2026/1540

7.7.2026

KOMISJONI RAKENDUSMÄÄRUS (EL) 2026/1540,

6. juuli 2026,

millega kehtestatakse lõplik dumpinguvastane tollimaks Hiina Rahvavabariigist pärit uute kummist õhkrehvide (mida kasutatakse sõiduautodel, bussidel või veoautodel koormusindeksiga kuni 121) (edaspidi „rehvid“) impordi suhtes

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 8. juuni 2016. aasta määrust (EL) 2016/1036 kaitse kohta dumpinguhinnaga impordi eest riikidest, mis ei ole Euroopa Liidu liikmed ([1]) (edaspidi „alusmäärus“), eriti selle artiklit 7,

pärast konsulteerimist liikmesriikidega,

ning arvestades järgmist:

1. MENETLUS

1.1. Algatamine

(1) 21. mail 2025 algatas Euroopa Komisjon (edaspidi „komisjon“) alusmääruse artikli 5 alusel dumpinguvastase uurimise Hiina Rahvavabariigist (edaspidi „asjaomane riik“, „Hiina“ või „Hiina RV“) pärit uute kummist õhkrehvide (mida kasutatakse sõiduautodel, bussidel või veoautodel koormusindeksiga kuni 121) impordi suhtes. Komisjon avaldas menetluse algatamise teate (edaspidi „algatamisteade“) *Euroopa Liidu Teatajas* ([2]).

(2) Komisjon algatas uurimise kaebuse alusel, mille esitas 7. aprillil 2025 ebaausa rehviimpordi vastane ühendus (edaspidi „kaebuse esitaja“). Kaebus esitati liidu sõiduauto- ja kergveokirehvide tootmisharu nimel alusmääruse artikli 5 lõike 4 tähenduses. Kaebuses esitati dumpingu ja sellest tulenenud olulise kahju kohta tõendid, mida peeti uurimise algatamise jaoks piisavaks.

1.2. Registreerimine

(3) Komisjon kehtestas asjaomase toote impordi suhtes registreerimisnõude komisjoni rakendusmäärusega (EL) 2025/1538 ([3]) (edaspidi „registreerimismäärus“).

1.3. Huvitatud isikud

(4) Algatamisteates kutsus komisjon huvitatud isikuid uurimises osalemiseks ühendust võtma. Lisaks teatas komisjon uurimise algatamisest konkreetselt kaebuse esitajatele, teistele teadaolevatele liidu tootjatele, teadaolevatele eksportivatele tootjatele ning Hiina Rahvavabariigi ametiasutustele, teadaolevatele importijatele, tarnijatele, kasutajatele, kauplejatele ja teadaolevalt asjassepuutuvatele ühendustele ning kutsus neid uurimises osalema.

(5) Huvitatud isikutel oli võimalik esitada uurimise algatamise kohta märkusi ning taotleda komisjonilt ja/või kaubandusmenetluses ärakuulamise eest vastutavalt ametnikult enda ärakuulamist.

([1]) ELT L 176, 30.6.2016, lk 21, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1036/oj.

([2]) Teade Hiina Rahvavabariigist pärit uute rehvide (mida kasutatakse sõiduautodel, bussidel või veoautodel koormusindeksiga kuni 121) importi käsitleva dumpinguvastase menetluse algatamise kohta (ELT C, C/2025/2778, 21.5.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2025/2778/oj).

([3]) Komisjoni 25. juuli 2025. aasta rakendusmäärus (EL) 2025/1538, millega kehtestatakse Hiina Rahvavabariigist pärit uute rehvide (mida kasutatakse sõiduautodel, bussidel või veoautodel koormusindeksiga kuni 121) impordi registreerimise nõue (ELT L, 2025/1538, 28.7.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/1538/oj).

(6) Ära kuulati 4M Pro&Invest Sp. z o.o. (edaspidi „4M Pro&Invest“), kes on uuritavat toodet importiv sõltumatu kaupleja, ning sõiduautode ja kergveokite importijate ühendus, kes esindab uuritava toote kahte sõltumatut importijat, Deldo Autobanden NV (edaspidi „Deldo“) ja Interpneu Handelsgesellschaft mbH (edaspidi „Interpneu“).

1.4. **Anonüümsuse taotlemine**

(7) Mitu liidu tootjat (kaebuse esitajad või toetajad) taotlesid kogu uurimist hõlmavat anonüümsust, väites, et survemeetmete näol on olemas märkimisväärse kahjuliku mõju oht. Komisjon leidis, et huvitatud isikutel oli mõjuv põhjus alusmääruse artikli 19 lõike 1 tähenduses, ning kohtles neid äriühinguid konfidentsiaalselt.

(8) Teised endast teada andnud liidu tootjad ei taotlenud anonüümsust. Võttes aga arvesse ohtu, et liidu tootjad, kellele anonüümsus võimaldati, võidakse tuvastada järelduste põhjal, tuli anonüümsust laiendada ka nendele liidu tootjatele, kes andsid endast teada, kuid ei taotlenud anonüümsust.

1.5. **Märkused uurimise algatamise kohta**

(9) Mitmed asjaosalised esitasid märkusi kaebuse ja juhtumi algatamise kohta.

(10) Kaks sõltumatut importijat, Deldo ja Interpneu, väitsid, et kaebuse avalikus versioonis oli liiga palju väljajätte, mistõttu ei olnud asjaosalistel võimalik kaebuse esitajate väidetavat kahju täielikult hinnata. Sellega seoses taotlesid nad, et kaebuse avalik versioon sisaldaks lisaks indeksitele ka vahemikke ning protsentuaalset osa ELi kogumüügist ja kasumist segmentide kaupa. Hiina kummitööstuse liit (edaspidi „CRIA“) väitis, et liidu tootmisharu andmete, eelkõige makromajanduslike näitajate (liidu toodang, müük ja turuosa) ülemäärane konfidentsiaalsus ei võimaldanud tal oma kaitseõigust täielikult kasutada.

(11) CRIA, Deldo, Interpneu ja Giti Tyre Fujian Company Ltd. (edaspidi „GITI kontsern“) vaidlustasid väite, et kaebus tõendas piisavalt liidu tootmisharule tekitatud kahju. Need huvitatud isikud väitsid, et kahju puudus 1. ja 2. segmendis, kus enamik näitajaid, nagu liidu müügimaht, turuosa ja kasumlikkus, jäid uurimisperioodi lõpus stabiilseks või isegi paranesid. Peale selle väitsid need neli huvitatud isikut, et kuna 1. ja 2. segmendi tooteid Hiinast praktiliselt ei imporditud, ei saanud Hiinast pärit import kahju põhjustada.

(12) CRIA ja GITI kontsern väitsid veel, et segmendid ei ole omavahel asendatavad ega konkureeri omavahel ning seetõttu ei avaldanud Hiina 3. segmendi import kõrgematele segmentidele hinnalanguse survet.

(13) Mis puudutab kaebuse mittekonfidentsiaalses versioonis kättesaadavat teavet, siis leidis komisjon, et indekseeritud arvud näitavad konfidentsiaalselt esitatud andmete suundumusi ja vastavad seega sisuka kokkuvõtte kriteeriumile. Lisaks leidis komisjon, et kaebus sisaldas piisavalt tõendeid nii kahju kui ka põhjusliku seose kohta, et algatada kolme segmenti hõlmav uurimine. Sellega seoses näitas kaebus, et kaebuse esitajate tootmismaht, tootmisvõimsus ja tootmisvõimsuse rakendamine ning müügimaht sõltumatutele klientidele vähenesid igas segmendis, kusjuures 3. segmendis oli langus kõige järsem. Kuigi müügihinnad tõusid, jäi see kasv alla tootmiskulude kasvumäära, mistõttu kasumlikkus vähenes kõigis kolmes segmendis. Lisaks sellele näitas kaebus, et kaebuse esitajate majandusliku olukorra märkimisväärne halvenemine langes kokku Hiina impordimahtude märkimisväärse suurenemisega, mille hinnad lõid alla kaebuse esitajate hinnad nii kogu tootevalikus kui ka eraldi 3. segmendis, kuhu suurem osa Hiina impordist oli koondunud. Kaebuses selgitati ka seda, kuidas toimus segmentidevaheline konkurents ning kuidas mõjutasid madalamate segmentide import ja hinnad kõrgemate segmentide hindu. Eespool esitatud tõendeid peeti algatamisetapis piisavaks ja uurimine kinnitas neid väga suurel määral. Seetõttu lükati kõnealused väited tagasi.

(14) Lisaks sellele esitasid CRIA, Deldo, Interpneu, Hankooki kontsern ja GITI kontsern täiendavaid märkusi mitmesuguste kahjunäitajate, põhjusliku seose puudumise ja liidu huvide kohta. Neid kirjeldatakse üksikasjalikult ja käsitletakse vastavalt punktides 4.6, 5 ja 7.

1.6. **Valikuuring**

(15) Komisjon andis algatamisteates teada, et ta võib teha huvitatud isikute valikuuringu kooskõlas alusmääruse artikliga 17.

Liidu tootjate valikuuring

(16) Komisjon märkis algatamisteates, et ta on moodustanud liidu tootjatest esialgse valimi. Valimi moodustamisel lähtus komisjon liidu tootmismahu esindavusest igas turusegmendis (1., 2. ja 3. segment) ajavahemikul 1. jaanuarist kuni 31. detsembrini 2024 ning geograafilistest asukohtadest. Valim koosnes kolmest liidu tootjast. Valimisse kaasatud liidu tootjate toodang moodustas üle 14,5 % samasuguse toote hinnangulisest kogutoodangust liidus. Komisjon palus huvitatud isikutel esitada esialgse valimi kohta märkusi.

(17) Kuna märkusi ei esitatud, kinnitati esialgne valim. Valim oli liidu tootmisharu suhtes representatiivne.

Sõltumatute importijate valikuuring

(18) Selleks et otsustada, kas valikuuring on vajalik, ning vajaduse korral moodustada valim, palus komisjon sõltumatutel importijatel esitada algatamisteates nimetatud teabe.

(19) Neli sõltumatut importijat (Deldo, Delticom AG (edaspidi „Delticom“), Interpneu ja 4M Pro&Invest) esitasid küsitud teabe ja olid nõus enda kaasamisega valimisse. Alusmääruse artikli 17 lõike 1 kohaselt moodustas komisjon valimi kahest sõltumatust importijast (Deldo ja Delticom), kelle impordimaht oli asjaomase toote puhul suurim. Alusmääruse artikli 17 lõike 2 kohaselt konsulteeriti valimi moodustamisel kõigi teadaolevate asjaomaste importijatega.

(20) Üks eksportiv tootja, Triangle Tyre Co., Ltd. (edaspidi „Triangle Tyre“) ja 4M Pro&Invest esitasid kavandatud valimi kohta märkusi. Mõlemad asjaosalised väitsid, et kaks valimisse kaasatud äriühingut ei esindanud importijate laiemat hulka, sest mõlemad olid suured importijad, kelle marginaalid on suhteliselt madalamad, sest nad saavad kasu tugevamast läbirääkimispositsioonist ja mastaabisäästust. Lisaks moodustasid mõlema puhul olulise osa nende müügiportfellist oma kaubamärgid. Triangle lisas ka, et valim ei olnud tüüpiline, sest üks importijatest oli peamiselt internetis müüv turustaja. 4M Pro&Invest väitis ka, et mõlemad importijad asusid Lääne-Euroopas ja euroalal ega kajastanud seetõttu piisavalt liidu mitmekesise turu majanduslikku tegelikkust. 4M Pro&Invest väitis veel, et ta oleks tulnud valimisse kaasata, kuna ta oli väike ja keskmise suurusega äriühing Ida-Euroopast ning oli seotud niširehvide impordiga.

(21) Vastuseks nendele väidetele leidis komisjon, et ta sai moodustada valimi üksnes valikuuringu küsimustikule vastanud sõltumatute importijate seast, mis kõik (välja arvatud 4M Pro&Invest) olid üsna sarnased, st Lääne-Euroopas tegutsevad suured importijad, kellel on lai tootevalik, sealhulgas oma kaubamärgid. Valimisse kaasati kaks suurima impordimahuga importijat, kuna neid peeti mahu poolest kõige tüüpilisemaks. Seoses 4M Pro&Investi valimisse kaasamise taotlusega leidis komisjon, et võttes arvesse selle äriühingu imporditud konkreetset tooteportfelli, mis koosneb peaaegu eranditult niširehvidest, ja üldist väga piiratud impordimahtu (mis vastab vähem kui 0,01 %-le Hiina impordimahust 2024. aastal), ei parandaks nende kaasamine oluliselt valimi tüüpilisust ning igal juhul ei oleks sellel märkimisväärset mõju (kaalu) sõltumatute importijate kohta tehtud järeldustele.

(22) Pärast Delticomilt saadud teadet, et ta ei vasta küsimustikule, teavitas komisjon huvitatud isikuid, et on otsustanud asendada selle importija asjaomase toote impordimahu poolest järgmise suurima importija, Interpneuga. Seejärel teatasid nii Deldo kui ka Interpneu komisjonile, et nad ei vasta küsimustikule.

(23) Nagu on märgitud põhjenduses 21, ei peetud 4M Pro&Investi tüüpiliseks importijaks. Seega ei palunud komisjon äriühingul küsimustikule vastata.

Eksportivate tootjate valikuuring

(24) Selleks et otsustada, kas valikuuring on vajalik, ning vajaduse korral moodustada valim, palus komisjon kõigil Hiina RV eksportivatel tootjatel esitada algatamisteates nimetatud teabe. Lisaks palus komisjon Hiina Rahvavabariigi esindusel Euroopa Liidu juures teha kindlaks muud eksportivad tootjad, kes võiksid olla huvitatud uurimises osalemisest, ja/või võtta nendega ühendust.

(25) Küsitud teabe esitasid ja valimisse kaasamisega nõustusid kokku 51 asjaomase riigi eksportivat tootjat või tootjate kontserni. Alusmääruse artikli 17 lõike 1 kohaselt moodustas komisjon kahest kontsernist koosneva valimi, võttes aluseks suurima tüüpilise liitu suunatud ekspordi mahu, mida oli ettenähtud aja jooksul võimalik uurida. Kooskõlas alusmääruse artikli 17 lõikega 2 konsulteeriti valimi moodustamisel kõigi teadaolevate asjaomaste eksportivate tootjate ja asjaomase riigi ametiasutustega.

(26) Valim koosnes äriühingutest Shandong Yongsheng Rubber Group Co., Ltd. (edaspidi „Shandong Yongsheng“) ja Hankooki kontsern, kelle toodang moodustas valimi moodustamise ajal saadud teabe põhjal 21,7 % Hiina Rahvavabariigist liitu suunatud rehvide hinnangulisest koguekspordist uurimisperioodil. Valimi kohta esitasid märkusi kaebuse esitaja CRIA ning kuus eksportivat tootjat või eksportivate tootjate rühma – äriühingud Cheng Shin Tire ja Rubber Co., Ltd. ja Cheng Shin Rubber Ind., Ltd (edaspidi „Cheng Shini kontsern“), GITI kontsern, Hankooki kontsern, Kumho Tire Co., Inc (edaspidi „Kumho“), Qingdao Nexen Tire Corporation (edaspidi „Nexen“) ja Triangle Tyre.

(27) Huvitatud isikud esitasid peamiselt märkusi valimi esindavuse kohta seoses turu jagamisega eri segmentideks ([4]) ning viis valimisse kaasamata eksportivat tootjat / eksportivate tootjate kontserni taotlesid enda lisamist valimisse või individuaalset kontrollimist.

(28) Kaebuse esitaja väitis, et üle 90 % Hiinast liitu suunatud impordist moodustasid 3. segmendi rehvid (odavate rehvide segment) ja ainult alla 10 % olid Hankooki kontserni toodetud 1. või 2. segmendi rehvid ([5]). Ta väitis, et kuna Hankooki osakaal valimis oli 50–60 %, oli 1. või 2. segmendi import seega üleesindatud ning seetõttu ei olnud valim turusegmentide ja keskmise hinna poolest Hiinast pärit koguimpordi suhtes tüüpiline. Lisaks väitis kaebuse esitaja, et vastavalt Euroopa Kohtu otsusele *Fliesen-Zentrumi* kohtuasjas peavad iga tooteliigi keskmised impordihinnad olema võimalikult lähedased asjaomase toote liitu suunatud impordi keskmisele hinnale ning et import peaks võimalikult täpselt kajastama survet liidu tootmisharu hindadele ([6]). Ta väitis, et praegusel valimil põhinevad kahju- ja dumpingumarginaalid ei kõrvalda liidu tootmisharule tekitatud kahju. Ta palus Hankooki kontserni valimist välja arvata ja asendada see teise tootjaga. Samuti leidis kaebuse esitaja, et Shandong Yongshengi impordimahu, tootmise ja omamaise müügi kohta esitatud andmed võisid olla ebaõiged, ning kui see nii on, peaks komisjon selle äriühingu valimist välja jätma.

([4]) Vt punkt 2.4.1 liidu turu segmenteerimise kohta.
([5]) Uurimise käigus tehti kindlaks, et Hankooki kontserni rehvid kuuluvad 2. ja 3. segmenti, vt punkt 2.4.2 allpool.
([6]) Euroopa Kohtu 10. septembri 2015. aasta otsus (eelotsusetaotlus) kohtuasjas C-687/13: Fliesen-Zentrum Deutschland *vs.* Hauptzollamt Regensburg, ECLI:EU:C:2015:573, punkt 88.

(29) CRIA väitis, et võttes arvesse Hiina tootjate toodetud ja eksporditud rehvide mitmekesisust, erinevaid müügikanaleid ja turu segmenteeritust, ei olnud valikuuringu vormi esitanud 56 Hiina eksportivast tootjast moodustatud ainult kahest äriühingust koosnev valim tüüpiline. Ta väitis, et valim, mis esindab ainult 21,7 % ekspordi üldkogusest, ei ole Hiina eksportivate tootjate olukorra suhtes piisavalt tüüpiline ning et komisjon peaks valimit laiendama, lisades veel kaks äriühingut. Ta väitis, et komisjonil oli piisavalt aega valimi laiendamiseks ning et ta peaks kaaluma ka individuaalse dumpingumarginaali taotlusi ja need heaks kiitma.

(30) Cheng Shini kontsern leidis, et valim, mis moodustab 21,7 % hinnangulisest ekspordi kogumahust, on liiga väike, ebaproportsionaalne ja Hiinast liitu suunatud impordi suhtes ebatüüpiline. Ta väitis, et tema arvates suurendaks valimi tüüpilisust Cheng Shini kontserni kaasamine menetluse selles etapis, kui on piisavalt aega ja tööjõudu, mis võimaldab uurida veel ühte äriühingut. Erinevalt enamikust Hiina tootjatest i) tootis ta oma kaubamärkide (Maxxis ja CST) all, ii) tarnis originaalvarustuse turule, sealhulgas sellistele äriühingutele nagu BMW, Volkswagen ja PSA, iii) investeeris märkimisväärseid vahendeid teadus- ja arendustegevusse ning iv) ostis looduslikku ja sünteetilist kautšukit otse väljaspool Hiinat asuvatest allikatest ning seega ei mõjutanud moonutused tema tootmissisendeid. Lisaks väitis ta, et nende kaasamine valimisse parandaks segmendi katvust, kuna ta toodab rehve, mida peetakse üldiselt kõrgemasse segmenti kuuluvateks.

(31) GITI kontsern leidis, et Hiina ühe suurima, kui mitte suurima 2. segmendi tootjana oleks ta tulnud kaasata eksportivate tootjate valimisse. See teenindas nii originaalvarustuse rehvide tootjate kui ka järelturu (asendusrehvide) segmente, hankis olulise osa oma sisendmaterjalist rahvusvahelistelt turgudelt, järgis raadamist käsitlevat määrust ning oli juba teinud koostööd *teatavate bussi- või veoautorehvide* ([7]) puhul, mis hõlbustaks praegust haldust ja vähendaks komisjoni halduskoormust. GITI kontsern viitas ka *Fliesen-Zentrumi* kohtuasjale, väites, et komisjon peaks moodustama valimi, millega tagatakse, et iga tooteliigi keskmised impordihinnad on võimalikult lähedased tegelikule keskmisele, ning et käesoleval juhul ei sisaldanud valim 2. segmendi äriühinguid. Ta viitas ka *päikesepaneele* käsitlevale uurimisele ([8]), mille puhul komisjon kaasas eksportijate valimisse sõnaselgelt iga asjaomase toote liigi suurimad tootjad, ja *biodiislikütuse* uurimisele ([9]), mille puhul komisjon kaasas veel ühe äriühingu, et parandada Hiina impordi esindavust liidu tootmisharu tootevaliku suhtes ning hõlbustada impordi ja liidu hindade võrdlemist. Lisaks väitis GITI kontsern, et jättes välja 2. segmendi äriühingud, ei saanud komisjon kindlaks teha hinna allalöömist ja turuhinnast madalama hinnaga müüki turusegmentide kaupa ning kuna ligikaudu 25 % liidu tootmisharust kuulus 2. segmenti, oleksid kõik järeldused liidu tootmisharu olukorra ja Hiina impordi mõju kohta oluliselt vähem usaldusväärsed.

