

II

(Muut kuin lainsäätämismenettelyssä hyväksyttävät säädökset)

ASETUKSET

KOMISSION TÄYTÄNTÖÖNPANOASETUS (EU) 2017/109,

annettu 23 päivänä tammikuuta 2017,

lopullisen polkumyynnitullin käyttöön ottamisesta Kiinan kansantasavallasta peräisin olevien tiettyjen alumiinipyörien tuonnissa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2016/1036 11 artiklan 2 kohdan mukaisen toimenpiteiden voimassaolon päättymistä koskevan tarkastelun jälkeen

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen,

ottaa huomioon polkumyynnillä muista kuin Euroopan yhteisön jäsenvaltioista tapahtuvalta tuonnilta suojautumisesta 8 päivänä kesäkuuta 2016 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 2016/1036⁽¹⁾, jäljempänä 'perusasetus', ja erityisesti sen 11 artiklan 2 kohdan

sekä katsoo seuraavaa:

A. MENETTELY

1. Voimassa olevat toimenpiteet

- (1) Neuvosto otti polkumyynnitutkimuksen, jäljempänä 'alkuperäinen tutkimus', jälkeen täytäntöönpanoasetuksella (EU) N:o 964/2010⁽²⁾ käyttöön lopullisen polkumyynnitullin Kiinan kansantasavallasta, jäljempänä 'Kiina' tai 'asianomainen maa', peräisin olevien tiettyjen alumiinipyörien tuonnissa.
- (2) Toimenpiteet toteutettiin arvotullina, joka vahvistettiin Kiinasta peräisin olevan tuonnin osalta 22,3 prosentiksi.

2. Toimenpiteiden voimassaolon päättymistä koskeva tarkastelupyyntö

- (3) Voimassa olevien polkumyynnitoimenpiteiden voimassaolon lähestyvää päättymistä koskevan ilmoituksen⁽³⁾ julkaisemisen jälkeen komissiota pyydettiin panemaan vireille neuvoston asetuksen (EY) N:o 1225/2009⁽⁴⁾ 11 artiklan 2 kohdan mukainen Kiinaan sovellettavien toimenpiteiden voimassaolon päättymistä koskeva tarkastelu.
- (4) Pyyntö esitti Association of European Wheels Manufacturers (EUWA), jäljempänä 'pyynnön esittäjä', sellaisten tuottajien puolesta, joiden osuus tiettyjen alumiinipyörien kokonaistuotannosta unionissa on yli 25 prosenttia.
- (5) Pyyntö perustui siihen, että toimenpiteiden voimassaolon päättymisen johtaisi todennäköisesti polkumyynnin jatkumiseen ja unionin tuotannonalalle aiheutuvan vahingon toistumiseen.

⁽¹⁾ EUVL L 176, 30.6.2016, s. 21.

⁽²⁾ Neuvoston täytäntöönpanoasetus (EU) N:o 964/2010, annettu 25 päivänä lokakuuta 2010, lopullisen polkumyynnitullin käyttöönotosta tiettyjen Kiinan kansantasavallasta peräisin olevien alumiinipyörien tuonnissa ja kyseisessä tuonnissa käyttöön otetun väliaikaisen tullin lopullisesta kantamisesta (EUVL L 282, 28.10.2010, s. 1).

⁽³⁾ Ilmoitus tiettyjen polkumyynnin vastaisten toimenpiteiden voimassaolon lähestyvää päättymisestä (EUVL C 47, 10.2.2015, s. 4).

⁽⁴⁾ Neuvoston asetus (EY) N:o 1225/2009 annettu 30 päivänä marraskuuta 2009, polkumyynnillä muista kuin Euroopan yhteisön jäsenvaltioista tapahtuvalta tuonnilta suojautumisesta (EUVL L 343, 22.12.2009, s. 51). Tämä asetus kumottiin perusasetuksella.

3. Toimenpiteiden voimassaolon päättymistä koskevan tarkastelun vireillepano

- (6) Kun komissio oli todennut, että oli olemassa riittävä näyttö toimenpiteiden voimassaolon päättymistä koskevan tarkastelun panemiseksi vireille, se ilmoitti 27 päivänä lokakuuta 2015 asetuksen (EY) N:o 1225/2009 11 artiklan 2 kohdan mukaisen tarkastelun vireillepanosta julkaisemalla asiaa koskevan ilmoituksen⁽¹⁾, jäljempänä 'vireillepanoilmoitus', *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

4. Tutkimus

Tarkastelua koskeva tutkimusajanjakso ja tarkastelujakso

- (7) Polkumyynnin ja vahingon jatkumisen tai toistumisen todennäköisyyttä koskeva tutkimus käsitti 1 päivän lokakuuta 2014 ja 30 päivän syyskuuta 2015 välisen ajanjakson, jäljempänä 'tarkastelua koskeva tutkimusajanjakso'. Vahingon jatkumisen tai toistumisen todennäköisyyden arvioinnin kannalta merkittäviä suuntauksia tarkasteltiin kaudella, joka ulottui 1 päivästä tammikuuta 2012 tarkastelua koskevan tutkimusajanjakson loppuun, jäljempänä 'tarkastelujakso'.

Tutkimuksen osapuolet

- (8) Komissio ilmoitti toimenpiteiden voimassaolon päättymistä koskevan tarkastelun vireillepanosta virallisesti pyynnön esittäjille, muille tiedossa oleville unionin tuottajille, Kiinan vientiä harjoittaville tuottajille, tiedossa oleville tuojille, käyttäjille ja kauppiaille, joita asian tiedettiin koskevan, tiedossa oleville unionin tuottajia ja käyttäjiä edustaville järjestöille sekä viejämaiden edustajille.
- (9) Asianomaisille osapuolille, myös Turkissa oleville tuottajille, annettiin tilaisuus esittää näkökantansa kirjallisesti ja pyytää tulla kuulluiksi vireillepanoilmoituksessa asetetussa määräajassa. Kaikkia niitä asianomaisia osapuolia kuultiin, jotka olivat sitä pyytäneet ja osoittaneet, että niiden kuulemiseen oli olemassa erityisiä syitä.
- (10) Euroopan autonvalmistajien yhdistys (The European Automobile Manufacturers Association), jäljempänä 'ACEA', pyysi kuulemistilaisuutta kauppaan liittyvissä menettelyissä kuulemisesta vastaavan neuvonantajan, jäljempänä 'kuulemisesta vastaava neuvonantaja', kanssa. Kuuleminen järjestettiin 5 päivänä joulukuuta 2016.
- (11) Pynnön esittäjät ja yhteistyössä toimineet turkkilaiset tuottajat vertailumaassa pyysivät, että niiden nimet pidetään salassa, koska ne pelkäsivät asiakkaiden tai kilpailijoiden vastatoimia. Komissio katsoi, että vastatoimien mahdollisuus olikin varsin todennäköinen, ja hyväksyi pyynnön esittäjien ja yhteistyössä toimineiden turkkilaisten tuottajien nimien salassapidon. Jotta nimien salassapidolla olisi vaikutusta, myös muiden unionin tuottajien nimet pidettiin salassa, jotta pyynnön esittäjien nimiä ei voitaisi tunnistaa päättelemällä.

Otanta

- (12) Komissio ilmoitti vireillepanoilmoituksessa, että se saattaa soveltaa asianomaisiin osapuoliin otantaa perusasetuksen 17 artiklan mukaisesti.

Kiinassa toimivia vientiä harjoittavia tuottajia koskeva otanta

- (13) Pystyäkseen päättämään otannan tarpeellisuudesta ja tarvittaessa valitsemaan otoksen komissio pyysi kaikkia tiedossa olevia Kiinassa toimivia vientiä harjoittavia tuottajia toimittamaan vireillepanoilmoituksessa mainitut tiedot. Lisäksi komissio pyysi Kiinan edustustoa unionissa yksilöimään muita mahdollisia vientiä harjoittavia tuottajia, jotka voisivat olla kiinnostuneita osallistumaan tutkimukseen, ja/tai ottamaan niihin yhteyttä.
- (14) Kaksikymmentäyksi asianomaisen maan vientiä harjoittavaa tuottajaa toimitti pyydetty tiedot ja suostui osallistumaan otokseen. Komissio valitsi perusasetuksen 17 artiklan 1 kohdan mukaisesti neljästä vientiä harjoittavien tuottajien ryhmästä koostuvan otoksen, joka perustui suurimpaan ilmoitettuun tuotantoon ja myyntimäärään, jota voitiin kohtuudella tutkia käytettävissä olevassa ajassa. Tämän perusteella todettiin, että

⁽¹⁾ Ilmoitus tiettyjen Kiinan kansantasavallasta peräisin olevien alumiinipyörien tuonnissa sovellettavien polkumyynntoimenpiteiden voimassaolon päättymistä koskevan tarkastelun vireillepanosta (EUVL C 355, 27.10.2015, s. 8).

kyseisten neljän otokseen valitun kiinalaisten vientiä harjoittavien tuottajien ryhmän vuosittainen tuotanto on 80 miljoonaa pyörää, mikä on noin 70 prosenttia kaikkien yhteistyössä toimineiden yritysten ja/tai yritysryhmien ilmoitetusta kokonaistuotannosta ja -myynnistä. Kyseiset neljä otokseen valittua ryhmää kattavat Eurostatin mukaan noin 40 prosenttia Kiinan unioniin suuntautuvasta kokonaisviennistä tarkastelua koskevalla tutkimus-ajanjaksolla.

- (15) Perusasetuksen 17 artiklan 2 kohdan mukaisesti kaikkia tiedossa olleita vientiä harjoittavia tuottajia ja asianomaisen maan viranomaisia kuultiin otoksen valinnasta. Kaksi vientiä harjoittavaa tuottajaa esitti huomautuksia ja pyysi, että ne sisällytettäisiin otokseen. Ne väittivät, että ehdotettu otos ei ollut riittävän edustava, koska niiden unioniin suuntautuvan viennin määrät olivat suuremmat kuin kahdella otokseen valitulla ryhmällä ja että valinnassa ei ollut otettu huomioon alkuperäisille laitevalmistajille (pääasiassa autonvalmistajat), jäljempänä 'OEM', ja jälkimarkkinoille (esimerkiksi jakelijat, vähittäismyyjät, korjaamot ja vastaavat), jäljempänä 'AM', (ks. johdanto-osan (28) kappale) tarkoitettujen alumiinipyörien välisiä eroja.
- (16) Komissio katsoi, että valittu otos on edellä johdanto-osan (14) kappaleessa mainituista syistä edustava. AM-myyntin ja OEM-myyntin väliset erot eivät olleet mukana valintaperusteissa, mutta joka tapauksessa kolme kyseisestä neljästä ryhmästä myy sekä AM- että OEM-markkinoille tarkoitettuja pyöriä unioniin. Edellä esitetyn perusteella ehdotettu otos pidettiin voimassa, ja kyseisten kahden kiinalaisen vientiä harjoittavan tuottajan pyynnöt hylättiin. Muita huomautuksia ei saatu.

Unionin tuottajia koskeva otanta

- (17) Komissio ilmoitti vireillepanoilmoituksessa, että se oli valinnut alustavasti otoksen unionin tuottajista. Komissio valitsi perusasetuksen 17 artiklan 1 kohdan mukaisesti otoksen käyttäen perusteena suurinta edustavaa tuotanto- ja myyntimäärää. Lisäksi se otti huomioon maantieteellisen jakauman. Otokseen kuului seitsemän unionin tuottajaa, jotka olivat myös pyynnön esittäjiä. Otokseen valittujen unionin tuottajien osuus unionin kokonaistuotannosta oli yli 30 prosenttia, ja otokseen sisältyi tuottajia sekä OEM- että AM-markkinoilta. Komissio kehotti asianomaisia osapuolia esittämään huomautuksia alustavasta otoksesta. Asetetussa määräajassa ei saatu huomautuksia, joten alustava otos vahvistettiin. Otoksen katsotaan edustavan unionin tuotannonalaa.
- (18) Yksi osapuoli väitti, että unionin tuottajia koskeva anonymiteetti estäisi sitä käyttämästä menettelyllistä oikeuttaan esittää tehokkaasti huomautuksia alustavasta otoksesta. Kuten johdanto-osan 11 kappaleessa mainitaan, asiakkaiden tai kilpailijoiden vastatoimien riskin vuoksi unionin tuottajien anonymiteettiä koskeva pyyntö katsottiin perustelluksi. Kyseinen osapuoli ei esittänyt minkäänlaisia perusteita tai tietoja, jotka olisivat olleet ristiriidassa käytettävissä olevien tietojen kanssa, ja sen vuoksi tämä väite hylättiin.
- (19) Yksi otokseen valituista unionin tuottajista ilmoitti 27 päivänä tammikuuta 2016 komissiolle, ettei se enää voinut vastata kyselylomakkeeseen. Lopulliseen unionin tuottajien otokseen kuului näin ollen kuusi unionin tuottajaa. Niiden osuus unionin kokonaistuotannosta oli silti edelleen yli 30 prosenttia. Sen vuoksi lopullisen otoksen katsottiin edustavan unionin tuotannonalaa.

Etuyhteydettömien tuojien otanta, kyselylomakkeet ja yhteistyö

- (20) Päättyäkseen otannan tarpeellisuudesta ja valitakseen tarvittaessa otoksen komissio pyysi kaikkia etuyhteydettömiä tuojia toimittamaan vireillepanoilmoituksessa mainitut tiedot.
- (21) Vireillepanovaiheessa otettiin yhteyttä kahdeksaankymmeneen tiedossa olevaan tuojaan/käyttäjään, ja niitä pyydettiin selittämään toimintaansa ja täyttämään tarvittaessa vireillepanoilmoituksen liitteenä oleva otantalomake.
- (22) Otantalomakkeeseen vastasi yksitoista yritystä. Kuusi niistä ilmoitti tuovansa alumiinipyöriä Kiinasta ja jälleenmyyvän niitä unionissa. Niitä pidettiin sen vuoksi alustavasti etuyhteydettöminä tuojina. Koska yrityksiä oli niin vähän, otantaa ei pidetty perusteltuna.

Kyselylomakkeet ja tarkastuskäynnit

- (23) Komissio pyysi ja tarkisti kaikki tarpeellisiksi katsomansa tiedot sen määrittämiseksi, onko polkumyyntin ja vahingon jatkuminen tai toistuminen todennäköistä ja mikä on unionin edun mukaista.

- (24) Komissio lähetti kyselylomakkeet kyseisille neljälle otokseen valitulle kiinalaiselle vientiä harjoittavalle tuottajalle/vientiä harjoittavien tuottajien ryhmälle, kahdelle vertailumaassa toimivalle tuottajalle, seitsemälle otokseen valitulle unionin tuottajalle, kuudelle otantamenettelyn aikana ilmoittautuneelle etuyhteydettömälle tuojalle, noin 70 käyttäjälle unionissa ja 28:lle raaka-aineita ja/tai laitteita unionissa unionin tuotannonalalle toimittavalle yritykselle.
- (25) Kyselyvastaukset saatiin neljältä otokseen valitulta vientiä harjoittavalta tuottajalta/vientiä harjoittavien tuottajien ryhmältä, kahdelta vertailumaan tuottajalta, kuudelta otokseen valitulta unionin tuottajalta, neljältä etuyhteydettömältä tuojalta, kuudelta käyttäjältä ja kahdelta toimittajalta unionissa.
- (26) Komissio teki tarkastuskäyntejä seuraavien yritysten toimitiloihin:
- a) Unionin tuottajat:
- Tarkastuskäyntejä tehtiin otokseen valittujen unionissa toimivien kuuden tuottajan ⁽¹⁾ toimitiloihin.
- b) Tuojat/käyttäjät:
- Inter Tyre Holland B.V., Moerdijk, Alankomaat
 - Bayerische Motoren Werke AG, München, Saksa
 - FCA ITALY S.p.A, Torino, Italia
 - Opel Group GmbH, Ruesselsheim, Saksa
- c) Asianomaisen maan vientiä harjoittavat tuottajat:
- Baoding Lizhong ('Baoding') -ryhmä, johon kuuluvat:
 - Baoding Lizhong Wheel Manufacturing Co., Ltd, Baoding, Hebein maakunta, Kiina
 - Tianjin Dicastal Wheel Manufacturing Co., Ltd, Tianjin, Kiina
 - Dicastal ('Dicastal') -ryhmä, johon kuuluvat:
 - CITIC Dicastal Co., Ltd, Qinhuangdao, Hebein maakunta, Kiina
 - Dicastal Xinglong Wheel Co., Ltd, Qinhuangdao, Hebein maakunta, Kiina
 - Wuxi Dicastal Wheel Manufacturing Co. Ltd, Wuxi, Jiangsun maakunta, Kiina
 - Kunshan Lioho Liufeng ('Lioho') -ryhmä, johon kuuluvat:
 - Kunshan Liufeng Machinery Industry Co., Ltd, Kunshan, Jiangsun maakunta, Kiina
 - Liufeng Precision Machinery Co., Ltd, Kunshan, Jiangsun maakunta, Kiina
 - Zhejiang Wanfeng ('Wanfeng') -ryhmä, johon kuuluvat:
 - Zhejiang Wanfeng Auto Wheel Co. Ltd, Xinchang, Zhejiangin maakunta, Kiina
 - Ultra Wheel Ningbo Co. Ltd, Ningbo, Zhejiangin maakunta, Kiina.
- d) Tuottajat markkinatalousmaassa
- Tarkastuskäyntejä tehtiin kahden yhteistyössä toimineen vertailumaan tuottajan toimitiloihin Turkissa.

B. TARKASTELTAVANA OLEVA TUOTE JA SAMANKALTAINEN TUOTE

1. Tarkasteltavana oleva tuote

- (27) Tarkasteltavana oleva tuote on Kiinasta peräisin olevat, CN-nimikkeisiin 8701–8705 kuuluviin moottoriajoneuvoihin tarkoitetut alumiinista valmistetut pyörät, myös lisälaitteilla tai renkailla varustetut, jäljempänä 'tarkasteltavana oleva tuote' tai 'alumiinipyörät', jotka luokitellaan nykyisin CN-koodeihin ex 8708 70 10 ja ex 8708 70 50 (Taric-koodit 8708 70 10 10 ja 8708 70 50 10).

⁽¹⁾ Kuten johdanto-osan 11 kappaleessa selitetään, unionin tuottajien nimiä ei voida paljastaa luottamuksellisuussyistä.

- (28) Tarkasteltavana olevaa tuotetta myydään unionissa kahden jakelukanavan eli OEM-segmentin ja jälkimarkkina-segmentin kautta. OEM-segmentillä autonvalmistajat järjestävät alumiinipyöriä koskevia tarjouskilpailuja ja osallistuvat usein tuotemerkkeihinsä liittyvien uusien pyörien kehitystyöhön. Sekä unionin tuottajat että kiinalaiset viejät voivat kilpailla samoissa tarjouskilpailuissa. Jälkimarkkinasegmentillä alumiinipyörien tuottajat yleensä suunnittelevat, kehittävät ja antavat tuotemerkkinsä alumiinipyörille, jotka sitten myydään esimerkiksi tukkumyyjille, vähittäismyyjille, tuunauspajoille ja autokorjaamoille.
- (29) Alkuperäisen tutkimuksen tapaan todettiin, että vaikka OEM- ja jälkimarkkinasegmentin alumiinipyörillä on eri jakelukanavat, niillä on samat fyysiset ja tekniset ominaisuudet ja ne ovat keskenään vaihdettavissa. Ne katsotaan sen vuoksi yhdeksi ja samaksi tuotteeksi.

2. Samankaltainen tuote

- (30) Tarkasteltavana olevalla tuotteella sekä Kiinan kotimarkkinoilla ja vertailumaana toimineen Turkin kotimarkkinoilla tuotetuilla ja myydyillä alumiinipyörillä samoin kuin unionin tuotannonalan unionissa tuottamilla ja myymillä alumiinipyörillä havaittiin olevan samat fyysiset, kemialliset ja tekniset perusominaisuudet ja käyttötavat.
- (31) Komissio katsoi sen vuoksi, että nämä tuotteet ovat perusasetuksen 1 artiklan 4 kohdassa tarkoitettuja samankaltaisia tuotteita.

C. POLKUMYYNNIN JATKUMISEN TAI TOISTUMISEN TODENNÄKÖISYYS

- (32) Komissio tutki ensin perusasetuksen 11 artiklan 2 kohdan mukaisesti, johtaisiko nykyisten toimenpiteiden voimassaolon päättyminen todennäköisesti Kiinasta tulevan polkumyynnin jatkumiseen tai toistumiseen.

1. Kiinan toimiminen yhteistyössä

- (33) Kaksikymmentäyksi yritystä/yritysryhmää toimitti vastauksen otantaa koskevaan lomakkeeseen. Yhteistyössä toimineiden yritysten osalta alumiinipyörien unioniin suuntautuneen ilmoitetun viennin määrä oli 1 601 591 yksikköä (17 473 tonnia) ⁽¹⁾ tarkastelua koskevalla tutkimusajanjaksolla, mikä vastaa 72:ta prosenttia tarkasteltavana olevan tuotteen Kiinasta peräisin olevasta Eurostatin kirjaamasta kokonaistuonnista samana ajanjaksona. Yhteistyössä toimineiden yritysten/yritysryhmien ilmoitettu tuotantokapasiteetti oli yhteensä 91,8 miljoonaa yksikköä (1 001 538 miljoonaa tonnia), mikä on noin 43 prosenttia Kiinan arvioidusta kokonaistuotantokapasiteetista (noin 212 miljoonaa yksikköä). Lisätietoja Kiinan tuotantokapasiteetista on jäljempänä 3.1 jaksossa.

2. Polkumyynti tarkastelua koskevalla tutkimusajanjaksolla

a) Vertailumaa

- (34) Perusasetuksen 2 artiklan 7 kohdan a alakohdan mukaisesti normaaliarvo oli määritettävä kotimarkkinoilla maksettujen tai maksettavien hintojen tai asianmukaisessa kolmannessa maassa, joka on markkinatalousmaa, jäljempänä 'vertailumaa', käytettävien hintojen laskennallisen arvon perusteella.
- (35) Alkuperäisessä tutkimuksessa Kiinaa koskevan normaaliarvon määrittämiseksi käytettiin vertailumaana Turkia. Vireillepanoilmoituksessa komissio ilmoitti asianomaisille osapuolille, että se aikoi käyttää vertailumaana Turkia ja pyysi osapuolia esittämään huomautuksia. Vireillepanoilmoituksessa ilmoitettiin lisäksi, että tutkimuksessa tarkastellaan myös muita maita, erityisesti Thaimaata ja Indonesiää.
- (36) Yksi asianomainen osapuoli toi esiin huolensa Turkin valitsemisesta vertailumaaksi, koska oletetaan, että Turkki on tehnyt kahdenväliset sopimukset eräiden Lähi-idän maiden kanssa, joista se voi sen vuoksi tuoda alumiinia tullitta, kun taas eurooppalaisten yritysten on maksettava alumiinin tuonnista 7 prosentin tulli.

⁽¹⁾ Sekä unionin tuottajat että kiinalaiset tuottajat käyttävät yrityskirjanpidon yksikkönä kappaletta. Tuontitilastot ovat kuitenkin saatavilla ainoastaan kilogrammoina. Tarkastuksen kohteena olleiden neljän yritysryhmän osalta keskimääräinen paino pyörää kohti EU-myyntissä oli 10,91 kg. Tätä muuntosuhdetta käytetään kaikkialla asetuksessa.

- (37) Normaaliarvoa, joka määritetään kotimarkkinahintojen ja/tai vertailumaan tuottajien kustannusten perusteella, on verrattava Kiinan tuottajien vientihintoihin, eikä unionin tuotannonalan kustannuksiin. Sen vuoksi raaka-aineisiin sovellettavien tullien mahdollisilla eroilla vertailumaan ja Euroopan unionin välillä ei ole merkitystä. Joka tapauksessa komissio totesi, ettei alumiinin tuontitulleissa ole Turkin ja Kiinan välillä merkittäviä eroja. Sen vuoksi väite oli hylättävä.
- (38) Tutkiakseen kaikki mahdollisuudet soveltuvan vertailumaan valitsemiseksi komissio ilmoitti Indonesian, Korean, Malesian, Taiwanin, Thaimaan ja Turkin virallisille edustustoille ⁽¹⁾ toimenpiteiden voimassaolon päättymistä koskevan tarkastelun vireillepanosta ja pyysi niitä ilmoittamaan komissiolle tiedossa olevat alumiinipyörien tuottajat kyseisissä maissa. Yhteistyötä koskevat pyynnöt lähetettiin kaikille näissä maissa tiedossa oleville tuottajille. Kahta turkkilaista vientiä harjoittavaa tuottajaa lukuun ottamatta yksikään tuottaja ei kuitenkaan tarjoutunut toimimaan yhteistyössä.
- (39) Saatavilla olevien tietojen mukaan Turkilla oli mahdollisista vertailumaista toiseksi suurin alumiinipyörien tuotantomäärä ja Turkissa kilpailu kotimarkkinoilla oli riittävääntasoa ⁽²⁾. Kahden turkkilaisen yhteistyössä toimineen tuottajan tuotantomenetelmä oli samankaltainen kuin Kiinan vientiä harjoittavilla tuottajilla. Lisäksi niiden tuotevalikoima Turkin kotimarkkinoilla oli verrattavissa Kiinan vientiä harjoittavien tuottajien unioniin suuntautuvan myynnin tuotevalikoimaan.
- (40) Edellä esitetty huomioon ottaen ja koska muita huomautuksia ei esitetty, komissio katsoi, että Turkki on asianmukainen vertailumaa perusasetuksen 2 artiklan 7 kohdan a alakohdan mukaisesti.

b) Normaaliarvo

- (41) Kahdelta vertailumaan yhteistyössä toimineelta tuottajalta saatuja tietoja käytettiin perustana normaaliarvon määrittämisessä.
- (42) Perusasetuksen 2 artiklan 2 kohdan mukaisesti komissio tutki ensin, oliko yhteistyössä toimineiden vertailumaan tuottajien samankaltaisen tuotteen kokonaismyynti riippumattomille asiakkaille kotimarkkinoilla edustavaa tarkastelua koskevan tutkimusajanjakson aikana. Sitä varten niiden kokonaismyyntimääriä verrattiin kunkin otokseen kuuluvan kiinalaisen vientiä harjoittavan tuottajan unioniin viemään tarkasteltavana olevan tuotteen kokonaismäärään. Tämän perusteella komissio totesi, että samankaltaista tuotetta myytiin edustavia määriä Turkin kotimarkkinoilla.
- (43) Toiseksi komissio yksilöi vertailumaan tuottajien kotimarkkinoilla myymät tuotelajit, jotka olivat samanlaisia tai suoraan verrattavissa tuotelajeihin, joita otokseen valitut kiinalaiset vientiä harjoittavat tuottajat myivät vietäväksi unioniin. Komissio vertasi tuotelajikohtaisesti Turkin markkinoiden myyntimäärää kunkin otokseen valitun kiinalaisen vientiä harjoittavan tuottajan unioniin suuntautuvan viennin määriin. Tämä vertailu osoitti, että valtaosaa tuotelajeista myytiin edustavia määriä Turkissa ⁽³⁾.
- (44) Tämän jälkeen komissio tutki vertailumaan tuottajien osalta, voitiinko kunkin kotimarkkinoilla myydyin samankaltaisen tuotteen myynnin katsoa tapahtuneen perusasetuksen 2 artiklan 4 kohdan mukaisesti tavanomaisessa kaupankäynnissä. Normaaliarvo perustuu kunkin tuotelajin tosiasialiseen kotimarkkinahintaan riippumatta siitä, oliko myynti kannattavaa vai ei, jos vähintään määritettyjä tuotantokustannuksia vastaavilla nettomyyntihinnoilla tapahtuneen myynnin osuus oli yli 80 prosenttia kyseisen tuotelajin kokonaismyyntimäärästä ja kun kyseisen tuotelajin painotettu keskimääräinen myyntihinta oli vähintään tuotantokustannusten tasoinen. Testi osoitti, että käytännöllisesti katsoen kaikki myynti oli kannattavaa lukuun ottamatta kuutta tuotelajia, joiden osuus oli alle 0,01 prosenttia turkkilaisen kokonaismyynnin määrästä.

