(239) Toinen liiketoimintamalli perustuu ”konttipohjaiseen kaupankäyntiin”. Tällaisessa tapauksessa tuojilla on enemmän joustavuutta hankintalähteen vaihtamisessa. Otoksen ulkopuolisista tuojista kolme kuuluu tähän ryhmään, ja niiden osuus oli alle 2 prosenttia Kiinasta tulevasta kokonaistuonnista tutkimusajanjaksolla. Näin alhainen yhteistyöaste viittaa siihen, että toimenpiteiden käyttöönotolla ei ole merkittävämpää vaikutusta niiden toimintaan.

(240) Tutkimuksessa ilmoittautui vielä 12 tuojaa ja kaksi tuojien järjestöä, joista useimmat kirjaamisvelvoitetta koskevan asetuksen julkaisemisen jälkeen. Ne esittivät huomautuksia kirjaamisvelvoitteesta ja toimenpiteiden mahdollisesta käyttöönotosta. Yksikään unionin tuojista ei kuitenkaan esittänyt näyttöä väitteidensä tueksi.

(241) Vaikka ehdotetut toimenpiteet eivät olisikaan käyttäjien ja tuojien edun mukaisia, komissio ei kyennyt tässä vaiheessa määrittämään niihin kohdistuvia mahdollisia negatiivisia vaikutuksia.

### 6.3 **Toimittajien etu**

(242) Kulutuspinnan toimittajat toimittivat huomautuksia, joissa tuettiin polkumyyntitoimenpiteiden käyttöönottoa ja väitettiin, että toimenpiteiden käyttöönotto on olennaista pinnoitusalan selviytymisen kannalta. Ilman pinnoitustoimintaa niiden liiketoiminta kärsii pahasti. Tätä seikkaa tarkastellaan tarkemmin tutkimuksen kuluessa.

### 6.4 **Muut edut**

(243) On unionin vakiintuneen politiikan ([1]) mukaista vähentää jätettä ja hallinnoida raaka-aineita kestävästi. Unionin politiikka on itse asiassa kaksitahoinen: sillä pyritään välttämään jätettä ja kannustamaan kierrätystä. ([2]) Lisäksi horisontaalisena tavoitteena on edistää pienten ja keskisuurten yritysten toimintaa unionin markkinoilla. ([3])

(244) Pinnoitus on ratkaisevan tärkeää kiertotalouden kannalta. Pinnoituksella taataan luotettavuus, suorituskyky ja turvallisuus, minkä lisäksi se tarjoaa paljon etua myös ympäristön kannalta (käytetään vähemmän raaka-aineita ja energiaa, tuotetaan vähemmän hiilidioksidia ja saasteita tai kulutetaan vettä vähemmän). Näin toimenpiteillä edistettäisiin myös unionin erityisissä toimintalinjoissa tunnustettujen laajempien yhteiskunnallisten tavoitteiden saavuttamista.

(245) Useat asianomaiset osapuolet toivat esiin, että premium-renkaiden valmistajat tuottavat uusia korkealaatuisia renkaita, jotka on suunniteltu pitkäikäisiksi ja jotka voidaan pinnoittaa uudelleen. Ilman pinnoitusalaa kilpailusta rengasteollisuudessa tulee kilpailua alhaisimmalla tasolla, mikä johtaa teollisuuskatoon ja arvon menetykseen toimitusketjussa ja minimoi tarjonnan laadun unionissa.

(246) AIRP totesi, että pinnoitustoiminta on oiva esimerkki kiertotaloudesta, koska uuden renkaan valmistukseen verrattuna yhden renkaan uudelleen pinnoittamisessa käytetään 70 prosenttia vähemmän raaka-aineita, 65 prosenttia vähemmän energiaa ja 19 prosenttia vähemmän vettä ja tuotetaan 37 prosenttia vähemmän hiilidioksidia ja 21 prosenttia vähemmän ilman saasteita (hiukkaspäästöt) ja aiheutetaan 29 prosenttia vähemmän maaperän eroosiota maissa, joissa luonnonkumia tuotetaan.