(32) Hankooki kontsern leidis, et valim kajastas nõuetekohaselt turu segmenteeritust. Kontsern ei nõustunud kaebuse esitaja väidetega, et teda tuleks valimist välja jätta. Ta väitis, et alusmääruse kohaselt peab valim tervikuna kajastama eksportivate tootjate majandus- ja kaubandustingimusi, mitte seda, et iga äriühing peaks täpselt kajastama Hiinast pärit sõiduauto- ja kergveokirehvide eksportijate tegelikku turuolukorda. Seega kajastas Hankooki kontserni

([7]) Komisjoni 9. novembri 2018. aasta rakendusmäärus (EL) 2018/1690, millega kehtestatakse lõplik tasakaalustav tollimaks teatavate Hiina Rahvavabariigist pärit uute või protekteeritud kummist õhkrehvide (mida kasutatakse bussidel või veoautodel ning mille koormusindeks on üle 121) impordi suhtes ja muudetakse komisjoni rakendusmäärust (EL) 2018/1579, millega kehtestatakse teatavate Hiina Rahvavabariigist pärit uute või protekteeritud kummist õhkrehvide (mida kasutatakse bussidel või veoautodel ning mille koormusindeks on üle 121) impordi suhtes lõplik dumpinguvastane tollimaks ja nõutakse lõplikult sisse kõnealuse impordi suhtes kehtestatud ajutine tollimaks ning millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EL) 2018/163 (ELT L 283, 12.11.2018, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2018/1690/oj).

([8]) Nõukogu 2. detsembri 2013. aasta rakendusmäärus (EL) nr 1239/2013, millega kehtestatakse Hiina Rahvavabariigist pärit või sealt saadetud kristalsest ränist fotoelektriliste moodulite ja nende põhikomponentide (elementide) impordi suhtes lõplik tasakaalustav tollimaks (ELT L 325, 5.12.2013, lk 66, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2013/1239/oj), põhjendus 12.

([9]) Komisjoni 14. augusti 2024. aasta rakendusmäärus (EL) 2024/2163, millega kehtestatakse ajutine dumpinguvastane tollimaks Hiina Rahvavabariigist pärit biodiislikütuse impordi suhtes (ELT L, 2024/2163, 16.8.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/2163/oj), põhjendus 14.

kaasamine valimisse täpselt turu tegelikku olukorda. Teiseks, kuna tootevalik hõlmas 1., 2. ja 3. segmenti, pidas Hankooki kontsern põhjendatuks, et komisjon valis tootjad, kes müüsid rehve muudes segmentides kui 3. segment, vastasel juhul oleks tootevalik piirdunud 3. segmendiga. Kolmandaks leidis Hankooki kontsern, et Kumho ja GITI kontsern eksportisid liitu 2. segmendi rehve ja seega oli 2. segmendi osakaal üle 20 % koguimpordist. Lisaks väitis Hankooki kontsern, et kontrollikoja väide *Fliesen-Zentrumi* kohtuasjas, mille kohaselt peaks valim „[peegeldama] võimalikult täpselt liidu tööstuse hindadele avaldatud survet“, ei tähenda, et tuleks valida ainult madalaimate hindadega äriühingud, nagu väitis kaebuse esitaja, sest kõrgemate hindade väljajätmisega suureneks hinnasurve kunstlikult. Seetõttu väitis Hankooki kontsern, et ta peaks jääma valimisse.

(33) Kumho väitis, et valim ei esindanud suurimat tüüpilist ekspordimahtu, mida oli ettenähtud aja jooksul võimalik uurida, ega killustunud rehvituru omadusi. Tema arvates peab valim eelkõige arvesse võtma turusegmente ja hinnaerinevusi. Kumho juhtis tähelepanu sellele, et *teatavate bussi- ja veoautorehvide* puhul moodustas valim 37 % ekspordist. Samuti leidis ta, et valimisse kaasatud eksportivate tootjate impordi osakaal 21,7 % võis olla ülehinnatud, sest valimisse kaasatud äriühingud võisid näidata oma eksporti suuremana. Viidates *Fliesen-Zentrumi* kohtuasjas tehtud kohtuotsusele, väitis ta, et lõplik valim peaks hõlmama importi, mille hinnad peegeldavad keskmisi impordihindu. Seega tuleks valimit laiendada, et see kajastaks turu tegelikku olukorda ja et määrata täpselt kindlaks „kõigi teiste“ dumpinguvastane tollimaks. Lisaks sellele leidis Kumho, et ta on sobiv äriühing, keda lisada 2. segmenti esindavasse valimisse, kuna tema hinnapoliitika erineb nii Hankooki kontserni kui ka Shandong Yongshengi hinnapoliitikast. Ettevõte leidis, et tema kaasamine valimisse suurendaks esindavust ega tooks kaasa lisakoormust, võttes arvesse Kumho lihtsat äriühingu struktuuri.

(34) Nexen väitis, et kavandatud valim ei kajastanud piisavalt turu jaotust segmentides ning et segmentide vahel esines olulisi erinevusi seoses tootearenduse, tootmisprotsesside, kvaliteedikontrolli, turundusstrateegiate ja hindadega. Ta väitis, et ta tuleks kaasata valimisse, sest Nexen on üks maailma 20 suurimast rehvitootjast ning teenindab nii originaalvarustuse rehvide tootjate kui ka asendusrehvide turusegmenti. Euroopa rehvi- ja kummitootjate ühenduse (edaspidi „ETRMA“) liikmena ja kuna tal olid liidus tootmisrajatised, ei olnud tal stiimulit tegutseda vastuolus liidu huvidega ning ta vaatas järjepidevalt läbi oma hinnastrateegia, et tagada turumoonutuste ja dumpingu puudumine.

(35) Triangle Tyre väitis, et kõigil valimisse kaasatud äriühingutel oli erinev ärimudel ja et muudes uurimistes kaasas komisjon valimisse kolm äriühingut. Triangle juhtis tähelepanu ka sellele, et asjaomase toote turg on ainulaadne turg, millel on erinevad turusegmendid, ning kuna Triangle'i ärimudel erineb valimisse kaasatud äriühingute ärimudelist, tuleks see valimisse lisada, et muuta valim representatiivsemaks.

(36) Komisjon võttis arvesse kõiki erinevate asjaosaliste esitatud märkusi.

(37) Esiteks tuletas komisjon meelde, et nagu asjaosalistele 3. juuni 2025. aasta teates teatati, oli valimi moodustamise kriteeriumiks liitu suunatud ekspordi maht. Kaasates valimisse kaks suurima liitu suunatud ekspordiga äriühingut – Hankooki kontserni ja Shandong Yongshengi –, hõlmas valim siiski kahte turusegmenti, kuna Hankooki kontsern tegutseb nii 2. kui ka 3. segmendis. Kuna kaebuses esitatud teabe põhjal ja nagu uurimise käigus leidis kinnitust, ei imporditud liitu 1. segmendi rehve, hõlmas valim seega eri segmente võimalikult suures ulatuses.

(38) Teiseks esindasid need kaks äriühingut, millest üks oli suur kontsern, maksimaalset arvu äriühinguid, mida komisjon võis ettenähtud aja jooksul uurida. Seepärast kordas komisjon, et kooskõlas alusmääruse artikliga 17(1) põhinesid valimi moodustamiseks kasutatud kriteeriumid uurimisperioodil liitu suunatud ekspordi suurimal tüüpilisel mahul, mida on ettenähtud aja jooksul võimalik uurida.

(39) Lõpuks tuletas komisjon meelde, et lõplik otsus uuritavate äriühingute arvu ja tooteliikide hõlmatuse kohta jäi komisjoni otsustada, sõltuvalt iga juhtumi asjaoludest. Seetõttu ei olnud asjaolu, et teiste uurimiste käigus võeti suurem valim, käesoleva juhtumi puhul oluline.

(40) Kaebuses esitatud teabe põhjal on liidu tootmisharu esindatud kõigis segmentides, kusjuures 1. segmendis toimus rohkem müüki kui 2. ja 3. segmendis kokku. Kavandatud valim hõlmas kahte segmenti, mida Hiina toodab ja liitu ekspordib, ning selles võeti seega võimalikult suurel määral arvesse importi, mis konkureerib tihedalt liidu tootmisharu toodetavate ja müüdavate rehvidega. Seepärast järeldas komisjon, et valim kajastas piisavalt liitu eksporditavaid eri tooteliike ja turu segmenteeritust segmentide kaupa.

(41) Seoses viitega *Fliesen-Zentrumi* kohtuasjale ja väidetega, et valim peab kajastama liitu suunatud impordi keskmist hinda, tuletas komisjon meelde, et esiteks oli viide keskmistele hindadele seotud sama liiki toodete keskmiste hindade võrdlemisega, mitte toodete (ja käesoleval juhul segmentide) keskmisega. See tähendab, et igasugune võrdlus hinna allalöömise ja turuhinnast madalama hinnaga müügi arvutamiseks kajastab tooteliiki ja segmenti. Valikuuringu vastustes esitatud teabe põhjal olid valimisse kaasatud äriühingute keskmised hinnad siiski lähedal liitu suunatud impordi keskmisele hinnale.

(42) Lisaks tuletas komisjon meelde, et otsust selle kohta, kas on piisavalt aega veel ühe eksportiva tootja valimisse kaasamiseks, tuleb hinnata iga uurimise konkreetseid asjaolusid arvesse võttes. Käesoleval juhul oli üks kahest valimisse kaasatud äriühingust – Hankooki kontsern – kontsern, mis koosnes kolmest tootmisüksusest ja paljudest seotud osapooltest. Seega, võttes arvesse uuritavate äriühingute suurust ja seotud osapoolte arvu, ei olnud piisavalt aega, et lisada valimisse veel üks eksportiv tootja või eksportivate tootjate rühm. Kuna valim hõlmas valikuuringu etapis saadud teabe põhjal 21,7 % liitu suunatud impordi mahust, hõlmas valim liitu suunatud impordi representatiivset mahtu. Seega leidis komisjon, et kolmanda äriühingu lisamine valimisse ei ole vajalik.

(43) Eespool kirjeldatu põhjal lükkas komisjon väited tagasi ja kinnitas kavandatud valimi.

1.7. **Individuaalne kontrollimine**

(44) Kuus Hiina RV eksportivat tootjat (kontserni) taotlesid alusmääruse artikli 17 lõike 3 kohast individuaalset kontrollimist. Komisjon vaatas taotlused läbi ja jõudis järeldusele, et neid ei saa heaks kiita, sest ainuüksi kahe valimisse kaasatud äriühingu uurimine hõlmas juba nelja tootmisüksuse ja rohkem kui viieteistkümne seotud äriühingu hindamist/kontrollimist liidus. Kuna mõned neist täiendavatest tootjatest või tootjarühmadest koosnevad mitmest tootjast ja paljudest seotud osapooltest, kes osalevad uuritava toote tootmises ja müügis, ulatuks kontrollitavate äriühingute arv ligikaudu 30 äriühinguni. Seetõttu ei oleks individuaalset kontrollimist taotleva kuue äriühingu (kontserni) kaasamine olnud ettenähtud aja jooksul teostatav. Seetõttu ei olnud võimalik neid taotlusi rahuldada.

(45) Pärast lõplike järelduste avalikustamist väitis Cheng Shini kontsern, et komisjonil oli ajutiste meetmete kehtestamata jätmise avalikustamise ja lõplike järelduste avalikustamise vahel piisavalt aega, et uurida individuaalset kontrollimist taotlenud äriühinguid. Komisjon kinnitas, et võttes arvesse põhjenduses 44 osutatud asjaolusid, mida Cheng Shini kontsern ei vaidlustanud, ning märkimisväärset uurimistöö mahtu, mis toimus ajutiste meetmete kehtestamata jätmise avalikustamise ja lõplike järelduste avalikustamise vahelisel ajal, oleks valimisse kaasamata eksportivate tootjate individuaalne kontrollimine põhjendamatult koormav ning takistaks uurimise õigeaegset lõpuleviimist. Seepärast lükati väide tagasi.

1.8. **Küsimustiku vastused ja kontrollkäigud**

(46) Komisjon saatis Hiina Rahvavabariigi valitsusele (edaspidi „Hiina RV valitsus“) küsimustiku oluliste moonutuste esinemise kohta Hiina RVs alusmääruse artikli 2 lõike 6a punkti b tähenduses.

(47) Lisaks esitas kaebuse esitaja kaebuses piisavad tõendid asjaomase tootega seotud tooraine moonutuste kohta Hiina RVs. Nagu algatamisteates märgitud, hõlmas uurimine seega neid toorainemoonutusi, et teha kindlaks, kas kohaldada Hiina RV suhtes alusmääruse artikli 7 lõikeid 2a ja 2b. Sel põhjusel saatis komisjon Hiina RV valitsusele sellekohased lisaküsimustikud.

(48) Komisjon saatis küsimustikud kahele valimisse kaasatud eksportivale tootjale / eksportivate tootjate kontsernile ja kolmele valimisse kaasatud liidu tootjale. Kõik küsimustikud tehti algatamise päeval internetis kättesaadavaks ([10]). Uurimise käigus andis endast teada mitu kasutajat, kuid ainult üks neist, Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o (edaspidi „Hyundai"), esitas kirjaliku esildise. Küsimustikule ei vastanud ükski kasutaja ega importija.

(49) Komisjon kogus ja kontrollis teavet, mida ta pidas vajalikuks dumpingu, dumpingust tuleneva kahju ja liidu huvide kindlakstegemiseks. Alusmääruse artikli 16 kohased kontrollkäigud tehti järgmiste äriühingute valdustesse.

Liidu tootjad:

— Äriühing G,

— Äriühing I,

— Äriühing T;

Hiina RV eksportivad tootjad:

— Shandong Yongsheng Rubber Group Co., Ltd.,

— Hankooki kontsern, kuhu kuulusid:

  — Chongqing Hankook Tire Co., Ltd. (edaspidi „CHKT"),

  — Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd. (edaspidi „JHKT"),

  — Hankook Tire China Co., Ltd. (edaspidi „HKTC"),

  Hankooki kontserni peakorter Koreas:

  — Hankook Tire and Technology Co., Ltd.,

  Kauplejad Euroopas:

  — Hankook España S.A. (edaspidi „HES"),

  — Hankook France S.A.R.L. (edaspidi „HSF"),

  — Hankook Reifen Deutschland GmbH (edaspidi „HKRD"),

  — Hankook Tire Italia S.R.L. (edaspidi „HIS").

1.9. **Uurimisperiood ja asjaomane periood**

(50) Dumpingu ja kahju uurimine hõlmas ajavahemikku alates 1. jaanuarist 2024 kuni 31. detsembrini 2024 (edaspidi „uurimisperiood"). Kahju hindamise seisukohast oluliste suundumuste uurimine hõlmas ajavahemikku alates 1. jaanuarist 2021 kuni uurimisperioodi lõpuni (edaspidi „asjaomane periood").

([10]) https://tron.trade.ec.europa.eu/investigations/case-view?caseId=2799.

1.10. **Ajutiste meetmete kehtestamata jätmine**

(51) Alusmääruse artikli 7 lõike 1 kohaselt oli ajutiste meetmete kehtestamise tähtaeg 20. jaanuar 2026. 18. detsembril 2025 teavitas komisjon kooskõlas alusmääruse artikli 19a lõikega 2 huvitatud isikuid oma kavatsusest ajutisi meetmeid mitte kehtestada.

1.11. **Järgnenud menetlus**

(52) Komisjon jätkas oma lõplike järelduste tegemiseks vajaliku teabe kogumist ja kontrollimist.

(53) 27. aprillil 2026 teavitas komisjon kõiki huvitatud isikuid olulistest faktidest ja kaalutlustest, mille põhjal ta kavatses kehtestada lõpliku dumpinguvastase tollimaksu (edaspidi „lõplike järelduste avalikustamine“). Kõigile isikutele anti tähtaeg, mille jooksul nad said lõplike järelduste avalikustamise kohta märkusi esitada.

(54) 30. aprillil 2026 taotles CRIA ärakuulamise eest vastutava ametniku sekkumist, et pikendada tähtaega märkuste esitamiseks üldise avalikustamisdokumendi kohta. Ärakuulamise eest vastutav ametnik vaatas taotluse viivitamatult läbi ja teatas CRIA-le oma otsusest taotlus tagasi lükata. Ärakuulamise eest vastutav ametnik arvestas uurimise lõpuleviimiseks ettenähtud tähtaegu ning hindas uurimise lõpetamiseks vajalikke samme ja kõiki muid CRIA poolt esile toodud asjaolusid, mis ei kujutanud erandlikke asjaolusid ega mõjuvat põhjust.

(55) Kuna mõned lõplike järelduste avalikustamise järel saadud märkused tõid kaasa liidu tootjate CIF-hindade ja kuluandmete arvutamisel tehtud tehniliste vigade parandamise ning kuna komisjon vaatas läbi müügi-, üld- ja halduskulude määra, et teha kindlaks dumpingut, hindade allalöömist ja kahjumarginaale mõjutavad moonutamata ja põhjendatud müügi-, üld- ja halduskulud ning kasum, saatis komisjon 26. mail 2026 kõigile huvitatud isikutele täiendavad lõplikud järeldused (edaspidi „täiendavad lõplikud järeldused“).

(56) Pärast lõplike järelduste avalikustamist esitasid märkusi Cheng Shini kontsern, CRIA, GITI kontsern, Hankooki kontsern, Kumho, Shandong Yongsheng, kaebuse esitaja ning järgmised importijad/turustajad: Vannetukku Oy (edaspidi „Vannetukku“), Otto Just Gmbh & Co (edaspidi „Otto Just“), sõiduautode ja kergveokite importijate ühendus, Mileage Tyres, Hispaania rehvide importijate ja -turustajate ühendus Asociacion Nacional de Distribuidores e Importadores de Neumaticos (edaspidi „Adine“) ja Hyundai. Pärast täiendavate lõplike järelduste avalikustamist esitasid märkusi Hankooki kontsern, Kumho, Shandong Yongsheng ja kaebuse esitaja. Märkusi käsitletakse allpool asjakohastes punktides.

(57) Komisjon kuulas ära CRIA, kaebuse esitaja, GITI kontserni, Hankooki kontserni, Kumho, Shandong Yonsghengi ja Vannetukku. Pärast täiendavate lõplike järelduste avalikustamist kuulati ära Shandong Yongsheng.

(58) Oma märkustes lõplike järelduste avalikustamise kohta väitis CRIA, et lõplike järelduste kohta märkuste esitamiseks antud tähtaeg ei olnud sisuliste märkuste esitamiseks piisav. Komisjon viitas ärakuulamise eest vastutava ametniku sellekohastele järeldustele ja tuletas meelde, et menetluse ajakava arvestades ei saa tähtaega pikendada. Kümnepäevane tähtaeg oli kooskõlas ka alusmääruse artikli 20 lõikega 5. Seetõttu lükkas komisjon väite tagasi.

(59) Pärast täiendavate lõplike järelduste avalikustamist esitatud märkustes väitis Shandong Yongsheng, et komisjon rikkus alusmääruse artikli 20 lõiget 5 ja tema kaitseõigust, kuna komisjon ei käsitlenud kõiki pärast lõplike järelduste avalikustamist esitatud huvitatud isikute märkusi. Ärakuulamisel lisas Shandong Yongsheng, et komisjon oleks pidanud avaldama uue täiendava avalikustamise, milles käsitletakse põhjusliku seose analüüsi, võrdlusriigi valikut ja Türgi hüperinflatsiooni. Komisjon tuletas meelde, et täiendavate lõplike järelduste avalikustamine puudutas üksnes muudatusi, mis mõjutasid dumpingu ja kahju arvutusi, kuid nagu on täpsemalt kirjeldatud allpool vastavates punktides, kaalus ja käsitles komisjon oma lõplikes kaalutlustes nõuetekohaselt kõiki pärast lõplike ja täiendavate lõplike järelduste avalikustamist esitatud märkusi. Seetõttu lükati väide tagasi.

2. UURITAV TOODE, ASJAOMANE TOODE JA SAMASUGUNE TOODE

2.1. Uuritav toode

(60) Uuritav toode on uued kummist õhkrehvid, mida kasutatakse: sõiduautodel (sh universaalid ja võidusõiduautod) ning bussidel ja veoautodel koormusindeksiga kuni 121, mis kuuluvad praegu CN-koodide 4011 10 00 ja 4011 20 10 alla (edaspidi „uuritav toode“). Neid tooteid nimetatakse tavaliselt vastavalt sõiduautorehvideks ja kergveokirehvideks.

(61) Sõiduauto- ja kergveokirehve toodetakse samadest põhimaterjalidest, nimelt: looduslik ja sünteetiline kautšuk, tahm, täiteõli, mitmesugused kemikaalid (antioksüdandid, kiirendid), teras (vööde ja randitrosside jaoks) ja tekstiil (viskoos, nailon, polüester ja aramiidkiud).