⁽¹⁾ Yhdessä Kiinan kanssa näiden maiden osuus oli yli 97 prosenttia alumiinipyörien kokonaistuonnista tutkimusajanjakson aikana. Bosnia ja Hertsegovina (tuonnin osuus 3 %) kuului tähän 97 prosenttiin, mutta sitä ei kuitenkaan pienen kokonsa ja tuottajien vähäisen määrän vuoksi pidetty sopivana vertailumaana.

⁽²⁾ Turkissa on ainakin kahdeksan tiedossa olevaa alumiinipyörien tuottajaa, jotka kilpailevat sen kotimarkkinoilla. Lisäksi Turkin kolmansista maista peräisin olevien alumiinipyörien tuontiin soveltama tulli on alhainen (4,5 %), mikä helpottaa tuontia. Tarkastelua koskevan tutkimusajanjakson aikana pelkästään Kiinasta vietiin noin 843 926 yksikköä Turkkiin, mikä on noin puolet Kiinasta unioniin samalla ajanjaksolla tulleen tuonnin määrästä.

⁽³⁾ Baoding-ryhmän osalta todettiin, että kaikkien tuotelajien myynti Turkin markkinoilla oli edustavaa. Kolmen muun ryhmän osalta yhteensä 6 tuotelajin myynti ei ollut edustavaa (niiden osuus oli alle 0,12 % kokonaismyynnistä Turkissa).

- (45) Lopuksi komissio yksilöi Kiinasta unioniin viedyt tuotelajit, joita ei myydy Turkin kotimarkkinoilla, ja määrittä laskennallisen normaaliarvon perusasetuksen 2 artiklan 3 ja 6 kohdan perusteella. Näiden tuotelajien laskennallisen normaaliarvon muodostamiseksi komissio käytti vertailumaan tuottajan tuottamien, läheisimmin tätä tuotetta muistuttavien tuotelajien keskimääräisiä tuotantokustannuksia, joihin lisättiin kohtuulliset myynti-, hallinto- ja yleiskustannukset ja voitto, jotka vastasivat vertailumaan tuottajien samankaltaisen tuotteen myynnistä kotimarkkinoilla saamia painotettuja keskimääräisiä määriä tavanomaisessa kaupankäynnissä tarkastelua koskevan tutkimusajanjakson aikana.

c) Vientihinta

- (46) Otokseen valitut neljä vientiä harjoittavien tuottajien ryhmää harjoittivat vientiä unioniin joko suoraan riippumattomille asiakkaille tai kauppiaina toimivien etuyhteydessä olevien yritysten kautta.
- (47) Jos vientiä harjoittavat tuottajat ⁽¹⁾ veivät tarkasteltavana olevaa tuotetta suoraan riippumattomille asiakkaille unionissa, vientihinta oli perusasetuksen 2 artiklan 8 kohdan mukaisesti unioniin vietäväksi myydyistä tuotteista tosiasiallisesti maksettu tai maksettava hinta.
- (48) Jos vientiä harjoittavat tuottajat veivät tarkasteltavana olevaa tuotetta unioniin etuyhteydessä olevien yritysten kautta ⁽²⁾, vientihinta muodostettiin perusasetuksen 2 artiklan 9 kohdan mukaisesti laskennallisesti sen hinnan perusteella, jolla maahantuodut tuotteet jälleenmyydään ensimmäisen kerran riippumattomalle ostajalle. Näin ollen hintaan tehtiin oikaisuja vähentämällä etuyhteydessä olevan kauppiaan myynti-, hallinto- ja yleiskustannukset sekä kohtuullinen voittomarginaali.

d) Vertailu

- (49) Komissio vertaili normaaliarvoa ja otokseen valittujen vientiä harjoittavien tuottajien vientihintaa noudettuna lähettäjältä -tasolla. Jos se oli tarpeen tasapuolisen vertailun varmistamiseksi, komissio oikaisi normaaliarvoa ja/tai vientihintaa hintoihin ja hintojen vertailtavuuteen vaikuttavien erojen huomioon ottamiseksi perusasetuksen 2 artiklan 10 kohdan mukaisesti.
- (50) Vertailumaan tuottajien kotimarkkinahintoihin tehtiin oikaisuja kotimaan kuljetuskustannusten sekä luotto-, käsittely- ja pakkauskustannusten ja palkkioiden huomioon ottamiseksi. Otokseen valittujen vientiä harjoittavien tuottajien vientihintoihin tehtiin oikaisuja kuljetus-, vakuutus-, käsittely- ja luottokustannusten, pankkimaksujen, pakkauskustannusten, tuontimaksujen, tullien ja palkkioiden huomioon ottamiseksi.

e) Polkumyyntimarginaali

- (51) Komissio vertasi samankaltaisen tuotteen kunkin tuotelajin painotettua keskimääräistä normaaliarvoa vertailumaassa kunkin otokseen valitun yhteistyössä toimineen ryhmän tarkasteltavana olevan tuotteen vastaavan tuotelajin keskimääräiseen vientihintaan perusasetuksen 2 artiklan 11 ja 12 kohdan mukaisesti.
- (52) Painotetut keskimääräiset polkumyyntimarginaalit ilmaistaan prosentteina CIF unionin rajalla tullaamattomana -hinnoista, ja ne ovat seuraavat:

Yritys	Polkumyyntimarginaali (%)
Baoding-ryhmä	21,1
Dicastal-ryhmä	8,9
Lioho-ryhmä	25,9
Wanfeng-ryhmä	23,2

⁽¹⁾ Baoding- ja Dicastal-ryhmien kaikki myynti ja suurin osa Wanfeng-ryhmän myynnistä.

⁽²⁾ UK Wanfeng- and Lioho-ryhmien myynti

f) Polkumyyntiä koskeva päätelmä tarkastelua koskevalla tutkimusajanjaksolla

- (53) Komissio totesi, että kiinalaiset vientiä harjoittavat tuottajat (vaikkakin vähäisemmässä määrin kuin alkuperäisessä tutkimuksessa) jatkoivat alumiinipyörien vientiä unioniin polkumyyntihinnoin tarkastelua koskevalla tutkimusajanjaksolla.

3. Näyttö polkumyyntin jatkumisen todennäköisyydestä

- (54) Komissio tutki, onko polkumyyntin jatkuminen edelleen todennäköistä, jos toimenpiteiden annettaisiin raueta. Se tutki sitä varten tuotantokapasiteettia ja käyttämätöntä kapasiteettia Kiinassa, kiinalaisten viejien käyttäytymistä muilla markkinoilla, tilannetta Kiinan kotimarkkinoilla ja unionin markkinoiden houkuttelevuutta.

3.1 Tuotantokapasiteetti ja käyttämätön kapasiteetti Kiinassa

- (55) Kiinan maailmanlaajuista autonpyöreäteollisuutta koskevassa *The Global China Automotive Wheel Industry Report 2012/2013* -raportissa arvioitiin, että alumiinipyöriä koskeva käytettävissä oleva kapasiteetti Kiinassa oli 180 miljoonaa yksikköä ja myynti ainoastaan 120 miljoonaa yksikköä, joten käyttämätön kapasiteetti olisi ollut 60 miljoonaa pyörää ⁽¹⁾ vuoden 2012 lopussa.
- (56) Yhteistyössä toimineiden 21 kiinalaisen vientiä harjoittavan tuottajan ilmoitettu kokonaistuotantokapasiteetti oli 91 804 845 yksikköä ja niiden keskimääräinen ilmoitettu kapasiteetin käyttöaste 87 prosenttia, joten käyttämätöntä kapasiteettia oli noin 12 miljoonaa yksikköä.
- (57) Nämä luvut ovat kuitenkin vain osa Kiinan kokonaistuotantokapasiteetista ja käyttämättömästä kapasiteetista. Lisäksi tutkimuksessa yksilöitiin kyseisten 21:n yhteistyössä toimineen yrityksen lisäksi vähintään 67 ⁽²⁾ – mutta joidenkin lähteiden mukaan todennäköisesti muutama sata ⁽³⁾ – muuta Kiinassa toimivaa alumiinipyörien tuottajaa. Näistä komissio löysi 28 yrityksen tuotantokapasiteetista joitakin julkisesti saatavilla olevia tietoja ⁽⁴⁾. Lopuista 39 yrityksestä ei ole julkisesti saatavilla olevaa tietoa, mutta tutkimuksen havainnot viittaavat siihen, että niiden kapasiteetti on 300 000–6 miljoonaa yksikköä vuodessa ⁽⁵⁾.
- (58) Yhteistyössä toimineiden 21 yrityksen keskimääräinen tuotantokapasiteetti vuosittain oli yli 4,3 miljoonaa yksikköä. Niiden muiden 28 yrityksen, joista oli käytettävissä julkisesti saatavilla olevaa tietoa, keskimääräinen tuotantokapasiteetti oli 1,8 miljoonaa yksikköä vuodessa. Kun komissio sovelsi tätä keskimääräistä 1,8 miljoonan yksikön lukua jäljelle jääneisiin 39 yritykseen, saatiin lisätuotantokapasiteetiksi 121 miljoonaa yksikköä. Koska nämä yritykset eivät toimineet yhteistyössä tutkimuksessa, niiden käyttämätön kapasiteetti ei ole tiedossa. Komissio käytti parhaita käytettävissä olevia tietoja ja otti huomioon *Global and China Automotive Wheel Industry Report 2012/2013* -raportissa ⁽⁶⁾ mainitun 70 prosentin kapasiteetin käyttöasteen ja sai käyttämättömäksi lisäkapasiteetiksi 36 miljoonaa. Kun 12 miljoonaa ja 36 miljoonaa yksikköä laskettiin yhteen, komissio totesi, että Kiinan alumiinipyörien tuotannossa on vuosittain käyttämätöntä kapasiteettia vähintään 48 miljoonaa yksikköä.
- (59) Eräs asianomainen osapuoli väitti, että Kiinan koko tuotantokapasiteetti on käytössä. Osapuolet viittasivat huomautuksissaan kolmen otokseen valitun vientiä harjoittavan tuottajan ryhmän antamiin kyselylomakevastauksiin sekä CCCME:n esitykseen. Asianomaisten osapuolten mukaan ne osoittavat, että Kiinassa ei ole vapaata kapasiteettia.

⁽¹⁾ "Vuoden 2012 lopussa alumiinipyörien tuotantokapasiteetti Kiinassa oli 180 miljoonaa kappaletta, myynnin määrä yli 120 miljoonaa kappaletta ja kapasiteetin käyttöaste yli 70 prosenttia". Ote *Global and China Automotive Wheel Industry Report 2012/2013* -raportista, joka on saatavilla osoitteessa <http://www.prnewswire.com/news-releases/global-and-china-automotive-wheel-industry-report-2012-2013-204706201.html> <http://www.researchinchina.com/Htmls?report?2013/6656.html>

⁽²⁾ Luettelo yrityksistä on saatavilla avoimessa asiakirja-aineistossa.

⁽³⁾ Julkisesti saatavilla olevassa otteessa *Global and China Automotive Wheel Industry Report 2013–2014* -raportista mainitaan ainakin 110 vientiin suuntautunutta pientä ja keskusuurta pyörien tuottajaa, mikä tarkoittaa sitä, että ainoastaan kotimarkkinoille suuntautuneita pyörien tuottajia on lisäksi muitakin. <http://www.reportsnreports.com/reports/287067-global-and-china-automotive-wheel-industry-report-2013-2014.html>

⁽⁴⁾ Tietoa tuotantokapasiteetista oli saatavana yrityksen omilla verkkosivuilla tai kaupallisilla sivustoilla kuten <http://www.made-in-china.com/> tai www.tradeee.com

⁽⁵⁾ Yhteistyössä toimineiden 21 tuottajan pienin ilmoitettu vuotuinen tuotantokapasiteetti oli 300 000 yksikköä/vuosi. Myös tutkimuksen tulosten mukaan tuotantolaitoksen vuotuisen kapasiteetin on oltava vähintään 300 000 yksikköä/vuodessa, jotta toiminta olisi taloudellisesti kannattavaa. Tutkimuksen aikana löydettyjen suurimpien tuotantolaitosten kapasiteetti oli kuusi miljoonaa yksikköä vuodessa.

⁽⁶⁾ <http://www.prnewswire.com/news-releases/global-and-china-automotive-wheel-industry-report-2012-2013-204706201.html> Tätä 70 prosentin käyttöastetta voidaan pitää varovaisena arviona. Se on koko Kiinaa koskeva keskimääräinen arvio, johon sisältyvät ne yhteistyössä toimineet yritykset, joille vahvistettiin korkeampi kapasiteetin käyttöaste (87 prosenttia), mikä viittaa siihen, että yhteistyöhön osallistumattomien yritysten kapasiteetin käyttöaste oli todennäköisesti jopa pienempi.

- (60) Tähän väitteeseen voidaan vastata toteamalla, että kyselyvastaukset (sellaisina kuin ne olivat tarkistuksen jälkeen muutettuina) otettiin asianmukaisesti huomioon määrittäessä saatavilla olevaa käyttämätöntä kapasiteettia. Kuten edellä johdanto-osan (57) kappaleessa selitetään, otokseen valittujen ryhmien tiedot edustavat kuitenkin vain osaa maanlaajuisesta tuotantokapasiteetista. Koko Kiinan kokonaistuotantokapasiteetti ja kapasiteetin käyttöaste määritettiin sen vuoksi saatavilla olevien tietojen perusteella kuten edellä johdanto-osan (57) kappaleessa kuvataan. CCCME:n esityksessä mainittuja lukuja ei ole perusteltu, vaan lähteenä mainitaan ainoastaan Kiinan autonvalmistajien liitto (China Association of Automobile Manufacturers) ilman minkäänlaista viittausta julkisesti saatavilla oleviin tietoihin. Tämän vuoksi väite hylättiin.
- (61) Päätelmistä ilmoittamisen jälkeen sama asianomainen osapuoli väitti, että komissio yliarvioi selvästi alumiinipyörien tuotantokapasiteetin Kiinassa ja samalla aliarvioi käyttöasteet. Asianomainen osapuoli vetosi erityisesti siihen, että suuri osa kiinalaisesta tuotannonalasta toimi yhteistyössä ja että yhteistyössä toimineisiin vientiä harjoittaviin tuottajiin sovellettiin otantaa, ja väitti, että komission olisi pitänyt käyttää ainoastaan yhteistyössä toimineiden vientiä harjoittavien tuottajien ja CCCME:n toimittamia tietoja määrittäessään tuotantomääriä ja käyttämätöntä kapasiteettia Kiinassa. Lisäksi komission olisi pitänyt ekstrapoloida otokseen valittuihin yrityksiin liittyvät havainnot ja käyttää sen perusteella 99-prosenttista kapasiteetin käyttöastetta OEM-segmentillä ja 90-prosenttista kapasiteetin käyttöastetta kiinalaisten alumiinipyörien tuotannonalalla yleensä. Lisäksi toinen asianomainen osapuoli pyysi komissiota selvittämään, miten se arvioi käyttämättömän kapasiteetin OEM-segmentin osalta.
- (62) Yksi asianomainen osapuoli väitti lisäksi, että määrittäessään maanlaajuisia alumiinipyörien tuotantoa Kiinassa komission olisi pitänyt käyttää CCCME:n toimittamia tietoja (175 miljoonaa yksikköä), jotka ovat samansuuntaisia kuin johdanto-osan 55 kappaleessa tarkoitettussa tuotannonalan raportissa arvioidut tiedot (180 miljoonaa yksikköä). Asianomainen osapuoli väitti myös, ettei komissio ole koskaan pyytänyt CCCME:ltä lisäselvityksiä tiedoista, joita se on toimittanut tuotantokapasiteetista ja sen käyttöasteista.
- (63) Sama asianomainen osapuoli väitti edelleen, etteivät julkisesti saatavilla olevat kapasiteettia koskevat tiedot ole luotettavia komission yksilöimien yhteistyöstä kieltäytyneiden yritysten osalta. Lisäksi asianomainen osapuoli vastusti periaatetta, jonka mukaan niiden yhteistyöstä kieltäytyneiden yritysten, joista ei ole saatavilla tietoja, kapasiteetin oletetaan olevan 1,8 miljoonaa yksikköä. Lopuksi asianomainen osapuoli väitti myös, ettei 70 prosentin suuruisella kapasiteetin käyttöasteella, jota niiden vapaan kapasiteetin arvioinnissa käytettiin, ole perusteita ja että se on liian laaja ollakseen unionin markkinoiden kannalta merkityksellinen.
- (64) Komissio totesi näihin väitteisiin antamassaan vastauksessa, että se luottaa otokseen valittuja vientiä harjoittavia tuottajia koskeviin tarkastettuihin tietoihin sekä yhteistyössä toimineiden yritysten ilmoittamiin tietoihin. Kuten edellä johdanto-osan (56) kappaleessa todetaan, komissio laski yhteistyössä toimineiden yritysten käyttämättömän kapasiteetin niiden toimittamien tietojen perusteella ja sai käyttämättömäksi kapasiteetiksi 12 miljoonaa yksikköä ja kapasiteetin käyttöasteeksi 87 prosenttia ⁽¹⁾. Samalla tavalla käytettiin yhteistyössä toimineiden yritysten ilmoitettua tuotantomäärää, joka oli 91 804 845 yksikköä.
- (65) Samaan aikaan johdanto-osan 57 kappaleessa todetaan, että nämä luvut ovat vain osa kokonaistuotantokapasiteettia ja käyttämätöntä kapasiteettia Kiinassa. Kyseisten neljän otokseen valitun ryhmän yhdistetty tuotantomäärä on vain 33 prosenttia arvioidusta kokonaistuotantomäärästä Kiinassa ⁽²⁾. Sen vuoksi komission oli kokonaiskuvan saamiseksi tarkasteltava koko Kiinaa koskevia saatavilla olevia tietoja. Tältä osin on huomattava, että vastoin asianomaisen osapuolen väitettä CCCME:lle ilmoitettiin, että sen ilmoittamia Kiinan tuotantokapasiteettia ja kapasiteetin käyttöastetta koskevia tietoja ei voitaisi ottaa huomioon, koska niiden tukena ei ollut minkäänlaista näyttöä. CCCME:lle annettiin mahdollisuus toimittaa asiaa tukevaa näyttöä, mitä se ei kuitenkaan tehnyt. Sen vuoksi päätelmä, jonka mukaan CCCME:n toimittamia tietoja Kiinan tuotantokapasiteetista ja kapasiteetin käyttöasteesta ei voida käyttää, jää voimaan.
- (66) Vaatimusta käyttää kyseisten neljän otokseen valitun ryhmän kapasiteetin käyttöasteita lukuisten yhteistyöstä kieltäytyneiden yritysten puolesta ei myöskään voida hyväksyä. Ensiksikin on kohtuullista olettaa, että suurempien tuottajaryhmien (joista otos koostuu) kapasiteetin käyttöasteet ovat huomattavasti suuremmat kuin pienempien

⁽¹⁾ Neljän otokseen valitun yrityksen kapasiteetin käyttöasteeksi todettiin 89 prosenttia eikä 99 prosenttia, kuten asianomainen osapuoli väitti.

⁽²⁾ Prosenttiluku viittaa Kiinaa koskevaan tarkistettuun tuotantokapasiteetti-arvioon, jossa otetaan huomioon huomautukset, jotka saatiin joidenkin yhteistyöstä kieltäytyneiden yritysten julkisesti saatavilla olevista tuotantokapasiteettia koskevista tiedoista, kuten johdanto-osan (68) ja (69) kappaleessa selitetään. Kyseisten 21 yhteistyössä toimineen yrityksen ilmoitettu tuotantomäärä on 48 prosenttia arvioidusta kokonaistuotantokapasiteetista Kiinassa.

tuottajien, joista suurin osa yhteistyöstä kieltäytyneistä yrityksistä koostuu ⁽¹⁾. Toiseksi, neljän otokseen valitun ryhmän vuonna 2012 todetut kapasiteetin käyttöasteet (89 prosenttia) olivat selvästi suuremmat kuin Global and China Automotive Wheel Industry Report 2012/2013 -raportissa saman ajankohdan osalta esitetty koko maata koskeva arvio (70 prosenttia). Näiden kahden luvun välinen ero osoittaa, että kyseisten neljän otokseen valitun ryhmän tietojen ei voida katsoa edustavan koko Kiinaa, vaikka ne hyväksytään ja niitä voidaankin käyttää kyseisiä yrityksiä koskevissa päätelmissä.

- (67) Vastauksena johdanto-osan 61 kappaleessa esitettyyn pyyntöön, komissio selvittää, ettei tuotantokapasiteettia ja kapasiteetin käyttöasteita voida määrittää erikseen OEM-segmentille ja jälkimarkkinasegmentille. OEM- ja jälkimarkkinasegmentin pyörien tuottajat ovat usein samoja ja pyöriä myös tuotetaan samoilla koneilla ja laitteilla, joten niitä koskevien lukujen erottaminen toisistaan on mahdotonta. Tämä on vahvistettu myös alkuperäisessä tutkimuksessa, jossa sekä tuotantokapasiteetti että kapasiteetin käyttöaste määritettiin erottamatta näitä kahta segmenttiä ⁽²⁾.
- (68) Komissio analysoi huolellisesti yksilöityjen yhteistyöstä kieltäytyneiden yritysten kapasiteetista julkisesti saatavilla olevia tietoja koskevat väitteet ja niiden tueksi toimitetun näytön. Analyysin tuloksena asianomaisen osapuolen väite hyväksyttiin 11 yrityksen ⁽³⁾ osalta. Näin ollen niiden 31 yrityksen, joista julkisesti saatavilla olevaa tietoa on käytettävissä, keskimääräinen vuotuinen tuotantokapasiteetti on 1,67 miljoonaa yksikköä. Kun tämä keskiarvo ekstrapoloitiin jäljellä oleviin 28 yritykseen, yksilöityjen yhteistyöstä kieltäytyneiden yritysten arvioiduksi kokonaiskapasiteetiksi saatiin 98,4 miljoonaa yksikköä. Kun tämä lisätään yhteistyössä toimineiden yritysten tuotantokapasiteettiin (91,8 miljoonaa), Kiinan vuosituotanto on vähintään 190 miljoonaa yksikköä. Yhteenveto tuloksista esitetään jäljempänä olevassa taulukossa:

Taulukko 1

Yritystyyppi	Asianomaisten yritysten lukumäärä	Tuotantokapasiteetti (yksikköä)	Käyttämätön kapasiteetti (yksikköä)
Kaikki yhteistyössä toimineet yritykset	21	91 804 845	12 355 052
(joista valittiin otokseen)	4	62 589 289	
Yksilöidyt yhteistyöhön osallistumattomat yritykset, joista oli julkisesti saatavilla olevia kapasiteettia koskevia tietoja	31	51 700 000	15 510 000
Yksilöidyt yhteistyöhön osallistumattomat yritykset, joista ei ole julkisesti saatavilla olevia kapasiteettia koskevia tietoja	28	46 696 776	14 009 033
Yhteensä		190 201 621	41 874 085

- (69) On kuitenkin tärkeää huomata, ettei yhteistyöstä kieltäytyneiden yritysten luetteloa voida pitää tyhjentävänä. Kuten edellä johdanto-osan 57 kappaleessa mainitaan, julkisesti saatavilla olevien lähteiden mukaan vientiin suuntautuneita pyöriä tuottavia pk-yrityksiä on noin 110, mikä tarkoittaa sitä, että lisäksi on yrityksiä, jotka toimittavat pyöriä ainoastaan kotimarkkinoille. Jotkin niistä ovat kieltämättä pienimuotoisia tuottajia, joita on vaikea yksilöidä. Siitä huolimatta on selvää, että 190,2 miljoonaa yksikköä on vain pienin arvio tällä hetkellä Kiinassa olevasta vuotuisesta tuotantokapasiteetista.
- (70) Johdanto-osan 63 kappaleessa esitetystä toisesta väitteestä komissio toteaa, että asianomaisen osapuolen toimittamiin tietoihin perustuvan keskimääräisen tuotantotason muuttamisen vuoksi komission aikaisemmin käyttämän lähteen luotettavuutta koskeva huomautus on tarpeeton. Lisäksi on tärkeää todeta, että komissio noudatti varovaista lähestymistapaa ja sovelsi niiden yritysten todennäköisen tuotantokapasiteetin arvioinnissa, joista ei ollut julkisesti saatavilla olevaa tietoa, 31 yrityksen osalta todettua keskimääräistä kapasiteettitasoa eikä ekstrapoloitunut 21:n yhteistyössä toimineen yrityksen keskimääräistä tuotantokapasiteettia (4,3 miljoonaa) tai kyseisten neljän otokseen kuuluneen yrityksen tuotantokapasiteettia (yli 15 miljoonaa).

⁽¹⁾ Kiinassa ei ole epätavallista, että isot, vakiintuneet tuottajat ulkoistavat osan tuotantotilauksistaan etuyhteydettömille toimittajille. Ne pystyvät tällöin mukautumaan nopeasti kysynnän kasvuun (tai laskuun) ja tekemään sopimuksen etuyhteydettömien toimittajien kanssa vasta sen jälkeen kun ne ovat onnistuneet saamaan optimaaliset kapasiteetin käyttöasteet omille tytäryhtiöilleen. Tämä käytäntö havaittiin suurimmassa otokseen valitussa tuottajien ryhmässä.

⁽²⁾ Komission asetus (EU) N:o 404/2010, annettu 10 päivänä toukokuuta 2010, väliaikaisen polkumyynnitullin käyttöönnotosta tiettyjen Kiinan kansantasavallasta peräisin olevien alumiinipyörien tuonnissa (EUVL L 117, 11.5.2010, s. 64).

⁽³⁾ Yksityiskohtaiset tiedot analyysistä ja tarkistetuista kapasiteeteista ovat saatavilla avoimessa asiakirja-aineistossa.