(247) Pinnoittamisen ansiosta vältetään myös käytettyjen renkaiden syntyminen (tällä hetkellä noin 240 000 tonnia vuodessa). Toimenpiteillä, joilla suojataan korkealaatuisia pinnoitettavia renkaita käytännössä kertakäyttöisiä renkaita vastaan, edistettäisiin myös jätteen välttämistä, mikä on jätedirektiivin tavoitteiden mukaista, koska niillä tuettaisiin elinkelpoisen pinnoitustoiminnan jatkumista unionissa.

([1]) Ks. Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/98/EY, annettu 19 päivänä marraskuuta 2008, jätteistä ja tiettyjen direktiivien kumoamisesta (EUVL L 312, 22.11.2008, s. 3).

([2]) Ks. Kiertotaloutta koskeva EU:n toimintasuunnitelma, annettu tammikuussa 2018; http://ec.europa.eu/environment/circular-economy/index_en.htm

([3]) Ks. komission toimet pienten ja keskisuurten yritysten tukemiseksi; https://ec.europa.eu/growth/smes/business-friendly-environment/small-business-act_en

(248) AIRP:n teettämien tutkimusten mukaan Italiassa säästetään keskimäärin 30 miljoonaa litraa raakaöljyä vuosittain pinnoituksen ansiosta, minkä lisäksi 20 000 tonnia muita strategisia raaka-aineita, kuten luonnonkumia ja synteettistä kumia, hiilimustaa, tekstiilikuituja, terästä ja kuparia, ja vähennetään hiilidioksidipäästöjä 10 202 tonnia. Samojen tutkimusten mukaan jokainen pinnoitettu rengas vähentää hiilidioksidipäästöjä 26,5 kg.

(249) Toimenpiteillä, joilla suojataan korkealaatuisia pinnoitettavia renkaita käytännössä kertakäyttöisiä renkaita vastaan, edistettäisiin myös politiikan johdonmukaisuutta jätteen vähentämistä ja kiertotaloutta koskeviin tavoitteisiin nähden, koska niillä tuettaisiin elinkelpoisen pinnoitustoiminnan jatkumista unionissa. Kun lisäksi otetaan huomioon, että tällä sektorilla toimii enimmäkseen pk-yrityksiä, toimenpiteet olisivat myös näiden yritysten tukemista koskevan komission tavoitteen mukaisia.

### 6.5 **Unionin etua koskevat päätelmät**

(250) Polkumyyntitoimenpiteiden vaikutus unionin tuottajiin olisi positiivinen. Unionin tuojiin mahdollisesti kohdistuvia negatiivisia vaikutuksia koskevista väitteistä huolimatta tulli ei siltikään olisi kohtuuton, kun otetaan huomioon yleiset vaikutukset koko unionin tuotannonalaan. Unionin tuotannonalan käytettävissä olevan kapasiteetin ja muista maista tulevan tuonnin katsotaan vähentävän riskejä tarjoamalla vaihtoehtoisia hankintalähteitä. Ilman polkumyyntiä saavutettavan oikeudenmukaisen kilpailun ja tasapuolisten toimintaedellytysten palauttaminen hyödyttäisi unionin rengasmarkkinoiden tervettä kehitystä ja edistäisi poliittista johdonmukaisuutta kiertotaloutta, jätteen välttämistä ja pk-yritysten suojelua koskevien tavoitteiden kanssa. Näillä perusteilla ei ole mitään pakottavia syitä olla ottamatta käyttöön väliaikaisia toimenpiteitä Kiinasta peräisin olevien linja-autojen ja kuorma-autojen renkaiden tuonnissa.

(251) Polkumyyntitoimenpiteiden käyttöönoton voidaan siten odottaa mahdollistavan sen, että unionin tuotannonala voisi pysyä markkinoilla ja tämän seurauksena parantaa tilannettaan. Riskinä on, että jos toimenpiteitä ei oteta käyttöön, unionin tuotannonalan on harkittava vetäytymistä pinnoitettujen renkaiden toimialalta keskipitkällä aikavälillä, mikä johtaa väistämättömiin työpaikkojen menetyksiin, mitä on jo tapahtunut, kun kymmenet pk-yritykset ovat lopettaneet toimintansa (ks. 175 kappale). Tuojien ja käyttäjien näkökulmasta tarkasteltuna tutkimuksen tässä vaiheessa ei yksilöity mitään pakottavia syitä olla ottamatta käyttöön väliaikaisia toimenpiteitä Kiinasta peräisin olevien linja-autojen ja kuorma-autojen renkaiden tuonnissa.