(62) Tootmisprotsessi põhietapid on järgmised: i) põhitoorainete segamine; ii) ekstrusioon ja kalandreerimine; iii) keskkonnasõbralike rehvide tootmine; iv) kõvastamine (vulkaniseerimine) ning v) lõppkontroll (mõõtmine, katsetamine).

(63) Uuritav toode hõlmab suurt hulka eri tüüpi ja suurusega rehve, mille koormusindeks on alla 121. Tavaliselt paigaldatakse need väikestele sõidukitele, nagu sõiduautod ja kergveokid või haagised.

2.2. Asjaomane toode

(64) Asjaomane toode on Hiinast pärit uuritav toode, mis praegu kuulub CN-koodide 4011 10 00 ja 4011 20 10 alla.

2.3. Samasugune toode

(65) Uurimine näitas, et järgmistel toodetel on samasugused füüsikalised, keemilised ja tehnilised põhiomadused ning samasugused põhilised kasutusotstarbed:

— asjaomane toode, kui seda eksporditakse liitu;

— uuritav toode, mida toodetakse ja müüakse Hiina RV siseturul, ja

— uuritav toode, mida liidu tootmisharu toodab ja müüb liidu turul.

(66) Komisjon otsustas, et need tooted on seega alusmääruse artikli 1 lõike 4 tähenduses samasugused tooted.

2.4. Toote määratlusega seotud väited

(67) Paljud isikud esitasid märkusi, milles taotlesid eri tüüpi rehvide väljajätmist.

(68) 4M Pro&Invest väitis, et ajutised rehvid (mida nimetatakse ka ruumisäästvateks või kompaktrehvideks) ja haagiserehvid tuleks toote määratlusest välja jätta, kuna neil on võrreldes tavaliste sõiduauto- ja kergveokirehvidega põhimõttelised erinevused nii füüsilistes ja tehnilistes omadustes kui ka kasutusotstarbes. Eelkõige väitis 4M Pro&Invest, et ajutiste rehvide suhtes kohaldatakse erinevaid märgistusnõudeid, need on väiksema läbimõõduga, kitsamad ja madalama mustriga ning neile kehtivad sageli maksimaalse vahemaa ja kiiruse (tavaliselt 80 km/h) piirangud. Haagiserehvide kohta väitis ta, et erinevalt uuritavast tootest olid haagiserehvid väiksema veljeläbimõõduga (alla 15 tolli), erineva mustri sügavuse ja mustriga ning erimärgistuse, nimikiiruse (kuni

140 km/h või vahemikus 80–100 km/h) ja rehvirõhuga. 4M Pro&Invest väitis ka, et neil erinevustel on konkreetne otstarve ning seega ei ole ajutised rehvid ega haagiserehvid asendatavad standardsete sõiduauto- ja kergveokirehvidega. Lisaks märkis 4M Pro&Invest, et liidu tootmisharu neid rehve ei tootnud või vähemalt mitte nõutud koguses, eriti asendusrehvide turul. Lõpuks lisas 4M Pro&Invest veel, et *rataste* ([11]) puhul jäeti toote määratlusest välja alla 16 tolli läbimõõduga rattad, mida liidu tootmisharu ei tooda.

(69) Hyundai taotles diagonaalrehvide tehnoloogia abil toodetud ajutiste rehvide väljajätmist toote määratlusest. Hyundai sõnul liidu tootmisharu neid ei tootnud ja seetõttu ei saanud need liidu tootmisharule kahju tekitada. Seega kahjustaksid tollimaksud põhjendamatult autotootjaid ja lõppkasutajaid.

(70) Ka Hankooki kontsern pooldas ajutiste rehvide väljajätmist, kuna need rehvid erinevad nähtavalt standardrehvidest (on väiksemad, kergemad, neil on piiratud haarduvus, lihtsam turvisemuster, madalam kiiruspiirang (maksimaalselt 30–50 miili tunnis) ja on ette nähtud lühikeste vahemaade (50–100 miili) läbimiseks). Hankooki kontsern lisas, et neil rehvidel on erinev märgistus ning nende tootmiskulud on üldiselt väiksemad kui tavalistel sõiduauto- ja kergveokirehvidel. Nende omaduste põhjal väitis Hankooki kontsern, et ajutised rehvid ei ole asendatavad tavaliste sõiduauto- ja kergveokirehvidega.

(71) Sõltumatu importija Otto Just GmbH & Co (edaspidi „Otto Just“), kes on spetsialiseerunud algseadmete valmistajate varustamisele haagisetööstuses, väitis, et haagiserehvid tuleks välja jätta. Otto Just juhtis tähelepanu sellele, et haagiserehvid on tavaliselt väiksemad (8–15 tolli) ja suure koormusindeksiga ning liidu tootmisharul ei ole selle turusegmendi vajaduste rahuldamiseks piisavat tootmisvõimsust. Dumpinguvastased meetmed tekitaksid seega tarnenappust ja kahjustaksid haagisetootjaid, kes on peamiselt väikesed ja keskmise suurusega ettevõtjad.

(72) Vannetukku väitis, et toote määratlusest tuleks välja jätta vähemalt 40 mm laiused valgete külgedega rehvid (mis on paigaldatud vanadele autodele (kollektsiooniesemed), mis on esmakordselt registreeritud enne 1980. aastat). Vannetukku sõnul olid need kallimad kui tavalised sõiduauto- ja kergveokirehvid ning liidu tootmisharu neid ei tootnud, mistõttu ei saanud need liidu tootmisharule kahju tekitada. Vannetukku väitis ka, et vastupidiselt liidu tootjate väitele erinesid need rehvid vanasõidukite rehvidest.

(73) Lisaks taotlesid paljud huvitatud isikud (B.I.S. Srl, Baltityre Group, Bronson Wheels AB, Edison, Gummistrada B.V, Maxxis Hellas, Pneurama Lda ja VA-PA Toute Oy) mitmesuguste konkreetsete nišitoodete, näiteks maastikurehvide, diagonaalrehvide, vanasõidukite rehvide, vanasõidukite konkreetsete kaubamärkide, kiirhaagise rehvide ja motospordis driftimiseks kasutatavate poolsiledate võistlusrehvide väljajätmist. Kõikides nendes esildistes väideti, et tollimaksud kahjustaksid kliente, samas kui liidu tootmisharu neid tootetüüpe ei tooda või teeb seda väga piiratud ulatuses ning seetõttu ei kandnud ta nende impordi tõttu kahju.

(74) CRIA väitis, et uuritava toote määratlus on liiga lai ja mitmetähenduslik ning hõlmab paljusid tooterühmi, millel ei ole sarnaseid omadusi, spetsifikatsioone ega lõppkasutusviise. Sarnaselt eespool nimetatud isikutele väitis CRIA, et mõned neist rehvidest ei konkureeri sõiduauto- ja kergveokirehvidega ning et liidus ei toodeta neid piisavalt. CRIA väitis ka, et USA korraldatud dumpinguvastane uurimine ei hõlmanud ajutiseks kasutuseks ette nähtud T-tüüpi varurehve, väikese kiiruseindeksiga rehve ja haagiserehve ([12]). Lisaks juhtis CRIA tähelepanu sellele, et kaebuses viidati uuritava toote määratlemisel Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EL) 2020/740 ([13]), kuigi seda

([11]) Komisjoni 3. märtsi 2020. aasta rakendusmäärus (EL) 2020/353, millega kehtestatakse Hiina Rahvavabariigist pärit terasrataste impordi suhtes lõplik dumpinguvastane tollimaks ja nõutakse lõplikult sisse kõnealuse impordi suhtes kehtestatud ajutine tollimaks (ELT L 65, 4.3.2020, lk 9, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2020/353/oj).

([12]) Föderaalregister, kd 80, nr 153, 10. august 2015.

([13]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 25. mai 2020. aasta määrus (EL) 2020/740, mis käsitleb rehvide kütusesäästlikkuse ja muude näitajate märgistamist ning millega muudetakse määrust (EL) 2017/1369 ja tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 1222/2009 (ELT L 177, 5.6.2020, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/740/oj).

määrust teatavate rehvide suhtes sõnaselgelt ei kohaldata ([14]). Seepärast taotles CRIA komisjonil täpsustada iga määruse (EL) 2020/740 alusel välja jäetud kategooria puhul, kas need kuuluvad uurimise kohaldamisalasse. Ühes hilisemas esildises keskendus CRIA varurehvide, haagiserehvide ja professionaalsete maastikurehvide ajutisele kasutamisele. CRIA kordas, et ajutised rehvid ja professionaalsed maastikurehvid on määruses (EL) 2020/740 sätestatud rehvide märgistamise nõuetest vabastatud, ning kuna kaebuses rõhutati kohustuslike märgistusnõuete (Euroopa energiamärgisega toodete andmebaas (EPREL)) olulisust, leidis CRIA, et rehvid, mis on nendest nõuetest sõnaselgelt vabastatud, peaksid loogiliselt jääma uurimise kohaldamisalast välja. CRIA väitis, et haagiserehvide suhtes kohaldatakse ka erinevat õigusraamistikku vastavalt ÜRO eeskirjale nr 54 ([15]), milles need määratleti vabalt veerevate rehvidena ning keelati nende kasutamine eesmisel juhitaval ja veotelgedel. CRIA kordas väiteid, et need kolm rehvitüüpi ei ole standardsete sõiduauto- ja kergveokirehvidega asendatavad ning kõik need on kergesti äratuntavad külgmise märgistuse järgi, mis lisati vulkaniseerimisprotsessi käigus ja mis on rehvi püsivad ja eemaldamatud tunnused.

(75) Komisjon analüüsis neid väiteid hoolikalt ja tegi järgmise otsuse.

(76) Esiteks rõhutab komisjon seoses CRIA esitatud selgitustaotlusega, et kõik rehvid, mis vastavad algatamisteate punktis 2 ja eespool punktis 2.1 esitatud tootemääratlusele, kuuluvad uuritava toote määratluse alla, välja arvatud juhul, kui need on konkreetselt välja jäetud. Toote määratluse kindlaksmääramisel ei ole asjakohane toote hõlmatus mitmesuguste ELi või ÜRO eeskirjadega, mis käsitlevad toodete märgistamist või sõidukite klassifitseerimist, välja arvatud juhul, kui seda on mainitud toote määratluses, nagu kaebuses, millele isik ise viitab ([16]). Lisaks ei ole asjaomase toote eri tooteliikide vahel asendatavuse nõuet ning ei ole vaja, et iga rehvi saaks kasutada igal sõidukil/teljel. Need elemendid viitavad selle asemel samasuguse toote määratlusele ning on olulised kahju analüüsimiseks ja vajalikud toodete võrdlemiseks. Samamoodi ei loeta asjakohaseks teguriks muude kolmandate riikide haldusasutuste korraldatud uurimiste tootemääratlust.

(77) Seoses väidetega ajutiste rehvide (4M Pro&Invest, CRIA, Hyundai ja Hankook) ja haagiserehvide (4M Pro&Invest, CRIA ja Otto Just) kohta märkis komisjon, et enamik esitatud erinevustest, nagu madalam või lihtsam turvisemuster, väiksem või suurem rehvirõhk, väiksem läbimõõt, väiksem laius jne, ei ole piisavalt konkreetsed ega tuvastatavad, et anda alust toote määratlemiseks/välistamiseks. Peale selle ei kinnitanud komisjoni poolt kontrollitud uurimine väidet, et väidetavalt liidu tootmisharu neid rehve ei tootnud. Komisjon leidis, et liidu tootmisharu tootis nii ajutisi kui ka haagiserehve, kuigi piiratud koguses. Lisaks, võttes arvesse tugevat survet, mida avaldab põhjendamatult madala hinnaga Hiina import, on liidu tootmisharu nendes tootesegmentides praegustes turutingimustes tõepoolest oma positsiooni kaotamas. Kokkuvõttes leidis komisjon, et ajutistel rehvidel ja haagiserehvidel on samad füüsikalised, keemilised ja tehnilised põhiomadused. Need on valmistatud samadest põhimaterjalidest, nagu on kirjeldatud põhjenduses 62.

(78) Valgete külgedega rehve käsitleva väite kohta märkis komisjon, et Vannetukku ei esitanud põhjendatud teavet ega tõendeid, mis näitaksid konkreetseid erinevusi füüsikalistes, keemilistes või tehnilistes omadustes, mille alusel tuleks valgete külgedega rehvid välja jätta. Lisaks sellele ei tähenda kõrgem hind iseenesest dumpingu, hindade allalöömise ja/või turuhinnast madalama hinnaga müügi puudumist. Pealegi näitasid toimikus olevad tõendid ja avalikult kättesaadav teave, et selliseid rehve tootis ka liidu tootmisharu ([17]).

([14]) CRIA loetletud rehvid: a) professionaalsed maastikurehvid; b) rehvid, mis on ette nähtud paigaldamiseks üksnes sõidukitele, mis on esmakordselt registreeritud enne 1. oktoobrit 1990; c) ajutiseks kasutuseks ette nähtud T-tüüpi varurehvid; d) rehvid, mille nimikiirus on alla 80 km/h; e) rehvid, mille velje nimiläbimõõt ei ületa 254 mm või on 635 mm või suurem; f) rehvid, mis on varustatud veoomadusi parandavate lisaelementidega, näiteks naastrehvid; g) rehvid, mis on ette nähtud paigaldamiseks üksnes võidusõiduks ettenähtud sõidukitele, ja h) kasutatud rehvid, välja arvatud juhul, kui sellised rehvid on imporditud kolmandast riigist.

([15]) Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni Euroopa Majanduskomisjoni (UNECE) eeskiri nr 54 – kommertsveokite ja nende haagiste õhkrehvide tüübikinnituse ühtsed sätted (ELT L 183, 11.7.2008, lk 41, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/54(2)/oj).

([16]) Kaebuse avalik versioon, joonealune märkus 5 leheküljel 5.

([17]) *Allikas:* erinevate kauplejate avalikult kättesaadavad veebisaidid, näiteks: Coker tireTiretyre aadressil https://cokertire.com/tires/styles/whitewall-tires/michelin.html (viimati vaadatud 27. aprillil 2026) ja Topbanden aadressil: https://www.topbanden.com/NL/Pneus/MICHELIN/X%20WhiteWall (viimati vaadatud 27. aprillil 2026).

(79) Samamoodi leidis komisjon seoses eespool põhjenduses 73 loetletud üldiste väidetega, mille esitasid eri isikud (B.I.S. Srl, Baltityre Group, Bronson Wheels AB, Edison, Gummistrada B.V, Maxxis Hellas, Pneurama Lda ja VA-PA Toute Oy), et need väited ei sisaldanud põhjendatud tõendeid kõnealuste rehvide füüsikaliste, keemiliste või tehniliste omaduste erinevuste kohta, mille alusel neid saaks selgelt määratleda või uuritava toote määratlusest välja jätta.

(80) Pärast lõplike järelduste avalikustamist kordas Vannetukku oma väidet, et valgete külgedega rehvid tuleks toote määratlusest välja jätta. Vannetekku rõhutas, et need rehvid erinevad oluliselt standardrehvidest peamiselt täiendava paksu valge kummikihi tõttu nende külgedel, mis nõuab teistsuguseid tooraineid ja tootmisprotsessi. Vannetukku lisas ka, et valgete külgedega rehvidele kehtivad teistsugused (väiksemad) kiirusepiirangud ning neid toodavad väga vähesed äriühingud maailmas ja mitte ükski liidu äriühing. Vannetukku rõhutas, et ta ei müünud valgete külgedega rehve dumpinguhindadega. Vannetukku väitis vastupidiselt, need tooted olid üldiselt peaaegu kaks korda kallimad kui samaväärne standardrehv ja nende hinnatase püsis asjaomasel perioodil stabiilsena. Neil põhjustel, nimelt tootmise ja dumpingu puudumise tõttu liidus, leidis Vannetukku, et valgete külgedega rehvid ei saa olla süüdi töökohtade kaotuses liidus ja need ei saa põhjustada kahju liidu tootmisharule.

(81) CRIA kordas oma väidet, et ajutised rehvid, haagiserehvid ja professionaalsed maastikurehvid tuleks käesolevast uurimisest välja jätta, eelkõige seetõttu, et need ei ole asendatavad standardsete sõiduauto- ja kergveokirehvidega. Sellega seoses kordas CRIA samu argumente, mida on juba kirjeldatud eespool põhjenduses 74, ning loetles mitmeid dumpinguvastaseid uurimisi, milles komisjon oli väidetavalt asendamatuse tõttu teatud tooteliigid uurimisest välja jätnud ([18]). CRIA sõnul oli komisjoni kirjeldus, et neil toodetel on sama lõppkasutus, sest need „veerevad sõidukite all", liiga lihtsustav ega kajastanud majanduslikku ja funktsionaalset tegelikkust. CRIA lisas ka, et komisjon lükkas ekslikult tagasi ELi rehvide märgistamist käsitleva määruse (EL) 2020/740 ja ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni tüübikinnitusstandardid, pidades neid toote määratluse seisukohalt ebaolulisteks, eirates seeläbi siduvaid ohutusnorme, millega liigitatakse rehvitüübid selgelt.

(82) Hyundai kordas oma väidet, et ajutiseks kasutuseks ette nähtud varurehvid tuleks toote määratlusest välja jätta, nagu on kirjeldatud põhjenduses 69, ning rõhutas, et need rehvid on tänu oma märgistusele selgelt eristatavad.

(83) Otto Just kordas oma väiteid haagiserehvide kohta, mis on kokkuvõtlikult esitatud põhjenduses 71, ja kutsus üles seda segmenti eraldi hindama.

(84) Toote määratlusega seotud väiteid ja eelkõige seda, et erinevad tooteliigid ei ole omavahel asendatavad, mida on juba kirjeldatud ja käsitletud põhjendustes 76–78, ei korratud. Komisjon jäi seisukohale, et tal on toote määratlemisel ja asendatavuse hindamisel ulatuslik kaalutlusõigus. Sellega seoses võib väita, et isegi kõige tavalisemate sõiduauto- ja kergveokirehvide hulgas võivad teatud tüübid majanduslikult või funktsionaalselt mitte sobida igat tüüpi ja suurusega sõidukile, kuid see ei tähenda mingil juhul, et need ei võiks dumpinguvastase uurimise eesmärgil

([18]) Komisjoni 14. augusti 2024. aasta rakendusmäärus (EL) 2024/2163, millega kehtestatakse ajutine dumpinguvastane tollimaks Hiina Rahvavabariigist pärit biodiislikütuse impordi suhtes (ELT L, 2024/2163, 16.8.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/2163/oj), põhjendus 40; komisjoni 10. veebruari 2025. aasta rakendusmäärus (EL) 2025/261, millega kehtestatakse lõplik dumpinguvastane tollimaks Hiina Rahvavabariigist pärit biodiislikütuse impordi suhtes (ELT L, 2025/261, 11.2.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/261/oj), põhjendused 17–25; komisjoni 30. juuli 2014. aasta rakendusmäärus (EL) nr 830/2014, millega muudetakse nõukogu määrust (EÜ) nr 1890/2005, nõukogu rakendusmäärust (EL) nr 2/2012 ja nõukogu rakendusmäärust (EL) nr 205/2013 seoses tootevalikuga, mille suhtes praegu kohaldatakse dumpinguvastaseid meetmeid (teatavad roostevabast terasest kinnitusdetailid ja nende osad), ja seoses uute eksportijatega seotud läbivaatamise avaldustega ning millega nähakse teatavatel juhtudel ette võimalus tollimaksude tagasimaksmiseks või vähendamiseks (ELT L 228, 31.7.2014, lk 16, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2014/830/oj), põhjendus 43; komisjoni 23. oktoobri 2017. aasta rakendusmäärus (EL) 2017/1932, millega muudetakse nõukogu rakendusmäärust (EL) nr 412/2013, millega kehtestatakse lõplik dumpinguvastane tollimaks ja nõutakse lõplikult sisse ajutine tollimaks, mis on kehtestatud Hiina Rahvavabariigist pärit keraamiliste laua- ja köögiõude impordi suhtes a (ELT L 273, 24.10.2017, lk 4, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/1932/oj), põhjendused 21–24; komisjoni 16. oktoobri 2023. aasta rakendusmäärus (EL) 2023/2202, millega muudetakse rakendusmäärust (EL) 2019/1259, millega kehtestatakse Hiina Rahvavabariigist ja Taist pärit tempermalmist ja keragrafiitmalmist valatud keermestatud toruliitmike impordi suhtes lõplik dumpinguvastane tollimaks (ELT L, 2023/2202, 17.10.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/2202/oj), põhjendused 29–32.

kuuluda sama tootemääratluse alla. Nende isikute määratletud niširehvidel on samad füüsikalised põhiomadused nagu tavalistel sõiduauto- ja kergveokirehvidel, nimelt on kõik kummist õhkrehvid, mille külje- ja turvisekonstruktsioonid on kohandatud nende põhilisele kasutusotstarbele ning mis paigaldatakse sõiduki ratastele ja moodustavad kokkupuutepunkti teega, kandes sõiduki raskust ning tagades samal ajal veojõu, juhitavuse, pidurdusvõime ja löögitaluvuse eri kombinatsioonides. Nende isikute tõstatatud väidetavad erinevused füüsikaliste omaduste või kasutusviiside osas ei olnud vastuolus selle põhilise funktsionaalse sarnasusega ega võimaldanud seega järeldada, et sõiduauto- ja kergveokirehvid ja muud nišitooted ei ole üldse omavahel asendatavad. CRIA esitatud eri juhtumite puhul tehti erandid nende uurimistega seotud konkreetsete asjaolude alusel ja kõigil juhtudel toodete füüsikaliste, keemiliste ja tehniliste omaduste erinevuste alusel ning seega ei tõendanud need, et komisjon kaldus oma väljakujunenud praktikast kõrvale. Näiteks bimetallist kinnitusdetailide puhul põhines toote väljajätmise otsus peamiselt füüsikaliste, keemiliste ja tehniliste omaduste erinevustel ([19]), kuna need kinnitusdetailid olid tegelikult roostevabast terasest ja süsinikkiust kinnitusdetailide eriline kombinatsioon. Samamoodi põhinesid keraamiliste laua- ja kööginõude või valatud keermestatud toruliitmike uurimise käigus toote määratlusest välja jäetud erinevad tooted nende erinevatel füüsikalistel, keemilistel ja tehnilistel omadustel. Biodiislikütuse juhtum on samuti selgelt eristatav, kuna kestlik lennukikütus jäeti välja, sest see teenindas maanteetranspordiga võrreldes täiesti erinevat tegevusharu (lennundust).