- (71) Lopuksi voidaan todeta, että asianomaisen osapuolen huomautusta yhteistyöstä kieltäytyneitä yrityksiä koskevan 70 prosentin kapasiteetin käyttöastearvion luotettavuudesta on jo käsitelty edellä johdanto-osan 66 ja 67 kappaleessa. Lisäksi mitä tulee Global and China Automotive Industry Report 2012/2013 -raporttiin, jonka tietoihin kyseinen 70 prosentin käyttöaste perustuu, todetaan, että vaikka komission saatavilla ei olekaan koko raporttia, sen julkisesti saatavilla oleva tiivistelmä sisältää tarvittavat tiedot. Raportin on julkaissut "Research in China" -niminen tutkimusorganisaatio ⁽¹⁾. Osapuolen esittämä väite hylätään.
- (72) Edellä johdanto-osan (58) kappaleessa esitetyn menetelmän mukaisesti arvioitu käyttämätön kapasiteetti Kiinassa on siis noin 42 miljoonaa yksikköä vuodessa.
- (73) Jos noudatetaan toista lähestymistapaa, arvioitu käyttämätön kapasiteetti on vieläkin suurempi. Kun kiinalaisen tuotannon arvioidusta kokonaismäärästä (190 miljoonaa ⁽²⁾) tarkastelua koskevalla tutkimusajanjaksolla vähennetään kotimarkkinamyyntin arvioitu määrä vuonna 2015 (noin 57 miljoonaa yksikköä ⁽³⁾) ja maailmanlaajuisen vienti Kiinasta (arviolta 73,5 miljoonaa yksikköä ⁽⁴⁾) tarkastelua koskevalla tutkimusajanjaksolla, jää noin 60 miljoonaa yksikköä käyttämätöntä kapasiteettia ja varastoja ⁽⁵⁾.
- (74) Koska muita huomautuksia ei esitetty, komissio päätteli, että Kiinan vuosittainen käyttämätön kapasiteetti sijoittuu 42–60 miljoonan yksikön välille. Jopa alempi arvio vastaa 84 prosenttia koko unionin tuotannosta (50,5 miljoonaa yksikköä tarkastelua koskevan tutkimusajanjakson aikana) ja on 60 prosenttia unionin kulutuksesta (70 miljoonaa tarkastelua koskevalla tutkimusajanjaksolla), mitä pidetään merkittävänä.

3.2 Kiinan myynti kolmansiin maihin ja unionin markkinoiden houkuttelevuus

- (75) Kiinasta viedään merkittäviä määriä alumiinipyöriä muihin kolmansiin maihin kuin unioniin, erityisesti Yhdysvaltoihin, Japaniin, Meksikoon, Kanadaan ja Intiaan ⁽⁶⁾. Sama koskee neljää yhteistyössä toiminutta ryhmää. Niiden vientimäärät kyseisille markkinoille kattavat lähes 89 prosenttia niiden kaikista vientimyyntistä kolmansiin maihin tarkastelua koskevan tutkimusajanjakson aikana.
- (76) Komissio vertasi yhteistyössä toimineiden neljän ryhmän kolmansien maiden markkinoille suuntautuvan viennin keskihintaa tarkastelua koskevan tutkimusajanjakson aikana unionin markkinoille suuntautuvan viennin vientihintoihin tuotelajia kohti samalla jaksolla vähentäen muutoin maksettavat polkumyyntitullit. Vertailun tulokset vaihtelivat markkinoiden mukaan.
- (77) Tilanne Yhdysvaltojen markkinoilla (lähes 51 prosenttia otokseen valittujen neljän ryhmän kaikista kolmansiin maihin suuntautuneesta vientimyyntistä tarkastelua koskevan tutkimusajanjakson aikana) osoittaa, että noin puolet tuotelajeista, jotka edustavat noin 25 prosenttia niiden Yhdysvaltoihin suuntautuvasta viennistä, oli kalliimpia Yhdysvaltojen markkinoilla ja puolet oli kalliimpia unionin markkinoilla ⁽⁷⁾. Tämä osoittaa, että tietyt tällä hetkellä Yhdysvaltoihin suuntautuvat vientimäärät ⁽⁸⁾ (joiden hinnat ovat alemmat kuin unionin markkinoille suuntautuvan viennin hinnat) siirtyisivät todennäköisesti unioniin, jos toimenpiteiden annettaisiin raueta.

⁽¹⁾ <http://www.researchinchina.com/Htmls/AboutUs/Index.html>

⁽²⁾ Yhteistyössä toimineiden 21 yrityksen 91,8 miljoonan yksikön ja 59:n yhteistyöstä kieltäytyneen yrityksen 98,4 miljoonan arvioitu kapasiteetti.

⁽³⁾ The Global and China Automotive Wheel Industry Report 2012/2013 -raportissa Kiinan kotimarkkinoiksi arvioidaan 45 miljoonaa yksikköä vuoden 2012 loppuun mennessä. McKinseyn tutkimuksessa "Bigger, better, broader: a perspective on China's auto market in 2020", joka on osoitteessa <http://www.mckinseychina.com/bigger-better-broader-a-perspective-on-chinas-auto-market-in-2020/>, arvioidaan, että Kiinan autoteollisuus kasvaa vuosien 2011 ja 2020 välisenä aikana 8 prosentin vuosivauhtia. Jos pyöräteollisuus kasvaa samaa vauhtia, kotimarkkinoiden osuus on vuonna 2015 noin 57 miljoonaa yksikköä.

⁽⁴⁾ Kiinan vientitietokanta ja keskimääräinen muuntokurssi 10,91 kg/pyörä.

⁽⁵⁾ Varastojen määrää on vaikea arvioida. Jälkimarkkinasegmentin pyörien osalta jotkin varastot ovat yhteiset, kun taas OEM-pyörien osalta varastotasot ovat yleensä vähäiset. Joka tapauksessa vientiä varten käytettävissä olevan kapasiteetin arvioimiseksi varastojen ja käyttämättömän kapasiteetin välillä ei ole merkittäviä eroja.

⁽⁶⁾ Kiinan vientitietokanta. Kokonaisvientit Kiinasta (ilman vientiä Euroopan unioniin) oli noin 772 720 tonnia (noin 71 miljoonaa yksikköä) tutkimusajanjakson aikana, josta 81 prosenttia (629 854 tonnia eli noin 58 miljoonaa yksikköä) oli suunnattu edellä mainittuihin viiteen suosituimpaan kohteeseen.

⁽⁷⁾ Hinnat olivat keskenään vastaavista 65 tuotelajista kalliimmat unionin markkinoilla 29 tuotelajin osalta ja Yhdysvaltojen markkinoilla 32 tuotelajin osalta ja samat 4 tuotelajin osalta.

⁽⁸⁾ Unionin markkinat olivat kalliimmat Yhdysvaltojen kanssa keskenään vastaavista 65 tuotelajista 29 tuotelajin osalta. Neljän otokseen kuuluneen ryhmän myyntin määrä kyseisten 29 tuotelajin osalta oli noin 3,1 miljoonaa yksikköä eli noin 25 prosenttia niiden kokonaismyyntistä Yhdysvaltoihin. Kiinan vientitietokannan mukaan Kiina vei 394 693 tonnia (yli 36 miljoonaa yksikköä) alumiinipyöriä Yhdysvaltoihin tarkastelua koskevan tutkimusajanjakson aikana. Edellä mainittu 25 prosenttia vastaa 8,9 miljoonaa yksikköä eli 12,7 prosenttia unionin kulutuksesta.

- (78) Kiinasta Kanadaan, Intiaan, Japaniin ja Meksikoon (jotka yhdessä kattoivat noin 40 prosenttia neljän kiinalaisen otokseen valitun ryhmän kokonaisviennistä tarkastelua koskevan tutkimusajanjakson aikana) suuntautuneen viennin hinnat niiden tuotelajien osalta, jotka edustivat noin 22 prosenttia kyseisiin maihin vietyjen tuotteiden kokonaismäärästä, keskimääräiset myyntihinnat olivat alhaisemmat kuin niiden unioniin suuntautuvan myynnin hinnat⁽¹⁾. Myös tämä viittaa siihen, että Kiinan vienti todennäköisesti suuntautuisi uudelleen unioniin, jos toimenpiteiden annettaisiin raueta. Intian viennin suuntautuminen uudelleen on erityisen todennäköistä, koska kyseinen maa on ottanut käyttöön lopulliset polkumyynnitoimenpiteet toukokuussa 2015 eli keskellä tarkastelua koskevaa tutkimusajanjaksoa.
- (79) Eräs asianomainen osapuoli väitti, että unionin markkinoiden pieni houkuttelevuus ei tue todennäköisyyttä, että kiinalainen tuonti suuntautuisi uudelleen, jos toimenpiteet kumotaan. Tämä asianomainen osapuoli toimitti kahden otokseen kuuluvan ryhmän osalta vertailun unioniin suuntautuvan myynnin keskimääräisten vientihintojen ja muuhun maailmaan suuntautuvan myynnin keskimääräisten vientihintojen välillä; vertailu osoitti, että muuhun maailmaan suuntautuvan myynnin hinnat olivat korkeammat. Lisäksi kyseinen asianomainen osapuoli toimitti yhden otokseen valitun ryhmän osalta hintavertailun EU:hun suuntautuvan viennin ja muuhun maailmaan suuntautuvan viennin hinnoista 15 tuotelajin osalta.
- (80) Tämän väitteen osalta on tärkeää todeta, että keskimääräisten hintatasojen vertailussa ei oteta huomioon tuotelajien välisiä hintaeroja. Kiina kieltämättä toimittaa suurempia pyöriä suurimpaan vientikohteeseensa Yhdysvaltoihin. Muun maailmaan myynnin sulauttaminen on lisäksi virheellistä, koska siinä sekoitetaan eri vientikohteita koskevat tulokset. Tämä koskee myös tiettyjä tuotelajeja koskevaa vertailua, joka tehtiin yhdelle niistä neljästä vientiä harjoittavien tuottajien ryhmästä, jotka kuuluivat otokseen.
- (81) Toisaalta komission tekemä vertailu perustuu kaikkien neljän otokseen valitun vientiä harjoittavien tuottajien ryhmän tarkastettuihin tietoihin. Vertailu tehdään tuotelajien tasolla ja erikseen eri markkinoille. Näistä syistä johdanto-osan (76)–(78) kappaleessa selostettua komission soveltamaa menetelmää pidetään luotettavampana ja täsmällisempänä. Sen vuoksi asianomaisten osapuolten väite hylätään.
- (82) Päätelmistä ilmoittamisen jälkeen yksi asianomainen osapuoli väitti, että komissio on perusteettomasti korostanut unionin markkinoiden houkuttelevuutta verrattuna muihin vientikohteisiin. Asianomainen osapuoli väitti erityisesti, että komission tuotelajeittain tekemä vertailu osoittaa, että tosiasiallisesti vain noin 25 prosenttia otokseen valittujen ryhmien myynnistä Yhdysvaltoihin on halvempaa kuin samojen tuotelajien myyntihinta unioniin. Kyseinen asianomainen osapuoli väitti, että vientimyyntiä Yhdysvaltoihin (tai mihin tahansa muuhun maahan) on tarkasteltava yhtenä kokonaisuutena eli kaikki tuotelajit yhteen koottuna. Tämä johtuu siitä, että kiinalaiset tuottajat tarjoavat erityyppisiä alumiinipyöriä varmistaakseen asiakkaiden uskollisuuden. Asianomaisen osapuolen logiikan mukaan tämä tarkoittaisi sitä, ettei se tosiseikka, että tiettyjä alumiinipyörätyyppejä lähetetään Kiinasta Yhdysvaltoihin halvempaan hintaan kuin unioniin, tarkoita, että toimitukset suunnattaisiin uudelleen, sillä kiinalaisilla tuottajilla on oltava ”täydellinen valikoima tuotteita kaikille vientikohteilleen”, minkä vuoksi uudelleensuuntaaminen häiritäisi luotettavia toimitusketjuja.
- (83) Asianomainen osapuoli esitti myös hintavertailuja, joissa se ryhmitteli kaiken myynnin kohteen mukaan ja osoitti, että määrät olivat negatiivisia kaikilla markkinoilla Japania lukuun ottamatta (eli hinnat muiden kolmansien maiden markkinoille olivat korkeammat kuin hinnat unionin markkinoille). Asianomainen osapuoli väitti vielä, että komissio oli Kanadan, Intian, Japanin ja Meksikon markkinoita koskevassa analyysissään käyttänyt erilaista lähestymistapaa sulauttamalla ilman selityksiä näiden neljän kohteen myyntimäärät. Lopputuloksena asianomainen osapuoli väitti, etteivät asianomaiset osapuolet pysty komission ilmoittamien, suunniteltujen polkumyynnin vastaisten toimenpiteiden perusteena olevien tosiseikkojen ja huomioiden perusteella ymmärtämään komission logiikkaa sen unioniin suuntautuvan viennin hintojen ja muiden kolmansien maiden markkinoille suuntautuvan viennin hintojen välillä tehdyn vertailun osalta, mikä rikkoo perusasetuksen 20 artiklaa.
- (84) Vastauksena näihin väitteisiin komissio toteaa, ettei sen käyttämässä tuotelajikohtaisessa vertailussa salattu tosiasiallisen liiketoiminnan määriä. Lisäksi kyseisten Yhdysvaltoihin suuntautuneen viennin määrien prosenttiosuus ilmoitettiin osapuolille ja sitä käytettiin määritettäessä todennäköistä määrää, joka Kiinan kokonaisviennistä Yhdysvaltoihin suuntautuisi uudelleen. Sen vuoksi asianomaisen osapuolen väite siitä, että tuotelajikohtaisessa vertailussa olisi salattu myynnin määrällinen vaikutus ja/tai sitä ei olisi otettu huomioon, hylätään. Lisäksi asianomaisen osapuolen väitteen, jonka mukaan ratkaisevana seikkana on kaikkien vientimarkkinoille

⁽¹⁾ Unionin markkinat olivat kalliimmat 7 tuotelajin osalta 20 keskenään vastaavasta tuotelajista Kanadan osalta, 7 tuotelajin osalta 15 vastaavasta tuotelajista Intian osalta, 40 tuotelajin osalta 54 vastaavasta tuotelajista Japanin osalta ja 6 tuotelajin osalta 12 vastaavasta tuotelajista Meksikon osalta. Tämä otokseen valittujen kiinalaisten vientiä harjoittavien tuottajien myynti oli 2,3 miljoonaa yksikköä eli noin 22 prosenttia niiden kokonaismyynnistä näihin maihin. Kiinan vientitietokannan mukaan Kiina vei 235 161 tonnia (yli 21,5 miljoonaa yksikköä) alumiinipyöriä näihin maihin tarkastelua koskevan tutkimusajanjakson aikana. Edellä mainittu 22,3 prosenttia vastaa 4,8:aa miljoonaa yksikköä eli 6,8:aa prosenttia unionin kulutuksesta.

suunnattujen liiketoimien kokonaisvoitto eikä tuotelajikohtainen hintavertailu, tueksi ei esitetä näyttöä eivätkä tutkimuksessa tehdyn havainnot vahvista sitä. Komissio havaitsi tutkimuksen aikana sekä kiinalaisten vientiä harjoittavien tuottajien että unionin tuottajien osalta, että tarjoukset ja sopimukset tehdään yleensä tietyistä tuotelajeista eikä tuoteryhmittäin. Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo edelleen, että kiinalaisten myyntihintojen tuotelajikohtainen vertailu kolmansien maiden vientimarkkinoiden ja unionin markkinoiden välillä viittaa luotettavasti unionin markkinoiden houkuttelevuuteen.

- (85) Toisin kuin asianomainen osapuoli väittää, komissio ei myöskään sulauttanut myyntimääriä edellä mainittua neljää vientikohdetta eli Kanadaa, Intiaa, Japania ja Meksikoa koskevassa analyysissään. Kaikki vientikohteet analysoitiin erikseen, ja ainoastaan kustakin maasta uudelleensuuntautumiseen käytettävissä oleva todennäköinen määrä laskettiin yhteen ⁽¹⁾. Sen vuoksi asianomaisen osapuolen väite hylätään.
- (86) Yksi asianomainen osapuoli väitti, että OEM-pyörät ovat merkittävästi kalliimpia kuin jälkimarkkinasegmentin pyörät, joten komissio on tehnyt virheen, kun se on käyttänyt jälkimarkkinahintoja osoittaakseen, että kiinalaiset vientiä harjoittavat tuottajat suuntaisivat alumiinipyörien viennin uudelleen unionin markkinoille.
- (87) Komissio selventää, että toisin kuin asianomainen osapuoli väittää, se ei ole käyttänyt hintavertailussa ainoastaan jälkimarkkinamyyntiä, vaan kaikkea ilmoitettua myyntiä, josta jälkimarkkinasegmentin osuus on vain noin 20 prosenttia. Sen vuoksi tämä väite hylätään.
- (88) Koska muita huomautuksia ei esitetty, edellä johdanto-osan 75–78 kappaleessa selitetyt neljän otokseen valitun vientiä harjoittavan ryhmän kolmansiin maihin suuntautuvasta viennistä tehtyä analyysiä koskevat päätelmät jäivät voimaan. Sen vuoksi vahvistetaan, että todennäköisesti osa tällä hetkellä Yhdysvaltoihin, Kanadaan, Meksikoon, Japaniin ja Intiaan suuntautuvasta kiinalaisesta viennistä suuntautuisi uudelleen unionin markkinoille (arviolta 13,7 miljoonaa yksikköä) ⁽²⁾.

3.3 Myynti Kiinan kotimarkkinoilla sekä unionin markkinoiden houkuttelevuus

- (89) Koska kotimarkkinamyynnin määrä oli merkittävä, tilanne Kiinan kotimarkkinoilla analysoitiin myös. Saatavilla olevat tiedot osoittavat, että Kiinan automarkkinat ovat kasvaneet ja niiden ennustetaan kasvavan vuoteen 2020 mennessä keskimäärin 8 prosenttia vuodessa ⁽³⁾. Koska auto- ja autonpyörämarkkinat ovat lähellä toisiaan, saman kasvuvauhdin oletetaan koskevan myös autonpyörämarkkinoita. Tämä kasvu lisää Kiinan kotimarkkinoiden vastaanottokykyä. Tällainen kysynnän kasvu ei kuitenkaan todennäköisesti riitä käyttämättömän kapasiteetin vastaanottamiseen. Kiina on viime vuosina tehnyt suuria investointeja pyörien tuotantoon. Pelkästään otokseen valitut neljä ryhmää ovat lisänneet kokonaiskapasiteettiaan noin 16 miljoonalla yksiköllä tarkastelujakson aikana, mikä vastaa kysynnän kasvua.
- (90) Neljän otokseen kuuluneen ryhmän keskimääräinen hintataso Kiinan kotimarkkinoilla (noin 35 euroa) on merkittävästi alhaisempi kuin keskimääräinen myyntihinta unioniin (46,2 euroa). Vaikka osan hintaeroista voidaan selittää johtuvan eri tuotelajeista ja vaatimuksista, tällainen merkittävä hintaero merkitsee sitä, että unionin markkinoista tulisi Kiinan kotimarkkinoihin verrattuna vieläkin houkuttelevammat, jos toimenpiteet kumottaisiin. On myös tärkeää huomata, että suurimmilla viejillä on jo vakiintuneet liikesuhteet unionissa, jolloin vientimääriä voidaan nopeasti lisätä, jos nyt voimassa olevien tullien taso muuttuu.
- (91) Kiinan kotimarkkinamyynnin ja markkinaolosuhteiden analyysin päätelmänä on sen vuoksi, että Kiinan kotimarkkinat eivät ensiksikään kykene ottamaan vastaan käyttämätöntä kapasiteettia ja että kotimaan myynnin suuntaaminen kohti unionia on merkittävien hintaerojen vuoksi todennäköistä.

⁽¹⁾ Maakohtaiset erilliset luvut ovat seuraavat: Unionin markkinat olivat kalliimmat 7 tuotelajin osalta 20:stä keskenään vastaavasta tuotelajista Kanadan osalta, 7 tuotelajin osalta 15:stä keskenään vastaavasta tuotelajista Intian osalta, 40 tuotelajiin osalta 54:stä keskenään vastaavasta tuotelajista Japanin osalta ja 6 tuotelajin osalta 12:sta keskenään vastaavasta tuotelajista Meksikon osalta. Näiden tuotelajien määrä oli 1 263 052 pyörää Japanin, 721 220 Intian, 107 740 Meksikon ja 224 364 Kanadan osalta. Näiden neljän maan yhteismäärä oli 2 316 376. Neljän otokseen valitun ryhmän kokonaismyyntimäärä edellä mainittuihin neljään kohteeseen oli 10 384 797 yksikköä, josta todennäköisen uudelleensuuntautumisen (2,3 miljoonaa) osuus on 22,3 prosenttia. Arvioitaessa Kiinasta tulevan tuonnin todennäköistä uudelleensuuntautumista tätä 22,3 prosentin lukua sovellettiin Kiinan vientitietokannassa ilmoitettuun näihin neljään maahan suuntautuneeseen Kiinan kokonaisvientiin, joka oli 2 350 161 tonnia (noin 21,5 miljoonaa yksikköä). Todennäköisesti uudelleensuuntautuvaksi vienniksi saatiin 4,8 miljoonaa yksikköä.

⁽²⁾ 8,9 miljoonaa Yhdysvalloista ja 4,8 miljoonaa kyseisistä neljästä muusta kohteesta.

⁽³⁾ Mckinsayn tutkimuksessa "Bigger, better, broader: a perspective on China's auto market in 2020", joka on osoitteessa <http://www.mckinseychina.com/bigger-better-broader-a-perspective-on-chinas-auto-market-in-2020/>, arvioidaan, että Kiinan autoteollisuus kasvaa vuosien 2011 ja 2020 välisenä aikana 8 prosentin vuosivauhtia.

- (92) Kaiken edellä esitetyn perusteella komissio päätteli, että jos toimenpiteiden annetaan raueta, vastassa on todellinen riski siitä, että merkittävä määrä vientiä ja kotimarkkinamyyntiä suuntautuu uudelleen unioniin polkumyyn-tihinnoin.
- (93) Päättelystä ilmoittamisen jälkeen yksi asianomainen osapuoli väitti, että koska arvioitu tuotantokapasiteetti ja käyttöaste on virheellinen, päätelmä, jonka mukaan alumiinipyörien arvioitu kysynnän kasvu Kiinan kotimark-kinoilla ei todennäköisesti pysty ottamaan käyttämätöntä kapasiteettia vastaan, ei pidä paikkaansa. Asianomainen osapuoli kiisti myös keskimääraisten hintojen vertailun luotettavuuden, koska komissio totesi itse, että keskimääraisten hintojen vertailussa ei oteta huomioon tuotelajien välisiä hintaeroja.
- (94) Tuotantokapasiteettia ja kapasiteetin käyttöastetta koskevia huomautuksia on käsitelty edellä 3.1 ja 3.2 jaksossa. Lukuja, sellaisina kuin ne vahvistettiin huomautusten analysoinnin jälkeen, ei ole muutettu siinä määrin, että ne muuttaisivat edellä johdanto-osan 89 kappaleessa esitettyjä päätelmiä.
- (95) Se seikka, että keskimääraisten hintojen vertailu ei ole niin luotettava kuin tuotelajien tasolla tehtävä vertailu, ei muuta sitä päätelmää, että hintatasojen välinen ero on edelleen merkittävä. Tämä yhdessä kotimarkkinoiden merkittävän koon kanssa viittaa todella siihen, että jokin osa myynnistä suuntautuu todennäköisesti uudelleen unionin markkinoille, jos toimenpiteiden annetaan raueta, vaikka saatavilla olevien tietojen perusteella määrää ei voidakaan täsmällisesti määrittää. Näin ollen esitetyt huomautukset eivät ole ristiriidassa tehtyjen päätelmien kanssa, jotka näin ollen vahvistetaan.

4. Polkumyyntiä ja polkumyynnin jatkumisen todennäköisyyttä koskevat päätelmät

- (96) Kaikkien neljän otokseen valitun kiinalaisen vientiä harjoittavan tuottajan todettiin harjoittaneen polkumyyntiä tarkastelua koskevan tutkimusajanjakson aikana. Lisäksi kun otetaan huomioon merkittävä käyttämätön kapasiteetti Kiinassa sekä unionin markkinoiden houkuttelevuus verrattuna joihinkin kolmansien maiden markkinoihin tai kotimarkkinoihin, on todennäköistä, että kiinalaiset vientiä harjoittavat tuottajat suuntautuisivat uudelleen unionin markkinoille tuoden merkittäviä määriä alumiinipyöriä polkumyyn-tihinnoin, jos toimenpiteiden annettaisiin raueta.

D. UNIONIN TUOTANNONALAN MÄÄRITELMÄ

- (97) Unionin tuotannonalalla ei tapahtunut merkittäviä rakenteellisia muutoksia alkuperäisen tutkimuksen jälkeen. Tarkastelua koskevalla tutkimusajanjaksolla samankaltaista tuotetta valmisti noin 50 tiedossa olevaa unionin tuottajaa. Nämä tuottajat muodostavat perusasetuksen 4 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun 'unionin tuotannonalan'.
- (98) Unionin kokonaistuotannon arvioitiin olleen 50,5 miljoonaa yksikköä tarkastelua koskevalla tutkimusajanjaksolla. Yritykset, jotka tukivat tarkastelupyyntöä edustivat yli 85:tä prosenttia unionin kokonaistuotannosta tarkastelua koskevalla tutkimusajanjaksolla. Kuten 17 kappaleessa todetaan, otokseen valittujen unionin tuottajien osuus samankaltaisen tuotteen unionin kokonaistuotannosta oli yli 30 prosenttia.

E. TILANNE UNIONIN MARKKINOILLA

1. Alustavat huomautukset

- (99) Unionin kokonaistuotanto on määritetty kaikkien saatavilla olevien tietojen perusteella, mukaan lukien tarkastelu-pyyntöissä toimitetut tiedot, kaikilta tiedossa olevilta unionin tuottajilta ennen tutkimuksen vireillepanoa ja sen jälkeen kerätyt tiedot sekä otokseen valituilta tuottajilta saadut tiedot. Tietojen perustella voitiin vahvistaa myös niiden tuottajien tuotanto ja tuotannon taso, jotka eivät toimineet yhteistyössä tutkimuksessa.
- (100) Kuten alkuperäisessä tutkimuksessa todettiin ja kuten johdanto-osan 28 kappaleessa mainitaan, tuote myytiin kahden jakelukanavan kautta eli OEM-segmentille ja jälkimarkkinasegmentille.
- (101) Jotkin asianomaiset osapuolet toistivat alkuperäisessä tutkimuksessa esittämänsä väitteet, joiden mukaan vahinkoa koskevassa analyysissä olisi tehtävä ero OEM-segmentille tarkoitettujen alumiinipyörien ja jälkimarkkinaseg-mentille tarkoitettujen alumiinipyörien välillä. Väitteet perustuivat siihen, että alkuperäisen tutkimuksen aikana Kiinasta tuleva tuonti kohdistui pääasiassa jälkimarkkinasegmentille, kun taas unionin tuotannonala toimi pääosin OEM-segmentillä.