## 7. **VÄLIAIKAISET POLKUMYYNTITOIMENPITEET**

(252) Polkumyyntiä, vahinkoa, syy-yhteyttä ja unionin etua koskevien komission päätelmien perusteella olisi otettava käyttöön väliaikaiset toimenpiteet, jotta tarkasteltavana olevan tuotteen polkumyynnillä tapahtuvasta tuonnista ei aiheutuisi unionin tuotannonalalle enempää vahinkoa.

### 7.1 **Vahingon korjaava taso (vahinkomarginaali)**

(253) Toimenpiteiden tason määrittämiseksi komissio määritti ensin unionin tuotannonalalle aiheutuvan vahingon poistamiseksi tarvittavan tullin määrän.

(254) Vahinko poistuisi, jos unionin tuotannonala pystyisi kattamaan tuotantokustannuksensa ja saamaan samankaltaisen tuotteen myynnistä unionin markkinoilla sellaisen voiton (ennen veroja), jonka tällainen tuotannonala voisi kohtuudella saada tavanomaisissa kilpailuolosuhteissa eli ilman polkumyynnillä tapahtuvan tuonnin vaikutusta. Tavoitevoitto määritettiin unionin tuotannonalan vuonna 2014 saaman voiton perusteella. Tätä pidettiin tarkastelujakson vuosista sellaisena, joka muistutti eniten tavanomaisia kilpailuolosuhteita, koska Kiinasta tulevan tuonnin määrä oli alhaisin ja keskimääräinen tuontihinta korkein.

(255) Tällä perusteella komissio laski unionin tuotannonalalle samankaltaisen tuotteen vahinkoa aiheuttamattoman hinnan lisäämällä 15,6 prosentin voittomarginaalin otokseen valittujen unionin tuottajien tuotantokustannuksiin tutkimusajanjakson aikana ja vähentämällä unionin myyntihinnoista tutkimusajanjaksolla toteutuneen voittomarginaalin ja korvaamalla sen edellä mainitulla 15,6 prosentin voittomarginaalilla.

(256) Sen jälkeen komissio määritti vahingon korjaavan tason vertaamalla hinnan alittavuuden laskemisessa määritettyä yhteistyössä toimineiden, otokseen valittujen kiinalaisten vientiä harjoittavien tuottajien painotettua keskimääräistä tuontihintaa otokseen valittujen unionin tuottajien unionin markkinoilla tutkimusajanjaksolla myymän samankaltaisen tuotteen painotettuun keskimääräiseen vahinkoa aiheuttamattomaan hintaan. Vertailun tuloksena saatu hinnanero ilmaistiin prosentteina painotetusta keskimääräisestä CIF-tuontiarvosta.

(257) Vahingon korjaava taso määritellään ”muiden yhteistyössä toimineiden yritysten” ja ”kaikkien muiden yritysten” osalta samalla tavoin kuin näitä yrityksiä koskeva polkumyyntimarginaali (ks. 127 ja 128 kappale).

### 7.2 **Väliaikaiset toimenpiteet**

(258) Kiinan kansantasavallasta peräisin olevan tarkasteltavana olevan tuotteen tuonnissa olisi otettava käyttöön väliaikaiset polkumyyntitoimenpiteet perusasetuksen 7 artiklan 2 kohdassa säädetyn alhaisemman tullin säännön mukaisesti. Komissio vertasi vahinkomarginaaleja ja polkumyyntimarginaaleja. Tullien määrä olisi asetettava polkumyynti- ja vahinkomarginaaleista alemman suuruisiksi.

(259) Kuten 7 kappaleessa todetaan, komissio asetti Kiinasta peräisin olevan tarkasteltavana olevan tuotteen tuonnin kirjaamisvelvoitteen alaiseksi kirjaamisvelvoitetta koskevalla asetuksella mahdollisten polkumyyntitoimenpiteiden taannehtivaa soveltamista varten perusasetuksen 14 artiklan 5 kohdan nojalla ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2016/1037 ([1]), jäljempänä ’tukien vastainen perusasetus’, 24 artiklan 5 kohdan nojalla.