(85) Väidetavalt eiratud ELi rehvide märgistamist käsitleva määruse (EL) 2020/740 ja ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni tüübikinnitusstandardite puhul leidis komisjon, et need ei ole toote määratluse seisukohast asjakohased, kuna uuriv asutus määratles dumpinguvastases uurimises vaatlusaluse toote sõltumatult toote omaduste ja turul valitseva konkurentsisuhte alusel ega kajastanud toote regulatiivset klassifikatsiooni muude ELi õigusaktide alusel.

(86) Seepärast lükati väited eespool loetletud tooteliikide tootemääratlusest väljajätmise kohta tagasi ning algatamisteates esitatud ja eespool punktis 2.1 esitatud tootemääratlus jäeti jõusse.

2.4.1. *Liidu rehvituru kolme segmenti jaotamine*

(87) Kaebuse kohaselt võib sõiduauto- ja kergveokirehvide turu jagada kolme eri segmenti. 1. segmendi rehvid on *kõrgeima kvaliteediga rehvid, mida iseloomustavad parimad näitajad ja kõrgeimad hinnad*. 2. segmendi rehve kirjeldatakse kui *keskmiste näitajatega* rehve, mida iseloomustab parim hinna ja kvaliteedi suhe. 3. segmendi rehvid moodustavad turu *soodsaima hinnaga* segmendi.

(88) Komisjoni kogutud ja/või saadud teave kinnitas sellist turusegmentide jaotust liidu sõiduauto- ja kergveokirehvide turul. Kuigi segmentide vahel ei ole selgeid ja püsivaid eraldusjooni (nagu on täpsemalt kirjeldatud allpool põhjenduses 425), on huvitatud isikud üldiselt nõus komisjoni järeldustega järgmise liigituse kohta.

a) 1. segment hõlmab „kõrgema hinnaklassi“ rehve, mis on põhitootjate juhtiva kaubamärgiga. Kaubamärgi tuntus on selle segmendi rehvide puhul põhitegur ning õigustab kõrgemaid hindu eeldatava parema toimivuse ja kõrge tehnoloogilise taseme eest. See segment hõlmab nii originaalvarustuse rehvide kui ka asendusrehvide turgu.

b) 2. segment on „keskmise hinnataseme“ segment, mis hõlmab nii originaalvarustuse rehve kui ka asendusrehve. Kaubamärgi tuntus on ka selles segmendis oluline ja kaubamärgid on tavaliselt hästi teada ostjate jaoks, kes suudavad tuvastada ka rehvitootjaid. Ostuotsuse tegemisel on olulisem roll hinnakaalutlustel.

c) 3. segment on „soodsaima hinna“ segment, mis hõlmab peamiselt asendusrehve, kuigi selles segmendis võib esineda ka originaalvarustuse müüki. Selle segmendi rehvide toimivus on veeretakistuse, pidurdustõhususe, juhitavuse ja mürataseme osas piiratum. Hind on kliendi ostuotsuse tegemisel kõige olulisem, kuid mitte ainus määrav tegur.

([19]) Rakendusmäärus (EL) nr 830/2014, põhjendus 42.

(89) Komisjon avaldas 4. septembril 2025 teate rehvide kaubamärgipõhise kaardistamise kohta, mis tehti märkuste esitamiseks kättesaadavaks kõigile huvitatud isikutele.

(90) Kaardistamine põhines järgmise teabe analüüsil:

— kaebus (eelkõige 3. jagu ja 4. lisa);

— valimisse kaasatud äriühingute ja individuaalset kontrollimist taotlenud äriühingute vastused küsimustikule ([20]), kus paluti esitada iga kaubamärgi kohta vastav segment, ja

— teave, mis sisaldub spetsiaalsetel veebisaitidel ([21]), kus kaubamärgid liigitatakse segmentidesse vastavalt nende turukuvandile.

2.4.2. *Väited liidu rehvituru segmentidesse liigitamise kohta*

(91) Nagu on märgitud põhjenduses 88, nõustusid huvitatud isikud üldiselt turu jaotusega kolme segmenti ja rehvituru kaubamärgipõhise kaardistamisega vastavalt komisjoni ettepanekule.

(92) Saadi märkused, milles soovitati järgmiste kaubamärkide ümberliigitamist: Barum, Debica, Dunlop, Tigar General Tire, Gislaved, Hankook, Matador, Sava ja Viking.

(93) Huvitatud isikute anonüümsuse kaitsmiseks ei ole komisjonil võimalik avalikustada, milline huvitatud isik konkreetse väite esitas.

(94) Hankooki kaubamärgi puhul esitati neli põhjust, miks see kaubamärk liigitati 2. segmenti, mitte 1. segmenti:

— kaebuses liigitati Hankook 2. segmenti nende turuteadmiste põhjal;

— Hankook tunnistas, et ta liigub järk-järgult 2. segmendist 1. segmenti, kuid veel ei olda üksmeelel, et ta kuulub praegu 1. segmenti;

— Hankook tugines turukuvandile, viidates 2018. aasta rehviülevaates esitatud üldisele segmentide järjestusele ([22]);

— Hankooki kaubamärgi hinnad vastavad pigem teiste 2. segmendi tootjate kui 1. segmendi tootjate hindadele.

(95) Võttes arvesse märkusi komisjoni turu kaardistamise kohta ning põhjendustes 90 ja 94 nimetatud allikaid, loeti Debica, Barum, Matador ja Sava 3. segmenti kuuluvaks ning Hankook ja Dunlop viidi üle 1. segmendist 2. segmenti. 27. märtsil 2026 teavitas komisjon huvitatud isikuid rehvide muudetud kaubamärgipõhisest kaardistusest.

3. **DUMPINGUHINNAGA MÜÜK**

3.1. **Normaalväärtuse kindlaksmääramise menetlus kooskõlas alusmääruse artikli 2 lõikega 6a**

(96) Arvestades, et uurimise algatamise ajal olid olemas piisavad tõendid, mis viitasid oluliste moonutuste esinemisele Hiina RVs alusmääruse artikli 2 lõike 6a punkti b tähenduses, leidis komisjon, et on asjakohane algatada selle riigi eksportivate tootjate uurimine alusmääruse artikli 2 lõike 6a alusel.

([20]) Tehingus esitatud segment valimisse kaasatud äriühingute tehingute müüginimekirjade kaupa.

([21]) https://www.tyrereviews.com/Tyre, https://www.grip500.it/pneumatico/, https://www.bandenexpert.be/bandenmerken/, https://www.bandenexpert.be/bandenmerken/, https://www.tyrecomp.co.uk/brands.htm ja https://wulkanista.pl/klasy-opon/. Loetelu ei ole ammendav.

([22]) „Tire Tier Study: Exploring the Criteria and Confusion of Tire Industry Tiers: The Results“, mis avaldati 19. veebruaril 2019 (autor: Patti Hoying), https://www.tirereview.com/tier-study-results-based-on-tire-quality-engineering-performance (viimati vaadatud 30. märtsil 2026).

(97) Sellest tulenevalt kutsus komisjon algatamisteates kõiki Hiina RV eksportivaid tootjaid üles esitama teavet uuritava toote tootmisel kasutatavate sisendite kohta, selleks et koguda alusmääruse artikli 2 lõike 6a võimalikuks kohaldamiseks vajalikke andmeid. Asjakohase teabe esitasid 34 eksportivat tootjat.

(98) Komisjon saatis Hiina RV valitsusele küsimustiku, et saada teavet, mida ta pidas vajalikuks, et uurida väidetavaid olulisi moonutusi. Lisaks kutsus komisjon algatamisteate punktis 5.3.2 kõiki huvitatud isikuid üles tegema 37 päeva jooksul pärast algatamisteate avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas* teatavaks oma seisukohad, esitama teabe ja kinnitavad tõendid seoses alusmääruse artikli 2 lõike 6a kohaldamisega.

(99) Hiina RV valitsus ei vastanud küsimustikule ja ettenähtud tähtaja jooksul ei laekunud ühtki seisukohta alusmääruse artikli 2 lõike 6a kohaldamise kohta. Seejärel teatas komisjon Hiina RV valitsusele, et kasutab Hiina RVs oluliste moonutuste esinemise kindlakstegemiseks kättesaadavaid fakte alusmääruse artikli 18 tähenduses.

(100) Samuti täpsustas komisjon algatamisteates, et olemasolevat tõendusmaterjali arvesse võttes võib tal olla vaja valida sobiv võrdlusriik alusmääruse artikli 2 lõike 6a punkti a kohaselt, et määrata normaalväärtus kindlaks moonutamata hindade või võrdlusaluste põhjal. Kaebuse esitaja pidas sobivaks võrdlusriigiks Serbiat.

(101) 4. septembril 2025 saatis komisjon huvitatud isikutele teate (edaspidi „esimene teade“) asjakohaste allikate kohta, mida ta kavatses kasutada normaalväärtuse kindlaksmääramiseks. Selles teates loetles komisjon kõik tootmistegurid, nagu toorained, tööjõud ja energia, mida kasutatakse asjaomase toote tootmisel. Lisaks tegi komisjon moonutamata hindade ja võrdlusaluste valikut käsitlevate kriteeriumide põhjal kindlaks, et võimalikud sobivad võrdlusriigid oleksid Mehhiko, Serbia ja Türgi. Komisjon sai märkusi kaebuse esitajalt, CRIA-lt, GITI kontsernilt, Hankooki kontsernilt, Kumholt ja Shandong Yongshengilt.

(102) 14. oktoobril 2025 saatis komisjon huvitatud isikutele veel ühe teate (edaspidi „teine teade“) asjakohaste allikate kohta, mida ta kavatses kasutada normaalväärtuse kindlaksmääramiseks, võttes võrdlusriigiks Türgi. Samuti teatas ta huvitatud isikutele, et määrab müügi-, üld- ja halduskulud ning kasumi kindlaks Türgi tootja Brisa Bridgestone'i kohta kättesaadava teabe põhjal.

(103) Komisjon sai märkusi CRIA-lt, GITI kontsernilt, Hankooki kontsernilt, Kumholt, Shandong Yongshengilt ja Sumitomo Rubberilt (Hunan) ning Sumitomo Rubberilt (Changshu) (edaspidi „Sumitomo kontsern“). Märkusi käsitletakse punktis 3.3.

3.2. **Normaalväärtus**

(104) Alusmääruse artikli 2 lõikes 1 on sätestatud, et „[n]ormaalväärtuse aluseks võetakse tavaliselt ekspordiriigi sõltumatute klientide poolt tavapärases kaubandustegevuses makstud või makstavad hinnad“.

(105) Samas on alusmääruse artikli 2 lõike 6a punktis a öeldud, et „[k]ui [...] tehakse kindlaks, et ekspordiriigis punkti b kohaste oluliste moonutuste tõttu ei ole asjakohane kasutada selle riigi hindu ega kulusid, arvutatakse normaalväärtus üksnes moonutamata hindu või võrdlusaluseid kajastavate tootmis- ja müügikulude põhjal“ ning see „hõlmab moonutamata ja põhjendatud haldus-, müügi- ja üldkulusummat ning kasumisummat“.

(106) Nagu allpool täpsemalt selgitatud, jõudis komisjon käesolevas uurimises järeldusele, et olemasolevate tõendite põhjal ning võttes arvesse Hiina RV valitsuse poolse koostöö puudumist, oli alusmääruse artikli 2 lõike 6a kohaldamine asjakohane.

3.2.1. *Oluliste moonutuste olemasolu*

(107) Alusmääruse artikli 2 lõike 6a punktis b on sätestatud, et „[o]lulised moonutused on moonutused, mis esinevad siis, kui teatatud hinnad või kulud, sealhulgas tooraine- ja energiakulud, ei ole kujunenud vabaturujõudude abil, kuna neid mõjutab riigi oluline sekkumine. Oluliste moonutuste olemasolu hindamisel võetakse muu hulgas arvesse ühe või mitme järgmise asjaolu võimalik mõju:

— asjaomast turgu teenindavad olulisel määral ettevõtjad, kes on ekspordiriigi ametiasutuste omanduses, kontrolli või poliitilise järelevalve või juhtimise all;

— riik on esindatud ettevõtetes viisil, mis võimaldab tal mõjutada hindu või kulusid;

— avalik poliitika või meetmed tagavad omamaiste tarnijate sooduskohtlemise või mõjutavad vabaturujõude muul viisil;

— pankroti-, äriühingu- või asjaõigus puudub, seda kohaldatakse diskrimineerivalt või selle täitmise tagamine on ebapiisav;

— moonutatakse palgakulusid;

— rahastamisele saab juurdepääsu asutuste kaudu, kes viivad ellu riikliku poliitika eesmärke või kes muul viisil ei tegutse riigist sõltumatult.“

(108) Kuna alusmääruse artikli 2 lõike 6a punktis b esitatud loetelu ei ole kumulatiivne, ei ole oluliste moonutuste kindlakstegemiseks vaja esitada kõiki asjaolusid. Ühtlasi võib loetelu eri asjaolude esinemise tõestamiseks kasutada samu fakte.

(109) Järeldused oluliste moonutuste kohta alusmääruse artikli 2 lõike 6a punkti a tähenduses tuleb teha siiski kõigi olemasolevate tõendite põhjal. Moonutuste olemasolu üldisel hindamisel võib arvesse võtta ka ekspordiriigi üldist konteksti ja olukorda, eriti kui ekspordiriigi majandusliku ja halduskorra peamised elemendid annavad valitsusele olulise võimu sekkuda majandusse sellisel viisil, et hinnad ja kulud ei kujune turujõudude vaba arengu tulemusel.

(110) Alusmääruse artikli 2 lõike 6a punktis c on sätestatud, et „[k]ui komisjon on täheldanud faktidel põhinevaid märke punktis b osutatud võimalike oluliste moonutuste kohta teatavas riigis või selle riigi teatavas sektoris ning kui see on käesoleva määruse tulemuslikuks kohaldamiseks vajalik, koostab komisjon ja teeb üldsusele kättesaadavaks aruande, milles kirjeldatakse punktis b osutatud turuolukorda selles riigis või sektoris, ning ajakohastab seda aruannet korrapäraselt“.

(111) Selle sätte kohaselt avaldas komisjon Hiina kohta riigiaruande ([23]) (edaspidi „aruanne“), mis sisaldab tõendeid riigi märkimisväärse sekkumise kohta paljudel majandustasanditel, sealhulgas konkreetsete moonutuste kohta seoses paljude peamiste tootmisteguritega (nt maa, energia, kapital, tooraine ja tööjõud) ning valitud sektorites (sealhulgas keemiasektor). Huvitatud isikutel paluti uurimise algatamise ajal uurimistoimikus sisaldunud tõendid ümber lükata, esitada nende kohta märkusi või neid täiendada. Aruanne lisati uurimistoimikusse uurimise algatamise etapis.

(112) Kaebuse esitaja väitis, et asjaomase toote sektoris esineb olulisi moonutusi. Ta viitas aruandele ja muudele aruannet täiendavatele asjakohastele tõenditele. Täpsemalt juhtis kaebuse esitaja tähelepanu sellele, et Hiina turg on tavapärastest turujõududest eraldatud, kuna Hiina on sotsialistliku turumajanduse doktriinil põhinev kommunistlik riik ja Hiina Kommunistlik Partei (edaspidi „HKP“ või „partei“) avaldab tugevat mõju majandusele, sealhulgas erasektorile. Riik dikteerib majanduslikke prioriteete ja ressursside eraldamist põhiseadusliku võimu, tööstuse planeerimise ja eri tööstusharudesse integreeritud parteistruktuuride kaudu.

([23]) Komisjoni talituste töödokument „Significant Distortions in the Economy of the People's Republic of China for the purposes of Trade Defence Investigations“ (Kaubanduse kaitsemeetmete uurimise käigus tuvastatud olulised moonutused Hiina Rahvavabariigi majanduses), 10. aprill 2024 (SWD(2024) 91 final), https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/detail?ref=SWD(2024)91&lang=en.

(113) Kaebuse esitaja väitis ka, et varasemates komisjoni uurimistes leiti olulisi moonutusi bussi- ja veoautorehvide tööstuses ning tootmisahela eelneva etapi sektorites, nagu terase-, naftakeemia-, energia- ja tekstiilisektor. Kaebuse esitaja sõnul kehtivad need järeldused ka sõiduauto- ja kergveokirehvide tööstuse kohta.

(114) Lisaks tuletas kaebuse esitaja meelde täiendavaid üksikasju seoses järgmiste olulisi moonutusi põhjustavate asjaoludega.

(115) Esiteks väitis kaebuse esitaja, et Hiina sõiduauto- ja kergveokirehvide turgu teenindavad suurel määral ettevõtted, mis on valitsuse omanduses, kontrolli või poliitilise järelevalve all.

(116) Täpsemalt väitis kaebuse esitaja, et Hiina majandus sõltub suurel määral riigi omanduses olevatest ettevõtetest, millel on strateegiline roll riikliku kontrolli säilitamisel. Riigile kuuluvad ettevõtted moodustavad ligikaudu 25 % Hiina SKPst ja on koondunud elutähtsatesse sektoritesse. Riigivarade järelevalve- ja halduskomisjon (edaspidi „SASAC“) teostab järelevalvet riigile kuuluvate ettevõtete üle, rakendab tööstuskavasid ja kontrollib ettevõtte ressursse, juhtimist ja töötajate ametisse nimetamist ning tagab seega partei eesmärkide saavutamise. See ulatuslik kontroll hõlmab ka rehvitööstust ning selle eelneva etapi ja järgneva etapi sektoreid.

(117) Kaebuse esitaja rõhutas, et nii eelneva etapi sektorites kui ka rehvide tootmise sektoris on riigi osalusega ettevõtetel märkimisväärne kontroll. Lisaks naftakeemiatööstusele on loodusliku kautšuki tootmine ja tekstiilitööstus Hiinas need tööstusharud, kus tegutsevad olulised riigi omanduses olevad ettevõtted. Mitmed suured Hiina rehvitootjad kuuluvad otseselt või kaudselt valitsusasutustele. Näiteks Shuangqian Tire Group Co., Ltd., mis toodab sõiduautorehve, on riigi omanduses oleva ettevõtte kontrolli all ning China National Tyre & Rubber Co., Ltd. (edaspidi „CNRC“), mis on üks Hiina suurimaid rehvitootjaid, on SINOCHEMi tütarettevõtja. Isegi äriühingud, kus puudub riigi enamusosalus, nagu Giti Tire Co. ja Prinx Chengshan (Shandong) Tire Co., kaasavad riigile kuuluvad ettevõtted oma kapitalistruktuuri. Riigi ulatuslik kontroll eelneva etapi sektorites ja rehvitööstuses toob esile olulised moonutused turujõududes.

(118) Teiseks väitis kaebuse esitaja, et valitsuse ja HKP mõju ulatub ulatuslikult Hiina ettevõtetesse, võimaldades riigil sekkuda hindadesse ja kuludesse.

(119) Kaebuse esitaja juhtis tähelepanu sellele, et HKP kontrollib äriühinguid parteirakukeste kaudu, mis on kohustuslikud kolme või enama parteiliikmega organisatsioonides. Riigile kuuluvate ettevõtete puhul on HKP-l märkimisväärne mõjuvõim, ta nimetab ametisse tegevjuhte ja suunab olulisi otsuseid. Lisaks sellele seisavad eraettevõtted silmitsi kasvava survega integreerida partei juhtkond oma otsustusprotsessidesse. HKP mõju tugevdavad sellised poliitikameetmed nagu 2018. aasta äriühingu üldjuhtimise juhend ja 2020. aasta arvamus ühisrinde töö tugevdamise kohta ([24]), millega edendatakse partei juhtpositsiooni eraettevõtetes. Peale selle hõlbustab HKP kahepoolse liikmete nimetamise ja vastastikuse ametissenimetamise süsteem parteiliikmete integreerimist äriühingu juhtimisse. Riigile kuuluvates ettevõtetes peavad juhtivatel kohtadel olema HKP liikmed, tagades partei juhtrolli äriühingu üldjuhtimises. HKP kontrollib personalivaldkonda nii riigile kuuluvates ettevõtetes kui ka eraettevõtetes, jälgides personaliga seotud otsuseid ja hallates talendiandmebaase, et viia ametisse nimetamised kooskõlla partei eesmärkidega.