- (102) Tutkimuksessa vahvistettiin, kuten johdanto-osan (113) ja (114) kappaleessa selitetään, että kiinalaiset vientiä harjoittavat tuottajat näyttävät alkuperäisen tutkimuksen jälkeen siirtyneen jälkimarkkinasegmentiltä OEM-segmentille. Sen vuoksi erillinen analyysi Kiinasta tulevan tuonnin vaikutuksesta unionin tuotannonalan tilanteeseen segmentikohtaisesti ei ollut enää tarpeen.
- (103) Alkuperäisen tutkimuksen tapaan ja jotta unionin tuotannonalan tilanteesta tutkimusajanjakson aikana saataisiin mahdollisimman kattava kuva, jotkin vahinkoindikaattorit analysoitiin kuitenkin saatavilla olevien tietojen perusteella myös erikseen. Eri segmentit otettiin lisäksi huomioon arvioitaessa vahingon toistumisen todennäköisyyttä.
- (104) Viitaten johdanto-osan (101) kappaleessa tarkoitettuun väitteeseen yksi asianomainen osapuoli lisäsi vielä, että segmentit olisi erotettava toisistaan asiakastyypin perusteella, koska OEM-segmentin asiakkaat ostavat sen väitteen mukaan eri tuotelajia – niin kutsuttuja alkuperäisiä merkkipyöriä – kuin jälkimarkkinasegmentin asiakkaat, jotka ostavat niin kutsuttuja jälkimarkkinoiden merkkipyöriä. Tämän osapuolen mukaan tiedolla siitä, käytetäänkö pyöriä uusiin ajoneuvoihin asennettaviksi (OEM) vai myydäänkö niitä erikseen alkuperäisten pyörien tilalle (jälkimarkkinasegmentti) ei ole juurikaan merkitystä.
- (105) Tämän osapuolen pyyntö perustui virheelliseen oletukseen, jonka mukaan komissio luokittelisi autonvalmistajien tai niiden valtuutettujen jälleenmyyjien jakelukanavien kautta myydyt alkuperäiset merkkipyörät jälkimarkkinasegmentillä tapahtuvaksi myynniksi. Komissio katsoi kuitenkin kaikki alkuperäiset merkkipyörät OEM-segmentillä tapahtuneeksi myynniksi riippumatta siitä, asennettiinkö pyörät uusiin ajoneuvoihin vai myytiinkö ne erikseen, mikä oli sopusoinnussa osapuolen väitteen kanssa.

2. Unionin kulutus

- (106) Unionin kulutus kehittyi tarkastelujaksolla seuraavasti:

Taulukko 2

Unionin kulutus

	2012	2013	2014	Tarkastelua koskeva tutkimus- ajanjakso
Kokonaiskulutus (tuhatta yksikköä)	59 361	60 528	66 457	70 047
Indeksi (2012 = 100)	100	102	112	118

Lähde: tarkastelupyyntö, Eurostat ja tarkistetut kyselyvastaukset

- (107) Unionin kulutus on saatu lisäämällä Eurostatin tietoihin perustuva Kiinasta ja muista kolmansista maista tuleva tuonti unionin tuottajien markkinoille suuntautuvaan myyntiin. Unionin tuotannonalan unionin markkinoille suuntautuva myynti saatiin tarkastelupyynnöstä ja sitä oikaistiin otokseen valittujen unionin tuottajien tarkastelua koskevan tutkimusajanjakson osalta esittämissä vastauksissa annettujen tietojen perusteella.
- (108) Unionin kulutus kasvoi tarkastelujaksolla kaiken kaikkiaan 18 prosenttia eli 59,3 miljoonasta yksiköstä vuonna 2012 ja 70,0 miljoonaan yksikköön tarkastelua koskevan tutkimusajanjakson aikana. Tämä kulutuksen kasvu heijastelee sekä autontuotannon kasvua unionissa että alumiinipyörien osuuden kasvua uusissa autoissa. Kulutuksen kasvu merkitsee huomattavaa muutosta verrattuna alkuperäisessä tutkimuksessa havaittuun suuntaukseen, jossa kulutus laski vuoden 2006 ja alkuperäisen tutkimuksen tutkimusajanjakson välillä 16 prosenttia eli 58,6 miljoonasta yksiköstä 49,5 miljoonaan yksikköön.

- (109) Unionin kulutus analysoitiin erikseen myös OEM- ja jälkimarkkinasegmentin osalta. Määrät ja markkinaosuudet arvioitiin otokseen valittujen vientiä harjoittavien tuottajien, yhteistyössä toimineiden vertailumaan tuottajien ja otokseen valittujen unionin tuottajien toimittamien tietojen sekä tarkastelupyynnön perusteella. Jäljempänä olevassa taulukossa esitetään kulutuksen kehitys kullakin segmentillä tarkastelua koskevalla tutkimusajanjaksolla ja verrataan sitä alkuperäisen tutkimuksen tutkimusajanjaksoon.

Taulukko 3

Kulutus jälkimarkkina- ja OEM-segmentillä

Määrä (tuhatta yksikköä)	Alkuperäisen tutkimuksen tutkimusajanjakso (IP)	Tarkastelua koskeva tutkimusajanjakso
Kulutus OEM-segmentillä	34 915	65 168
<i>Indeksi (IP = 100)</i>	<i>100</i>	<i>188</i>
OEM-segmentin osuus kokonaiskulutuksesta (%)	71	93
Kulutus jälkimarkkinasegmentillä	14 592	4 879
<i>Indeksi (IP = 100)</i>	<i>100</i>	<i>33</i>
Jälkimarkkinasegmentin osuus kokonaiskulutuksesta (%)	29	7
Kokonaiskulutus	49 508	70 047
<i>Indeksi (IP = 100)</i>	<i>100</i>	<i>141</i>

Lähde: tarkastelupyyntö, Eurostat ja tarkistettut kyselyvastaukset, täytäntöönpanoasetus (EU) N:o 964/2010

- (110) Alkuperäisen tutkimuksen tutkimusajanjakson jälkeen kulutus OEM-segmentillä kasvoi 88 prosenttia eli noin 35 miljoonasta yksiköstä noin 65 miljoonaan yksikköön, kun taas kulutus jälkimarkkinasegmentillä laski lähes 70 prosenttia noin 15 miljoonasta yksiköstä noin 5 miljoonaan yksikköön tarkastelua koskevalla tutkimusajanjaksolla. Tämä osoittaa, että kulutuksen yleinen kasvu alkuperäisen tutkimuksen tutkimusajanjakson jälkeen perustui täysin OEM-segmentillä tapahtuneeseen kulutuksen kasvuun, kun taas jälkimarkkinasegmentillä kulutus laski alkuperäisen tutkimuksen tutkimusajanjakson jälkeen merkittävästi. Näin ollen OEM-segmentti oli merkittävä jo alkuperäisen tutkimuksen tutkimusajanjakson aikana ja sen merkitys vain kasvoi tarkastelua koskevalla tutkimusajanjaksolla, jolloin sen osuus oli 93 prosenttia kokonaiskulutuksesta. Jälkimarkkinasegmentin osuus kokonaiskulutuksesta oli puolestaan 7 prosenttia, kun se alkuperäisen tutkimuksen tutkimusajanjaksolla oli 29 prosenttia.
- (111) On huomattava, että OEM-segmentti on yleisesti kilpailukykyisempi, koska myynti kohdistuu suuremmille markkinoille, joilla on useampia toimijoita ja keskenään kilpailevia toimittajia. Asema tällä segmentillä on myös pysyvämpi. Tutkimuksessa kävi ilmi, että toimijat, jotka ovat onnistuneet siirtymään OEM-segmentille, pysyvät yleensä siellä eivätkä helposti siirry jälkimarkkinasegmentille. Tämä johtuu siitä, että OEM-segmentin asiakkaila on tarkat ja tiukat vaatimukset sekä alumiinipyörien laadun ja suunnittelun että prosessien laadun ja toimittajien luotettavuuteen liittyvän osaamisen osalta. Tuotteet ostetaan yleensä vasta testausvaiheen ja prosessin tarkastusvaiheen jälkeen. Sen jälkeen muodostuva myyjän ja ostajan välinen sopimussuhde voi kestää useita vuosia. Samalla on huomattava, että OEM-käyttäjillä on yleensä useita toimittajia, jotka ne ovat hyväksyneet, ja ne saattavat suhteellisen helposti vaihtaa toimittajaa kilpailukykyisemmän hinnan vuoksi.

3. Kiinasta tulevan tuonnin määrä, hinnat ja markkinaosuus

3.1 Kiinasta tulevan tuonnin määrä ja markkinaosuus

Taulukko 4

Kiinasta tulevan tuonnin määrä ja markkinaosuus

	2012	2013	2014	Tarkastelua koskeva tutkimus- ajanjakso
Tuonnin määrä (tuhatta yksikköä)	3 371	2 436	2 439	2 237
Indeksi (2012 = 100)	100	72	72	66
Markkinaosuus (%)	5,7	4,1	3,7	3,2

Lähde: Eurostat.

- (112) Kiinasta tulevan tuonnin määrä väheni vuoden 2012 ja tarkastelua koskevan tutkimusajanjakson välillä 3,3 miljoonasta yksiköstä 2,2 miljoonaan yksikköön eli 34 prosenttia ja vastaavasti markkinaosuus laski 5,7 prosentista 3,2 prosenttiin eli 2,5 prosenttiyksikköä tarkastelujakson aikana. Vaikka Kiinasta tulevan tuonnin määrä ja markkinaosuus laskivat, kiinalaiset vientiä harjoittavat tuottajat onnistuivat kuitenkin pitämään yllä huomattavaa markkinaosuutta voimassa olevista toimenpiteistä huolimatta. Komissio toteaa, että osa Kiinasta tulevasta tuonnista (21–28 prosenttia tarkastelujakson aikana) hyödynsi sisäisen jalostuksen menettelyä eikä siihen sovellettu polkumyyntitulleja.
- (113) Lisäksi tarkastelua koskevalla tutkimusajanjaksolla Kiinasta tulevan tuonnin määrän ja markkinaosuuden kehitystä arvioitiin OEM- ja jälkimarkkinasegmentillä erikseen ja sitä verrattiin alkuperäisen tutkimuksen tutkimusajanjaksoon, kuten jäljempänä olevasta taulukosta käy ilmi:

Taulukko 5

Kiinasta tuleva tuonti ja sen markkinaosuudet OEM-segmentillä ja jälkimarkkinasegmentillä

	Alkuperäisen tutkimuksen tutkimusajanjakso (IP)	Tarkastelua koskeva tutki- musajanjakso
OEM-segmentti		
OEM-segmentin osuus Kiinasta tulevasta kokonaistuonnista (tuhatta yksikköä)	1 183	1 606
Indeksi (IP = 100)	100	136
Osuus kokonaistuonnista (%)	19	72
OEM-segmentin kulutuksen markkinaosuus (%)	3,4	2,5
Markkinaosuus kokonaiskulutuksesta (%)	2,3	2,3
Jälkimarkkinasegmentti		
Jälkimarkkinasegmentin osuus Kiinasta tulevasta kokonaistuonnista (tuhatta yksikköä)	4 954	631
Indeksi (IP = 100)	100	13
Osuus kokonaistuonnista (%)	81	28
Jälkimarkkinasegmentin kulutuksen markkinaosuus (%)	33,9	12,9
Markkinaosuus kokonaiskulutuksesta (%)	10,0	0,9

Lähde: tarkastelupyynnö, Eurostat ja tarkistetut kyselyvastaukset, täytäntöönpanoasetus (EU) N:o 964/2010

- (114) Kiinasta tulevan tuonnin määrien kehitys segmentteittäin eroteltuna noudatti yleistä suuntausta, jonka mukaan kulutus OEM-segmentillä kasvoi merkittävästi, kuten johdanto-osan 109–111 kappaleessa esitetään. Vaikka Kiinasta peräisin olevien alumiinipyörien tuonti (ks. taulukko 3) on yleisesti laskenut, kiinalaiset vientiä harjoittavat tuottajat ovat kasvattaneet tuontimääriään OEM-segmentillä. Tuonnin määrä OEM-segmentillä kasvoi alkuperäisen tutkimuksen tutkimusajanjakson ja tarkastelua koskevan tutkimusajanjakson välillä 1 183 miljoonasta yksiköstä 1 606 miljoonaan yksikköön eli kiinalaiset vientiä harjoittavat tuottajat onnistuivat lisäämään tuontiaan 0,4 miljoonaa yksikköä, mikä vastaa 63 prosentin lisäystä, kun tilannetta verrataan alkuperäisen tutkimuksen tutkimusajanjaksoon.
- (115) Kaiken kaikkiaan OEM-segmentille suuntautuva tuonti Kiinasta oli 72 prosenttia kaikesta tarkastelua koskevalla tutkimusajanjaksolla tapahtuneesta tuonnista. Alkuperäisen tutkimuksen tutkimusajanjaksolla tilanne oli päinvastainen ja Kiinasta OEM-segmentille tuleva tuonti oli vain 19 prosenttia unioniin suuntautuvasta kokonais-tuonnista.
- (116) Huolimatta siitä, että myyntimäärät OEM-segmentillä kasvoivat, markkinaosuus kyseisellä segmentillä pieneni 0,9 prosenttiyksikköä, mikä johtui siitä, että kulutus tällä segmentillä kasvoi voimakkaammin. Kiinalaisen tuonnin markkinaosuus kokonaiskulutuksesta pysyi vakaana, mikä johtui myös siitä, että kokonaiskulutus kasvoi enemmän.
- (117) Edellä esitetystä seuraa, että Kiinasta peräisin olevan tuonnin määrän yleinen lasku johtuu yksinomaan siitä, että jälkimarkkinasegmentille suuntautuva tuonti supistui. Itse asiassa tuonti Kiinasta väheni tällä segmentillä merkittävästi eli lähes 90 prosenttia, mikä johti siihen, että jälkimarkkinasegmentillä tapahtuneen kulutuksen markkinaosuus laski alkuperäisen tutkimuksen tutkimusajanjakson ja tätä tarkastelua koskevan tutkimusajanjakson välillä 34 prosentista 13 prosenttiin. Kaiken kaikkiaan jälkimarkkinasegmentille suuntautuneen tuonnin osuus kokonaiskulutuksesta laski alkuperäisen tutkimuksen tutkimusajanjakson ja tarkastelua koskevan tutkimusajanjakson välillä 10,0 prosentista 0,9 prosenttiin.
- (118) Kiinalaisten vientiä harjoittavien tuottajien siirtyminen jälkimarkkinasegmentiltä OEM-segmentille alkoi jo alkuperäisen tutkimuksen kahden viimeisen vuoden aikana (eli vuonna 2008 ja tarkastelua koskevalla tutkimusajanjaksolla, ks. täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 964/2010 johdanto-osan 89 kappale). Markkinaosuuksien laskusta huolimatta kiinalaiset vientiä harjoittavat tuottajat ovat säilyttäneet myyntimääränsä ja asiakaskantansa OEM-segmentillä alkuperäisen tutkimuksen jälkeen.

3.2 Tuonnin hinta ja hinnan alittavuus

Taulukko 6

Kiinasta tulevan tuonnin keskimääräinen hinta

	2012	2013	2014	Tarkastelua koskeva tutkimus- ajanjakso
Keskim. hinta euroa/yksikkö	40,68	36,16	39,74	46,24
Indeksi (2012 = 100)	100	89	98	114

Lähde: Eurostat

- (119) Kiinasta tulevan tuonnin keskimääräiset hinnat laskivat vuosien 2012 ja 2013 välillä 40,68 eurosta/yksikkö 36,16 euroon/yksikkö, minkä jälkeen vuonna 2014 hinnat nousivat 39,74 euroon/yksikkö. Keskimääräiset hinnat jatkoivat nousuaan tarkastelua koskevalla tutkimusajanjaksolla, jolloin ne olivat 46,24 euroa/yksikkö. Kaikkiaan vuoden 2012 ja tarkastelua koskevan tutkimusajanjakson välillä keskimääräiset hinnat nousivat 14 prosenttia. Tämä yleinen hintojen nousu on sopusoinnussa maailmanlaajuisen hintojen kehityksen kanssa ja vastaa yleistä suuntausta kohti suurempia ja pitemmälle kehitettyjä pyöriä.
- (120) Unionin markkinoiden myyntihintoja tutkittiin vertaamalla otokseen valitun unionin tuotannonalan hintoja otokseen valittujen vientiä harjoittavien tuottajien asianomaisesta maasta peräisin olevan tuonnin hintoihin. Otokseen valitun unionin tuotannonalan myyntihinnat olivat riippumattomilta asiakkailta veloitetuista hinnoista oikaistuna tarvittaessa noudettuna lähettäjältä -tasolle eli ilman unionissa syntyneitä rahtikustannuksia ja alennusten ja hyvitysten vähentämisen jälkeen.
- (121) Näitä hintoja verrattiin otokseen valittujen kiinalaisten vientiä harjoittavien tuottajien veloittamiin nettomyyntihintoihin, joista vähennettiin alennukset ja joita oikaistiin tarvittaessa CIF-hinta unionin rajalla -tasolle, jolloin tehtiin asianmukaiset tuonnin jälkeiset kustannukset koskevat oikaisut.

- (122) Kun tuonnin CIF-hintoihin lisättiin sovellettavat tullimaksut ja polkumyöntitullit, otokseen valittujen vientiä harjoittavien tuottajien hinnat olivat keskimäärin korkeammat kuin unionin tuotannonalan myyntihinnat unionin markkinoilla. Sama tulos päti myös otokseen kuulumattomien vientiä harjoittavien tuottajien tuontiin.
- (123) Jos otokseen valittujen kiinalaisten vientiä harjoittavien tuottajien tuontihintoja tarkastellaan ilman polkumyöntitulleja, ne alittaisivat unionin tuotannonalan myyntihinnat keskimäärin 8,0 prosentilla. Tulos on vieläkin selvempi, kun OEM- ja jälkimarkkinasegmenttejä analysoidaan erikseen, jolloin hinnan alittavuuden marginaalit otokseen valittujen vientiä harjoittavien tuottajien osalta olivat 8,7 prosenttia OEM-segmentillä ja 12,4 prosenttia jälkimarkkinasegmentillä. Eurostatin tietojen mukaan otokseen kuulumattomien vientiä harjoittavien tuottajien osalta hintojen alittavuuden marginaaliksi saataisiin keskimäärin 7,5 prosenttia. Vertailu on tehty keskiarvon perusteella, koska Eurostat ei tee eroa tuotelajien välillä.
- (124) Lopuksi hintavertailu tehtiin sisäisen jalostuksen menettelyn mukaisesti tapahtuneesta Kiinan tuonnista, jonka osuus oli 20,6 prosenttia kaikesta kiinalaisesta tuonnista tarkastelua koskevalla tutkimusajanjaksolla. Hintavertailu tehtiin vertaamalla keskenään sisäisen jalostuksen menettelyn mukaisessa Kiinasta tulevassa tuonnissa (Eurostatin tietojen perusteella, koska yksikään otokseen valituista vientiä harjoittavista tuottajista ei ilmoittanut unioniin suuntautuvasta sisäisen jalostuksen menettelyn mukaisesta myynnistä) käytettyjä keskimääräisiä tuontihintoja ja otokseen valittujen unionin tuottajien tarkastelua koskevalla tutkimusajanjaksolla veloittamia keskimääräisiä myyntihintoja. Tulokseksi saatiin hintojen alittavuuden keskimääräinen marginaali, joka oli 7,6 prosenttia. Vertailu tehtiin keskiarvon perusteella, koska Eurostatin tiedoissa ei tehdä eroa tuotelajien välillä, kuten johdanto-osan 123 kappaleessa todetaan. Lisäksi sisäisessä jalostusmenettelyssä tapahtuvan tuonnin kokonaismäärä oli hyvin alhainen eli vain 0,6 prosenttia unionin kokonaiskulutuksesta tarkastelua koskevalla tutkimusajanjaksolla.
- (125) Yksi asianomainen osapuoli väitti, että jälkimarkkinasegmentille myytävien alumiinipyörien hinnat olivat yleensä merkittävästi alhaisemmat kuin OEM-segmentille myytävien alumiinipyörien hinnat. Lisäksi tämä osapuoli väitti, että OEM-segmentillä voidaan tehdä kunnollinen hintavertailu ainoastaan "tarjoustasolla", jolla hinnan alittavuutta ei sen väitteen mukaan yleensä esiinny edes sen jälkeen, kun voimassa oleva polkumyöntitulli on vähennetty.
- (126) Yksittäisistä tarjouksista valikoidut tiedot eivät voi korvata komission analyysiä, joka perustuu kattaviin tietoihin kuten liiketoimikohtaisiin myyntitietoihin ja lajikohtaisesti tehtyihin hintavertailuihin. Tällaisessa vertailussa on otettu huomioon suurin mahdollinen tietomäärä toteutuneista liiketoimista. Kuten johdanto-osan (123) kappaleessa selitetään, otokseen valituilta vientiä harjoittavilta tuottajilta ja unionin tuottajilta saatujen kattavien tietojen perusteella hintojen alittavuus oli 8,7 prosenttia OEM-segmentillä ja 12,4 prosenttia jälkimarkkinasegmentillä, mikä vahvisti hintojen alittavuuden molemmilla segmenteillä, kun hintoja tarkastellaan ilman polkumyöntitulleja. Sen vuoksi tämä väite hylätään.
- (127) Päätelmien ilmoittamisen jälkeen sama osapuoli pyysi komissiota selventämään, miten komissio varmistaa, että Kiinan kotimarkkinamyynnissä ja unioniin sekä kolmansiin maihin suuntautuvassa viennissä käytettävät hinnat ovat vertailukelpoiset. Menetelmä selitetään edellä johdanto-osan 123 ja 126 kappaleessa.

4. Tuonti muista kolmansista maista

Taulukko 7

Tuonti muista kolmansista maista

	2012	2013	2014	Tarkastelua koskeva tutkimus- ajanjakso
Turkki	6 189	6 879	8 316	9 218
Indeksi (2012 = 100)	100	111	134	149
Markkinaosuus (%)	10,4	11,4	12,5	13,2
Keskim. hinta euroa/yksikkö	45,57	45,32	43,89	48,50
Indeksi (2012 = 100)	100	99	96	106

	2012	2013	2014	Tarkastelua koskeva tutkimus- ajanjakso
Muut kolmannet maat (Turkkia lukuun ottamatta)	7 104	6 778	8 177	8 696
<i>Indeksi (2012 = 100)</i>	100	95	115	122
Markkinaosuus (%)	12,0	11,2	12,3	12,4
Keskim. hinta euroa/yksikkö	51,27	51,23	52,66	58,88
<i>Indeksi (2012 = 100)</i>	100	100	103	115
Muut kolmannet maat yhteensä	13 294	13 657	16 493	17 914
<i>Indeksi (2012 = 100)</i>	100	103	124	135
Markkinaosuus (%)	22,4	22,6	24,8	25,6
Keskim. hinta euroa/yksikkö	48,62	48,25	48,24	53,54
<i>Indeksi (2012 = 100)</i>	100	99	99	110

Lähde: Eurostat

- (128) Tarkastelujaksolla tuonti muista kolmansista maista unioniin kasvoi vuoden 2012 ja tarkastelua koskevan tutkimusajanjakson välillä 13,2 miljoonasta yksiköstä noin 17,9 miljoonaan yksikköön eli 35 prosenttia. Koska unionin kulutus kasvoi kyseisellä jaksolla vain 18 prosenttia (ks. Johdanto-osan 107 kappale, taulukko 1), muiden kolmansien maiden vastaava markkinaosuus kasvoi vähemmän nousten vuoden 2012 ja tarkastelua koskevan tutkimusajanjakson välillä 22,4 prosentista 25,6 prosenttiin eli 3,2 prosenttiyksikköä.
- (129) Muista kolmansista maista kuin Kiinasta tulevan tuonnin hinnat olivat keskimäärin korkeammat kuin Kiinasta tulevan tuonnin hinnat ja kasvoivat 10 prosenttia tarkastelujaksolla.
- (130) Turkki on Kiinan jälkeen suurin tuoja unioniin. Turkista tulevan tuonnin määrä kasvoi vuoden 2012 ja tarkastelua koskevan tutkimusajanjakson välillä 6,1 miljoonasta yksiköstä noin 9,2 miljoonaan yksikköön, mikä vastaa 49:ää prosenttia. Tämä kasvu näkyi markkinaosuuden kasvuna 10,4 prosentista (vuonna 2012) 13,2 prosenttiin (tarkastelua koskevalla tutkimusajanjaksolla), mikä vastaa 2,8 prosenttiyksikköä. Turkista tulevan tuonnin keskimääräiset tuontihinnat olivat korkeammat kuin Kiinasta tulevan tuonnin keskimääräiset tuontihinnat koko tarkastelujakson ajan. Ne kasvoivat vuoden 2012 ja tarkastelua koskevan tutkimusajanjakson välillä 45,57 eurosta/yksikkö 48,50 euroon/yksikkö, mikä vastaa 6 prosentin kasvua.
- (131) Muista kolmansista maista kuin Turkista tulevan tuonnin markkinaosuus kasvoi vain hieman eli vuoden 2012 12,0 prosentista tarkastelua koskevan tutkimusajanjakson 12,4 prosenttiin. Kolmansista maista tulevan tuonnin hinnat olivat korkeammat kuin Kiinasta tulevan tuonnin hinnat koko tarkastelujakson ajan.

5. Unionin tuotannonalan taloudellinen tilanne

5.1 Yleisiä huomioita

- (132) Komissio tutki perusasetuksen 3 artiklan 5 kohdan mukaisesti kaikkia sellaisia taloudellisia tekijöitä ja indikaattoreita, joilla on vaikutusta unionin tuotannonalan tilanteeseen.
- (133) Kuten 17 kappaleessa mainitaan, unionin tuotannonalan mahdollisesti kärsimän vahingon määrittämiseen käytettiin otantamenetelmää.

- (134) Vahingon määrittämistä varten komissio erotti toisistaan makro- ja mikrotaloudelliset vahinkoindikaattorit. Komissio arvioi koko unionin tuotannonalaan liittyvät makrotaloudelliset indikaattorit pyynnön esittäjän tarkastelupyynnössä toimittamien tietojen ja otokseen valittujen unionin tuottajien tietojen perusteella; tietoja oikaistiin otokseen valittujen unionin tuottajien tarkastelua koskevan tutkimusajanjakson osalta esittämässä vastauksissa annettujen tietojen perusteella. Komissio arvioi mikrotaloudelliset indikaattorit ainoastaan otokseen valittujen unionin tuottajien osalta näiden kyselyvastauksiin sisältyneiden tietojen perusteella. Kumpaakin ryhmää koskevien tietojen todettiin edustavan unionin tuotannonalan taloudellista tilannetta.
- (135) Makrotaloudelliset indikaattorit ovat tuotanto, tuotantokapasiteetti, kapasiteetin käyttöaste, myyntimäärä, markkinaosuus, kasvu, työllisyys, tuottavuus ja polkumyymintarginaalin suuruus.
- (136) Mikrotaloudelliset indikaattorit ovat keskimääräiset yksikköhinnat, yksikkökustannukset, työvoimakustannukset, varastot, kannattavuus, kassavirta, investoinnit, investointien tuotto ja pääoman saanti.