(260) Mitä tulee tähän polkumyynnin vastaiseen tutkimukseen ja edellä esitetyt päätelmät huomioon ottaen tuonnin kirjaaminen polkumyynnin vastaista tutkimusta varten perusasetuksen 14 artiklan 5 kohdan nojalla olisi lopetettava.

(261) Rinnakkaisen tukien vastaisen tutkimuksen osalta Kiinasta peräisin olevan tarkasteltavana olevan tuotteen tuonnin kirjaamista tukien vastaisen perusasetuksen 24 artiklan 5 nojalla olisi jatkettava.

(262) Menettelyn tässä vaiheessa ei voida tehdä päätöstä polkumyyntitoimenpiteiden mahdollisesta taannehtivasta soveltamisesta.

(263) Nimikkeisiin 8708 ja 8716 liittyvien harmonoidun järjestelmän selitysten mukaan perävaunujen ja puoliperävaunujen renkailla varustetut pyörät luokitellaan nimikkeisiin 8708 ja 8716. Koska riskinä on, että toimijat tuovat kiinalaisilla renkailla varustettuja pyöriä toimenpiteiden kiertämiseksi, komissio katsoi, että on asianmukaista seurata tällaisten pyörien tuontia riskin minimoimiseksi. Seurantajärjestelmän puitteissa kerättyjä tietoja voidaan käyttää myös, jos jatkossa on käynnistettävä toimenpiteiden kiertämistä koskeva tutkimus perusasetuksen 13 artiklan nojalla. Sen vuoksi olisi vahvistettava erillinen Taric-koodi perävaunujen ja puoliperävaunujen sellaisten pyörien tuonnille, jotka on varustettu linja-autoissa tai kuorma-autoissa käytettävillä uusilla tai uudelleen pinnoitetuilla pneumaattisilla kumisilla ulkorenkailla, joiden kuormitustunnus on suurempi kuin 121.

(264) Väliaikaisten polkumyyntitullien, ilmaistuna prosentteina CIF-hinnasta unionin rajalla tullaamattomana, olisi oltava seuraavat:

| Yritys | Polkumyynti-marginaali (%) | Vahinkomarginaali (%) | Väliaikainen polkumyyntitulli (%) |
|---|---|---|---|
| Xingyuan-ryhmä | 166,7 | 68,8 | 68,8 |
| Giti-ryhmä | 98,7 | 33,2 | 33,2 |
| Aeolus-ryhmä | 151,2 | 48,1 | 48,1 |
| Hankook-ryhmä | 80,4 | 29,3 | 29,3 |
| Muut yhteistyössä toimineet yritykset | 110,3 | 40,2 | 40,2 |
| Kaikki muut yritykset | 166,7 | 68,8 | 68,8 |

(265) Tässä asetuksessa yrityksille vahvistetut yksilölliset polkumyyntitullit määritettiin tämän tutkimuksen päätelmien perusteella. Näin ollen ne kuvastivat kyseisten yritysten tutkimuksen aikaista tilannetta. Kyseisiä tulleja voidaan soveltaa yksinomaan asianomaisesta maasta 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.

([1]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2016/1037, annettu 8 päivänä kesäkuuta 2016, muista kuin Euroopan unionin jäsenvaltioista tapahtuvalta tuetulta tuonnilta suojautumisesta (EUVL L 176, 30.6.2016, s. 55).

(266) Yritys voi pyytää näiden yksilöllisten polkumyyntitullien soveltamista, jos se muuttaa myöhemmin nimeään. Pyyntö on osoitettava komissiolle. 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*.

(267) Tullien väliset suuret erot aiheuttavat toimenpiteiden kiertämisen riskin, ja sen minimoimiseksi katsotaan tarvittavan erityisiä toimenpiteitä, joiden avulla voidaan varmistaa yksilöllisten polkumyyntitullien soveltaminen. Niiden yritysten, joihin sovelletaan yksilöllistä polkumyyntitullia, on esitettävä jäsenvaltioiden tulliviranomaisille pätevä kauppalasku. Laskun on täytettävä 1 artiklan 3 kohdassa asetetut vaatimukset. Tuontiin, jonka mukana ei ole tällaista laskua, olisi sovellettava ”kaikkiin muihin yrityksiin” sovellettavaa polkumyyntitullia.