(120) Lisaks juhtis kaebuse esitaja tähelepanu sellele, et riiklikus 14. viisaastakuplaanis rõhutatakse HKP suuniste järgimist, kohustades äriühinguid integreerima partei ideoloogia oma tegevusse. Tööstusliidud, nagu CRIA ning Hiina metalli-, mineraali- ja kemikaaliimportijate ja -eksportijate kaubanduskoda (China Chamber of Commerce of Metals, Minerals and Chemicals Importers and Exporters, edaspidi „CCCMC“), tagavad, et rehvitootjad ja nendega seotud äriühingud järgivad riiklikke suuniseid. CRIA toimib oma filiaalide ja suuniste kaudu sillana partei ja valitsuse ning äriühingute vahel, edendades HKP mõju sektori tulemuslikkuse kontrollimisel. Nendel ühendustel on ka HKPga seotud juhid ja partei filiaalid, mis on integreeritud nende struktuuridesse.

([24]) HKP keskkomitee peabüroo avaldas arvamused uuel ajastul erasektoris ühisrinde töö tõhustamise kohta (15. september 2020), mis on kättesaadavad aadressil: https://interpret.csis.org/translations/the-general-office-of-the-ccp-central-committee-issued-the-opinion-on-strengthening-the-united-front-work-of-the-private-economy-in-the-new-era/.

(121) Lisaks väitis kaebuse esitaja, et HKPga seotud juhtide ja riigi osaluse kaudu on parteil märkimisväärne mõju suurtele rehvitootjatele, nagu Qingdao Doublestar, Shuangqian Tire Group Co., Ltd. ja Sailun Group Co. Kaebuse esitaja rõhutas, et ulatuslik riigi ja partei kontroll piirab Hiina äriühingute võimet iseseisvalt hindu ja kulusid määrata, kuna neid mõjutavad turuvälised kaalutlused, mis on kooskõlas HKP eesmärkidega, distantseerides need seeläbi tavapärastest turujõududest

(122) Kolmandaks juhtis kaebuse esitaja tähelepanu sellele, et Hiina riiklik poliitika ja meetmed soosivad omamaiseid tarnijaid ja moonutavad oluliselt vabaturujõude, sealhulgas rehvitööstuses ja selle tarneahelas. Hiina RV valitsus rakendab põhjalikku planeerimist viisaastakuplaanide, sealhulgas sektoripõhiste kavade kaudu, milles on seatud ka tootmise, innovatsiooni ja keskkonnahoidliku arengu eesmärgid. Nendes kavades seatakse esikohale peamised eelneva etapi sektorid, nagu naftakeemia, loodusliku kautšuki tootmine, terasetööstus ja energeetika, ning rehvitööstusega seotud järgneva etapi tööstusharud.

(123) Kaebuse esitaja rõhutas, et riikliku poliitika eesmärk on suurendada kontrolli rehvitööstuse üle. Need poliitikameetmed toetavad strateegiliselt tööstuse arengut, tagades kooskõla riiklike eesmärkidega ja suurendades valitsuse mõju tööstuse kõigil tasanditel. Näiteks on rehvisektorit viisaastakuplaanides eraldi käsitletud ja see saab otsest kasu Hiina RV valitsuse toetusest. Rehvid on hõlmatud dokumendiga „Suunav arvamus naftakeemia- ja keemiatööstuse kvaliteetse arengu edendamise kohta 14. viisaastakuplaani perioodil“. Selles suunavas arvamuses ei rõhutata ainult rehvitoodete edendamist standarditud digiülemineku kaudu, vaid keskendutakse ka tehnoloogiliste ja kvaliteedistandardite parandamisele kogu sektoris. Rakendamist hõlbustavad sellised tööstusliidud nagu CRIA, mis toimivad valitsuse ja rehvifirmade vahelise ühenduslülina, tagades kooskõla suunavas arvamuses esitatud strateegiliste eesmärkidega. Hiina RV valitsus kasutab soodsaid riigihankeid, rahalist toetust ja muid vahendeid, et suurendada oma riigis toodetud rehvide konkurentsivõimet välisturgudel.

(124) Lisaks juhtis kaebuse esitaja tähelepanu sellele, et provintsivalitsused kehtestavad määrusi rehvitootjate toetuseks. Oluline näide on Shandongi 14. viisaastakuplaan, mille eesmärk on tugevdada avaliku sektori toetust ja suurendada erasektori ärisuutlikkust, keskendudes autotööstuse tarneahelale ja ressursside eraldamisele. Provints keskendus oma autotööstusele „tarneahela sünergia ja ressursside jaotamise suutlikkuse“ kaudu. Muud riigi sekkumised toetavad otseselt rehvitootjaid nende teadus- ja arendustegevusse tehtavates investeeringutes, keskkonnasäästlikumaks muutmise algatustes ja tootmisahela parandamises.

(125) Lisaks rõhutas kaebuse esitaja, et need poliitikameetmed vähendavad kunstlikult tootmiskulusid. Näiteks toetatakse algatusega „Üks vöönd, üks tee“ Hiina rehvitootjate teavitustegevust, pakkudes soodsaid viise ekspordiks ja turupositsiooni tugevdamiseks nii ülemaailmsel turul kui ka Hiinas.

(126) Neljandaks juhtis kaebuse esitaja tähelepanu asjaolule, et Hiinas pankroti-, äriühingu- või asjaõigus puudub, seda kohaldatakse diskrimineerivalt või selle täitmise tagamine on ebapiisav. Kaebuse esitaja rõhutas eelkõige rahaliselt jätkusuutmatute rehvitootjate kunstlikku toetamist, kes konkureerivad kohalikul ja rahvusvahelisel tasandil välismaiste äriühingutega tänu toetusele, mis võimaldab neil pankrotist pääseda.

(127) Kaebuse esitaja juhtis tähelepanu ka eramaaomandi puudumisele Hiinas, kus maa eraldamist kontrollib valitsus ja seda mõjutavad pigem poliitilised kaalutlused kui turupõhised otsused. Selle tulemuseks on ebaõiglane eelis riiklikult toetatavatele rehviettevõtetele, mis moonutab turgu veelgi ja kahjustab vabaturu konkurentsi rehvitööstuses.

(128) Viiendaks väitis kaebuse esitaja, et palgakulud on Hiinas oluliselt moonutatud, märkides, et riigis tegutseb ainult üks HKP kontrolli all olev seaduslikult tunnustatud ametiühing. See kontroll koos sellega, et Hiina ei ratifitseeri Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni peamisi konventsioone ja piiravaid töötavasid, toob kaasa poliitilise sekkumise, mis mõjutab palgakujundusprotsesse, tuues kaasa pigem riigipõhised kui turupõhised palgatulemused. Peale selle diskrimineerib leibkondade registreerimise süsteem võõrtöötajaid, piirates juurdepääsu sotsiaalsele ja majanduslikule kasule, moonutades veelgi tööjõukulusid Hiina majanduses.

(129) Kuuendaks saavad Hiina rehvitootjad rahastust asutustelt, kes viivad ellu riikliku poliitika eesmärke või kes muul viisil ei tegutse riigist sõltumatult. Lisaks sellele, et suuremad pangad on Hiinas riigi omanduses, peavad ka erapangad oma tegevuses järgima riiklikku poliitikat. Selle tulemusena suunatakse soodusinvesteeringud soodustatud tootmisharudesse. Kaebuse esitaja illustreeris seda kasu Hiina rehvitootjatele, juhtides tähelepanu sooduslaenudele ja rahastamisele, mida sellised äriühingud nagu Shanghai Huayi Group, Double Coin ja Prinx Chengshan on saanud sellistelt riiklikelt pankadelt nagu Hiina ekspordi-impordipank ja Hiina pank. Lisaks on sellistel äriühingutel nagu Doublestar tihedad sidemed selliste pankadega nagu kommunikatsioonipank, mis on andnud märkimisväärset toetust investeerimis- ja krediidiliinide rahastamiseks, mis näitab nende finantsasutuste poliitilisi ajendeid.

(130) Veel märkis kaebuse esitaja, et Hiina võlakirja- ja krediidireitingud on sageli ülepaisutatud ja ületavad süstemaatiliselt oma rahvusvahelisi krediidireitinguid. See moonutus tuleneb valitsuse kaudsetest tagatistest „soodustatud“ või muul viisil määratletud tootmisharudele, mis leevendavad tõhusalt võlakirjadega seotud kohustuste täitmata jätmise riski. Näiteks annavad Hiina reitinguagentuurid äriühingutele oluliselt kõrgema reitingu kui tunnustatud rahvusvahelised agentuurid, pakkudes neile äriühingutele soodsamaid laenutingimusi.

(131) Kokkuvõttes väitis kaebuse esitaja, et kogu Hiina majandust mõjutavad olulised moonutused, mis laienevad seega ka rehvitööstusele. Hiina RV valitsus sekkub rehvide tarneahela kõigil tasanditel, mille tulemuseks on olukord, kus valitsuse moonutused mõjutavad mitmel viisil kõiki sisendeid, nende sisendite sisendeid jne.

(132) Kokkuvõttes väitis kaebuse esitaja, et rehvisektoris esineb alusmääruse artikli 2 lõike 6a kohaseid olulisi moonutusi.

(133) Komisjon uuris, kas on asjakohane kasutada Hiina omamaiseid hindu ja kulusid, kuna esinevad olulised moonutused alusmääruse artikli 2 lõike 6a punkti b tähenduses. Selles analüüsis käsitleti valitsuse märkimisväärset sekkumist Hiina majandusse üldiselt, aga ka konkreetset turuolukorda asjaomases sektoris, sealhulgas asjaomase toote puhul.

(134) Komisjon tegi seda toimikus kättesaadavate tõendite alusel. Toimikus esitatud tõendite hulka kuulusid ka aruandes sisalduvad tõendid mis põhinevad avalikult kättesaadavatel allikatel. Komisjon täiendas neid tõendeid oma uuringutega mitmesuguste kriteeriumide kohta, mis on asjakohased, et kinnitada oluliste moonutuste olemasolu Hiinas.

3.2.1.1. Olulised moonutused, mis mõjutavad omamaiseid hindu ja kulusid Hiinas

(135) Hiina majandussüsteem põhineb nn sotsialistliku turumajanduse kontseptsioonil. See kontseptsioon on sätestatud Hiina põhiseaduses ning sellel põhineb Hiina majanduse juhtimine. Selle keskne põhimõte on, et „tootmisvahendid on sotsialistlik avalik omand, st need kuuluvad kogu rahvale ja töörahva ühisomandisse“ ([25]).

([25]) Aruande 2. peatükk, lk 7.

(136) Riigi omanduses olev majandus on „rahvamajanduse juhtiv jõud“ ning riigil on volitus tagada majanduse „tugevdamine ja kasv“ ([26]). Seega ilmneb nii hiljutistest kui ka 2024. aasta poliitikadokumentidest, et Hiina RV valitsus püüab jätkuvalt „edendada riigile kuuluva kapitali koondumist olulistesse tootmisharudesse [...] ja tulevikku suunatud strateegilistesse kujunemisjärgus tootmisharudesse“ ([27]) ning „tugevdada kapitalisüste, et toetada riigile kuuluvate ettevõtete kvaliteetset arengut” ([28]). Hiina majanduse üldine korraldus seega mitte ainult ei võimalda riigil suurel määral majandusse sekkuda, vaid talle on antud lausa ühemõtteline volitus seda teha. Riigi omandi ülimuslikkus eraomandi suhtes on kogu õigussüsteemi läbiv põhimõte ja seda rõhutatakse üldpõhimõttena kõigis kesksetes õigusaktides.

(137) Hea näide selle kohta on Hiina asjaõigus, mille kohaselt Hiina on sotsialismi esimeses etapis ja millega on riigile antud ülesanne toetada põhilist majandussüsteemi, milles on peamine roll riigi omandil.

(138) Teised omandivormid on lubatud, st seadus lubab neid arendada kõrvuti riigi omandiga ([29]). Seega, kuigi 2025. aasta eramajanduse arengu edendamise seaduses (edaspidi „eramajanduse seadus“) ([30]) tunnustatakse eraettevõtteid ametlikult kui „sotsialistliku turumajanduse olulist osa“, on selles ka sätestatud, et „eramajanduse organisatsioonid ja nende käitajad toetavad HKP juhtimist, järgivad Hiinale omast sotsialistlikku süsteemi ja osalevad aktiivselt sotsialistliku kaasaegse võimu ülesehitamises“ ([31]).

(139) Sellest tulenevalt kohaldatakse ettevõtjate suhtes otseselt või kaudselt partei- ja riigiasutuste kehtestatud poliitilisi suuniseid, halduslikke juhiseid ja ideoloogilise ühtsuse nõudeid, mis põlistavad konkurentsikeskkonna struktuurseid moonutusi.

(140) Lisaks sellele arendatakse sotsialistlikku turumajandust Hiina õiguse kohaselt HKP juhtimisel, kusjuures Hiina riigi ja HKP struktuurid on kõigil tasanditel (õiguslikul, institutsioonilisel, isiklikul) omavahel põimunud, moodustades superstruktuuri, milles HKP ja riigi rollid on eristamatud.

(141) Pärast Hiina põhiseaduse muutmist 2018. aasta märtsis tugevnes HKP juhtiv roll veelgi, mida kinnitatakse põhiseaduse artikli 1 sõnastuses.

(142) Selle sätte esimese lause „Hiina Rahvavabariigi põhisüsteem on sotsialistlik süsteem“ järele lisati uus teine lause, mille kohaselt „Hiinale omase sotsialismi iseloomulik joon on [HKP] juhtiv roll“ ([32]). See näitab, et HKP kontroll Hiina majanduse üle on väljaspool kahtlust ning see kasvab veelgi.

(143) Selline juhtimine ja kontroll on Hiina süsteemile omane ning ulatub palju kaugemale võrreldes tavapärase olukorraga teistes riikides, kus valitsus teostab üldist makromajanduslikku juhtimist niivõrd, kuivõrd see ei häiri turujõudude vaba toimimist.

(144) Hiina riik viib ellu sekkuvat majanduspoliitikat, et saavutada oma eesmärke, mis langevad kokku HKP poliitilise tegevuskavaga, mitte ei kajasta vabaturul valitsevaid majandustingimusi ([33]). Hiina ametiasutused sekkuvad majandusse mitmel moel, sealhulgas tööstuse planeerimise süsteemi ja finantssüsteemi kaudu ning regulatiivse keskkonna tasandil.

([26]) Aruande 2. peatükk, lk 7–8.
([27]) Vt Hiina Kommunistliku Partei keskkomitee otsus reformi põhjaliku süvendamise ja Hiina moodi moderniseerimise edendamise kohta, II.5 jagu, kättesaadav aadressil: https://www.gov.cn/zhengce/202407/content_6963770.htm (vaadatud 11. novembril 2025).
([28]) Vt riiginõukogu arvamus riigile kuuluva kapitali tehingute eelarvesüsteemi edasise parandamise kohta, kättesaadav aadressil: https://www.gov.cn/zhengce/content/202401/content_6924612.htm (vaadatud 11. novembril 2025).
([29]) Aruande 2. peatükk, lk 10 ja 18.
([30]) Vt: https://www.gov.cn/yaowen/liebiao/202504/content_7022018.htm (vaadatud 11. novembril 2025).
([31]) Sealsamas, artikkel 5.
([32]) Kättesaadav aadressil: http://www.npc.gov.cn/zgrdw/englishnpc/Constitution/node_2825.htm (vaadatud 25. novembril 2025).
([33]) Aruande 2. peatükk, lk 29–30.

(145) Esiteks reguleeritakse Hiina majandust üldise halduskontrolli tasandil keeruka tööstuse planeerimise süsteemiga, mis mõjutab kogu riigi majandustegevust. Kõigi sellega seotud kavade kogum hõlmab terviklikku ja keerukat sektorite ja valdkonnaüleste tegevuspõhimõtete maatriksit, mida kohaldatakse kõigil valitsemistasanditel.

(146) Provintsi tasandi kavad on üksikasjalikud, samas kui riigi tasandi kavades püstitatakse üldisemaid eesmärke. Kavades määratakse kindlaks ka vahendid, mille abil toetada asjakohaseid tootmisharusid/sektoreid, ning eesmärkide saavutamise ajakavad. Mõned kavad sisaldavad täpseid toodangueesmärke.

(147) Kavades tuuakse kooskõlas valitsuse prioriteetidega (positiivsed või negatiivsed) eraldi välja tööstussektorid, teatavat liiki ettevõtjad ([34]) ja/või projektid ning seatakse neile konkreetsed arengueesmärgid (tööstuse moderniseerimine, rahvusvaheline laienemine jms).

(148) 2025. aastal avaldas HKP keskkomitee analüüsi, milles kinnitati, et kavad on siduvad: „Riiklike arengukavade teaduslik sõnastamine ja tõhus rakendamine on meie partei jaoks oluline vahend majandusliku ja sotsiaalse arengu tulemuslikuks juhtimiseks. Moderniseerimise käigus on Hiina uurinud institutsioonilist korraldust ja loonud korralduse, mille kohaselt partei keskkomitee tsentraliseeritud ja ühtse juhtimise all esitab partei keskkomitee täiskogu kava ettepaneku, riiginõukogu koostab kava eelnõu ning Hiina Rahvakongress vaatab selle läbi ja kiidab heaks enne selle avalikku väljakuulutamist ja rakendamist. See muudab partei ettepanekud sisuliselt riigi ja rahva tahteks. Selle protsessi käigus muudetakse partei keskkomitee suured strateegilised korraldused õiguslikult siduvateks üleriigiliselt rakendatavateks kavadeks“ ([35]).

(149) Sellest tulenevalt peavad nii eraettevõtjad kui ka riigile kuuluvad ettevõtted oma äritegevust tõhusalt kohandama planeerimissüsteemiga ette nähtud tegelike oludega. Seda mitte ainult kavade siduva laadi tõttu, vaid ka seepärast, et Hiina kõikide valitsemistasandite ametiasutused järgivad kavade süsteemi ning kasutavad neile antud volitusi, sundides äriühinguid järgima kavades kehtestatud prioriteete ([36]).

(150) Teiseks domineerivad rahaliste vahendite eraldamise tasandil Hiina finantssüsteemis riigile kuuluvad äri- ja arengupangad, mida Hiina RV valitsus kirjeldab kui „põhijõudu, mis teenindab reaalmajandust ning toetab tugevalt riigi majanduse stabiilsust ja pikaajalist arengut“ ([37]). Laenuandmise põhimõtteid välja töötades ja rakendades peavad need pangad järgima riigi tööstuspoliitika eesmärke, selle asemel et hinnata eelkõige asjaomase projekti majanduslikku kasu ([38]).

(151) Sama kehtib ka Hiina finantssüsteemi muude osade puhul, näiteks aktsiaturud, võlakirjaturud, erakapitaliturud jne. Need finantssektori osad on institutsionaalselt ja tegevuse seisukohast üles ehitatud nii, et nende eesmärk ei ole saavutada finantsturgude võimalikult tõhus toimimine, vaid tagada kontroll ning võimaldada riigi ja HKP sekkumist ([39]).

(152) Kolmandaks sekkub riik majandusse mitmel viisil reguleeriva keskkonna tasandil.

([34]) Näiteks niinimetatud väikeste hiidude loetellu kuuluvate äriühingute kategooria (vt aruande 2. peatükk, lk 22), mille puhul Hiina RV valitsus teatas 2024. aastal jätkuvast toetusest „osana jõupingutustest edendada uut industrialiseerimist“; vt: https://english.www.gov.cn/news/202406/19/content_WS6672c84ac6d0868f4e8e8531.html#:~:text=China%20will%20scale%20up%20support,of%20Industry%20and%20Information%20Technology (vaadatud 25. novembril 2025).

([35]) Vt: https://www.qstheory.cn/20250428/e7943a2c8fef49efb520aa336197849c/c.html (vaadatud 25. novembril 2025).

([36]) Aruande 4. peatükk, lk 57 ja 92.

([37]) Vt: https://www.mof.gov.cn/zhengwuxinxi/caizhengxinwen/202503/t20250329_3961036.htm (vaadatud 11. novembril 2025).

([38]) Aruande 6. peatükk, lk 149–150.

([39]) Aruande 6. peatükk, lk 153–171.