5.2 Makrotaloudelliset indikaattorit

5.2.1 Tuotanto, tuotantokapasiteetti ja kapasiteetin käyttöaste

Taulukko 8

Tuotanto, tuotantokapasiteetti ja kapasiteetin käyttöaste

	2012	2013	2014	Tarkastelua koskeva tutkimus- ajanjakso
Tuotantomäärä (tuhatta yksikköä)	44 124	45 516	49 638	50 571
<i>Indeksi (2012 = 100)</i>	100	103	112	115
Tuotantokapasiteetti (tuhatta yksikköä)	49 808	51 644	53 510	55 178
<i>Indeksi (2012 = 100)</i>	100	104	107	111
Kapasiteetin käyttöaste (%)	89	88	93	92
<i>Indeksi (2012 = 100)</i>	100	99	105	103

Lähde: tarkastelupyyntö, tarkistetut kyselyvastaukset

- (137) Unionin kokonaistuotanto, tuotantokapasiteetti ja kapasiteetin käyttöaste kehittyivät tarkastelujaksolla seuraavasti:
- (138) Tuotanto kasvoi tarkastelujakson aikana. Tuotannon määrä kasvoi kaiken kaikkiaan 44,1 miljoonasta yksiköstä 50,5 miljoonaan yksikköön vuoden 2012 ja tarkastelua koskevan tutkimusajanjakson välillä eli 15 prosenttia tarkastelujaksolla. Tämä kasvu heijastelee sekä autontuotannon kasvua unionissa että alumiinipyörien osuuden kasvua uusissa autoissa.
- (139) Tuotantokapasiteetti kasvoi vuoden 2012 ja tarkastelua koskevan tutkimusajanjakson välillä noin 49,8 miljoonasta yksiköstä 55,1 miljoonaan yksikköön eli 11 prosenttia tarkastelujaksolla.
- (140) Koska tuotantomäärä kasvoi hieman enemmän kuin tuotantokapasiteetti, kapasiteetin käyttöaste kasvoi 89 prosentista (vuonna 2012) 92 prosenttiin (tarkastelua koskevalla tutkimusajanjaksolla), mikä vastaa 3:a prosenttiyksikköä koko tarkastelujaksolla.

5.2.2 Myyntimäärä ja markkinaosuus

- (141) Unionin tuotannonalan myyntimäärä ja markkinaosuus kehittyivät tarkastelujaksolla seuraavasti:

Taulukko 9

Myyntimäärä ja markkinaosuus

	2012	2013	2014	Tarkastelua koskeva tutkimus- ajanjakso
Myyntimäärä (tuhatta yksikköä)	42 697	44 435	47 525	49 895
Indeksi (2012 = 100)	100	104	111	117
Markkinaosuus (%)	71,9	73,4	71,5	71,2

Lähde: tarkastelupyyntö, Eurostat ja tarkistetut kyselyvastaukset

- (142) Myyntimäärä kasvoi tarkastelujaksolla 42,6 miljoonasta yksiköstä (vuonna 2012) tarkastelua koskevan tutkimusajanjakson noin 49,8 miljoonaan yksikköön, eli noin 17 prosenttia, mikä jää hieman alle johdanto-osan 107 kappaleessa kuvattun 18 prosentin kasvun kulutuksessa. Kun otetaan huomioon johdanto-osan 128 kappaleessa kuvattu samanaikainen muista kolmansista maista tulevan tuonnin kasvu, myyntimäärien kasvu johti kuitenkin siihen, että unionin tuotannonalan markkinaosuus pieneni vuoden 2012 ja tarkastelua koskevan tutkimusajanjakson välillä hieman supistuen 71,9 prosentista 71,2 prosenttiin, mikä vastaa 0,7 prosentin laskua tarkastelujakson aikana.
- (143) Lisäksi myyntimäärien ja markkinaosuuksien kehitystä OEM- ja jälkimarkkinasegmenteillä arvioitiin erikseen tarkastelua koskevan tutkimusajanjakson osalta, ja tulosta verrattiin alkuperäisen tutkimuksen tutkimusajanjaksoon, kuten jäljempänä olevasta taulukosta käy ilmi:

Taulukko 10

Kiinasta tulevan myynnin määrät ja markkinaosuudet OEM-segmentillä ja jälkimarkkinasegmentillä

Määrä (tuhatta yksikköä)	Alkuperäisen tutkimuksen tutkimusajanjakso (IP)	Tarkastelua koskeva tutki- musajanjakso
OEM-segmentti		
Myyntimäärä (OEM)	28 719	46 627
Indeksi	100	162
OEM-segmentin markkinaosuus (EU:n tuottajien osuus OEM-segmentin kokonaiskulutuksesta) (%)	82,3	71,6
OEM-segmentin markkinaosuus kokonaiskulutukses- ta (%)	58,0	66,6
Jälkimarkkinasegmentti		
Myyntimäärä (AM)	7 075	3 268
Indeksi	100	46
Jälkimarkkinasegmentin markkinaosuus (EU:n tuotta- jien osuus jälkimarkkinasegmentin kokonaiskulutuk- sesta) (%)	48,5	67,0
Jälkimarkkinasegmentin markkinaosuus kokonaiskulu- tuksesta (%)	14,3	4,7

Lähde: tarkastelupyyntö, Eurostat ja tarkistetut kyselyvastaukset, neuvoston täytäntöönpanoasetus (EU) N:o 964/2010

- (144) OEM-segmentille suuntautuvan myynnin määrä kasvoi tarkastelua koskevalla tutkimusajanjaksolla 62 prosenttia verrattuna alkuperäisen tutkimuksen tutkimusajanjaksoon, kun taas myynti jälkimarkkinasegmentille laski yli puolella verrattuna alkuperäisen tutkimuksen tutkimusajanjaksoon. Unionin tuottajien markkinaosuus OEM-segmentillä oli supistunut 10,9 prosenttiyksikköä eli 82,3 prosentista 71,6 prosenttiin, mikä johtui siitä, että kulutus tällä segmentillä kasvoi enemmän. Jälkimarkkinasegmentillä markkinaosuus oli kasvanut 48,5 prosentista 67,0 prosenttiin, koska markkinat tällä segmentillä supistuivat. Kokonaisuudessaan unionin tuotannonalan markkinaosuus kokonaiskulutuksesta jälkimarkkinasegmentillä putosi alkuperäisen tarkastelun tutkimusajanjakson 14,3 prosentista nykyisen tarkastelun tutkimusajanjakson 4,7 prosenttiin, kun taas unionin tuotannonalan markkinaosuus OEM-segmentin kokonaiskulutuksesta kasvoi 58,0 prosentista 66,6 prosenttiin samana ajanjaksona. Näiden kahden segmentin kehitys vastaa yleistä suuntausta unionin markkinoilla, mikä selittyy autojen tuotannon kasvulla unionissa ja alumiinipyörien osuuden läpilyönnillä uusissa autoissa, kuten johdanto-osan 108 kappaleessa mainitaan.

5.2.3 Kasvu

- (145) Unionin kulutus lisääntyi tarkastelujaksolla 18 prosenttia, mutta unionin tuotannonalan myyntimäärä kasvoi hieman vähemmän eli vain 17 prosenttia, mikä vastaa hienoista 0,7 prosenttiyksikön markkinaosuuden menetystä.

5.2.4 Työllisyys ja tuottavuus

- (146) Työllisyys ja tuottavuus kehittyivät tarkastelujaksolla seuraavasti:

Taulukko 11

Työllisyys ja tuottavuus

	2012	2013	2014	Tarkastelua koskeva tutkimus- ajanjakso
Työntekijöiden lukumäärä	12 227	12 673	13 689	14 265
<i>Indeksi (2012 = 100)</i>	100	104	112	117
Tuottavuus (tuhatta yksikköä/työntekijä)	3 609	3 592	3 626	3 545
<i>Indeksi (2012 = 100)</i>	100	100	100	98

Lähde: tarkastelupyyntö

- (147) Unionin tuotannonalan työllisyys kasvoi kaiken kaikkiaan 17 prosenttia tarkastelujakson aikana. Tämä vastaa tuotantomäärän 15 prosentin kasvua tarkastelujakson aikana.
- (148) Tarkastelujakson aikana tuottavuus mitattuna tuotettujen yksikköjen määränä työntekijää kohti pysyi vakaana ja laski ainoastaan hieman eli 2 prosenttia tarkastelua koskevalla tutkimusajanjaksolla.

5.2.5 Polkumyyntimarginaalin suuruus ja toipuminen aiemmasta polkumyyntistä

- (149) Otokseen valittujen yhteistyössä toimineiden yritysryhmien osalta havaitut polkumyyntimarginaalit olivat tarkastelua koskevalla tutkimusajanjaksolla edelleen huomattavat ja vaihtelivat 8,9 prosentista ja 25,9 prosenttiin (ks. johdanto-osan 52 kappale). Kiinasta tulevan tuonnin määrä väheni kuitenkin 44 prosenttia, mikä näkyi myös siinä, että Kiinasta tulevan tuonnin markkinaosuus laski 3,2 prosenttiin tarkastelua koskevalla tutkimusajanjaksolla. Kuten johdanto-osan 122 kappaleessa todetaan, Kiinasta tulevan tuonnin hinnat eivät alittaneet unionin tuotannonalan myyntihintoja unionin markkinoilla tarkastelua koskevalla tutkimusajanjaksolla ja Kiinasta tulevan tuonnin aiheuttama hintapaine oli sen vuoksi pieni. Voimassa olevat polkumyyntin vastaiset toimenpiteet vaikuttivat sen vuoksi myönteisesti unionin tuotannonalan tilanteeseen.

5.3 Mikrotaloudelliset indikaattorit

5.3.1 Hinnat ja niihin vaikuttavat tekijät

- (150) Unionin tuotannonalan keskimääräiset myyntihinnat etuyhteydettömille asiakkaille unionissa kehittyivät tarkastelujaksolla seuraavasti:

Taulukko 12

Keskimääräiset myyntihinnat ja yksikkökustannukset

	2012	2013	2014	Tarkastelua koskeva tutkimus-ajanjakso
Keskimääräinen yksikkömyyntihinta unionissa (euroa/yksikkö)	46,24	46,40	47,16	51,91
Indeksi (2012 = 100)	100	100	102	112
Yksikkökohtaiset tuotantokustannukset (euroa/yksikkö)	43,10	43,13	42,82	46,76
Indeksi (2012 = 100)	100	100	99	109

Lähde: tarkistetut kyselyvastaukset

- (151) Unionin tuotannonalan keskimääräinen yksikkömyyntihinta etuyhteydettömille asiakkaille unionissa nousi 12 prosenttia tarkastelujakson aikana. Tämä nousu heijasti suuntausta suurempiin ja pitemmälle kehitettyihin pyöriin, kuten johdanto-osan 153 kappaleessa kuvataan.
- (152) Tarkastelujaksolla yksikkökohtaiset tuotantokustannukset nousivat 9 prosenttia.
- (153) Tutkimus osoitti, että kustannusten nousu johtui pääasiassa alumiinipyörien teknisestä kehityksestä eli siitä, että kasvavana suuntauksena oli tuottaa suuria pyöriä ja niin kutsuttuja ”kiiltopyöriä”, joiden tuotanto edellyttää ylimääräisiä tuotantovaiheita. Tutkimuksessa kävi lisäksi ilmi, että vaikka pääraaka-aineen (alumiini) hinnanvaihteluilla voi olla vaikutusta yksikkökustannuksiin, niiden vaikutus kannattavuuteen on pieni, koska alumiinin hinnat useimmiten indeksoitiin OEM-asiakkaiden kanssa tehdyissä sopimuksissa.

5.3.2 Työvoimakustannukset

- (154) Unionin tuotannonalan keskimääräiset työvoimakustannukset kehittyivät tarkastelujaksolla seuraavasti:

Taulukko 13

Työvoimakustannukset

	2012	2013	2014	Tarkastelua koskeva tutkimus-ajanjakso
Keskimääräiset työvoimakustannukset työntekijää kohti (euroa)	31 285	31 624	31 021	32 096
Indeksi (2012 = 100)	100	101	99	103

Lähde: tarkistetut kyselyvastaukset

- (155) Otokseen valittujen unionin tuottajien keskimääräiset työvoimakustannukset työntekijää kohti kasvoivat vuoden 2012 ja tarkastelua koskevan tutkimusajanjakson välillä hieman eli 3 prosenttia.

5.3.3 Varastot

- (156) Unionin tuotannonalan varastot kehittyivät tarkastelujaksolla seuraavasti:

Taulukko 14

Varastot

	2012	2013	2014	Tarkastelua koskeva tutkimus-ajanjakso
Loppuvarastot (tuhatta yksikköä)	851	842	986	866
<i>Indeksi (2012 = 100)</i>	100	99	116	102
Loppuvarastot prosentteina tuotannosta (%)	4,5	4,2	4,6	3,9
<i>Indeksi (2012 = 100)</i>	100	92	101	87

Lähde: tarkistetut kyselyvastaukset

- (157) Varastoja ei voida pitää merkittävänä vahinkoindikaattorina, koska alumiinipyörien tuotanto tapahtuu suurelta osin tilausten perusteella. Varastot tietyssä ajankohtana ovat suurimmaksi osaksi hyödykkeitä, jotka on myyty muttei vielä toimitettu. Siksi varastoja koskeva kehitys esitetään vain tiedoksi.
- (158) Kaiken kaikkiaan loppuvarastot kasvoivat tarkastelujaksolla 2 prosenttia. Loppuvarastot prosentteina tuotannosta pienenivät hieman vuoden 2012 ja tarkastelua koskevan tutkimusajanjakson välillä supistuen 4,5 prosentista 3,9 prosenttiin eli 0,6 prosenttia.

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

Taulukko 15

Kannattavuus, kassavirta, investoinnit ja investointien tuotto

	2012	2013	2014	Tarkastelua koskeva tutkimus-ajanjakso
Etuyhteydettömille asiakkaille unionissa tapahtuneen myynnin kannattavuus (% liikevaihdosta)	6,8	7,0	9,2	9,9
<i>Indeksi (2012 = 100)</i>	100	103	135	146
Kassavirta (tuhatta euroa)	102 147	111 918	129 833	155 044
<i>Indeksi (2012 = 100)</i>	100	110	127	152
Investoinnit (tuhatta euroa)	64 110	38 643	65 749	71 338
<i>Indeksi (2012 = 100)</i>	100	60	103	111
Investointien tuotto (%)	18,6	20,1	27,4	31,6
<i>Indeksi (2012 = 100)</i>	100	108	147	170

Lähde: tarkistetut kyselyvastaukset

- (159) Komissio määrittäi otokseen valittujen unionin tuottajien kannattavuuden ilmaisemalla samankaltaisen tuotteen myynnistä etuyhteydettömille asiakkaille unionissa saadun nettovoiton ennen veroja prosentteina tämän myynnin liikevaihdosta. Tarkastelujakson aikana unionin tuotannonalan kannattavuus lisääntyi tasaisesti, mikä heijasteli sitä, että hinnat nousivat enemmän kuin tuotantokustannukset, kuten johdanto-osan 150 kappaleen taulukossa 12 todetaan. Vuonna 2012 kannattavuus oli 6,8 prosenttia ja nousi tarkastelua koskevan tutkimusajanjakson aikana 9,9 prosenttiin eli lisääntyi 3,1 prosenttiyksikköä tarkastelujakson aikana.
- (160) Lisäksi kannattavuutta analysoitiin erikseen OEM- ja jälkimarkkinasegmentin osalta. Tällä perusteella myynnin kannattavuus jälkimarkkinasegmentillä oli arviolta 13,6 prosenttia ja OEM-segmentillä sen arvioitiin olevan 9,6 prosenttia. On huomattava, että myyntimäärät tarkastelua koskevan tutkimusajanjakson aikana olivat jälkimarkkinasegmentillä erittäin vähäiset verrattuna OEM-segmentin myyntimääriin, ja siksi jälkimarkkinasegmentin vaikutus kokonaiskannattavuuteen oli vain vähäinen.
- (161) Nettokassavirta osoittaa unionin tuottajien kykyä rahoittaa toimintaansa itse. Kassavirta kasvoi koko tarkastelujakson ajan. Kaiken kaikkiaan nettokassavirta kasvoi tarkastelujaksolla 52 prosenttia lisääntyneen voiton myötä.
- (162) Investoinnit lisääntyivät tarkastelujaksolla 11 prosenttia. Kokonaisinvestoinneissa oli vuosien 2012 ja 2013 välillä pieni lasku, joka liittyi tiettyjen vuonna 2012 tehtyjen investointien loppuun saattamiseen. Sen jälkeen kokonaisinvestoinnit kasvoivat 43 prosenttia vuodesta 2013 vuoteen 2014 ja 8 prosenttia vuodesta 2014 tarkastelua koskevalle tutkimusajanjaksolle. Joissain tapauksissa osa investoinneista oli vanhentunutta kone- ja laitekantaa korvaavia investointeja. Merkittäviä investointeja tehtiin kuitenkin myös uuteen kapasiteettiin lisääntynyttä kysyntää ja tuleviksi vuosiksi ennustettua kysynnän kasvua silmällä pitäen. Investointeja tehtiin myös, jotta voitiin vastata teknisesti edistyneempien ”kiiltoypyörien”, jotka edellyttivät ylimääräistä laitteisto- ja maalauskapasiteettia, kysynnän lisääntymiseen.
- (163) Investointien tuotolla tarkoitetaan voittoa prosentteina investointien nettokirjanpitoarvosta. Investointien tuotto samankaltaisen tuotteen tuotannosta ja myynnistä oli muiden taloudellisten indikaattoreiden tapaan positiivinen ja samansuuntainen kannattavuuden kanssa. Investointien tuotto kasvoi kaiken kaikkiaan 13 prosenttiyksikköä tarkastelujaksolla.
- (164) Pääoman saannin osalta aiemmasta polkumyynnistä toipuminen paransi otokseen valittujen unionin tuottajien kykyä kerryttää käteisvaroja samankaltaisen tuotteen osalta ja vahvisti niiden taloudellista tilannetta lisäämällä tulorahoitusta. Tutkimuksessa todettiin, että kaiken kaikkiaan pääoman saanti parani tarkastelujakson aikana. Sen ansiosta yritykset ovat voineet tehdä edellä johdanto-osan 162 kappaleessa selostettuja korvaavia investointeja sekä investointeja tuotantokapasiteettiin.

6. Vahinkoa koskevat päätelmät

- (165) Unionin tuotannonala pystyi kulutuksen lisääntyessä toipumaan aiemmasta polkumyynnistä voimassa olevien polkumyynnin vastaisten toimenpiteiden ansiosta, ja sen taloudellinen tilanne oli tarkastelua koskevan tutkimusajanjakson aikana vakaa. On syytä muistaa, että alkuperäisen tutkimuksen mukaan unionin tuotannonalalle aiheutui merkittävää vahinkoa, koska sen tuotanto- ja myyntimäärät vähenivät Kiinasta tulevan tuonnin aiheuttaman hintapaineen vuoksi, mikä ilmeni ennen kaikkea kannattavuuden heikkenemisenä.
- (166) Tämän tutkimuksen tarkastelujaksolla lähes kaikki vahinkoindikaattorit osoittivat myönteistä kehitystä. Unionin tuotannonala kasvatti myynti- ja tuotantomääriään. Lisäksi se nosti myyntihintojaan unionin markkinoiden yleisen hinnannousun myötä enemmän kuin kustannusten nousu edellytti. Sekä myynti- että tuotantomäärien ja hintojen myönteisellä kehityksellä oli myönteinen vaikutus unionin tuotannonalan kannattavuuteen. Tämän tapahtuessa markkinaosuudet olivat pääosin vakaat, koska muista kolmansista maista, lähinnä Turkista, tuleva tuonti hyötyi myös kulutuksen kasvusta, mutta hinnoilla, jotka olivat korkeammat kuin kiinalaiset tuontihinnat. Lisäksi unionin tuotannonala kasvatti investointejaan, mukaan luettuina investoinnit uuteen kapasiteettiin ja investoinnit, joilla vastattiin ”kiiltoypyörien” lisääntyneeseen kysyntään.

- (167) Kannattavuus kasvoi vuoden 2012 ja tarkastelua koskevan tutkimusajanjakson välillä 6,8 prosentista 9,9 prosenttiin. Myyntihinnat nousivat 12 prosenttia tarkastelua koskevalla tutkimusajanjaksolla, kun taas yksikkökustannukset kasvoivat vähemmän eli 9 prosenttia ja jäivät koko tarkastelujakson ajan keskimääräisten myyntihintojen alapuolelle. Tuotantomäärä nousi 15 prosenttia, tuotantokapasiteetti 11 prosenttia ja myyntimäärä 17 prosenttia. Koska kulutuksen kasvu oli suurempi eli 18 prosenttia tarkastelujaksolla, unionin tuotannonalan markkinaosuus laski kuitenkin tarkastelujaksolla hieman eli 0,7 prosenttiyksikköä. Markkinaosuus laski vuoden 2012 ja tarkastelua koskevan tutkimusajanjakson välillä 71,9 prosentista 71,2 prosenttiin. Investoinnit kasvoivat 11 prosenttia tarkastelujaksolla ja investointien tuotto vuoden 2012 ja tarkastelua koskevan tutkimusajanjakson välillä 18,6 prosentista 31,6 prosenttiin. Vaikka tuottavuus pysyi samana, työllisyys kasvoi tuotanto- ja myyntimäärien kanssa samaan tahtiin eli 17 prosenttia tarkastelujaksolla.
- (168) Joitakin vahinkoindikaattoreita analysoitiin OEM- ja jälkimarkkinasegmenttien osalta erikseen. Tutkimus osoitti, että unionin tuotannonalan myynti OEM-segmentillä kasvoi unionin markkinoiden yleisen kehityksen mukaisesti merkittävästi, kun taas jälkimarkkinasegmentillä myynti supistui. Kannattavuus arvioitiin positiiviseksi sekä OEM- että jälkimarkkinasegmentillä huolimatta jälkimarkkinasegmentillä tapahtuneesta myyntimäärän laskusta.
- (169) Edellä esitetyn perusteella komissio päätteli, ettei unionin tuotannonalalle aiheutunut perusasetuksen 3 artiklan 5 kohdassa tarkoitettua merkittävää vahinkoa.

F. VAHINGON JATKUMISEN TAI TOISTUMISEN TODENNÄKÖISYYS

- (170) Tutkimus osoitti, että Kiinasta tuleva tuonti tapahtui polkumyynnihinnoilla tarkastelua koskevalla tutkimusajanjaksolla ja on todennäköistä, että polkumyynti jatkuu, jos toimenpiteiden annettaisiin raueta.
- (171) Koska unionin tuotannonala ei kärsinyt merkittävää vahinkoa, arvioitiin, oliko vahingon toistuminen todennäköistä, jos Kiinaa vastaan sovellettavien toimenpiteiden annettaisiin raueta perusasetuksen 11 artiklan 2 kohdan mukaisesti.
- (172) Vahingon toistumisen todennäköisyyden arvioimista varten analysoitiin seuraavia tekijöitä: tuotantokapasiteetti ja käyttämätön kapasiteetti Kiinassa, unionin markkinoiden houkuttelevuus sekä kiinalaisten vientiä harjoittavien tuottajien vientikäyttäytyminen muissa kolmansissa maissa, mukaan luettuna alumiinipyöriin muissa kolmansissa maissa sovellettavat voimassa olevat polkumyynti- tai tasoitustoimenpiteet, myynti Kiinan kotimarkkinoilla, Kiinasta tulevan tuonnin määrät ja hinnat unionin markkinoilla, myös sisäisen jalostuksen järjestelmässä. Analyysissä otettiin huomioon myös unionissa tapahtunut kulutuksen kasvu sekä unionin tuotannonalan kannattava tilanne tarkastelujakson aikana.

Tuotantokapasiteetti ja käyttämätön kapasiteetti Kiinassa

- (173) Johdanto-osan 55–74 kappaleessa esitetty analyysi osoitti, että Kiinassa käytettävissä oleva ylimääräinen kapasiteetti oli merkittävä. Käyttämätön kapasiteetti oli arviolta 42–60 miljoonaa yksikköä. Jo tämän käyttämättömän kapasiteetin ala-arvo kattaa yli 80 prosenttia unionin tuotannon määrästä, joka oli 50,5 miljoonaa yksikköä tarkastelua koskevalla tutkimusajanjaksolla. Lisäksi se on noin 60 prosenttia koko unionin kulutuksesta tarkastelua koskevalla tutkimusajanjaksolla, jolloin se oli 70 miljoonaa yksikköä.

Unionin markkinoiden houkuttelevuus

- (174) Kuten johdanto-osan 77–78 kappaleessa osoitetaan, Kiinasta vietiin merkittäviä määriä myös muun muassa Yhdysvaltoihin, Kanadaan, Intiaan, Japaniin ja Meksikoon. Yhteistyössä toimineiden vientiä harjoittavien tuottajien hinnat olivat tärkeimmillä vientimarkkinoilla osittain alemmat kuin samojen vientiä harjoittavien tuottajien hinnat viennissä unioniin. Unionin markkinat ovat siis ovat houkuttelevat muihin vientimarkkinoihin verrattuna, sillä ne tarjoavat kiinalaisille vientiä harjoittaville tuottajille mahdollisuuden saada suurempia voittoja. Näin ollen kannustin suunnata kyseistä vientiä unionin markkinoille olisi suuri, jos toimenpiteet kumottaisiin. Asianomaiset määrät olivat noin 14 miljoonaa yksikköä tarkastelua koskevalla tutkimusajanjaksolla ⁽¹⁾ tai 20 prosenttia unionin kulutuksesta ja noin 28 prosenttia unionin tuotannonalan tuotanto- ja myyntimääristä.

⁽¹⁾ Ks. alaviitteet 31–34, joissa suurimpia vientimarkkinoita koskevat määrät on laskettu.

- (175) Lisäksi, kuten Kiinan kotimarkkinamyyntiä koskevassa johdanto-osan 89–92 kappaleessa esitetään, Kiinan kotimarkkinat eivät ensiksikään pysty käyttämään Kiinassa saatavilla olevaa käyttämätöntä kapasiteettia ja todettujen merkittävien hintaerojen vuoksi kotimaan myynnin suuntautuminen uudelleen unioniin on lisäksi todennäköistä.
- (176) Unionin autoteollisuus teki jo tarkastelua koskevalla tutkimusajanjaksolla hankintoja kiinalaisilta vientiä harjoittavilta tuottajilta, joihin se oli luonut tiiviit liikesuhteet. Kuten johdanto-osan 111 kappaleessa mainitaan, kiinalaisten toimittajien on noudatettava unionin asiakkaiden edellyttämiä teknisiä erityisstandardeja. Neljä otokseen valittua kiinalaista vientiä harjoittavaa tuottajaa vei lähes yksinomaan OEM-segmentille, ja nämä tuottajat olivat sen vuoksi tällä segmentillä jo täysin sertifioituja toimittajia.
- (177) Kuten johdanto-osan 113 kappaleessa osoitetaan, kiinalaisten vientiä harjoittavien tuottajien kokonaistuonti OEM-segmentille oli noin 1,6 miljoonaa yksikköä tarkastelua koskevalla tutkimusajanjaksolla. Kun otetaan huomioon, että kuten 14 kappaleessa todettiin, otokseen valitut kiinalaiset vientiä harjoittavat tuottajat edustivat noin 40:tä prosenttia Kiinasta tulevasta kokonaistuonnista tutkimusajanjaksolla (eli noin 880 000 yksikköä) sekä se tosiseikka, että nämä viejät olivat OEM-sertifioituja, voidaan päätellä, että otokseen valitut vientiä harjoittavat tuottajat toivat vain noin puolet OEM-segmentin kokonaistuonnista ja toinen puoli oli peräisin otokseen kuulumattomien tai yhteistyöstä kieltäytyneiden vientiä harjoittavien tuottajien tuonnista. Näin ollen muista kiinalaisista vientiä harjoittavista tuottajista, joiden osalta tietoja ei ollut saatavilla, suuri osa on sertifioituja tuottajia, jotka vievät tällä hetkellä unionin OEM-segmentille.
- (178) Tältä pohjalta voidaankin kohtuudella päätellä, että ainakin osa Kiinan käyttämätöntä kapasiteettia tulee olemaan käytettävissä unioniin vientiä varten jo lyhyellä aikavälillä.