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

## 8. **TOIMENPITEIDEN MUOTO**

(269) Komissio totesi, että arvotulliin liittyy kaksi merkittävää haittaa. Ensinnäkin arvotulli kannustaa yritystä myymään tuotevalikoimansa alapäähän kuuluvia tuotteita. Tämä loisi lisäpainetta 3-laatuluokkaan, vaikka juuri tämä markkinoiden laatuluokka tarvitsee eniten suojaa voimakasta epätervettä kilpailua vastaan. Sen vuoksi komissio piti asianmukaisempana, että 3-laatuluokan renkaille vahvistetaan kiinteä tulli tietyllä absoluuttisella tasolla.

(270) Lisäksi arvotulli voisi johtaa melko suuriin summiin korkeampien hintojen 1- ja 2-laatuluokan renkaissa. Tältä osin riskinä on, että näistä korkealaatuisista renkaista tulisi liian kalliita, vaikka juuri nämä renkaat saattaisivat hyödyttää unionin pinnoitusalaa. Unionin pinnoittajat tarvitsevat soveltuvia renkaan runkoja, joita voivat toimittaa joko unionin 1- tai 2-laatuluokan tuottajat taikka jotkin kiinalaiset viejät tässä laatuluokassa. Jos toimenpiteillä rangaistaan liiaksi 1- ja 2-laatuluokan renkaiden tuontia unioniin, tämä saattaa vaikuttaa negatiivisesti unionin kiertotaloustavoitteisiin.

(271) Näin ollen komissio katsoi alustavasti, että unionin edun perusteella olisi otettava käyttöön kappalekohtainen kiinteä tulli, joka lasketaan kunkin viejän yksilöllisen vahinkomarginaalin mukaan. Tällaisilla kiinteillä tulleilla poistettaisiin riski siitä, ettei 3-laatuluokassa tapahtuvaan polkumyyntiin puututa riittävästi, koska 3-laatuluokan renkaita tuodaan unioniin suuria määriä ja niistä maksettaisiin suhteellisen korkea kiinteä tulli niiden tosiasialliseen arvoon verrattuna. Samalla tällaisilla tulleilla puututaan riskiin siitä, että rangaistaisiin liiallisesti 1- ja 2-laatuluokan pinnoitettavien renkaiden, joita unionin pinnoittajat voivat pinnoittaa uudelleen, unioniin tuontia.

(272) Päätelmänä voidaan todeta, että komissio piti aiheellisena väliaikaisen tullin käyttöönottoa kiinteiden tullien muodossa.

## 9. **LOPPUSÄÄNNÖKSET**

(273) Moitteettoman hallinnon varmistamiseksi komissio kehottaa asianomaisia osapuolia esittämään kirjallisia huomautuksia ja/tai pyytämään tulemista komission ja/tai kuulemismenettelystä kauppaan liittyvissä menettelyissä vastaavan neuvonantajan kuulemaksi vahvistetussa määräajassa.

(274) Väliaikaisten tullien käyttöönottoa koskevat päätelmät ovat alustavia, ja niitä voidaan muuttaa tutkimuksen lopullisessa vaiheessa,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN ASETUKSEN:

*1 artikla*

1. Otetaan käyttöön väliaikainen polkumyyntitulli tuotaessa Kiinan kansantasavallasta peräisin olevia tiettyjä linja-autoissa ja kuorma-autoissa käytettäviä uusia tai uudelleen pinnoitettuja pneumaattisia kumisia ulkorenkaita, joiden kuormitustunnus on suurempi kuin 121 ja jotka luokitellaan tällä hetkellä CN-koodeihin 4011 20 90 ja ex 4012 12 00 (Taric-koodi 4012 12 00 10).