(153) Näiteks kasutatakse riigihanke-eeskirju korrapäraselt poliitilistel eesmärkidel, mitte majanduse tõhustamiseks, kahjustades sellega turupõhiseid põhimõtteid asjaomases valdkonnas. Kohaldatavates õigusaktides on konkreetselt sätestatud, et riigihankeid korraldatakse selleks, et „saavutada riikliku majandus- ja sotsiaalse arengu poliitika eesmärgid“ ([40]). Samas ei ole nende eesmärkide laadi kindlaks määratud, mistõttu on otsuseid tegevatel organitel ulatuslik kaalutlusruum ([41]). Lisaks sellele on kohaldatavates õigusaktides säilitatud eeskirjad, millega selgesõnaliselt diskrimineeritakse välismaiseid tooteid, sätestades, et „kodumaise toote hinnanoteeringust arvatakse maha 20 % ning alandatud hinda võetakse hindamisprotsessis arvesse“ ([42]). Selle tulemusena soosivad hankeotsused kodumaiseid tooteid ega põhine vabaturujõududel.

(154) Ka investeeringute valdkonnas on Hiina RV valitsusel märkimisväärne kontroll ja mõju nii riiklike kui ka erasektori investeeringute sihtotstarbe ja ulatuse üle. Ametiasutused kasutavad investeeringute taustauuringuid ning investeeringutega seotud mitmesuguseid stiimuleid, piiranguid ja keelde olulise vahendina tööstuspoliitika eesmärkide saavutamiseks, näiteks riigi kontrolli säilitamiseks põhisektorite üle või omamaise tööstuse toetamiseks ([43]). Näiteks püüab Hiina RV valitsus „optimeerida suurte tööstusfondide tegevus- ja järelevalvemehhanismi, et tagada fondide investeerimissuuna vastavus riiklike strateegiate nõuetele“ ([44]). Veel üks näide Hiina RV valitsuse kontrollist majanduse üle rahaliste vahendite suunamise kaudu on 2025. aasta dokumendis esitatud poliitika, mis hõlmab mitut meedet erainvesteeringute arengu edasiseks edendamiseks ([45]). Meetmete kohaselt püüab Hiina RV valitsus „suurendada keskvalitsuse eelarvevahendeid, et toetada kvalifitseeritud erainvesteerimisprojekte ning täita aktiivselt suunavat ja juhtivat rolli“. Samuti kavatseb Hiina RV valitsus „kasutada hästi ära uusi poliitilisi rahastamisvahendeid [ja] toetada mitut kvalifitseeritud erainvesteerimisprojekti olulistes tootmisharudes ja põhivaldkondades“ ([46]).

(155) Hiina RV valitsuse sekkumine majandusse on kujundatud kui „eelarve-, raha-, tööstus-, hinna-, tööhõive- ja muu poliitika alased koordineeritud jõupingutused, mis on seotud riiklike arengukavade ja peamiste strateegiate rakendamisega“ ([47]).

(156) Kokkuvõttes põhineb Hiina majandusmudel teatavatel põhiaksioomidel, millega võimaldatakse ja soodustatakse mitmesugust riigi sekkumist. Valitsuse selline oluline sekkumine on vastuolus turujõudude vaba toimimisega ja moonutab vahendite tõhusat eraldamist kooskõlas turupõhimõtetega ([48]).

3.2.1.2. Alusmääruse artikli 2 lõike 6a punkti b esimese taande kohased olulised moonutused: asjaomast turgu teenindavad olulisel määral ettevõtjad, kes on ekspordiriigi ametiasutuste omanduses, kontrolli või poliitilise järelevalve või juhtimise all

(157) Hiinas moodustavad olulise osa majandusest ettevõtted, mis on riigi omandis ning tegutsevad riigi suunamisel ja selle kontrolli ja/või poliitilise järelevalve all.

([40]) Vt riikliku arengu- ja reformikomisjoni suunised hankeüksuste peamiste kohustuste täitmise kohta, artikkel 4, kättesaadav aadressil: https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/tz/202511/t20251111_1401536.html (vaadatud 12. novembril 2025).
([41]) Aruande 7. peatükk, lk 204–205.
([42]) Vt riiginõukogu teatis riigihangete ja muude seonduvate poliitikavaldkondade riiklike tootestandardite rakendamise kohta, III jagu, kättesaadav aadressil: https://www.gov.cn/zhengce/content/202509/content_7042999.htm (vaadatud 12. novembril 2025).
([43]) Aruande 8. peatükk, lk 207–208 ja 242–243.
([44]) Vt Hiina Kommunistliku Partei keskkomitee otsus reformi põhjaliku süvendamise ja Hiina moodi moderniseerimise edendamise kohta, III.9 jagu, kättesaadav aadressil: https://www.gov.cn/zhengce/202407/content_6963770.htm (vaadatud 11. novembril 2025).
([45]) Vt: https://www.gov.cn/zhengce/content/202511/content_7047643.htm (vaadatud 11. novembril 2025).
([46]) Sealsamas, punkt 11.
([47]) Sealsamas, punkt V.16 (vaadatud 11. novembril 2025).
([48]) Aruande 2. peatükk, lk 19–24, 4. peatükk, lk 69, lk 99–100, 5. peatükk, lk 130–131.

(158) Asjaomase toote sektorit teenindavad peamiselt eraomanduses olevad äriühingud, nagu Shandong Linglong Tire Co. ([49]), või riigi vähemusosalusega äriühingud, nagu Sailun Group ([50]), mis on 1,18 % riigi omanduses ([51]), või Zhongce Rubber Group ([52]), mis on 36 % riigi omanduses ([53]).

(159) Lisaks sellele ei ole riigil mitmes äriühingus mitte ainult osalus, vaid ta teostab ka kontrolli, näiteks Qingdao Double Star Co., Ltd. ([54]), mis on 41,35 % riigi omanduses ja Qingdao omavalitsuse SASACi kontrolli all, või Double Star Dongfeng Tire, mis on 100 % Qingdao Double Star Co., Ltd. omanduses olev tütarettevõtja ([55]). Teine näide on Guizhou Tyre Co., Ltd. ([56]), mis on 20,48 % ulatuses Guiyangi omavalitsuse rahvavalitsuse omanduses ja kontrolli all ([57]).

(160) Lisaks teenindavad asjaomase toote sektorit ka riigile kuuluvad ettevõtted, näiteks: CNRC ([58]), mis kuulub SINOCHEMile (SASACi kontrolli all olev riigile kuuluv ettevõte ([59])) ja SINOPECile ([60]) (teine riigile kuuluv ettevõte, mis on SASACi kontrolli all ([61])), kes on mõlemad juhtivad sünteetilise kautšuki tootjad, mis on peamine sisend asjaomase toote tootmiseks ([62]).

(161) HKP sekkumine äritegevust puudutavate otsuste tegemisse on aga muutunud normiks nii riigi omanduses kui ka eraomanduses olevates ettevõtetes ([63]), kusjuures HKP on võtnud endale juhtrolli peaaegu kõigis riigi majanduse aspektides. Kuna riigi ja partei struktuurid on Hiinas omavahel väga tugevalt seotud, avaldab riik äriühingutes loodud HKP rakukeste kaudu ettevõtjatele sellist mõju, et nad on sattunud valitsuse kontrolli ja poliitilise järelevalve alla.

(162) Lisaks kohaldatakse asjaomase toote sektori suhtes mitut valitsuse poliitikameedet, näiteks tööstus- ja infotehnoloogiaministeeriumi suunavat arvamust keemia- ja naftakeemiatööstuse kvaliteetse arengu edendamise kohta 14. viisaastakuplaani perioodil, mille punkti II.3 kohaselt viiakse ellu „meetmed keemiatoodete tarnekvaliteedi parandamiseks. Keskendutakse strateegilistele kujunemisjärgus tootmisharudele [...] ning hoogustatakse [...] kõrgtehnoloogiliste kummi- ja plastmaterjalide väljatöötamist, [...]. Suurendatakse keskkonnasäästlike toodete osakaalu sellistes tootmisharudes nagu […] rehvid, […]. Julgustatakse ettevõtteid parandama toodete kvaliteeti ning looma ja edendama kaubamärke“. Lisaks luuakse kõnealuse suunava arvamuse V jao kohaselt „internetipõhine tööstusahela seire süsteem, mida kohaldatakse pakendamata toodete puhul, nagu väetised ja rehvid” ([64]).

(163) Rehvitööstust käsitletakse ka provintsi tasandi poliitikas, näiteks Shandongi provintsi keemiatööstuse arendamise 14. viisaastakuplaanis, milles nähakse konkreetselt rehvitööstusega seoses ette järgmine: „[r]akendada rangelt tööstuspoliitikat ja tööstusstandardeid, integreerida ja kõrvaldada ettevõtted, mille aastane tootmisvõimsus on alla 1,2 miljoni täis-terasvööga radiaalrehvi (v.a ehitusmasinate rehvid, lennukirehvid ja laia ristlõikega sisekummita

([49]) Vt: https://www.linglong.cn/ ja https://www.linglong.cn/Upload/202505/20250524113047_5549.pdf, lk 81 (vaadatud 25. novembril 2025).
([50]) Vt: https://www.sailungroup.com/ (vaadatud 25. novembril 2025).
([51]) Vt Sailun Groupi 2024. aasta aruanne, lk 93, kättesaadav aadressil: https://sailuns3.s3.cn-northwest-1.amazonaws.com.cn/upload/portal/20250429/039e9b432aecd14b5a5b934b0b0cf103.pdf (vaadatud 25. novembril 2025).
([52]) Vt: https://www.zcrubber.com/ (vaadatud 6. oktoobril 2025).
([53]) Vt Zhongce Rubber Groupi 2024. aasta aruanne, lk 50, kättesaadav aadressil: https://file.finance.qq.com/finance/hs/pdf/2025/08/20/1224519453.pdf (vaadatud 25. novembril 2025).
([54]) Vt Qingdao Double Star Co., Ltd. 2024. aasta aruanne, lk 63, kättesaadav aadressil: https://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2025/2025-3/2025-03-28/10815489.PDF (vaadatud 6. oktoobril 2025).
([55]) Sealsamas, lk 159.
([56]) Vt: https://www.gztyre.com/ (vaadatud 25. novembril 2025).
([57]) Vt Guizhou Tyre Co., Ltd. 2024. aasta aruanne, lk 76 ja 78, kättesaadav aadressil: https://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2025/2025-4/2025-04-26/11007719.PDF (vaadatud 25. novembril 2025).
([58]) Vt: https://rubber.chemchina.com/ (vaadatud 25. novembril 2025).
([59]) Vt: http://www.sasac.gov.cn/n2588045/n27271785/n27271792/index.html (vaadatud 25. novembril 2025).
([60]) Vt: http://www.sinopecgroup.com/group/ (vaadatud 25. novembril 2025).
([61]) Vt: http://www.sasac.gov.cn/n2588045/n27271785/n27271792/index.html (vaadatud 6. oktoobril 2025).
([62]) Vt https://pdf.dfcfw.com/pdf/H3_AP202312271615027520_1.pdf (vaadatud 25. novembril 2025).
([63]) HKP põhikirja artikkel 33, Hiina äriühinguseaduse artikkel 19, eramajanduse seaduse artikkel 5. Vt ka aruande 3. peatükk, lk 47–50.
([64]) Vt: https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-04/08/content_5683972.htm (vaadatud 25. novembril 2025).

rehvid) ja alla 5 miljoni pool-terasvööga radiaalrehvi (v.a isetoestuvad rehvid, tipptasemel võidusõidurehvid ja ülimadala ristlõikega rehvid). […] Kõrgema hinnaklassi toodete ja segmenteeritud turgude suundumusi järgides arendada tipptasemel tooteid, nagu ülimadala ristlõikega, madalamad, väikese veeretakistusega, madala müratasemega ja isetoestuvad rehvid, laiendada teadus- ja arendustegevust ning toota suure vastupidavusega radiaalrehve, nagu arukad rehvid, turvarehvid, väikese veeretakistusega rehvid ja ülisuure kulumiskindlusega rehvid, et suurendada toodete lisaväärtust ja turuosa. Tugevdada rehvitööstuse klastreid Shandongi poolsaarel ja Shandongi põhjaosas, tugevdada sidemeid tööstuse toetusvahendite jagajatega, arendada kummilisandite tööstuse klastrit Shandongi lääneosas ning laiendada kummitöötlusseadmete tootmisharu klastrit Shandongi idaosas. Parandada põhjalikult rehvitööstuse digiteerimist, võrguarendust ja arukat arendamist, edendada arukate tehaste ehitamist kogu provintsi rehvitööstuses ning luua rehvitootmise tööstusharu jaoks internetpõhine pilvplatvorm. Edendada aktiivselt keskkonnasäästlikke rehvitootmisprotsesse, nagu kummi keemiline rafineerimine ja kiirgusega eelvulkaniseerimise tehnoloogia kasutamine, soodustada rehvide teisest kasutamist, edendada rehvijäätmete keskkonnasäästlikku pürolüüsi ja nendest tahma regenereerimise tehnoloogiat ning edendada tootmisharu keskkonnasäästlikku ringluspõhist arendamist. [...] 2025. aastaks jõuab rehvitööstuse kogutoodangu väärtus 200 miljardi jüaanini; kaheksa rehviettevõtte käive on suurem kui 10 miljardit jüaani, neist enam kui kahe käive ületab 20 miljardi jüaani piiri ning 1–2 äriühingut jõuavad maailma rehvitööstuse 10 suurima tootja hulka“ ([65]).

(164) Valitsuse kontroll ja poliitiline järelevalve toimib ka omavalitsuse tasandil. Näitena võib tuua Changchuni omavalitsuse, mida tuntakse kui „autode linna“ ([66]), kus Shandong Linglong Tire Co. Ltd sõlmis 4,89 miljardi jüaani suuruse investeerimislepingu tehase jaoks, mille aastane toodang on 14,2 miljonit rehvi. Changchuni autotööstuse arenduspiirkond rõhutab, et „selle saavutused tulenevad provintsi parteikomitee, provintsivalitsuse, linna parteikomitee ja linnavalitsuse poliitilistest suunistest ja tugevast juhtimisest [ning] autoarenduspiirkonna partei töökomitee ühtekuuluvusest ja innovatsioonist“ ([67]).

(165) Valitsuse kontrolli ja poliitilist järelevalvet võib täheldada ka asjaomaste tööstusliitude tasandil ([68]).

(166) Näiteks CRIA-l ([69]), mille liikmed on Shandong Linglong Tire Co., Ltd., Sailun Group, Zhongce Rubber Group, CNRC, Qingdao Double Star Co., Ltd. ja Guizhou Tyre Co., Ltd. ([70]), on 15 tootmisharu ja erialakomiteed, kusjuures rehviharu on suurim. Rehviharusse kuuluvate äriühingute toodang moodustab umbes 80 % Hiina omamaisest rehvitoodangust. CRIA-l on 62 juhtimisüksust, mille eesistujaks on Zhongce Rubber Group Co., Ltd. ning eesistuja asetäitjateks Sailun Group Co., Ltd. ja Linglong Tire Co., Ltd ([71]). CRIA rehviharu järgib CRIA põhikirja sätteid, seades eesmärgiks teenida liikmeid, olla sillaks valitsuse ja ettevõtete vahel ning täita mitmesuguseid ülesandeid üldliidu juhtimisel ([72]).

(167) CRIA põhikirja artikli 3 kohaselt organisatsioon „allub [HKP] üldisele juhtimisele. Vastavalt [HKP] põhikirjale asutab ta [HKP] organisatsiooni, korraldab parteilist tegevust ja loob parteiorganisatsiooni tegevuseks vajalikud tingimused. Ühenduse registreerimise ja halduse eest vastutav asutus on tsiviilasjade ministeerium ning parteitöö eest vastutav asutus on [SASACi] parteikomitee. Ühendus aktsepteerib registreerimise ja halduse eest vastutava asutuse, parteitöö

([65]) Vt: https://huanbao.bjx.com.cn/news/20211201/1191133.shtml (vaadatud 25. novembril 2025).
([66]) „Statistika näitab, et Changchuni autotööstuse toodangu väärtus oli 2021. aastal 614,3 miljardit jüaani, mis moodustab 70,3 % linna tööstustoodangu koguväärtusest. [...] Lisaks pakub Changchuni autotööstuse majandus- ja tehnoloogiaarenduse piirkond tugevat toetust linna autotööstusele seoses poliitilise toetuse, talentide hankimise, logistika ja muuga.“ Vt: https://en.people.cn/n3/2023/0828/c90000-20064539.html (vaadatud 15. oktoobril 2025).
([67]) Vt: https://changchun.ifeng.com/a/20200701/14287256_0.shtml (vaadatud 25. novembril 2025).
([68]) Aruande 2. peatükk, lk 24–27.
([69]) Vt: https://ccb.cria.org.cn/ (vaadatud 25. novembril 2025).
([70]) Vt: https://www.cria.org.cn/c/member (vaadatud 25. novembril 2025).
([71]) Vt: https://tyre.cria.org.cn/c/id/1772857864279343106 (vaadatud 25. novembril 2025).
([72]) Sealsamas.

eest vastutava asutuse ning asjaomaste tootmisharude ministeeriumide ärisuuniseid, järelevalvet ja juhtimist“ ([73]). Samuti on artiklis 36 märgitud, et ühendust juhtivad isikud peavad vastama teatavatele tingimustele, näiteks „[t]egutsema [HKP] juhtimisel, toetama Hiinale omast sotsialismi, järgima otsustavalt partei suunda, põhimõtteid ja poliitikat ning olema poliitiliselt pädevad“ ([74]).

(168) Seega ei saa asjaomase toote sektoris toimivad eraomanduses olevad tootjad turutingimustel tegutseda. Selles sektoris on nii riigi- kui ka eraettevõtted poliitilise järelevalve ja juhtimise all.

3.2.1.3. Alusmääruse artikli 2 lõike 6a punkti b teise taande kohased olulised moonutused: riik on esindatud ettevõtetes viisil, mis võimaldab tal mõjutada hindu või kulusid

(169) Hiina RV valitsusel on tänu riigi esindatusele äriühingutes võimalus mõjutada hindu ja kulusid. Nimelt on nii riigi- kui ka eraettevõtetes tegutsevad HKP rakukesed oluline kanal, mille kaudu riik saab äriotsuseid mõjutada.

(170) Hiina äriühinguseaduse artikli 17 kohaselt tuleb igas äriühingus luua HKP organisatsioon, millesse kuulub vähemalt kolm partei liiget, nagu on sätestatud HKP põhikirja artiklis 30 ([75]), ning äriühing peab tagama parteiorganisatsiooni tegevuseks vajalikud tingimused.

(171) Näib, et varem ei ole seda nõuet alati järgitud või selle täitmist rangelt tagatud. Kuid alates vähemalt 2016. aastast on HKP kindlustanud oma õigust kontrollida äriühingutes tehtavaid äriotsuseid poliitilise põhimõttena ([76]), sh avaldanud eraomanduses olevatele ettevõtetele survet, et nad seaksid esikohale „patriotismi“ ja järgiksid parteidist-sipliini ([77]).

(172) On teada, et juba 2017. aastal olid parteirakukesed olemas 70 %-l ligi 1,86 miljonist eraettevõttest ning suurenes surve anda HKP organisatsioonidele viimane sõna äriotsuste tegemisel asjaomases äriühingus ([78]). Sarnased hinnangulised näitajad esitati ka 2022. aastal ([79]). Sama toimub Hiina majanduse kõigis sektorites, sealhulgas asjaomase toote tootjate ja nende sisendite tarnijate puhul.

(173) Lisaks avaldati 15. septembril 2020 dokument pealkirjaga „HKP keskkomitee peabüroo suunised uuel ajastul erasektoris ühisrinde töö tõhustamiseks“ ([80]) (edaspidi „suunised“), mis laiendas parteikomiteede rolli eraettevõtetes veelgi.

(174) Suuniste punktis II.4 on märgitud, et „[t]uleb suurendada partei üldist suutlikkust juhtida erasektoris ühisrinde tegevust ja tõhustada selles valdkonnas tehtavat tööd“, ning punktis III.6 on märgitud, et „[e]raettevõtetes tuleb veelgi enam tõhustada parteitööd, võimaldada parteirakukestel täita oma ülesannet tõhusalt ja kindlalt ning lasta partei liikmetel tegutseda eeskujude ja teerajajatena“. Seega rõhutatakse nende suunistega HKP rolli olulisust äriühingutes ja teistes erasektori üksustes ning püütakse seda suurendada ([81]).

([73]) Kättesaadav: https://www.cria.org.cn/c/id/1760859134713970690 (vaadatud 25. novembril 2025).
([74]) Sealsamas.
([75]) Aruande 3. peatükk, lk 40.
([76]) Vt näiteks: Blanchette, J., „Xi's Gamble: The Race to Consolidate Power and Stave off Disaster“ (Xi risk: võidujooks võimu kindlustamiseks ja katastroofi vältimiseks), *Foreign Affairs*, kd 100, nr 4, 2021. aasta juuli/august, lk 10–19.
([77]) Aruande 3. peatükk, lk 41.
([78]) Kättesaadav aadressil: https://www.reuters.com/article/us-china-congress-companies-idUSKCN1B40JU (vaadatud 25. novembril 2025).
([79]) Kättesaadav aadressil: https://asia.nikkei.com/Business/Companies/China-s-companies-rewrite-rules-to-declare-Communist-Party-ties#:~:text=HONG%20KONG%20--%20China's%20Communist%20Party%20congress%20underlined%20fears%20that (vaadatud 25. novembril 2025).
([80]) HKP keskkomitee peabüroo suunised uuel ajastul erasektoris ühisrinde töö tõhustamiseks, vt: www.gov.cn/zhengce/2020-09/15/content_5543685.htm (vaadatud 25. novembril 2025).
([81]) Financial Times (2020), „Chinese Communist Party asserts greater control over private enterprise“ (Hiina Kommunistlik Partei võtab suurema kontrolli eraettevõtluse üle); kättesaadav aadressil: https://on.ft.com/3mYxP4j (vaadatud 25. novembril 2025).