Hinnoittelukäytäntö kolmansien maiden markkinoilla

- (179) Kiinasta muiden kolmansien maiden markkinoille suuntautuvan viennin hintataso analysoitiin myös, jotta saataisiin käsitys siitä, millainen hintataso unionin markkinoilla todennäköisesti vallitsisi, jos toimenpiteet kumottaisiin. Katsottiin, että hinnoittelukäytäntö muilla kolmansien maiden markkinoilla on kohtuullinen indikaattori unioniin suuntautuvan viennin tulevasta hintakäytännöstä, koska näille markkinoille viedyt määrät olivat suuria ja edustavia ja niille pääsy tarkastelujakson aikana oli rajoittamaton. Lisäksi käytettävissä oli vientiä harjoittavilta tuottajilta saatuja tuotelajikohtaisia tietoja. Otokseen valittujen vientiä harjoittavien tuottajien vientihintoja muiden kolmansien maiden markkinoille verrattiin unionin tuotannonalan hintoihin vastaavien tuotelajien osalta. Tässä yksityiskohtaisessa hintavertailussa kävi ilmi, että tarkastelua koskevan tutkimusajanjakson aikana 7,4 miljoonan yksikön kiinalaiset hinnat muiden kolmansien maiden markkinoilla olivat keskimäärin noin 30 prosenttia alhaisemmat kuin unionin tuotannonalan hinnat unionin markkinoilla. Tämä merkittävä hintaero yhdistettynä Kiinassa käytettävissä olevaan merkittävään ylimääräiseen kapasiteettiin on kiinalaisten vientiä harjoittavien tuottajien kannalta vahva kannustin suunnata nopeasti vientiä unionin markkinoille, jos toimenpiteet kumotaan.
- (180) Kiinalaisten alumiinipyörien tuontia vastaan tarkoitettuja kaupan suojoimenpiteitä oli jo otettu käyttöön muilla suurilla markkinoilla, kuten Australiassa (polkumyyni- ja tasoitustoimenpiteet) ja äskettäin myös Intiassa (polkumyynitoimenpiteet), mikä myös tarkoittaa sitä, että kiinalaisten vientiä harjoittavien tuottajien pääsy näille markkinoille on rajoitettu. Lisäksi tässä tutkimuksessa todettiin, että polkumyyni jatkui tarkastelua koskevalla tutkimusajanjaksolla merkittävillä tasoilla. Koska hinnoittelukäytäntö muiden kolmansien maiden markkinoilla oli samanlaista, ei ole syytä uskoa, että kiinalaiset hinnoittelukäytännöt muuttuvat, jos toimenpiteet unionissa kumotaan.
- (181) Tarkastelupyynnössä toimitettujen tietojen mukaan unionin markkinatilanteen todennäköistä kehitystä siinä tapauksessa, että toimenpiteet kumottaisiin, voidaan verrata myös tilanteen kehittymiseen Yhdysvalloissa, jossa polkumyynnin vastaisia toimenpiteitä ei ole käytössä. Yhdysvalloissa kiinalaisten vientiä harjoittavien tuottajien markkinaosuus kasvoi yli 50 prosenttiin, mikä johti siihen, että yli 20 kotimaista tuottajaa lopetti toimintansa. On huomattava, että tärkeimmillä autonvalmistajilla on tuotantolaitoksia ja osto-organisaatioita sekä Yhdysvalloissa että unionissa, eli samat yritysryhmät toimivat molemmilla markkinoilla ja on todennäköistä, että ne soveltavat samoja strategioita, jos Kiinasta tuodaan suuria määriä tuotteita alhaisin hinnoin.
- (182) Yksi asianomainen osapuoli väitti, että Kiinassa käytettävissä oleva käyttämätön kapasiteetti koskee ainoastaan jälkimarkkinasegmentille tarkoitettuja alumiinipyöriä, eikä käyttämätön kapasiteetti koske lainkaan OEM-pyöriä, joiden kysyntä on ollut lisääntymässä. Kiinalaisten OEM-pyörien määrä olisi sen vuoksi vähäinen eikä olisi todennäköistä, että niitä myytäisiin suuria määriä unionin markkinoille, joilla OEM-segmentti on vallitseva. Tämä osapuoli kyseenalaisti myös sen, miten Kiinan käyttämätön kapasiteetti OEM-segmentillä on vahvistettu ja mitkä kiinalaiset tuottajat katsottiin sertifioituiksi.

- (183) Kuten johdanto-osan 177 kappaleessa selitetään, otokseen kuulumattomat tai yhteistyöstä kieltäytyneet vientiä harjoittavat tuottajat vastasivat noin 50 prosentista unionin OEM-segmentille suunnatusta kiinalaisesta viennistä. Näin ollen suuri osa kiinalaisista vientiä harjoittavista tuottajista, joista tietoja ei ollut saatavilla, on sertifioituja tuottajia, jotka vievät tällä hetkellä unionin OEM-segmentille. Tältä pohjalta pääteltiin, että ainakin osa Kiinan käyttämätöntä kapasiteettia on käytettävissä unionin OEM-segmentille suuntautuvaa vientiä varten jo lyhyellä aikavälillä.
- (184) Useat kiinalaiset vientiä harjoittavat tuottajat väittivät, että joidenkin tuotelajien alhaisempia hintoja muilla vientimarkkinoilla ei voida pitää kiinalaisten vientiä harjoittavien tuottajien kannustimena suunnata (uudelleen) kyseistä vientiä unionin markkinoille, jos toimenpiteet kumotaan. Ne väittivät, että kiinalaista hinnoittelukäytäytymistä analysoidessaan komissio oli virheellisesti sivuuttanut tuotelajeja, joiden osalta kiinalaisten viejien muiden kolmansien maiden markkinoilla veloittamat hinnat olivat korkeampia kuin sellaisten samojen tuotelajien hinta, joita unionin tuotannonala myi unionin markkinoilla, mikä johti siihen, että mahdollinen hinnan alittavuus arvioitiin merkittävästi liian suureksi, vaikka se todellisuudessa oli vain 0,45 prosenttia. Lisäksi nämä osapuolet väittivät, että muut vientimarkkinat tuottaisivat enemmän voittoa kuin vienti unionin markkinoille ja että kiinalaisten viejien on ylläpidettävä liikesuhteitaan Kiinan kotimarkkinoilla ja muiden kolmansien maiden vientimarkkinoilla. Ne väittivät myös, että kiinalaisten viejien on kyettävä toimittamaan täydellinen tuotevalikoima asiakkailleen kyseisillä markkinoilla ja sen vuoksi niillä ei olisi kannustinta uudelleensuunnata tiettyjen tuotelajien vientiään unioniin pelkästään sillä perusteella, että hinnat unionin markkinoilla ovat korkeammat. Näin ollen ne väittivät, ettei Kiinasta tulevan tuonnin merkittävästä lisääntymisestä olisi vaaraa, jos toimenpiteiden annettaisiin raueta.
- (185) Ensiksi, johdanto-osan 179 kappaleessa kuvatun analyysin tarkoituksena ei ollut määrittää hinnan alittavuuden marginaaleja, vaan saada selville unionin markkinoilla veloitettujen hintojen ja muiden kolmansien maiden markkinoilla vastaavista tuotelajeista veloitettujen hintojen erot, jotta saataisiin viitteitä Kiinasta unionin markkinoille suuntautuvan tuonnin todennäköisestä hintatasosta, jos toimenpiteet kumotaan. Tämä hintojen ero osoittaa myös, että kiinalaiset vientiä harjoittavat tuottajat saattavat tulla unionin markkinoille hinnoilla, jotka ovat merkittävästi matalampia kuin unionin tuotannonalan hinnat, vaikkakin edelleen korkeampia kuin muiden kolmansien maiden markkinoilla vallitsevat hinnat. Tämä on kiinalaisille vientiä harjoittaville tuottajille voimakas kannustin viedä unionin markkinoille, ottaen huomioon muun muassa suuri käyttämätön kapasiteetti Kiinassa. Toiseksi väitteen, jonka mukaan vientiä harjoittavien tuottajien on toimitettava täydellinen valikoima tuotteita muiden markkinoiden asiakkaille, tueksi ei toimitettu näyttöä. Tutkimus päinvastoin osoitti, että yleensä tarjouskilpailut järjestetään kullekin tuotelajille erikseen ja että asiakkaat hankkivat samoja tuotelajeja useilta toimittajilta, mikä ei tue väitteitä siitä, että samalle asiakkaalle olisi tarjottava laaja tuotevalikoima. Tämän vuoksi väitteet hylätään.
- (186) Samat osapuolet väittivät myös, että kiinalaisten alumiinipyörien tuontiin sovellettavilla kaupan suojoitoimenpiteillä Australiassa ja Intiassa ei ole merkitystä ja että kaupan suojoitoimenpiteiden esiintymisestä tietyillä markkinoilla ei voida päätellä muihin markkinoihin sovellettavia hinnoittelukäytäntöjä, jotka voidaan vahvistaa ainoastaan asianomaisten tutkintaviranomaisten suorittaman tutkimuksen jälkeen. Nämä osapuolet väittivät edelleen, että kaupan suojoitoimenpiteet otetaan käyttöön menneisyydessä olevaa tutkimusajanjaksoa koskevien tietojen perusteella, kun taas toimenpiteiden voimassaolon päättymistä koskevan tarkastelun olisi perustuttava tulevaisuuteen suuntautuvaa analyysiin. Lisäksi näiden osapuolten mukaan Intia ja Australia olisivat kiinalaisille vientiä harjoittaville tuottajille vain vähäisiä vientimarkkinoita ja toimenpiteiden käyttöönotosta huolimatta kyseisiin kohteisiin suuntautuva vienti olisi pysynyt vakaana, koska vastaavalla kotimaisella tuotannonalalla ei ollut tarpeeksi kapasiteettia. Sen vuoksi nämä osapuolet väittivät, ettei polkumyynnin vastaisten toimenpiteiden käyttöönoton näissä maissa voida katsoa merkitsevän näiden maiden viennin mahdollista uudelleensuuntautumista unionin markkinoille.
- (187) Toisin kuin väitettiin, komissio ei ole käyttänyt Australian tai Intian tutkimuksia osoittaakseen polkumyynnin jatkumisen todennäköisyyttä unionin markkinoilla. Kaupan suojoitoimenpiteiden esiintyminen näillä markkinoilla osoittaa kuitenkin, että näille markkinoille pääsyä on rajoitettu. Mitä tulee viennin mahdolliseen uudelleensuuntaamiseen unionin markkinoille, Australiaa ei ole sisällytetty arvioituihin määriin. Intian osalta oli vielä liian aikaista päätellä polkumyynnin vastaisten toimenpiteiden täsmällisiä vaikutuksia, mikä johtuu siitä, että ne otettiin käyttöön vasta vuonna 2015. Kuten edellä todettiin, on kuitenkin todennäköistä, että ainakin osa näistä määristä uudelleensuunnataan unionin markkinoille. Lisäksi Intia oli tarkastelua koskevalla tutkimusajanjaksolla kiinalaisten vientiä harjoittavien tuottajien suurimpia vientimarkkinoita viennin tason ollessa sama kuin Kiinasta unioniin suuntautuvan kokonaisviennin taso samana ajanjaksona, mikä ei ole vähäistä. Sen vuoksi tämä väite hylätään.
- (188) Samat osapuolet väittivät myös, että tällä hetkellä Yhdysvalloissa käytössä olevien polkumyynnin vastaisten toimenpiteiden puuttuminen osoittaisi, etteivät kiinalaiset vientiä harjoittavat tuottajat harjoita hyvän

kauppatavan vastaisia käytäntöjä kyseisillä markkinoilla. Nämä osapuolet väittivät myös, että Kiinasta tulevan tuonnin samoin kuin muista kolmansista maista tulevan tuonnin kasvu Yhdysvalloissa liittyi pelkästään kotimaan tuotannonalan puutteelliseen tarjontaan Yhdysvaltain markkinoilla. Nämä osapuolet väittivät, että tiettyjen suurten yhdysvaltalaisen tuottajien konkurssi vuonna 2009 johtui maailmanlaajuisesta finanssikriisistä eikä Kiinasta tulevasta tuonnista. Lopuksi kyseiset osapuolet väittivät, että huolimatta siitä, että Yhdysvaltojen pääasiallisilla autonvalmistajilla on tuotantolaitoksia ja osto-organisaatioita Yhdysvalloissa ja Euroopan unionissa, eli samat yritykset toimivat molemmilla markkinoilla, olisi epätodennäköistä, että ne soveltaisivat molemmilla markkinoilla samoja strategioita kiinalaiseen tuontiin.

- (189) Ensinnäkin komission tarkoituksena ei ollut osoittaa, oliko kiinalaisten vientiä harjoittavien tuottajien Yhdysvaltoihin suuntautuvan tuonnin hinnoittelu epätervettä. Tilanne Yhdysvalloissa osoittaa kuitenkin, että kiinalainen halpatuonti sai käyttäjät vaihtamaan toimittajia ja kotimainen tuotannonala oli suurelta osin katoamassa markkinoilta. Tutkimuksessa kävi ilmi, että Kiinasta tulevan tuonnin odotettavissa oleva hintataso unionissa, jos toimenpiteiden annetaan raueta, olisi 8–30 prosenttia matalampi kuin unionin tuotannonalan nykyinen hintataso. Lisäksi todettiin, että unionin markkinoille suuntautuvan viennin hinnat ovat todennäköisesti merkittävästi poljetulla tasolla. Vaikka väitettiin, että kotimaisten tuottajien toiminnan loppuminen Yhdysvalloissa ja Yhdysvaltojen tuotannonalan markkinaosuuden menettäminen eivät liittyneet kiinalaisen tuonnin lisääntymiseen vaan pikemminkin finanssikriisiin, väitteiden ei esitetty näyttöä, minkä vuoksi ne hylätään. Itse asiassa kiinalaiset vientiä harjoittavat tuottajat onnistuivat kasvattamaan markkinaosuuksiaan Yhdysvalloissa jopa talouden laskusuhdanteen aikana. Näin ollen vaikka finanssi- ja talouskriisi on saattanut vaikuttaa Yhdysvaltain kotimaisten tuottajien tilanteeseen, Kiinasta tulevan halpatuonnin lisääntyminen vaikeutti tilannetta merkittävästi. Myöskään sen väitteen tueksi, jonka mukaan samat autonvalmistajat käyttäisivät erilaisia hankintastrategioita unionissa kuin Yhdysvalloissa, ei esitetty näyttöä, minkä vuoksi väite hylätään. Kuten johdanto-osan 181 kappaleessa selitetään, tärkeimmät autonvalmistajat harjoittavat toimintaansa ja ostavat renkaita tuotantolaitoksiinsa sekä Yhdysvalloissa että unionissa, eikä ole mitään objektiivisia syitä, joiden vuoksi ne soveltaisivat erilaisia strategioita Kiinasta tulevaan tuontiin siinä tapauksessa, että tullit kumotaan ja hinnat käyttäjien kannalta ovat molemmilla markkinoilla samalla tasolla. Näin ollen pietään voimassa päätelmä päätelmänä, että kehitys Yhdysvaltojen markkinoilla osoittaa, miten markkinatilanne todennäköisesti kehittyy unionissa, jos toimenpiteet kumotaan.

Kiinalaiset hinnat unionin markkinoilla

- (190) Kuten johdanto-osan 123 kappaleessa todetaan, otokseen valittujen kiinalaisten vientiä harjoittavien tuottajien tuontihinnat unionin markkinoille olisivat polkumyynnin vastaisten toimenpiteiden vähentämisen jälkeen alittaneet unionin tuotannonalan myyntihinnat 8,0 prosentilla. Kun jälkimarkkina- ja OEM-segmenttiä analysoitiin erikseen, tulokset olivat vielä selvemmät eli 12,4 prosenttia jälkimarkkinasegmentin ja 8,7 prosenttia OEM-segmentin osalta. Otokseen kuulumattomien vientiä harjoittavien tuottajien osalta Eurostatin tietoihin perustuva hinnan alittavuuden marginaali olisi 7,5 prosenttia. Kuten johdanto-osan 124 kappaleessa mainitaan, keskimääräisen hinnan alittavuuden marginaalin todettiin sisäisen jalostuksen menettelyn mukaisesti tulevan tuonnin osalta olevan samaa luokkaa (7,6 prosenttia). On kuitenkin muistettava, että kuten jo edellä johdanto-osan 124 kappaleessa todetaan, viimeksi mainittu perustuu keskimääräisiin hintoihin, joissa ei tehdä eroa eri tuotelajien välillä ja jotka vastaavat vain hyvin pientä määrää eli 0,6:ta prosenttia unionin kulutuksesta tarkastelua koskevalla tutkimusajanjaksolla. Sen sijaan ja kuten johdanto-osan 179 kappaleessa mainitaan, Yhdysvaltoihin, Japaniin ja Intiaan suuntautuvan tuonnin kiinalaisten hintojen ero unionin tuotannonalan hintoihin verrattuna perustui yhteistyössä toimineiden kiinalaisten vientiä harjoittavien tuottajien toimittamiin tietoihin ja eri tuotelajit on otettu laskelmissa huomioon. Sen vuoksi pelkkiin keskiarvoihin perustuviin sisäisen jalostuksen menettelyn mukaisiin hintoihin verrattuna nämä laskelmat olivat täsmällisempiä ja niissä otettiin paremmin huomioon kiinalaisten vientiä harjoittavien tuottajien tulevaisuudessa mahdollisesti noudattama hintataso, jos toimenpiteiden annettaisiin raueta.

Vaikutus unionin tuotannonalan tilanteeseen

- (191) Edellä esitetyn perusteella voidaan päätellä, että jos toimenpiteet kumotaan, on todennäköistä, että tuonti Kiinasta jatkuu merkittävässä määrin ja polkumyynthintoilla, jotka todennäköisesti alittavat merkittävästi unionin tuotannonalan hinnat (noin 8–30 prosentilla), mikä aiheuttaisi hintojen alentamispainetta markkinoilla. On todennäköistä, että kiinalaisten vientiä harjoittavien tuottajien strategiana olisi myydä unionin markkinoille tuotteita hintaan, joka on 8–30 prosenttia alhaisempi kuin unionin tuotannonalan myyntihinta, sillä näin ne pystyisivät kasvattamaan markkinaosuuksiaan unionissa, jonka markkinat ovat houkuttelevat, ja samalla kuitenkin myymään korkeampaan hintaan kuin Yhdysvalloissa (ja muiden kolmansien maiden markkinoilla).
- (192) Tämän seurauksena unionin tuotannonalan tuotanto- ja myyntimäärät sekä markkinaosuus unionin markkinoilla pienenesi. Tällaisella kehityksellä olisi todennäköisesti vahingollisia vaikutuksia unionin tuotannonalan tilanteeseen, sillä tämännäköisen tuotannonalan kustannusrakenne on joustamaton ja sen kiinteät kustannukset ovat korkeat, jolloin tuotanto- ja myyntimäärien laskulla yhdistettynä myyntihintojen laskuun on selkeitä kielteisiä vaikutuksia kannattavuuteen. Näin tapahtui alkuperäisessä tutkimuksessa, jolloin kiinalaiset hinnat laskivat

8 prosentilla, minkä seurauksena Kiinasta tuleva tuonti kasvoi 3,7 miljoonasta 6,1 miljoonaan yksikköön (markkinaosuus kasvoi 6,3 prosentista 12,4 prosenttiin) ja aiheutti merkittävää vahinkoa unionin tuotannonalalle. Samaan aikaan unionin tuotannonala reagoi tuotannon vähenemisellä (– 24 prosenttia) sekä myynnin (– 21 prosenttia) ja hintojen (– 6 prosenttia) laskulla, mikä vaikutti kannattavuuteen siten, että se putosi 3,2 prosentista – 5,4 prosenttiin. Kiinalaisten hintojen lasku alkuperäisessä tutkimuksessa vastaa yhteistyössä toimineiden kiinalaisten vientiä harjoittavien tuottajien tuonnissa polkumyynnittulien vähentämisen jälkeen todettua hinnan alittavuuden marginaalia tarkastelua koskevan tutkimusajanjakson aikana. Koska Yhdysvaltojen markkinoilla (ja muiden kolmansien maiden markkinoilla) noudatettava hintataso on huomattavasti alhaisempi, on todennäköistä, että Kiinasta peräisin olevan tuonnin hinnat laskisivat todennäköisesti kuitenkin enemmän, jos toimenpiteet kumottaisiin. Varovaisen skenaarion mukaan kiinalaisen tuonnin hintataso laskee 15 prosenttia, jolloin sen vaikutus unionin tuotannonalan kannattavuuteen olisi todennäköisesti huomattavasti suurempi kuin mitä alkuperäisessä tutkimuksessa todettiin ja tarkoittaisi mahdollisesti noin 16 prosenttiyksikön pudotusta.

- (193) Jotkin asianomaiset osapuolet väittivät, ettei unionin tuotannonalan tilanteella alkuperäisen tutkimuksen aikana ole merkitystä, koska markkinaolosuhteet ovat muuttuneet huomattavasti ja tuontia tarvitaan unionin kysyntään vastaamiseksi. Väitettiin, että unionin kysyntä kasvaa edelleen eikä unionin tuotannonalan kapasiteetti riitä vastaamaan siihen. Näin ollen lisääntyneen tuonnin mahdolliset vaikutukset eivät olisi samat kuin alkuperäisen tutkimuksen tarkastelujakson aikana.
- (194) Tutkimuksessa kävi ilmi, että unionin markkinoiden tilanne on muuttunut alkuperäisen tutkimuksen jälkeen, erityisesti siten, että tätä tarkastelua koskevalla tutkimusajanjaksolla kulutuksen suunta oli kasvava, kun taas alkuperäisen tutkimuksen aikana se laski. Toisaalta tutkimuksessa kävi myös ilmi, että unionin tuotannonala kasvatti ja tulee jatkossakin kasvattamaan tuotantokapasiteettiaan selviytyäkseen tästä kulutuksen kasvusuuntauksesta, mikä ehkäisee unionin kulutuksen ja tuotannonalan kapasiteetin välisen eron kasvua. Lisäksi vaikka tietyt asianomaiset osapuolet väittivät, että alumiinipyörien markkinat seurasivat erityisiä ominaisuuksia koskevia asiakkaiden vaatimuksia, tutkimus osoitti, että markkinoilla esiintyy voimakasta hintakilpailua myös toimittajien välillä. Tätä vahvistaa myös se, että unionin tuotannonala ei pystynyt täysin hyödyntämään kulutuksen kasvua ja pystyi ainoastaan pitämään markkinaosuutensa suhteellisen vakaana niin, että se laski hieman tarkastelujaksolla. Tämä osoittaa, että vaikka kulutus kasvaisi, on virheellistä olettaa, että unionin tuotannonala pystyisi saamaan siitä automaattisesti täyden hyödyn ja tuottamaan täydellä kapasiteetilla. Alkuperäisessä tutkimuksessa unionin markkinoille tuotiin polkumyynnillä halpatuontitavaraa, joka valtasi markkinaosuuksia unionin tuotannonalalta. Kun todennäköiset hinnan alittavuuden marginaalit (8–30 prosenttia) ja suuri käyttämätön kapasiteetti Kiinassa otetaan huomioon, voidaan olettaa, että halpatuonti veisi kulutuksen kasvusta huolimatta erittäin todennäköisesti unionin tuotannonalan asiakkaat ja markkinaosuuden. Tämän vuoksi vertaaminen alkuperäisen tutkimuksen tilanteeseen on asianmukaista ja osapuolten väitteet tältä osin hylättiin.
- (195) Tämän seurauksena siinä todennäköisessä skenaariossa, että Kiinasta tulee merkittävää tuontia polkumyynitihintaan unionin markkinoille, jos tullit kumotaan, voidaan kohtuudella olettaa, että unionin tuotannonala reagoisi samalla tavalla kuin alkuperäisessä tutkimuksessa eli tilanne vaikuttaisi sekä määriin että hintoihin. Tässä tutkimuksessa esiin tulleiden tosiasioiden perusteella voidaan päätellä, että todennäköinen hintojen lasku (noin 8–30 prosenttia), (tuotantomäärien laskusta johtuva) tuotantokustannusten nousu ja myyntimäärien lasku (kiinalaisten vallatessa markkinaosuutta uudelleen) laskisi kannattavuuden kannattavuusrajalalle tai negatiiviselle tasolle ja joka tapauksessa alle alkuperäisessä tutkimuksessa vahvistetun tavoitevoiton (3,2 prosenttia).
- (196) Lisäksi otettiin huomioon laskelma, joka perustui unionin tuotannonalalle vahinkoa aiheuttamattomaan hintaan, joka puolestaan perustui tarkastelua koskevan tutkimusajanjakson keskimääräisiin tuotantokustannuksiin ja edellä mainittuun alkuperäisessä tutkimuksessa vahvistettuun tavoitevoittoon, sellaisen varovaisen skenaarion mukaan, jossa tavoitevoittoa pidetään edelleen kohtuullisena voittona. Tässä yhteydessä unionin tuotannonala kuitenkin väitti, että 3,2 prosentin voittotaso ei takaisi tuotannonalan selviytymistä pitkällä aikavälillä ja että tällä pääomavaltaisella tuotannonalalla kohtuullinen voitto olisi 10 prosenttia. Vahinkoa aiheuttamaton hinta oli 3,2 prosentin tavoitevoiton perusteella laskettuna keskimäärin 48,26 euroa/yksikkö. On huomattava, että on todennäköistä, että kiinalaiset vientiä harjoittavat tuottajat voivat myydä unioniin hinnoilla, jotka ovat vähintään 8 prosenttia matalammat kuin unionin tuotannonalan hinnat, jos tulleja ei ole, ellei jopa 30 prosenttia matalammat. Vaikka Kiinasta peräisin olevan tuonnin hinnat laskisivat vain 8 prosenttia, unionin tuotannonalan olisi laskettava myyntihintojaan edellä määritetyn vahinkoa aiheuttamattoman hinnan alapuolelle vastatakseen tähän tuontihintakilpailuun, mikä vahvistaa todennäköisten tuontihintojen vahinkoa aiheuttavan tason. Tilanne olisi vielä dramaattisempi, jos tuontihinnat laskisivat vielä enemmän, mikä edellä esitetyn kiinalaisia hintoja kolmansien maiden markkinoilla koskevan analyysin perusteella on varsin todennäköistä.