2. Yksikkökohtainen euroina ilmoitettu väliaikainen polkumyyntitulli on seuraavien yritysten valmistamien 1 kohdassa kuvattujen tuotteiden osalta seuraava:

| Yritys | Väliaikainen polkumyyntitulli (euroa/yksikkö) | Taric-lisäkoodi |
|---|---|---|
| Xingyuan Tire Group Ltd., Co.; Guangrao Xinhongyuan Tyre Co., Ltd. | 82,17 | C331 |
| Giti Tire (Anhui) Company Ltd.; Giti Tire (Fujian) Company, Ltd; Giti Tire (Hualin) Company Ltd.; Giti Tire (Yinchuan) Company, Ltd. | 57,42 | C332 |
| Aeolus Tyre Co., Ltd; Chonche Auto Double Happiness Tyre Corp., Ltd; Qingdao Yellow Sea Rubber Co., Ltd; Pirelli Tyre Co, Ltd | 64,13 | C333 |
| Chongqing Hankook Tire Co., Ltd.; Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd., | 52,85 | C334 |
| Muut liitteessä luetellut yhteistyössä toimineet yritykset | 62,79 | |
| Kaikki muut yritykset | 82,17 | C999 |

3. Edellä 2 kohdassa tai liitteessä 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 tarkoitetun, Euroopan unioniin vietäväksi myydyn (tarkasteltavana oleva tuote) (yksikköä) on valmistanut (yrityksen nimi ja osoite), (TARIC-lisäkoodi), Kiinan kansantasavalta. 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. Edellä 1 kohdassa tarkoitetun tuotteen luovutus vapaaseen liikkeeseen unionissa edellyttää väliaikaisen tullin määrää vastaavan vakuustalletuksen antamista.

5. Luokitellaan perävaunujen ja puoliperävaunujen pyörät, jotka on varustettu linja-autoissa tai kuorma-autoissa käytettävillä uusilla tai uudelleen pinnoitetuilla pneumaattisilla kumisilla ulkorenkailla, joiden kuormitustunnus on suurempi kuin 121, Taric-koodeihin 8708 70 10 15, 8708 70 10 80, 8708 70 50 15, 8708 70 50 80, 8708 70 91 15, 8708 70 99 15, 8716 90 90 15 ja 8716 90 90 80.

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

*2 artikla*

1. Asianomaiset osapuolet voivat 25 kalenteripäivän kuluessa tämän asetuksen voimaantulosta

a) pyytää, että niille ilmoitetaan niistä olennaisista tosiseikoista ja huomioista, joiden perusteella tämä asetus annettiin;

b) toimittaa kirjalliset huomautuksensa komissiolle, mukaan luettuna huomautukset tuotemerkkien luokittelusta laatuluokkiin; ja

c) pyytää kuulemista komission ja/tai kauppaan liittyvissä menettelyissä kuulemisesta vastaavan neuvonantajan kanssa.

2. Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2016/1036 21 artiklan 4 kohdassa tarkoitetut osapuolet voivat 25 kalenteripäivän kuluessa tämän asetuksen voimaantulosta esittää väliaikaisten toimenpiteiden soveltamista koskevia huomautuksia.

*3 artikla*

Korvataan komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2018/163 1 artiklan 1 kohta seuraavasti:

”1. Tulliviranomaisten on asetuksen (EU) 2016/1037 24 artiklan 5 kohdan nojalla toteutettava tarvittavat toimenpiteet Kiinan kansantasavallasta peräisin olevien linja-autoissa tai kuorma-autoissa käytettävien uusien ja uudelleen pinnoitettujen ulkorenkaiden, joiden kuormitustunnus on suurempi kuin 121 ja jotka luokitellaan tällä hetkellä CN-koodeihin 4011 20 90 ja ex 4012 12 00 (Taric-koodi 4012 12 00 10), unioniin suuntautuvan tuonnin kirjaamiseksi.”

*4 artikla*

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

Edellä olevaa 1 artiklaa sovelletaan kuuden kuukauden ajan.

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

Tehty Brysselissä 4 päivänä toukokuuta 2018.

*Komission puolesta*

*Puheenjohtaja*

Jean-Claude JUNCKER

*LIITE*

Yhteistyössä toimineet mutta otoksen ulkopuoliset kiinalaiset vientiä harjoittavat tuottajat:

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

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