(175) Uurimise käigus leidis kinnitust, et rehvitööstuses juhtival kohal olevad töötajad on ka HKP liikmed või täidavad parteiülesandeid. Näiteks on SINOCHEMi juhatuse esimees ja peadirektor vastavalt ka SINOCHEMi parteikomitee sekretär ja asesekretär ([82]). Samamoodi on äriühingu Qingdao Double Star Co., Ltd. esimees ja aseesimees vastavalt ka äriühingu parteikomitee sekretär ja asesekretär ([83]). Samuti on Guizhou Tyre Co., Ltd. juhatuse esimees parteikomitee sekretär ([84]).

(176) Lisaks sellele mainivad rehvitootjad sõnaselgelt ka HKP mõju nende tegevusele. Näiteks märgib Qingdao Double Star Co., Ltd. oma 2024. aasta aruandes järgmist: „Aruandeperioodil nõudis äriühing kvaliteetse partei ülesehitamist, et juhtida kvaliteetset arengut“ ja tagas „partei ülesehitamise juhtiva rolli kvaliteetse arengu edendamisel: [äriühing] [t]ugevdas parteitöö juhtimist, keskendus peamistele kohustustele ja põhitegevusele, viis läbi põhjaliku koolituse Xi Jinpingi uuele ajastule kohase Hiinale omase sotsialismi idee teemal, edendas partei uuenduslikke teoreetilisi saavutusi, et suunata äriühingu äritegevuse arengut, [...] kujundas välja teedrajava meeskonna tootmise, teadusuuringute, turunduse ja juhtimise valdkonnas ning integreeris parteitöö igapäevasesse tegevusse“ ([85]). Samuti märgib Guizhou Tyre Co., Ltd., et „[e]ttevõte kui riigile kuuluv valdusettevõte tunnistab alati „partei vankumatut juhtrolli riigile kuuluvates ettevõtetes“. Põhikirjas määratakse selgelt kindlaks parteiorganisatsiooni õiguslik seisund äriühingu üldjuhtimises ja nähakse ette partei juhtrolli lõimimine kõikidesse äriühingu üldjuhtimise tahkudesse“ ([86]).

(177) Seega võimaldab riigi esindatus rehvitööstuse sektori ja muude sektorite (näiteks finants- ja sisendisektor) äriühingutes Hiina RV valitsusel hindu ja kulusid mõjutada.

3.2.1.4. Alusmääruse artikli 2 lõike 6a punkti b kolmanda taande kohased olulised moonutused: riiklik poliitika või riiklikud meetmed tagavad omamaiste tarnijate sooduskohtlemise või mõjutavad vabaturujõude muul viisil

(178) Hiina majanduse juhtimine põhineb suurel määral keerukal planeerimissüsteemil, millega määratakse kindlaks prioriteedid ja eesmärgid, millele keskvalitsus ja kohalikud omavalitsused peavad keskenduma. Asjaomased kavad on kehtestatud kõikidel valitsemistasanditel ja need hõlmavad peaaegu kõiki majandussektoreid. Kavades seatud eesmärgid on siduvad ja kõikide haldustasandite ametiasutused jälgivad nende kavade rakendamist asjaomasel madalamal valitsemistasandil.

(179) Üldiselt suunatakse Hiina planeerimissüsteemi tulemusena ressursid sektoritesse, mille valitsus on kuulutanud strateegiliseks või muidu poliitiliselt tähtsaks, mitte ei eraldata neid kooskõlas turujõududega ([87]).

(180) Hiina ametiasutused on kehtestanud mitu poliitikameedet, millega suunatakse asjaomase toote sektori toimimist.

([82]) Vt: https://www.sinochem.com/sinochem/guwm/zlzz/gltd/A031002002003Gone1.html (vaadatud 11. novembril 2025).
([83]) Vt: Qingdao Double Star Co., Ltd. 2024. aasta aruanne, lk 36, kättesaadav aadressil: https://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2025/2025-3/2025-03-28/10815489.PDF (vaadatud 25. novembril 2025).
([84]) Vt Guizhou Tyre Co., Ltd. 2024. aasta aruanne, lk 44, kättesaadav aadressil: https://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2025/2025-4/2025-04-26/11007719.PDF (vaadatud 25. novembril 2025).
([85]) Vt Qingdao Double Star Co., Ltd. 2024. aasta aruanne, lk 14, kättesaadav aadressil: https://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2025/2025-3/2025-03-28/10815489.PDF (vaadatud 25. novembril 2025).
([86]) Vt Guizhou Tyre Co., Ltd. 2023. aasta aruanne, lk 41, kättesaadav aadressil: https://pdf.dfcfw.com/pdf/H2_AN202404151630237833_1.pdf?1713215477000.pdf (vaadatud 25. novembril 2025).
([87]) Aruande 4. peatükk, lk 56–57 ja 99–100.

(181) Toorainetööstuse arendamist käsitlevas 14. viisaastakuplaanis ([88]) on seatud eesmärk saavutada läbimurre peamistes toorainekategooriates, „[k]eskendudes peamistele rakendusvaldkondadele, nagu […] biolagunev sünteetiline kautšuk" ([89]). Täiendavad erisätted rehvitööstuse kohta on esitatud ka tööstus- ja infotehnoloogiaministeeriumi suunavas arvamuses keemia- ja naftakeemiatööstuse kvaliteetse arengu edendamise kohta 14. viisaastakuplaani perioodil või Shandongi provintsi 14. viisaastakuplaanis keemiatööstuse arengu kohta.

(182) Sarnaselt sätestatakse provintsi tasandil uute materjalide tootmisharu arendamist käsitlevas Anhui provintsi 14. viisaastakuplaanis ([90]), et valitsusasutused kujundavad sektori tööstuslikku ülesehitust järgmiselt: „[k] eskendudes auto-, elektroonika-, kiirraudtee-, lennundus- ja tuumaenergiasektorile, tuginedes Anqingi, Huainani ja muude kohtade tööstuslikele baasidele, hoogustades teadus- ja arendustegevust ning innovatsiooni ja arendades jõuliselt kummitooteid, millel on eriomadused (ja iseloomulikud protsessid), näiteks kõrge ja madala temperatuuri taluvus, vananemiskindlus, kulumiskindlus, keemiline vastupidavus, ilmastikukindlus, osoonikindlus, elektripingetaluvus jne". Plaanis esitatud peamiste toodete loetelus on nimetatud ka „hüdrogeenitud nitriilkautšuk, broomitud nitriilkautšuk, lahuspolümerisatsiooni teel toodetud stüreen-butadieenkautšuk, isopreenkautšuk ja selle monomeerid, akrülaatkummi, erilaadne fluori sisaldav kautšuk, fluorosilikoonkautšuk, elektrit isoleeriv silikoonkummi" ning läbimurdetehnoloogiate loetelus „[n]itriilkautšuki hüdrogeenimistehnoloogia, karboksüülnitriilkautšuki valmistamise tehnoloogia, funktsionaalse stüreen-butadieenkautšuki lahuspolümerisatsiooni teel tootmise tehnoloogia, sünteetilise kummi kuivatamise protsessis kasutatav energiasäästlik tehnoloogia, lahuspolümerisatsiooni kontsentratsiooni tehnoloogia, keskkonnahoidlik lisandite asendamise tehnoloogia jne" ([91]).

(183) Sarnaselt sisaldab Gansu toorainetööstuse arendamist käsitlev 14. viisaastakuplaan ([92]) peenkemikaalide tootmisharu jaotist, milles on sätestatud, et „2025. aastaks peaks tootmisharu kogutoodangu väärtus küündima 50 miljardi jüaanini" ning et sünteetilise kautšuki valdkonnas on võetud eesmärk „[t]uumikettevõtetele toetudes arendada jõuliselt keskkonnahoidlikke kummilisandeid, kautšuki vulkaniseerimiskiirendite seeriaid CBS/MBS, süsinikdisulfiidi, lahustumatut väävlit, kvaliteetseid tahma- ja muid tooteid" ja kõrgtehnoloogiliste uute naftakeemiamaterjalide valdkonnas eesmärk „[t]uumikettevõtetele toetudes tõsta Gansu provintsi taset ja suutlikkust spetsiaalsete konstruktsioonplastide, sünteetilise erikautšuki, [jne] tootmisel" ning „[a]rendada jõuliselt olulisi strateegilisi uusi materjale". Naftakeemiatööstuse valdkonnas on eesmärgiks seatud „arendada konstruktsioonplaste, sünteetilist erikautšukit, erikiude, tugevaid biolagunevaid materjale ja tugevaid komposiitmaterjale".

(184) Gansu 14. viisaastakuplaanis nimetatakse oluliste projektide hulgas ka äriühingut PetroChina Lanzhou Petrochemical Company ja uue, 35 000-tonnise aastase toodangumahuga spetsiaalse nitriilkautšuki tootmise üksuse ehitamist, mis hõlmab eelkõige kemikaali valmistamise üksust, polümerisatsiooniüksust, monomeeri taastamise üksust, suspensioon ladustamise üksust, segamisüksust, koagulatsiooni-, kuivatus- ja pakendamisüksust jne ning millesse investeeritakse kokku üle 84 miljoni jüaani ([93]). Jiangxi naftakeemiatööstuse kvaliteetset arengut käsitlevas 14. viisaastakuplaanis ([94]) on öeldud, et „[Me] laiendame selliste […] orgaanilisest silikoonist toodete kasutusala, nagu silikoonõli, silikoonkummi, […] ja valge tahm. Tugevdame uute keemiatoodetega seotud teadusuuringuid, arendustegevust ja nende tootmist ning arendame jõuliselt välja uusi tipptasemel materjale, nagu eriomadustega kautšuk […]". Eriomadustega kautšukiga seoses on selles lisaks sätestatud, et valitsus „keskendub sellistele materjalidele nagu lahuspolümerisatsiooni teel toodetud stüreen-butadieenkautšuk […], hüdrogeenitud nitriilkautšuk, halogeenitud butüülkautšuk, hüdrogeenitud stüreen-termoplast-elastomeerid (HSBC), isopreenkautšuk […], termoplastne vulkanisaat, etüleenpropüleenkautšuk […] jne".

([88]) Vt: https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/202112/29/5665166/files/90c1c79a00b44c67b59c29392476c862.pdf (vaadatud 25. novembril 2025).
([89]) Sealsamas.
([90]) Anhui 14. viisaastakuplaan uute materjalide tootmisharu arendamise kohta, avaldatud 28. veebruaril 2022, III jagu, tabel 6.
([91]) Sealsamas.
([92]) Vt: https://gxt.gansu.gov.cn/gxt/c106992/202201/1959993/files/bc8a41db8b904e55b5bd7017eb42d119.pdf (vaadatud 25. novembril 2025).
([93]) Sealsamas.
([94]) Vt: https://huanbao.bjx.com.cn/news/20211115/1187880.shtml (vaadatud 25. novembril 2025).

(185) Ka Jilini naftakeemiatööstuse arendamise 14. viisaastakuplaanis ([95]) on sätestatud, et valitsus „edendab igakülgselt selliste uute keemiatoodete tööstuse arengut, nagu konstruktsioonplast, sünteetiline erikautšuk ja kõrgtehnoloogiline kiud, laiendab uute keemiliste materjalide kasutusala autotööstuses, raudteetranspordi, lennundus- ja kosmosetööstuse valdkonnas jne ning tagab meie provintsi naftakeemiatööstuse süsteemi kvaliteetse arengu“ ning „[t]ugevdab […] etüleenpropüleenkautšuki ja etanoolkütuse, rafineeritud erisüsinikkiu, kõrge aktiivsusega polüisobutüleeni, erikautšuki- ja plastmaterjalide ning muude eritoodete tootmist […] ning loob kolm peamist konkurentsivõimelist sektorit, st sünteetilise vaigu, sünteetilise kautšuki ja keemiliste orgaaniliste põhitoorainete sektori, suurendab naftakeemiatööstuse konkurentsivõimet ja sisemist arengutempot ning aitab arendada konkurentsivõimelisi tooteklastreid ja eritoodete tootmisahelaid“.

(186) Kokkuvõttes on Hiina RV valitsus kehtestanud meetmed, et motiveerida ettevõtjaid järgima riikliku poliitika eesmärke kõnealuses sektoris. Nende meetmete kaudu juhib ja kontrollib Hiina RV valitsus peaaegu kõiki sektori ja eelnevate sisendite arendamise ja toimimise aspekte. Sellised meetmed takistavad turujõudude vaba toimimist.

3.2.1.5. Alusmääruse artikli 2 lõike 6a punkti b neljanda taande kohased olulised moonutused: pankroti-, äriühingu- või asjaõigus puudub, seda kohaldatakse diskrimineerivalt või selle täitmise tagamine on ebapiisav

(187) Toimikus sisalduva teabe kohaselt ei ole Hiina pankrotisüsteem piisav, et saavutada selle peamisi eesmärke, nagu nõuete õiglane rahuldamine ja võlgade õiglane tasumine ning võlausaldajate ja võlgnike seaduslike õiguste kaitsmine. See näib olevat tingitud asjaolust, et kuigi Hiina pankrotiõigus põhineb ametlikult põhimõtetel, mis sarnanevad nendega, mida kohaldatakse muude riikide kui Hiina asjaomastes seadustes, iseloomustab Hiina süsteemi see, et seaduse täitmine jäetakse süstemaatiliselt tagamata.

(188) Pankrottide arv on riigi majanduse suurusega võrreldes väga väike, muu hulgas ka seetõttu, et maksejõuetusmenetlustel on palju puudusi, mis tegelikkuses ei soodusta pankrotiavalduste esitamist. Lisaks on riigil maksejõuetusmenetluses endiselt tugev ja aktiivne roll, mis sageli mõjutab otseselt menetluse tulemust ([96]) ning teadete kohaselt on menetlus sageli läbipaistmatu ja toob kaasa diskrimineerivaid tavasid ([97]).

(189) Peale selle on Hiina omandiõigussüsteemi puudused eriti ilmsed seoses maaomandi ja maakasutusõigustega ([98]). Kogu maa kuulub riigile (ühisomandis olev maapiirkondade maa ja riigi omandis olev linnamaa) ja selle eraldamine oleneb üksnes riigist. Kehtestatud on õigusnormid, mille eesmärk on maakasutusõiguste andmine läbipaistvalt ja turuhindadega, näiteks pakkumismenetlusi korraldades. Neid õigusnorme siiski sageli ei järgita ning teatavad ostjad saavad maa tasuta või turuhindadest madalama hinnaga ([99]). Lisaks sellele on HKP Keskkomitee 2024. aasta otsuses reformi põhjaliku süvendamise ja Hiina moodi moderniseerimise edendamise kohta sätestatud, et tuleb „parandada maahaldussüsteemi, et tagada selle tõhus seotus makrotasandi poliitika ja regionaalarenguga ning seada esikohale maa mõistlik kasutamine juhtivate tootmisharude ja suurprojektide jaoks” ([100]). Selle tulemusena järgivad ametiasutused maa eraldamisel sageli konkreetseid poliitilisi eesmärke, näiteks rakendavad majanduskava ([101]).

([95]) Vt: http://gxt.jl.gov.cn/xxgk/zcwj/sgxtwj/202109/t20210914_8217060.html (vaadatud 25. novembril 2025).
([96]) Aruande 6. peatükk, lk 171–179.
([97]) Vt: https://www.reuters.com/world/china/chinas-murky-bankruptcies-expose-hazards-foreign-investors-2025-04-15/ (vaadatud 17. novembril 2025).
([98]) Aruande 9. peatükk, lk 260–261.
([99]) Aruande 9. peatükk, lk 257–260.
([100]) Vt punkt IV.23, kättesaadav aadressil: https://www.gov.cn/zhengce/202407/content_6963770.htm (vaadatud 18. novembril 2025).
([101]) Aruande 9. peatükk, lk 252–254.

(190) Sarnaselt teiste Hiina majandussektoritega kohaldatakse asjaomase toote tootjate suhtes tavapäraseid Hiina pankroti-, äriühingu- ja asjaõiguse norme. Selle tulemusel mõjutavad ka neid äriühinguid ülalt-alla-moonutused, mis tulenevad pankrotiõiguse ja asjaõiguse valikulisest kohaldamisest või asjaomaste õigusnormide ebapiisavast täitmisest. Olemasolevate tõendite põhjal võib järeldada, et need kaalutlused kehtivad täielikult ka rehvitootmissektoris. Käesoleva uurimise käigus ei ilmnenud midagi, mis need järeldused kahtluse alla seaks.

(191) Eespool kirjeldatut arvesse võttes leidis komisjon, et pankrotiõigust ja asjaõigust kohaldatakse asjaomase toote sektoris valikuliselt või nende täitmise tagamine on ebapiisav.

3.2.1.6. Alusmääruse artikli 2 lõike 6a punkti b viienda taande kohased olulised moonutused: moonutatakse palgakulusid

(192) Turupõhiste palkade süsteem ei saa Hiinas täielikult välja areneda, sest töötajate ja tööandjate õigus kollektiivsele esindamisele on takistatud. Hiina ei ole ratifitseerinud mitut Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni põhikonventsiooni, eelkõige neid, mis käsitlevad ühinemisvabadust ja kollektiivläbirääkimisi ([102]).

(193) Riigisisese õiguse kohaselt tegutseb riigis ainult üks ametiühing. Samas ei ole see organisatsioon riigivõimust sõltumatu ning tegeleb kollektiivläbirääkimiste pidamise ja töötajate õiguste kaitsega väga vähe ([103]). Peale selle piirab Hiina töötajate liikuvust leibkondade registreerimise süsteem, mille kohaselt on sotsiaalkindlustushüvitised ja muud toetused täies mahus kättesaadavad ainult asjaomase halduspiirkonna elanikele.

(194) Selle tulemusel satuvad töötajad, kes ei ole end kohalikuks elanikuks registreerinud, tavaliselt ebasoodsasse tööolukorda, ning nende sissetulek on väiksem kui registreeritud elukohaga töötajatel ([104]). Need asjaolud põhjustavad Hiinas palgakulu moonutusi.

(195) Ühtegi tõendit ei esitatud selle kohta, et rehvitööstuses ei kohaldata eespool kirjeldatud Hiina tööõigussüsteemi. Seega mõjutavad palgakulude moonutused kõnealust sektorit nii otseselt (asjaomase toote või selle tootmiseks vajaliku peamise tooraine tootmisel) kui ka kaudselt (seoses juurdepääsuga kapitalile või sisenditele, mida tarnivad äriühingud, kelle suhtes kohaldatakse Hiinas sama tööjõusüsteemi).

3.2.1.7. Alusmääruse artikli 2 lõike 6a punkti b kuuenda taande kohased olulised moonutused: rahastamisele saab juurdepääsu asutuste kaudu, kes viivad ellu riikliku poliitika eesmärke või kes muul viisil ei tegutse riigist sõltumatult

(196) Hiina ettevõtjate juurdepääsu kapitalile moonutavad mitmesugused asjaolud. Hiina finantssüsteemi iseloomustab riigile kuuluvate pankade tugev positsioon ([105]) ning need pangad lähtuvad rahastamisvõimalusi pakkudes muudest kriteeriumidest kui projekti majanduslik elujõulisus. Sarnaselt finantssektorivälistele riigile kuuluvatele ettevõtetele on pangad riigiga seotud mitte ainult omandisuhte, vaid ka isiklike suhete kaudu (suurte riiklike finantsasutuste tippjuhid nimetab lõplikult ametisse HKP) ([106]), ning nad viivad järjekindlalt ellu Hiina RV valitsuse kindlaks määratud riiklikku poliitikat.

(197) Seda tehes täidavad pangad sõnaselgelt sätestatud juriidilist kohustust lähtuda oma tegevuses riigi majandusliku ja sotsiaalse arengu vajadustest ning järgida riigi tööstuspoliitikat ([107]). Kuigi tunnistatakse, et mitmesugustes õigusaktides sätestatu kohaselt tuleb järgida pankade tavapärast käitumisviisi ja täita usaldatavusnõudeid, näiteks uurida laenaja krediidivõimelisust, viitavad kaalukad tõendid, sealhulgas kaubanduse kaitsemeetmete uurimise järeldused sellele, et neil sätetel on eri õigusaktide kohaldamisel vaid teisejärguline roll.

([102]) Aruande 13. peatükk, lk 360–361 ja 364–370.
([103]) Aruande 13. peatükk, lk 366.
([104]) Aruande 13. peatükk, lk 370–373.
([105]) Aruande 6. peatükk, lk 137–140.
([106]) Aruande 6. peatükk, lk 146–149.
([107]) Aruande 6. peatükk, lk 149.