- (197) Tämän seurauksena unionin tuotannonalan investoinnit todennäköisesti laskisivat, mikä sekä vaikuttaisi unionin tuotannonalan tuotantokapasiteettiin että hidastaisi sen teknisestä kehitystä. Tämä voisi johtaa tehtaiden sulkemisiin ja työpaikkojen menetyksiin unionissa. Kuten johdanto-osan 162 kappaleessa todetaan, on huomattava, että tätä tilannetta todennäköisesti pahentaa se, että unioni investoi kapasiteetin lisäämiseen jo tarkastelujaksolla. Myynti- ja tuotantomäärän vähäiselläkin menetyksellä silloin, kun käytössä olevaa kapasiteettia on lisäksi, on vielä vahingollisempi vaikutus unionin tuotannonalan taloudelliseen tilanteeseen.
- (198) Asianomaiset osapuolet väittivät, että unionin tuotannonala säilyttäisi myös ilman toimenpiteitä myyntimääränsä ja markkinaosuutensa, koska unionin markkinat eivät ole kiinalaisten vientiä harjoittavien tuottajien kannalta niin houkuttelevat, että ne uudelleensuuntaisivat vientimyyntiään muista kolmansista maista unionin markkinoille, jos toimenpiteet kumottaisiin. Tällä perusteella kyseiset osapuolet kiistivät edellä kuvatun Kiinasta peräisin olevan tuonnin lisääntymisen vaikutuksen unionin tuotannonalan tilanteeseen ja erityisesti investointeihin ja työpaikkoihin. Ne väittivät, että unionin tuotannonalan myyntimäärät ja voittotasot pysyvät ennallaan, kun otetaan huomioon sen väitetyt kapasiteettirajoitteet.
- (199) Väite perustui siihen, että kiinalaiset vientiä harjoittavat tuottajat saisivat muiden kolmansien maiden markkinoilla suurempia voittoja, jolloin niiden taloudellisena intressinä olisi säilyttää asiakkaansa kyseisten kolmansien maiden markkinoilla. Väitteiden tueksi ei kuitenkaan esitetty näyttöä eivätkä tutkimuksen tulokset vahvistaneet niitä. Toisin kuin väitettiin, tutkimuksen tulokset osoittivat selvästi, että ilman toimenpiteitä Kiinasta peräisin oleva tuonti alkaisi todennäköisesti uudestaan, kuten johdanto-osan 75–96 kappaleessa esitetään tarkemmin. On todennäköistä, että tämä tuonti tapahtuisi unionin tuotannonalan hintoja merkittävästi alhaisemmillä hinnoilla ja että se valtaisi merkittävän osan unionin tuotannonalan myyntimäärästä, kuten jäljempänä johdanto-osan 200–242 kappaleessa esitetään. Näiden tosiseikkojen perusteella asianomaisten osapuolten tätä koskevat väitteet hylätään.
- (200) Kun arvioidaan vahingon toistumisen todennäköisyyttä OEM- ja jälkimarkkinasegmentillä erikseen ja otetaan huomioon, että kiinalaisten vientiä harjoittavien tuottajien toiminta on siirtynyt enenevässä määrin OEM-segmentille, tilanne ei eroa merkittävästi. On odotettavissa, että markkinakehitys suuntautuu jatkossakin OEM-segmentille. Siksi voidaan myös odottaa, että Kiinasta OEM-segmentille tuleva tuonti lisääntyy jatkossakin ja että sen vuoksi Kiinasta tulevan tuonnin suurin hintapaine on myös tällä segmentillä. Tällä olisi todennäköisesti merkittävä vaikutus unionin tuotannonalan kannattavuuteen ja kokonaistilanteeseen, kuten johdanto-osan 191–197 kappaleessa kuvataan.
- (201) Useat asianomaiset osapuolet väittivät, ettei riskiä kiinalaisten alumiinipyörien viennin uudelleensuuntaamisesta unioniin olisi, koska alumiinipyörien kysynnän odotetaan kasvavan sekä Kiinassa että maailmanlaajuisesti. Nämä osapuolet väittivät, että Kiinan kotimarkkinoiden kysyntä kasvaisi vuosina 2016–2020 arviolta 14 miljoonaa yksikköä ja maailmanlaajuinen kysyntä 23 miljoonaa yksikköä. Tämän perusteella väitettiin, että nämä markkinat voisivat ottaa Kiinan käyttämättömän kapasiteetin vastaan.
- (202) Väitteet perustuivat olettamukseen, että maailmanlaajuinen ja kiinalainen kapasiteetti pysyisivät vakaina. On kuitenkin merkkejä siitä, että toimijat sekä Kiinassa että muiden kolmansien maiden markkinoilla ovat olleet lisäämässä tuotantokapasiteettiaan kasvavan kysynnän tyydyttämiseksi. Johdanto-osan 89 kappaleessa selitetään myös, että pelkästään kyseiset neljä otokseen valittua ryhmää ovat lisänneet kokonaiskapasiteettiaan noin 16 miljoonalla yksiköllä tarkastelujakson aikana. Lisäksi, kuten johdanto-osan 75–82 kappaleessa esitetään, tutkimuksessa kävi ilmi, että unionin markkinoiden hintataso on kiinalaisten viejien kannalta houkutteleva verrattuna Kiinan muiden vientimarkkinoiden hintatasoon. Tämä pätee myös Kiinan kotimarkkinoiden hintatasoon, joka on keskimäärin merkittävästi alhaisempi kuin unionin hintataso. Tämän perusteella kiinalaisilla viejillä on suurempi kannustin uudelleensuunnata vientiään unioniin kuin muille vientimarkkinoille tai niiden omille kotimarkkinoille. Lisäksi kuten johdanto-osan 78 kappaleessa mainitaan, Intia – yksi kiinalaisten tärkeimmistä vientimarkkinoista – otti toukokuussa 2015 käyttöön polkumyyntitullit. Sen vuoksi viennin uudelleensuuntaaminen unioniin on hyvin todennäköistä, jos toimenpiteiden annettaisiin raueta. Kiinaan kohdistuvia polkumyynti- ja tasoitustulleja on voimassa myös Australiassa.
- (203) Johdanto-osan 74 kappaleessa todettu Kiinan nykyinen merkittävä käyttämätön kapasiteetti ylittäisi joka tapauksessa suurelta osin maailmanlaajuisen kysynnän arvioidun kasvun. Tällä perusteella väitteet hylättiin.
- (204) Samat osapuolet väittivät myös, että Kiinasta tulevan tuonnin hinnat eivät alittaneet unionin tuotannonalan hintoja. Ne väittivät myös, että Kiinan muille vientimarkkinoille suuntautuvan alumiinipyörien viennin hinnat olivat korkeammat kuin unionissa ja etteivät unionin markkinat olisi sen vuoksi kiinalaisten vientiä harjoittavien tuottajien kannalta houkuttelevat.

- (205) Kuten (123) kappaleessa todetaan, otokseen valittujen kiinalaisten vientiä harjoittavien tuottajien ilman polkumyynnituljeja tarkasteltujen hintojen alittavuuden marginaaliksi todettiin keskimäärin 8,0 prosenttia. Eurostatin tietojen mukaan otokseen kuulumattomien kiinalaisten vientiä harjoittavien tuottajien keskimääräinen hinnan alittavuuden marginaali oli 7,5 prosenttia. Kuten johdanto-osan 75–92 ja 202 kappaleessa lisäksi esitetään, tutkimuksessa todettiin, että unionin markkinat ovat kiinalaisen viennin kannalta houkuttelevat. Tämän vuoksi väite hylättiin.
- (206) Useat osapuolet väittivät, että tarkasteltavana olevaa tuotetta tuotiin tarkastelua koskevalla tutkimusajanjaksolla Kiinasta vain vähäisiä määriä ja sen osuus unionin markkinoista oli pieni. Tämän perusteella kyseiset osapuolet asettivat kyseenalaiseksi komission päätelmän, jonka mukaan kiinalaiset vientiä harjoittavat tuottajat olisivat alkuperäisen tutkimuksen jälkeen säilyttäneet asiakaskuntansa OEM-segmentillä. Ne korostivat myös, että kiinalaiset vientiä harjoittavat tuottajat menettivät myyntimääräänsä ja markkinaosuuttaan sekä jälkemarkkinasegmentillä että yleisesti.
- (207) Edellä esitetyt väitteet eivät ole sellaisenaan ristiriidassa markkinavolyymia koskevien komission havaintojen kanssa. On todettava, että nämä asianomaiset osapuolet eivät kiistäneet tutkimuksessa vahvistettua havaintoa, jonka mukaan myynti OEM-segmentille oli kasvanut alkuperäisen tutkimuksen tutkimusajanjakson jälkeen. Tämän suuntauksen perusteella nämä asianomaiset osapuolet eivät ole toimittaneet mitään järkevää selitystä tai näyttöä tukeakseen väitettään, jonka mukaan kiinalaiset vientiä harjoittavat tuottajat ovat menettäneet OEM-asiakaskuntaansa alkuperäisen tutkimuksen tutkimusajanjakson jälkeen. Unionin tuotannonalan tilannetta tarkastelua koskevan tutkimusajanjakson aikana kuvataan johdanto-osan 132–169 kappaleessa. Koska pääteltiin, että unionin tuotannonalalle ei aiheutunut merkittävää vahinkoa tarkastelua koskevalla tutkimusajanjaksolla, väite, jonka mukaan Kiinasta tuleva tuonti ei aiheuttanut painetta unionin markkinoilla, on vanhentunut. Kiinasta unioniin suuntautuvan tuonnin todennäköistä kehitystä siinä tilanteessa, että toimenpiteiden annettaisiin raueta, on analysoitu johdanto-osan 54–96 kappaleessa, ja kyseisen tuonnin todennäköistä vaikutusta johdanto-osan 191–200 kappaleessa. Asianomaiset osapuolet eivät toimittaneet tarkkoja tietoja yleisestä väitteestään eikä siitä, mistä komission analyysin osista ne ovat eri mieltä. Tämän vuoksi väitteet hylätään. Lopuksi siltä osin kuin on kyse väitteestä, jonka mukaan alumiinipyörien ennustettu kysyntä on suurempi kuin unionin tuotannonalan kapasiteetti, todetaan, ettei toimenpiteiden tarkoituksena ole taata 100 prosentin markkinaosuutta unionin tuotannonalalle eikä millään muulla tavoin estää tuontia. Sen vuoksi myös tämä väite hylätään.
- (208) Samat osapuolet väittivät, että unionin tuotannonalan tuotantokapasiteetin ja unionin markkinoilla esiintyvän kysynnän välillä olevan eron vuoksi Kiinasta peräisin olevan tuonnin mahdollinen lisäys joutuu kilpailemaan muualta, erityisesti Turkista, peräisin olevan tuonnin kanssa, etenkin siksi, että unionin tuottajat ovat yhä enemmän siirtymässä teknisesti edistyneisiin tuotteisiin, joita väitteiden mukaan ei tuoteta Kiinassa eikä muissa kolmansissa maissa.
- (209) Väitteen tueksi ei esitetty perusteluja. Sitä vastoin tutkimuksessa osoitettiin, että kiinalaiset tuottajat sekä kolmansien maiden tuottajat tuottavat myös teknisesti edistyneitä tuotteita. Lisäksi, kuten johdanto-osan 130–150 kappaleessa osoitetaan, Turkista tulevan tuonnin keskimääräinen hinta oli alhaisempi kuin unionin tuotannonalan hinnat, minkä vuoksi unionin tuotannonalan asiakkailta on paljon suurempi kannustin siirtyä kiinalaisten tavarantoimittajien asiakkaaksi kuin turkkilaisten toimittajien asiakkailta. Sen vuoksi tämä väite hylätään.
- (210) Samat osapuolet väittivät myös, että kiinalaiset tuontihinnat Saksassa (jona väitettiin olevan suurin autonpyörien markkina-alue unionissa) olivat korkeammat kuin Turkista tulevan tuonnin hinnat. Lisäksi Eurostatin tietojen mukaan Kiinan hinnat olivat korkeammat kuin useiden unionin jäsenvaltioiden myyntihinnat. Hintatiedot toimitettiin tarkastelua koskevan tutkimusajanjakson, vuoden 2015 ja vuoden 2016 ensimmäisen neljänneksen osalta. Tällä perusteella osapuolet väittivät, ettei Kiinasta tuleva tuonti aiheuttanut ollenkaan hintapainetta unionin tuotannonalalle. Osapuolet väittivät lisäksi, että Kiinasta tulevan tuonnin hinnan alittavuuden marginaalit olisivat osoittaneet laskevaa suuntausta ja että tällä perusteella voidaan päätellä, ettei vuonna 2016 esiintyisi hintojen tai viitehintojen alittavuutta, vaikka polkumyynnitullit vähennettäisiin myyntihinnoista.
- (211) Ensiksikin perusasetuksen 3 artiklan ja 4 artiklan 1 kohdan mukaisesti unionin tuotannonalan myyntihintoja, vahinkotilannetta ja vahingon toistumisen todennäköisyyttä koskeva analyysi perustuu koko unionin markkinoita ja koko unionin tuotannonalaa koskevaan arviointiin. Myyntihintoja tietyillä unionin alueilla ei ole näin ollen mahdollista ottaa huomioon erikseen. Asianomaiset osapuolet eivät ole väittäneet eivätkä osoittaneet, että perusasetuksen 4 artiklan 1 kohdan b alakohdan edellytykset täyttyvät.
- (212) Toiseksi tämä väite perustuu joka tapauksessa keskimääräisten hintojen/kilogramma vertailuun eikä tuotelajien välisiä eroja ole otettu huomioon. Kuten johdanto-osan 123 kappaleessa selitetään, otokseen valituilta vientiä harjoittavilta tuottajilta ja unionin tuottajilta saatuja kattavia ja tarkistettuja tietoja koskevan analyysin perusteella hintojen alittavuuden marginaali oli keskimäärin 8,0 prosenttia.

- (213) Kolmanneksi väite siitä, että hinnan alittavuuden ja viitehinnan alittavuuden marginaalit muuttuisivat vuonna 2016 negatiivisiksi, perustui pelkkiin oletuksiin eikä niiden tueksi esitetty näyttöä. Sen vuoksi väitteet hylätään.
- (214) Samat osapuolet väittivät myös, että polkumyynnin vastaisten toimenpiteiden poistaminen ei johda vahingolliseen hintapaineeseen, koska puutteet unionin tuotannonalan kannattavuudessa perustuvat sen korkeisiin kustannuksiin, jotka eivät vastaa raaka-aineiden kustannuksia. Ne väittivät lisäksi, että tuotantokustannuksia järkeistämällä unionin tuotannonala pystyy säilyttämään voittomarginaalinsa tavoitevoiton yläpuolella. Nämä osapuolet väittivät myös, ettei hintojen ja tuotantokustannusten nousua voida yhdistää alumiinipyörien, erityisesti suurempien pyörien ja niin sanottujen ”kiiltoypyörien”, tekniseen kehitykseen.
- (215) Ensinnäkin kuten johdanto-osan 151 ja 153 kappaleessa mainitaan, tutkimuksessa kävi ilmi, että unionin tuotannonalan myyntihintojen ja tuotantokustannusten nousu liittyi pääasiassa suurempien pyörien ja niin sanottujen ”kiiltoypyörien” osuuden huomattavaan lisääntymiseen. Tämä päätelmä perustui otokseen valittuja unionin tuottajia koskeviin tarkistettuihin tietoihin. Kyseiset osapuolet eivät esittäneet näyttöä, joka olisi ollut ristiriidassa kyseisten tarkistettujen lukujen kanssa tai kyseenalaistanut ne. Sen vuoksi asiaa koskevat väitteet hylätään. Toiseksi väite, jonka mukaan tuotantokustannuksia järkeistämällä unionin tuotannonala pystyisi säilyttämään voittomarginaalinsa tavoitevoiton yläpuolella, oli pelkkä oletamus, jonka tueksi ei esitetty näyttöä. Tutkimuksessa kävi ilmi, että unionin tuotannonala toimi tehokkaasti, mistä osoituksena oli se, että alumiinipyörien koon kasvusta ja monimutkaisuudesta huolimatta unionin tuotannonalan nimellistuottavuus pysyi tarkastelujakson aikana vakaana, kuten taulukossa 10 osoitetaan. Tämän vuoksi väitteet hylätään.
- (216) Samat osapuolet väittivät myös, että kiinalaisten alumiinipyörien tuottajat eivät olisi suurempien pyörien ja ”kiiltoypyörien” markkinoilla yhtä kilpailukykyisiä kuin unionin tuotannonalan tuottajat, koska pystyäkseen tuottamaan suuria määriä kyseisiä pyörätyyppejä niiden pitäisi tehdä investointeja koneisiin ja laitteisiin. Sen vuoksi nämä osapuolet väittivät, että polkumyynnin vastaisten toimenpiteiden poistaminen ei vaikuttaisi unionin tuottajien kannattavuuteen näiden teknisesti edistyneempien tuotteiden osalta.
- (217) Ensinnäkin tutkimuksessa kävi ilmi, että kiinalaiset vientiä harjoittavat tuottajat tuottivat suurempia pyöriä ja niin kutsuttuja ”kiiltoypyöriä” jo tarkastelua koskevalla tutkimusajanjaksolla. Toiseksi tutkimuksessa kävi ilmi, että myynnin kasvusta huolimatta nämä pyörät olivat kaiken kaikkiaan vain pieni osa unionin tuotannonalan tuotantomääristä. Lisäksi Kiinasta tulevan tuonnin todennäköistä vaikutusta unionin tuotannonalan tilanteeseen ei voida tarkastella tuotelajikohtaisesti, koska tällainen analyysi ei samankaltaisen tuotteen osalta kuitenkaan kuvasta unionin tuotannonalan tilannetta tarkasti. Vahinkoa ei itse asiassa tarvitse osoittaa jokaisen tuotelajin osalta. Tämän vuoksi väitteet hylätään.
- (218) Samat osapuolet väittivät lisäksi, että jopa ilman polkumyynnin vastaisia toimenpiteitä kiinalaiset vientiä harjoittavat tuottajat asettaisivat vientihintansa sellaisten hintojen perusteella, jotka markkinat kykenevät vastaanottamaan. Nämä osapuolet väittivät, että sen vuoksi olisi todennäköistä, että näillä hinnoilla olisi vain vähäinen vaikutus tai ei vaikutusta lainkaan unionin tuotannonalan kannattavuuteen.
- (219) Väitteen tueksi ei esitetty näyttöä eikä väitteessä otettu huomioon komission päätelmiä kiinalaisten vientiä harjoittavien tuottajien mahdollisesta hintakehityksestä siinä tapauksessa, että toimenpiteiden annettaisiin raueta, kuten edellä johdanto-osan 190 ja 191 kappaleessa selitetään. Tutkimuksessa kävi ilmi, että jos polkumyynnin vastaiset toimenpiteet kumottaisiin, todennäköiset hintatasot olisivat 8–30 prosenttia alhaisemmat kuin unionin tuotannonalan myyntihinnat. Sen vuoksi asiaa koskevat väitteet hylätään.
- (220) Samat osapuolet väittivät, että polkumyynnin vastaiset toimenpiteet antaisivat kohtuutonta kilpailuetua unionin tuotannonalalle, joka oli väitetyksi ulkoistanut tuotantoaan merentakaisiin tuotantolaitoksiin, mikä ei olisi polkumyyntitoimenpiteiden tavoitteiden mukaista.
- (221) Kuten johdanto-osan 258 kappaleessa selitetään, tutkimuksessa kävi ilmi, että unionin tuottajat toivat unioniin ainoastaan vähäisiä määriä alumiinipyöriä eivätkä ne kaikki välttämättä tulleet niihin etuyhteydessä olevista tuotantolaitoksista. Tämän perusteella ei voitu osoittaa, että unionin tuotannonala saisi epäoikeutettua kilpailuetua suhteessa merentakaisiin tuotantolaitoksiin, ja sen vuoksi tämä väite hylätään.

- (222) Samat osapuolet väittivät myös, että on epätodennäköistä, että toimenpiteiden kumoaminen johtaisi vahingon toistumiseen, koska myöskään Turkista tulevan tuonnin markkinaosuuden kasvulla ja unionin tuottajien myyntihintaan verrattuna matalammilla hinnoilla ei ollut tällaista vaikutusta unionin tuotannonalaan.
- (223) On syytä huomata, että Turkista tulevan tuonnin keskimääräinen hinta tarkastelua koskevalla tutkimusajanjaksolla (ks. taulukko 6) oli 48,50 euroa, joka on johdanto-osan 196 kappaleessa mainittua vahinkoa aiheuttamatonta 48,25 euron hintaa suurempi. Lisäksi kuten samassa johdanto-osan kappaleessa selitetään, on todennäköistä, että kiinalaiset vientiä harjoittavat tuottajat voivat myydä unioniin hinnoilla, jotka ovat vähintään 8 prosenttia alhaisemmat kuin unionin tuotannonalan hinnat, jos tullee ole, ja jopa 30 prosenttia alhaisemmat, eli vahinkoa aiheuttavan hinnan tasoilla, jotka ovat merkittävästi alempia kuin Turkista tulevan tuonnin nykyinen hintataso. Sen vuoksi Turkista tulevan tuonnin vaikutusta unionin tuotannonalan tilanteeseen ei voida pitää merkittävänä indikaattorina kiinalaisen tuonnin todennäköisen vaikutuksen osoittamisessa tilanteessa, jossa toimenpiteiden annettaisiin raueta, ja tämän vuoksi väite hylätään.
- (224) Samat osapuolet väittivät, että Kiinasta tarkastelua koskevan tutkimusajanjakson aikana tulevassa tuonnissa käytettyjen keskimääräisten hintojen (polkumyyntitullit vähennettynä ja tuonnin jälkeiset kustannukset lisättynä) perusteella Kiinasta tulevassa tuonnissa ei ole esiintynyt hintojen alittavuutta, mikä osoittaa, että jos toimenpiteet poistettaisiin, kiinalaisia tuontihintoja ei myöskään voitaisi pitää vahinkoa aiheuttavina.
- (225) Väite perustui virheelliseen analyysiin. Ensiksikin kyseiset osapuolet eivät perustelleet laskelmissa käyttämänsä tuonnin jälkeisten kustannusten tasoa (5,7 prosenttia) eivätkä esittäneet tästä näyttöä. Toiseksi tämä väite perustuu keskimääräisten hintojen vertailuun, jossa eri tuotelajeja ei ole otettu huomioon. Kuten johdanto-osan 123 kappaleessa selitetään, tuotelajitasolla verrattuna otokseen valittujen kiinalaisten vientiä harjoittavien tuottajien tuontihinnat ilman polkumyyntitulleja alittaisivat unionin tuotannonalan myyntihinnat keskimäärin 8,0 prosentilla. Sen vuoksi tämä väite hylätään.
- (226) Toinen asianomainen osapuoli väitti, että polkumyyntitullin kumoaminen ei todennäköisesti johtaisi vahingon toistumiseen. Väite perustui olettamukseen, että unionin markkinoilla myynti tapahtuu pääasiassa OEM-segmentille, jolla kysyntä ei riipu niinkään hinnasta, vaan tavarantoimittajien kyvystä täyttää autonvalmistajien tiukat vaatimukset. Tältä osin osapuoli väitti, ettei kiinalaisten vientiä harjoittavien tuottajien ylikapasiteettia esiintyisi tällä segmentillä. Ne väittivät, että EU:n autonvalmistajat soveltavat toimittajaa valitessaan tiukkoja vaatimuksia teknisen osaamisen, laadun, johdonmukaisuuden, luotettavuuden ja läheisyyden osalta. Sen vuoksi väitettiin, että Kiinan markkinoilla esiintyvää ylikapasiteettia ei voida niin vain siirtää alhaisilla hinnoilla unioniin, jos toimenpiteiden annetaan raueta.
- (227) Muut osapuolet esittivät samanlaisia väitteitä ja väittivät, että unionin tuotannonala pystyisi säilyttämään huomattavan markkinaosuuden, koska sitä pidetään teknisesti edistyneiden tuotteiden, kuten ”kiiltopyörien” korkealaatuisena toimittajana. Ne väittivät, että asiakkaat jatkossakin asettaisivat unionin tuotannonalan kolmansista maista tulevan tuonnin edelle, etenkin edistyneemmällä OEM-segmentillä.
- (228) Tutkimuksessa kävi ilmi, että useat kiinalaiset viejät tuottavat jo nyt myös suuria pyöriä ja ”kiiltopyöriä”. Nämä viejät vastaavat unionin tuottajia osaamisen, laadun, johdonmukaisuuden ja luotettavuuden osalta ja niiden OEM-asiakkaat unionissa ovat sertifioineet ne. Kiinalaiset vientiä harjoittavat tuottajat – sekä otokseen valitut että yhteistyöstä kieltäytyneet – toimivat siis jo nyt autonvalmistajien toimittajina sekä unioniin että Kiinassa sijaitseviin tehtaisiin. Siksi läheisyyskysymys ei sertifioinnin tai tarjouskilpailujen kannalta eikä tekniseltä kannalta ole mikään este. Toimitusaikojen osalta läheisyyskysymys voitaisiin helposti ratkaista logistisin ratkaisuin, esimerkiksi varastoimalla, joten se ei ole sellainen ratkaiseva tekijä, joka estäisi kiinalaisen tuonnin kasvamisen tasolle, joka johtaisi vahingon toistumiseen. Sen vuoksi tämä väite hylätään.
- (229) Sama osapuoli väitti myös, ettei Kiinassa olisi käytettävissä olevaa kapasiteettia OEM-segmentillä ja että käyttämättömällä kapasiteetilla Kiinassa tarkoitetaan ainoastaan jälkimarkkinasegmentille suunnattuja alumiinipyöriä. Väitteen tueksi ei kuitenkaan esitetty näyttöä. Päinvastoin, tutkimuksessa kävi ilmi, että alumiinipyörien tuottajat tuottivat alumiinipyöriä sekä OEM- että jälkimarkkinasegmentille käyttäen samoja tuotantolaitoksia, minkä vuoksi ne voisivat hyödyntää vapaata kapasiteettiaan yhtä lailla molemmilla segmenteillä. Tämä käy ilmi myös siitä, että kiinalaiset vientiä harjoittavat tuottajat ovat alkuperäisen tutkimusajanjakson ja tarkastelua koskevan tutkimusajanjakson välisenä aikana siirtyneet jälkimarkkinasegmentiltä OEM-segmentille, kuten johdanto-osan 113 kappaleessa selitetään. Sen vuoksi tämä väite hylätään.

- (230) Yksi kiinalainen vientiä harjoittava tuottaja väitti, että unionin tuotannonalan tuottamien alumiinipyörien tekniset ominaisuudet eroavat kiinalaisten viejien tuottamien ja myymien pyörien teknisistä ominaisuuksista. Tämä takaisi unionin tuotannonalalle laajoja sopimuksia unionin asiakkaiden kanssa riippumatta siitä, kumotaanko toimenpiteet. Lisäksi tämä osapuoli väitti, että unionin tuottajien ja OEM-käyttäjien pitkän aikavälin sopimusten ansiosta olisi epätodennäköistä, että unionin tuotannonala menettäisi lähitulevaisuudessa myyntiään ja markkinaosuuttaan Kiinasta tulevalle tuonnille ja että Kiinasta tuleva tuonti kasvaisi äkillisesti, jos toimenpiteiden annettaisiin raueta.
- (231) Tutkimuksessa kävi ilmi, että eri toimituslähteistä peräisin olevien alumiinipyörien – myös Kiinasta tulevien – välillä ei ole tai on vain vähän huomattavia eroja ja että kaikista toimituslähteistä peräisin olevat alumiinipyörät ovat periaatteessa keskenään vaihdettavissa. Ei ole epätavallista, että alumiinipyöriä hankitaan eri toimituslähteistä, ja tutkimus osoitti, että samat asiakkaat hankkivat niitä sekä unionin tuotannonalalta että kiinalaisilta vientiä harjoittavilta tuottajilta.
- (232) Sen väitteen osalta, että unionin tuotannonalan tekemät pitkäaikaiset sopimukset estäisivät Kiinasta tulevan tuonnin äkillistä kasvua, tutkimus osoitti, että unionin tuottajien ja asianomaisten käyttäjien välisissä sopimuksissa ei yleensä ole määriä koskevia pitkän aikavälin sitoumuksia. Sen vuoksi voimassa olevat sopimukset eivät sinänsä takaa myyntimäärien säilymistä, kuten väitettiin.
- (233) Sen vuoksi kyseisen osapuolen väitteet hylättiin tältä osin.
- (234) Eräs toinen osapuoli väitti, että kysynnän siirtyminen OEM-segmentille on antanut unionin tuotannonalalle johtavan aseman ja että unionin tuotannonalan kapasiteettirajoitteet aiheuttaisivat nyt merkittävää tarjonnan puutetta unionin markkinoilla. Tämän väitteen mukaan tilanteen ennustetaan jatkuvan pitkälle seuraavalle vuosikymmenelle. Lisäksi tämä osapuoli ja eräät muut osapuolet väittivät, että unionin tuotannonala olisi itse myöntänyt, että sen tilauskirjat olisivat täynnä vuosille 2019–2022 asti ja todennut, että seuraavien viiden vuoden ajaksi tehtävät sopimukset olisi jo tehty ja täysimääräinen kapasiteetin käyttöaste ja kannattavat hinnat näin ollen varmistettu ainakin vuoteen 2022 saakka. Näiden osapuolten mukaan unionin tuotannonalan tilanne on OEM-segmentille siirtymisen ansiosta muuttunut vuoden 2009 ja tarkastelua koskevan tutkimusajanjakson välillä 5 prosentin tappioista 10 prosentin voittoihin. Tämän perusteella kyseiset osapuolet väittivät, että polkumyynnittöihin voimassaolon päättymisen ei todennäköisesti johtaisi vahingon toistumiseen.
- (235) Edellä esitetty väite perustuu virheelliseen tulkintaan unionin tuotannonalan ilmoituksesta, jossa selitetään, että tilauskirja kattaisi toimitukset vuosiksi 2019–2022. Tämä ei kuitenkaan tarkoita sitä, että tilauskirjat olisivat täynnä eikä sitä, että viiden seuraavan vuoden sopimukset olisi tehty, vaan ainoastaan sitä, että tilauskirja kattaa vuosien 2019–2022 toimituksia. Näin ollen, kuten johdanto-osan 232 kappaleessa selitetään, unionin tuottajien ja asianomaisten asiakkaiden väliset sopimukset eivät sisällä määriä koskevia pitkän aikavälin sitoumuksia. Lisäksi jopa voimassa olevien sopimusten hintoja tarkistetaan määräajoin. Sen vuoksi väite, jonka mukaan kapasiteetin käyttöaste olisi täysi ja että kannattavat hinnat olisi varmistettu vuoteen 2022 asti ovat perusteettomia ja hylätään. Lisäksi väite, jonka mukaan unionin tuotannonalan kannattavuuden lisääntyminen johtui OEM-segmentille siirtymisestä, ei pitänyt paikkaansa. Kuten johdanto-osan 143 kappaleessa selitetään, OEM-segmentti oli jo alkuperäisen tutkimuksen tutkimusajanjakson aikana unionin tuotannonalan tärkein segmentti, ja kuten täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 964/2010 johdanto-osan 106 kappaleessa todetaan, unioni kärsi merkittäviä tappioita myös OEM-segmentillä. Sen vuoksi tämä väite hylätään.
- (236) Sama osapuoli väitti myös, että OEM-segmentin kiinalaiset vientiä harjoittavat tuottajat ovat käyttäneet lähes kokonaan tuotantokapasiteettinsa ja on näin ollen epätodennäköistä, että ne lisääisivät merkittävästi unioniin suuntautuvaa myyntiään, jos polkumyynnin vastaisten toimenpiteiden annettaisiin raueta. Tämä osapuoli väitti lisäksi, että unionissa lisääntyneen kulutuksen vuoksi Kiinasta tulevan tuonnin kasvu ei yleisesti aiheuttaisi merkittävää vahinkoa unionin tuotannonalalle varsinkin, kun otetaan huomioon, ettei unionin tuotannonalan tuotantokapasiteetti riittäisi vastaamaan unionin kysyntään.
- (237) Tämän osapuolen väitteidensä tueksi toimittamat Kiinan kapasiteettia koskevat arviot eivät kuitenkaan vastanneet tämän tutkimuksen tuloksia, kuten johdanto-osan 55–74 kappaleessa esitetään. Sen vuoksi väitteet, joiden mukaan Kiinassa ei ole huomattavaa käyttämätöntä kapasiteettia ja unionin kulutuksen kehityssuuntaus lieventäisi vahinkoa, jos toimenpiteet kumottaisiin, hylätään.
- (238) Sama osapuoli väitti myös, että Kiinan henkilöautotuotannon odotetaan 13. viisivuotissuunnitelman mukaan kasvavan vuosien 2015–2020 välillä 24,5 miljoonasta yksiköstä 30 miljoonaan yksikköön tällä ajanjaksolla.

Tämä osapuoli väitti, että tällainen henkilöautojen tuotannon lisäys johtaisi vastaavaan lisäykseen alumiinipyörien kysynnässä Kiinan markkinoilla. Näin ollen kiinalaiset alumiinipyörien tuottajat pikemminkin lisäisivät kotimaan myyntiään kuin uudelleensuuntaisivat vientiään unioniin, jos polkumyynnin vastaisten toimenpiteiden annettaisiin raueta.

- (239) Kuten johdanto-osan 89–91 kappaleessa kuvataan, vaikka auto- ja alumiinipyörien markkinoilla onkin läheinen yhteys, Kiinan kotimarkkinat eivät alumiinipyörien kysynnän kasvusta huolimatta todennäköisesti pysty ottamaan Kiinan käyttämätöntä kapasiteettia vastaan, kun otetaan huomioon Kiinan markkinoiden ja unionin markkinoiden väliset merkittävät hintaerot. Sen vuoksi tämä väite hylättiin.
- (240) Useat osapuolet väittivät, ettei vahingon toistuminen ole todennäköistä, koska huolimatta Kiinasta unioniin suuntautuvan tuonnin kasvusta unionin tuotannonala hyötyisi alumiinipyörien kulutuksen kasvusta sekä maailmanlaajuisesti että unionissa. Lisäksi väitettiin, että arvioitu kulutuksen kasvu antaisi kiinalaisille vientiä harjoittaville tuottajille mahdollisuuden lisätä unionin markkinoille suuntautuvaa vientiään aiheuttamatta hintapainetta.
- (241) Tutkimuksessa kävi ilmi, että merkittäviä määriä Kiinasta tulevaa tuontia todennäköisesti suunnataan uudelleen unioniin sen houkuttelevuuden vuoksi (johdanto-osan 75–88 kappale). Lisäksi Kiinassa on paljon käyttämätöntä kapasiteettia, jota myös voitaisiin suunnata unionin markkinoille. Sen vuoksi kiinalaiset vientiä harjoittavat tuottajat pystyvät valtaamaan osan sekä lisääntyneestä kulutuksesta että unionin tuottajien myyntimääristä. Näin ollen vaikka kulutus lisääntyisi, on erittäin todennäköistä, että Kiinasta peräisin oleva vienti valtaisi myyntiä ja markkinaosuutta unionin tuotannonalan vahingoksi. Lisäksi hinnat olisivat todennäköisesti 8–30 prosenttia alhaisemmat kuin unionin tuotannonalan hinnat, kuten johdanto-osan 191 kappaleessa kuvataan ja vaikutukset olisivat 192 kappaleessa kuvattuja, mikä aiheuttaisi todennäköisesti merkittävää vahinkoa unionin tuotannonalalle. Sen vuoksi tämä väite hylätään.
- (242) Edellä sanotun perusteella komissio päättää, että toimenpiteiden kumoaminen johtaisi erittäin todennäköisesti unionin tuotannonalalle aiheutuvan vahingon toistumiseen.

G. UNIONIN ETU

1. Alustavat huomautukset

- (243) Perusasetuksen 21 artiklan mukaisesti komissio tarkasteli, olisiko Kiinaan kohdistuvien voimassa olevien toimenpiteiden jatkaminen unionin kokonaisedun vastaista. Unionin etua määritettäessä arvioitiin kaikki asiaan liittyvät etunäkökohdat eli unionin tuotannonalan, tuojien, käyttäjien ja unionin tuotannonalalle (varhaisemman jalostusasteen tuotannonalalle) toimittavien edut.

2. Unionin tuotannonalan etu

- (244) Tutkimuksessa kävi ilmi, että tarkastelua koskevalla tutkimusajanjaksolla unionin tuotannonala oli toipunut Kiinasta peräisin olevan polkumyynnituonnin aiheuttamasta vahingosta. Jos Kiinan vastaiset toimenpiteet kumottaisiin, on kuitenkin todennäköistä, että vahinko toistuisi, koska unionin tuotannonala olisi alttiina Kiinasta mahdollisesti tulevalle polkumyynnituonnille, jonka määrät olisivat suuria ja joka aiheuttaisi merkittävää hintapainetta. Tämän seurauksena unionin tuotannonalan taloudellinen tilanne todennäköisesti heikkenisi merkittävästi edellä esitetyistä syistä. Sitä vastoin toimenpiteiden voimassaolon jatkaminen toisi markkinoille varmuutta ja antaisi unionin tuotannonalalle mahdollisuuden säilyttää myönteinen taloudellinen tilanteensa ja jatkaa investointisuunnitelmiaan, joiden mukaan se aikoo lisätä tuotantokapasiteettiaan vastaamaan sekä alumiinipyörien lisääntyvään kysyntään että niiden koko ajan kehittyviin teknisiin vaatimuksiin.
- (245) Tämän perusteella päätelmänä on, että voimassa olevien polkumyynnitoimenpiteiden pitäminen voimassa olisi unionin tuotannonalan edun mukaista.

3. Tuojiin etu

- (246) Vireillepanovaiheessa otettiin yhteyttä kahdeksaankymmeneen tiedossa olevaan tuojaan/käyttäjään. Otantalomakkeeseen vastasi yksitoista yritystä, joista kuusi oli Kiinasta peräisin olevien alumiinipyörien tuojia.

- (247) Tutkimus osoitti, että kolme näistä kuudesta yrityksestä oli todellisuudessa alumiinipyörien valmistajia, jotka käyttivät alumiinipyöriä autonvalmistuksessa, minkä vuoksi ne katsottiin käyttäjiksi, joiden tilannetta analysoidaan johdanto-osan 250–268 kappaleessa. Kolmen jäljellä olevan etuyhteydettömän tuojan tuonnin osuus oli alle 2 prosenttia Kiinan kokonaistuonnista tarkastelua koskevan tutkimusajanjakson aikana.
- (248) Ainoastaan yksi edellä tarkoitetuilta kolmelta etuyhteydettömältä tuojalta saatu kyselyvastaus oli riittävän kattava, jotta sitä voitiin käyttää analyysissä. Kyseinen tuoja hankki alumiinipyöriä myös muilta kolmansien maiden markkinoilla toimivilta toimittajilta ja tarkasteltavana olevan tuotteen liikevaihto oli vain osa sen kokonaisliiketoiminnasta. Tämän perusteella voidaan katsoa, että tulleilla ei ollut merkittävää vaikutusta tämän tuojan yleiseen liiketoimintaan alumiinipyörien osalta. Itse asiassa alumiinipyöriin liittyvä liiketoiminta oli kannattavaa.
- (249) Tämän perusteella ei ole viitteitä siitä, että toimenpiteiden pitämisellä voimassa olisi sellaista merkittävää kielteistä vaikutusta tuojiin, joka olisi merkittävämpi kuin toimenpiteiden myönteinen vaikutus unionin tuotannonalaan.

4. Käyttäjien etu

- (250) Kyselylomakkeet lähetettiin 70:lle tiedossa olleelle käyttäjälle. Seitsemän autonvalmistajaa ilmoittautui ja vastasi kyselylomakkeeseen. Yhteistyössä toimi myös yksi järjestö, joka edusti alumiinipyörien käyttäjiä sekä sellaisia tuojia, joiden alumiinipyöriä myytiin OEM-segmentillä. Muita käyttäjiä ei tässä tutkimuksessa toiminut yhteistyössä.
- (251) Yhteistyössä toimineiden käyttäjien tuonnin osuus oli 50,4 prosenttia Kiinasta unioniin suuntautuvasta kokonaistuonnista.
- (252) Tutkimus osoitti yleisesti, että autonvalmistajat käyttivät kiinalaisia toimittajia varsin vähän ja että suurin osa niiden käyttämistä alumiinipyöristä ostettiin unionin tuotannonalta. Jotkin yhteistyössä toimineet käyttäjät eivät tuoneet Kiinasta lainkaan, joillakin tuonti oli alle 5 prosenttia niiden tarpeista ja toisilla taas noin 10 prosenttia. Tutkimus osoitti myös, että eräät käyttäjät hyödynsivät sisäisen jalostuksen menettelyä Kiinasta tulevassa tuonnissaan, tosin rajoitetusti, sillä ne jälleenmyivät lopputuotteen vientimarkkinoilla.
- (253) Kaikki yhteistyössä toimineet käyttäjät vastustivat toimenpiteitä ja väittivät, että niiden etuna olisi käyttää eri hankintalähteitä. Kyseiset käyttäjät väittivät, että toimenpiteiden vuoksi ne olisivat riippuvaisia unionin tuottajista, joita on rajallinen määrä. Tutkimuksessa kävi kuitenkin ilmi, että myös muista kolmansista maista, etenkin Turkista, tuli tuontia, joka tarkastelujakson aikana lisääntyi. Unioniin kolmansista maista tulevan tuonnin kokonaismäärä lisääntyi 35 prosenttia tarkastelujakson aikana eli nopeammin kuin unionin kulutuksen kasvu.
- (254) Näiden havaintojen valossa väite siitä, ettei tarjontaa olisi monipuolisesti saatavilla, hylätään.
- (255) Euroopan autonvalmistajat väittivät, että toimenpiteiden jatkaminen olisi vastoin unionin etua, koska polkumyynnin vastaiset toimenpiteet vaikuttivat kielteisesti unionissa toimivien autonvalmistajien kilpailukykyyn. Lisäksi ne väittivät, ettei unionin tuotannonalan käytettävissä oleva tuotantokapasiteetti riitä vastaamaan kysyntään unionissa.
- (256) Lisäksi yksi asianomainen osapuoli väitti, että unionin tuotannonala toisi alumiinipyöriä Kiinasta ja muista kolmansista maista täyttääkseen asiakkaidensa kasvavan kysynnän, johon unionin tuotannonalan tuotantokapasiteetti ei kykene vastaamaan.
- (257) Kuten johdanto-osan 137 kappaleen taulukosta 7 käy ilmi, unionin tuotannonalan kapasiteetin käyttöaste oli tarkastelujakson aikana 88–93 prosentin välillä. Tutkimus osoitti kuitenkin, että unionin tuotannonala teki investointeja kapasiteettiinsa pystyäkseen vastaamaan unionissa lisääntyneeseen kysyntään, minkä odotetaan lieventävän väitettyjä mahdollisia puutteita. Näitä investointeja on tarkoitus jatkaa tulevaisuudessa.

- (258) Mitä tulee väitettyyn unionin tuotannonalan tuontiin Kiinasta ja muista kolmansista maista, tutkimuksessa kävi ilmi, että otokseen valitut unionin tuottajat olivat tuoneet vain erittäin vähäisiä määriä alumiinipyöriä Sveitsistä ja Turkista, mutta ei Kiinasta. Tämä pätee myös muihin jäljellä oleviin unionin tuottajiin, jotka tarkastelupyynnössä olevien tietojen mukaan toivat alumiinipyöriä hyvin pieniä määriä eli alle 500 000 yksikköä, mikä on alle 1 prosentti unionin tuotannosta tarkastelua koskevalla tutkimusajanjaksolla.
- (259) Lisäksi on huomattava, että tuonti muista kolmansista maista kasvoi tarkastelujaksolla, minkä vuoksi polkumyynnin vastaisten toimenpiteiden ei pitäisi estää käyttäjiä tuomasta alumiinipyöriä Kiinasta vaan ainoastaan poistaa vääristymät ja varmistaa tasavertaiset toimintaedellytykset Kiinan ja unionin tuotannonalalle. Näin ollen asiaa koskevat väitteet hylättiin.
- (260) Autonvalmistajien tuotannonalan kilpailukyvyyn osalta tutkimus osoitti, että sisäisen jalostuksen menettelyn ansiosta autonvalmistajat pystyvät välttämään alumiinipyörien polkumyynnitullien maksamisen, jos pyörät asennetaan ajoneuvoihin, jotka myydään vientimarkkinoille. Tarkastelujakson aikana tuonti Kiinasta sisäisen jalostuksen menettelyssä oli 21–28 prosenttia Kiinasta peräisin olevasta kokonaistuonnista.
- (261) Samat osapuolet väittivät lisäksi, että useilla voimassa olevilla polkumyynnitulleilla olisi alumiinipyörien lisäksi kumulatiivinen vaikutus autonvalmistajien käyttämiin osiin, kuten kiinnittimiin, ruostumattomaan teräkseen, valsilankaan, orgaanisella aineella pinnoitettuihin teräslevyihin, erikoislujaan lankaan ja molybdeenilankaan, millä olisi kielteinen vaikutus niiden tilanteeseen.
- (262) Tutkimuksessa todettiin, että toimenpiteiden kustannusvaikutus alumiinipyöriin on vähäinen (enintään 0,2 prosenttia). Tämä päätelmä perustuu siihen, että tämän tutkimuksen tulosten mukaan alumiinipyörien osuus auton kustannuksista on vain noin 1 prosentti. Sen vuoksi väitettä merkittävästä kielteisestä kustannusvaikutuksesta ei voida pitää merkittävänä ja se hylätään.
- (263) Muita osia koskevien voimassa olevien polkumyynnin vastaisten toimenpiteiden kumulatiivisesta vaikutuksesta kyseiset osapuolet eivät toimittaneet mitään erityistä näyttöä. Tutkimuksessa ei sen vuoksi voitu tarkistaa esitettyjä väitteitä ja ne oli hylättävä.
- (264) Päätelmistä ilmoittamisen jälkeen yksi asianomainen osapuoli väitti, että unionin tuotannonalan ja kolmansien maiden tavarantoimittajien käytettävissä olevan kapasiteetin puutteella OEM-segmentillä oli merkittävä vaikutus autonvalmistajiin unionissa. Ne väittivät, ettei niillä ole muuta mahdollisuutta kuin tuoda kiinalaisia alumiinipyöriä ja että voimassa olevilla polkumyynnitulleilla on suora kustannusvaikutus niiden tuontiin. Lisäksi väitettiin, että unionin tuotannonalan kapasiteetissa olevilla puutteilla on ollut kielteinen vaikutus autonvalmistajien tuottavuuteen ja kilpailukykyyn ja että komissio ei ole ottanut huomioon polkumyynnitullien välillisiä kustannusvaikutuksia autonvalmistajien tilanteeseen.
- (265) Tutkimuksessa todettiin kuitenkin, että vastatakseen lisääntyvään kysyntään unionissa ja lieventääkseen kyseisiä väitettyjä puutteita unionin tuotannonala on investoinut kapasiteetin kasvattamiseen. Sen vuoksi kapasiteetissa olevia puutteita koskeva väite hylätään. Kustannusvaikutuksen osalta tutkimuksessa todettiin, kuten johdanto-osan (262) kappaleessa selitetään, että alumiinipyöriin kohdistetuilla toimenpiteillä oli ainoastaan hyvin rajallinen vaikutus autonvalmistajien kokonaiskustannuksiin ja sen vuoksi tämä väite hylätään. Lopuksi todetaan, että koska polkumyynnitoimenpiteiden tavoitteena tai vaikutuksena ei ole estää käyttäjiä tuomasta Kiinasta peräisin olevia alumiinipyöriä, kyseisen osapuolen väittämät välilliset kustannukset eivät myöskään liity suoraan kyseisiin tulleeihin. Sen vuoksi tämä väite hylätään.
- (266) Sama osapuoli väitti myös, että suunnitellut kapasiteetin laajennukset eivät riitä vastaamaan kasvavaan kysyntään vuoteen 2020 asti ja että unionin tuotannonala ei ole perustellut väitettään, jonka mukaan se on lisäämässä kapasiteettiaan. Tässä yhteydessä tämä osapuoli kyseenalaisti myös sen, miten komissio on todentanut, että unionin tuotannonala kykenee vastaamaan unionin kysyntään.
- (267) Kuten johdanto-osan 257 kappaleessa selitetään, tutkimuksessa kävi ilmi, että unionin tuotannonala on investoinut kapasiteetin kasvattamiseen, jotta se voi vastata lisääntyvään kysyntään unionissa. Tarkemmin sanottuna unionin tuottajien esittämiä kapasiteetin lisäyssuunnitelmia verrattiin autontuotantoa koskeviin

ennusteisiin unionissa. Lisäksi otokseen valitut unionin tuottajat esittivät näyttöä nykyisten ja tulevien investointisuunnitelmien tueksi. Tämä analyysi osoitti, että ennakoitu kapasiteetin lisäys oli suurempi kuin odotettavissa oleva kysynnän kasvu unionissa vuosina 2015–2018. Luottamuksellisuuden ja anonyymiteetin vuoksi yksittäisistä investointisuunnitelmista ei voi antaa tietoja asianomaisille osapuolille. Tästä syystä väitteet, joiden mukaan kapasiteetin laajennukset eivät riitä vastaamaan kasvavaan kysyntään ja että unionin tuotannonala ei ole perustellut ilmoitustaan, jonka mukaan se lisää kapasiteettiaan, hylätään.

- (268) Näillä perusteilla päätellään, että toimenpiteiden jatkamisella ei olisi merkittäviä kielteisiä vaikutuksia käyttäjien tilanteeseen.

5. Varhaisemman jalostusasteen tuotannonalan etu

- (269) Kyselylomakkeet lähetettiin unionin tuotannonalalle toimittaville tiedossa oleville raaka-aineiden/laitteiden toimittajien järjestöille sekä 28 yksittäiselle toimittajalle unionissa. Yksi Euroopan alumiiniteollisuutta edustava järjestö esitti huomautuksia.
- (270) Euroopan alumiiniteollisuutta edustava järjestö totesi, että on suurena vaarana, että Kiinan ylikapasiteetilla ja kiinalaisten vientiä harjoittavien tuottajien toistuvilla polkumyöntikäytännöillä olisi merkittävä kielteinen vaikutus unionin tuotannonalalle, jos polkumyynnin vastaiset toimenpiteet kumotaan. Tämä puolestaan voisi vaikuttaa kielteisesti tuotantoon ja työllisyyteen alumiinin arvoketjun alkupäässä. Sen vuoksi tämä järjestö kannatti voimassa olevien polkumyöntitoimenpiteiden jatkamista.
- (271) Tämän vuoksi päätellään, että toimenpiteiden pitäminen voimassa olisi varhaisemman jalostusasteen tuotannonalan etu.
- (272) Yksi asianomainen osapuoli väitti, että komissio olisi jättänyt perusteettomasti huomiotta autonvalmistajien toimittamaa perusteltua näyttöä ja sen sijaan käyttänyt päätelmiensä perusteena unionin tuotannonalan toimittamia lausuntoja, joiden tueksi ei ollut esitetty näyttöä. Komissio tarkensi kuulemismenettelystä vastaavan neuvonantajan kanssa pidetyn johdanto-osan 10 kappaleessa tarkoitetun kuulemisen aikana, että kaikki toimitetut tiedot on otettu asianmukaisesti huomioon. Unionin tuotannonalan toimittamat tiedot tarkistettiin. Sen vuoksi tämä väite hylättiin.

6. Unionin etua koskevat päätelmät

- (273) Edellä esitetyn perusteella komissio päätteli, ettei ollut olemassa pakottavia syitä, joiden perusteella ei olisi unionin edun mukaista pitää voimassa toimenpiteitä Kiinasta peräisin olevien alumiinipyörien tuonnissa.

H. PÄÄTELMÄT JA NIISTÄ ILMOITTAMINEN

- (274) Kaikille osapuolille ilmoitettiin olennaisista tosiasioista ja huomioista, joiden perusteella Kiinaa vastaan voimassa olevat toimenpiteet aiotaan pitää edelleen voimassa. Lisäksi asetettiin määräaika, jonka kuluessa osapuolilla oli mahdollisuus esittää huomautuksia ilmoitettujen tietojen johdosta. Toimitetut tiedot ja huomautukset otettiin asianmukaisesti huomioon aina, kun se oli perusteltua.
- (275) Edellä selostetun perusteella ja perusasetuksen 11 artiklan 2 kohdan mukaisesti voidaan todeta, että Kiinasta peräisin olevien tiettyjen alumiinipyörien tuonnissa täytäntöönpanoasetuksella (EU) N:o 964/2010 käyttöön otettujen polkumyynnin vastaisten toimenpiteiden soveltamista olisi jatkettava.
- (276) Asetuksen (EU) 2016/1036 15 artiklan 1 kohdalla perustettu komitea ei antanut lausuntoa,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

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

2. Edellä 1 kohdassa kuvatun tuotteen vapaasti unionin rajalla tullaamattomana -nettohintaan sovellettava lopullinen polkumyyntitulli on 22,3 prosenttia.
3. Jollei toisin säädetä, sovelletaan tulleja koskevia voimassa olevia säännöksiä ja määräyksiä.

2 artikla

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

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

3 artikla

Esitettäessä 1 ja 2 artiklassa mainituista tuotteista vapaaseen liikkeeseen luovutusta koskeva ilmoitus tuotujen tuotteiden yksikkömäärä merkitään ilmoituksen asianomaiseen kenttään.

4 artikla

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

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

Tehty Brysselissä 23 päivänä tammikuuta 2017.

Komission puolesta
Puheenjohtaja
Jean-Claude JUNCKER