(198) Näiteks selgitas Hiina RV valitsus, et isegi eraomandis olevate äripankade otsused peab HKP üle vaatama, kuna need peavad olema kooskõlas riikliku poliitikaga. Üks riigi kolmest peamisest eesmärgist panganduse juhtimise vallas on tugevdada partei juhtrolli pangandus- ja kindlustussektoris, sealhulgas tegevuse ja juhtimisega seotud küsimustes ([108]). Samuti tuleb äripankade tulemuslikkuse hindamise kriteeriumides võtta arvesse eelkõige seda, kuidas üksused „teenivad riiklikke arengueesmärke ja reaalmajandust“, ning eriti seda, kuidas nad „teenivad strateegilisi ja arenevaid tööstusharusid“ ([109]).

(199) Täpsemalt püüab Hiina RV valitsus vastavalt Hiina Rahvapanga ning tööstus- ja infotehnoloogiaministeeriumi, rahandusministeeriumi, riikliku arengu- ja reformikomisjoni ning muude valitsusasutuste avaldatud 2025. aasta suunavale arvamusele uue industrialiseerimise rahalise toetamise kohta „suunata finantsasutusi kasutama mitmekesiseid vahendeid, nagu laenud, võlakirjad, omakapital ja kindlustus, et osutada põhjalikke finantsteenuseid peamistes tööstusahelates tegutsevatele suurettevõtetele ja olulistele toetavatele ettevõtetele, pakkuda finantslahendusi välismõjudest mõjutatud ettevõtete stabiilseks toimimiseks ning toetada eraettevõtteid aktiivsel osalemisel tööstusahelate sõltumatul ja kontrollitaval ülesehitamisel“ ([110]).

(200) Lisaks on võlakirja- ja krediidireitingud mitmesugustel põhjustel sageli moonutatud, sealhulgas seetõttu, et riskihindamist mõjutab ettevõtte strateegiline tähtsus Hiina RV valitsuse jaoks ning valitsuse kaudse tagatise tugevus ([111]). Sellele lisanduvad täiendavad kehtivad eeskirjad, mille kohaselt tuleb rahalised vahendid suunata valitsuse soodustatud või muidu tähtsaks peetavatesse sektoritesse ([112]). Seetõttu antakse laene pigem riigile kuuluvatele ettevõtetele, suurtele heade sidemetega eraettevõtjatele ja peamistes tööstussektorites tegutsevatele ettevõtetele, mis tähendab, et kapitali kättesaadavus ja maksumus ei ole kõikide turuosaliste jaoks võrdsed.

(201) Lisaks on laenukasutuse kulutused hoitud kunstlikult väikesed, et ergutada investeeringute kasvu. Seetõttu kasutatakse liiga palju kapitaliinvesteeringuid ja investeeringutasuvus on järjest väiksem. Seda kinnitab ettevõtete finantsvõimenduse suurenemine riigisektoris, olenemata kasumlikkuse järsust vähenemisest, mis näitab, et pangandussüsteemis kasutatav mehhanism ei vasta tavapärastele kommertstingimustele.

(202) Lisaks, kuigi 2015. aasta oktoobris saavutati nominaalse intressimäära liberaliseerimine, ei ole hinnasignaalid tingitud siiski vabaturujõudude toimimisest, vaid neid mõjutavad valitsuse põhjustatud moonutused. Teadete kohaselt saavad näiteks riigi osalusega ettevõtted, aga ka terved tööstussektorid, mida Hiina RV valitsus peab strateegiliseks, kasu turuintressimääradest madalamatest intressimääradest ([113]). Kunstlikult madalate intressimäärade tõttu kehtestatakse omahinnast madalamad hinnad ning see põhjustab kapitali ülemäärast kasutamist.

([108]) Vt Hiina pangandust ja kindlustust reguleeriva komisjoni 28. augusti 2020. aasta ametlik poliitikadokument: „Kolme aasta tegevuskava pangandus- ja kindlustussektori äriühingute üldjuhtimise parandamiseks (2020–2022)“; kättesaadav aadressil: http://www.cbirc.gov.cn/cn/view/pages/ItemDetail.html?docId=925393&itemId=928 (vaadatud 25. novembril 2025). Tegevuskava järgi tuleb „tugevamini juurutada seda vaimsust, millest on kantud peasekretär Xi Jinpingi põhisõnavõtt finantssektoris ellu viidava äriühingujuhtimise reformi kohta“. Tegevuskava II osa eesmärk on aidata kaasa partei- ja äriühingujuhtimise orgaanilisele lõimumisele: „me lõimime partei juhtimise äriühingu üldjuhtimisega senisest süstemaatilisemalt, standardiseeritumalt ja protseduuripõhisemalt […] Peamised tegevuse ja juhtimisega seotud teemad tuleb läbi arutada parteikomiteega, enne kui äriühingu juhatus või kõrgem juhtkond otsuse teeb“.

([109]) Vt CBIRC, „Notice on the Commercial banks performance evaluation method“ (Teatis kommertspankade tulemuslikkuse hindamise meetodi kohta), avaldatud 15. detsembril 2020; kättesaadav aadressil: http://jrs.mof.gov.cn/gongzuotongzhi/202101/t20210104_3638904.htm (vaadatud 25. novembril 2025).

([110]) Vt: https://www.gov.cn/lianbo/bumen/202508/content_7035298.htm (vaadatud 17. novembril 2025).

([111]) Aruande 6. peatükk, lk 157–158.

([112]) Aruande 6. peatükk, lk 150–152, 156–160 ja 165–171.

([113]) Vt Rhodium Groupi aruanne „Hiina riikliku toetuse laiendatud hindamine“ („Augmented Assessment of China's State Support“), lk 22, kättesaadav aadressil: https://rhg.com/research/far-from-normal-an-augmented-assessment-of-chinas-state-support/ (vaadatud 17. novembril 2025).

(203) Laenumahu üldine suurenemine Hiinas näitab kapitalipaigutuse tulemuslikkuse vähenemist, kusjuures ei ole märke laenutingimuste karmistamisest, mida võiks eeldada turul, kus moonutusi ei esine. Seetõttu on viivislaenude arv kiiresti suurenenud, kusjuures Hiina RV valitsus on mitu korda otsustanud kas vältida maksejõuetust, luues nn zombie-ettevõtteid, mille arv kasvab ([114]), või kanda võlad üle (nt ühinemistega ja võlgade vahetamisega omakapitali vastu) ilma üldist võlaprobleemi lahendamata või selle põhjusi kõrvaldamata.

(204) Hoolimata turu liberaliseerimiseks võetud meetmetest mõjutavad Hiina ettevõtete krediidisüsteemi märkimisväärsed moonutused, mille põhjus on riigi pidev ulatuslik sekkumine kapitaliturgudel. Seega mõjutab riigi ulatuslik sekkumine finantssüsteemi tugevalt turutingimusi kõikidel tasanditel.

(205) Käesoleva uurimise käigus ei esitatud tõendeid, mis näitaksid, et asjaomase toote sektorit ei mõjuta riigi sekkumine finantssüsteemi alusmääruse artikli 2 lõike 6a punkti b kuuenda taande tähenduses. Seega mõjutab riigi ulatuslik sekkumine finantssüsteemi tugevalt turutingimusi kõikidel tasanditel.

3.2.1.8. Kirjeldatud moonutuste süsteemsus

(206) Komisjon märkis, et aruandes kirjeldatud moonutused on Hiina majandusele iseloomulikud. Kättesaadavad tõendid näitavad, et eespool ja aruande I osas kirjeldatud Hiina süsteemi asjaolud ning tunnusjooned esinevad kogu riigis ja kõikides majandussektorites. Sama kehtib ka eespool ja aruande II osas kirjeldatud tootmistegurite puhul.

(207) Komisjon tuletab meelde, et asjaomase toote tootmiseks on vaja teatavaid sisendeid. Kui asjaomase toote tootjad ostavad või tellivad neid sisendeid, mõjutavad nende makstavaid (ja kuludena kajastatavaid) hindu selgelt eespool nimetatud süsteemsed moonutused. Näiteks kasutavad sisendite tarnijad tööjõudu, mida mõjutavad moonutused. Nad võivad laenata raha, mida mõjutavad finantssektori või kapitalipaigutuse moonutused. Peale selle kohaldatakse nende suhtes planeerimissüsteemi, mis kehtib kõigil valitsemistasanditel ja kõigis sektorites. Neid moonutusi on üksikasjalikult kirjeldatud eespool punktis 3.2.1.2. Komisjon juhtis tähelepanu sellele, et nende moonutuste aluseks olev regulatiivne kord on üldkohaldatav ning et rehvitootjate suhtes kohaldatakse samu eeskirju kui kõigi teiste Hiina ettevõtjate suhtes. Seega mõjutavad moonutused otseselt asjaomase toote kulustruktuuri.

(208) Punktis 3.2.1.2 kirjeldatud asjaolude tõttu ei sobi mitte ainult kasutada asjaomase toote omamaist müügihinda alusmääruse artikli 2 lõike 6a punkti a tähenduses, vaid moonutuste all kannavad ka kõigi sisendite (tooraine, energia, maa, rahastamise, tööjõu jms) kulud, mille hinnakujundust mõjutab riigi ulatuslik sekkumine. Riigi sekkumist, mida on kirjeldatud seoses kapitalipaigutuse, maa, tööjõu, energia ja toorainetega, esineb kõikjal Hiina RVs. See tähendab näiteks, et iga sisendit, mis on toodetud Hiina RVs mitmesuguseid tootmistegureid kombineerides, mõjutavad olulised moonutused. Sama kehtib ka sisendite sisendi jne kohta.

3.2.2. *Huvitatud isikute väited*

(209) 30. juunil 2025 esitas CRIA mitu märkust alusmääruse artikli 2 lõike 6a punkti b kohaldamise kohta. CRIA esitas oma märkustes järgmised argumendid: i) kaebuse esitaja ei ole esitanud otseseid tõendeid turumoonutuste kohta, ii) Hiina rehvitööstus on väga turule orienteeritud ja iii) kaebuses hägustatakse dumpingu- ja subsiidiumivastaste uurimiste vahelisi piire.

([114]) Vt: https://www.bloomberg.com/graphics/2025-china-deflation-cost/?utm_campaign=202511_BATC_subs_eng_china_inflation_subs_eng_chinainflation_nov2025&utm_term=20383998&utm_source=subs-email&utm_medium=email&utm_content=15664976 (vaadatud 17. novembril 2025).

(210) Täpsemalt väitis CRIA oma esimese väite toetuseks, et kaebuse esitaja väited oluliste moonutuste kohta on ühelt poolt üldised ja ebamäärased ning teiselt poolt on nendes loogilisi vastuolusid seoses loodusliku kautšuki turul esinevate moonutustega. Väidete üldise laadi kohta märkis CRIA, et kaebuse esitaja tugines suurel määral aruandele, veoauto- ja bussirehve või terasesektorit käsitlevates asjakohatutes uurimistes tehtud järeldustele ning makromajanduslike dokumentide, näiteks 14. viisaastakuplaani moonutatud tõlgendustele. CRIA rõhutas, et kogu Hiina majanduse kujutamine hoolikalt kontrollitava tervikuna ei ole kooskõlas Hiina tegeliku majandusarenguga ning et kaebuse esitaja väidetes puudub tõendusmaterjal, mis näitaks, kuidas need makromajanduspoliitilised meetmed konkreetselt ja otseselt mõjutasid sõiduauto- ja kergveokirehvide tootjate kulusid ja hindu. CRIA sõnul on komisjon kohustatud käesoleval juhul läbi viima sõltumatu, faktidel põhineva ja objektiivse uurimise, mitte lihtsalt nõustuma kaebuse esitaja makromajandusliku kirjeldusega. Väidetavate loogiliste vastuolude kohta märkis CRIA, et hoolimata väidetest, et loodusliku kautšuki turg on Hiinas moonutatud, tunnistab kaebuse esitaja, et Hiina loodusliku kautšuki import ületab mitmekordselt omamaist toodangut. Seetõttu on väga tõenäoline, et Hiina siseturuhind sõltub peamiselt impordist ja rahvusvahelisest turust. Lisaks on õiguslikult väär kaebuse esitaja väide, et teatavaid looduslikku kautšukit eksportivaid Kagu-Aasia riike ei saa pidada kandidaatvõrdlusriikideks, kuna Hiina kui loodusliku kautšuki netoimportija on selle tooraine osas erinevas olukorras, sest erinev tarneolukord ei ole osa alusmääruse artikli 2 lõike 6a kohastest valikukriteeriumidest. Sellest tulenevalt peaks komisjon aktsepteerima Hiina eksportivate tootjate dokumentides esitatud loodusliku kautšuki hinda.

(211) Teise argumendi osas esitas CRIA põhilise väite, et Hiina rehvitööstus on iseseisvalt toimiv ja konkurentsivõimeline sektor, mida juhivad turujõud ja mis järgib rangelt turumajanduse põhimõtteid, ning lisas järgmised põhjendused.

a) Kaebuse esitaja väide, et Hiina rehvitööstuses ja varustavas tööstuses domineerivad riigile kuuluvad ettevõtted, kaldub faktidest tugevasti kõrvale. Eraettevõtjad on valdavalt turul domineerival positsioonil, olgu see siis äriühingute arvu, tootmismahu, ekspordi osakaalu või kogutootmisvõimsuse põhjal. Hiina turu suurus soodustab paratamatult tihedat konkurentsi, mida kinnitavad ka tootmisharu aruanded. Keskendudes valikuliselt ettevõtetele, mille aktsionäride seas on riik, eiratakse kaebuses tuhandeid eraettevõtteid, mis moodustavad tootmisharu selgroo.

Samuti ei kontrolli riik varustavat tööstust, nagu naftakeemia-, kummi-, terase- ja tekstiilitööstus, vaid see moodustab üsna mitmekesise ja konkurentsivõimelise maastiku, milles osalevad nii riigi omanduses olevad ja eraettevõtted kui ka välisinvesteeringutel põhinevad ettevõtted. Täpsemalt iseloomustab sünteetilise kautšuki turgu neljasuunaline jagunemine SINOPECi ja CNPC, eraettevõtete ning Taiwani ja välisinvesteeringutel põhinevate ettevõtete vahel. Valge tahma (sadestatud ränidioksiidi) turul domineerivad samuti eraettevõtjad, mis annavad 68,57 % Hiina selle sektori tootmisvõimsusest ja 66,36 % toodangust. Ka teraskoordi turg on väga globaliseerunud ja konkurentsivõimeline ning Hiina turu peamiste osaliste hulka kuuluvad mitte ainult Hiina eraettevõtted, vaid ka paljud rahvusvahelised hiiglased. Tööstuslike tekstiilide sektoris tegutsevate ettevõtete suur arv viitab pigem konkurentsivõimelisele kui monopoolsele turustruktuurile.

Riigiga seotud ettevõtete puhul võrdsustab kaebuse esitaja neid ekslikult riigi kontrolli all olevate ettevõtetega, eirates Hiina kaasaegset äriühingu üldjuhtimist ja õigusraamistikku. Sellised äriühingud nagu SINOCHEM või Huayi Group on noteeritud avalikel turgudel ning peavad järgima rangeid õigus- ja turueeskirju, olles aruandekohustuslikud kõigi aktsionäride, mitte ainult riigi kui ainuaktsionäri ees. Konkreetselt Huayi kontsern on noteeritud Shanghai börsil ja selle äriühingu üldjuhtimisstruktuur vastab Hiina äriühinguõigusele, väärtpaberiseadusele ja Hiina väärtpaberite reguleerimiskomisjoni eeskirjadele. Sellest tulenevalt on äriühingu 2024. aasta aruandes sõnaselgelt märgitud, et äriühing säilitab täieliku sõltumatuse kontrollivast aktsionärist personali, varade, rahanduse, organisatsiooni ja äritegevuse valdkonnas. Kontrolliv aktsionär kasutab oma õigusi aktsionäride üldkoosoleku kaudu vastavalt seadusele ning ta ei tohi otseselt ega kaudselt sekkuda äriühingu otsuste tegemisse ega äritegevusse. Sinochemi kohta ei esitanud kaebuse esitaja ühtegi tõendit, mis näitaks, et Sinochem on oma rehve tootvate tütarettevõtjate Pirelli ja Aeolus Tyre aktsionärina sekkunud nende äriühingute igapäevastesse äriotsustesse. Sellega seoses on enamusosaluse ja tegeliku äritegevuse kontrolli samastamine põhimõtteline tõlgendamisviga kaebuse esitajate argumendis, milles ei esitatud ühtegi tõendit selle kohta, kuidas riigi oluline osalus äriühingus tooks kaasa riigi otsese sekkumise äriühingu igapäevasesse äritegevusse.

b) Kaebuse esitaja väide, et Hiina RV valitsus saab äriühingutes tegutsevate HKP organisatsioonide kaudu mõjutada äriühingute hindu ja kulusid, on Hiina äriühingu üldjuhtimise tegelikkuse moonutamine. Vastavalt äriühinguseadusele ja Hiina rehvitootjate asjaomastele põhikirjadele on parteiorganisatsioonide roll ettevõtetes peamiselt suunatud parteiküsimustele ning selle tagamisele, et äriühing järgiks riiklikke õigusakte, selle asemel et sekkuda konkreetsesse äritegevusse. Äriühingu põhikirjajärgseid otsuseid tegevad organid on endiselt juhatus ja juhtkond. Väitel, et parteiorganisatsioonide olemasolu rehviettevõtetes on otsene märk valitsuse kontrollist äriühingu äriotsuste üle, puudub nii faktiline kui ka õiguslik alus.

c) Tööstuse planeerimine Hiinas ei ole diskrimineeriv ega moonuta turgu, nagu väidab kaebuse esitaja, vaid toimib pigem strateegilise suunisena ega ole kohustuslik korraldus, mis on kooskõlas maailma suurimate majandusriikide tavadega. Hiina viisaastakuplaanid on riigi majandusliku ja sotsiaalse arengu makrotasandi strateegilised suunavad dokumendid, mis ei erine oluliselt maailma teiste suurte majandusriikide tööstuspoliitikast, nagu ELi rohelise kokkuleppe tööstuskava või USA inflatsiooni vähendamise seadus. Hiina tööstuskavad pakuvad ettevõtjatele turuväljavaateid ja arenguvisiooni, ilma et need oleksid õiguslikult siduvad mikrotasandi ettevõtjatele, nagu rehvitootjatele.

d) Kaebuse esitaja väited turupõhimõtetele mittevastavate maatehingute kohta on täielikult vastuolus hästitoimiva maaturu olemasoluga ning seaduste ja määrustega reguleeritud maakasutusõiguse loovutamise ja üleandmise mehhanismiga, eelkõige sätetega, mis käsitlevad riigile kuuluva ehitusmaa kasutusõiguse andmist pakkumiskutse, enampakkumise ja hinnapakkumise kaudu, mille kohaselt tuleb kõnealuse maa kasutusõigus määrata avaliku pakkumise, enampakkumise või hinnapakkumise teel. Lisaks ei saa kaebuses esitatud põhjendamata väited, et Sailuni ja Zhongce rehvitehased said maad turuhinnast tunduvalt madalama hinnaga, seada kahtluse alla üleriigilist toimivat, avalikult, ühetaoliselt ja kohustuslikult jõustatud turupõhist süsteemi.

Mis puutub Hiina pankroti- ja äriõigusesse, siis näeb kohaldatav ettevõtete pankrotiseadus ette mitmekesised väljumis- või saneerimisvõimalused raskustes olevatele või maksejõuetutele ettevõtetele ning sellel on selge eesmärk luua turupõhine ja eeskirjadel põhinev raamistik. Lisaks on äriühinguõiguses sätestatud selged äriühingu üldjuhtimise standardid igat liiki äriühingutele, sealhulgas börsil noteeritud riigiettevõtetele, ning kindel õiguslik alus äriühingute sõltumatuks turupõhiseks tegevuseks.

e) Kaebuse esitaja väites, et Hiina leibkondade registreerimise- ja ametiühingusüsteem põhjustab moonutatud palgakulusid, eiratakse Hiina tööturu põhjalikke muutusi ja vabaturu reeglitele allutamise protsessi, kus hukou meetmetega seotud piiranguid on järk-järgult kaotatud või leevendatud ning sotsiaalkindlustussüsteem on samuti üha enam leibkondade registreerimisest lahti seotud. Palgakulude moonutamise seisukohta toetav viide vananenud süsteemile, mis on muutumas järk-järgult palju vähem piiravaks, ei lange seega kokku Hiina praeguse sotsiaal-majandusliku tegelikkusega.

f) Hiina finantssüsteem ei anna sooduslaene konkreetsetele riigi toetatavatele tootmisharudele (nagu rehvitööstus) ega manipuleeri krediidireitingutega. Selle põhjuseks on asjaolu, et Hiina äripangad, sealhulgas suured riigile kuuluvad äripangad, on sõltumatud finantsasutused, mis järgivad äripanganduse seadust. Seaduse artiklis 4 on sätestatud, et „[ä]ripankade äritegevuses juhindutakse turvalisuse, likviidsuse ja tõhususe põhimõtetest. Äripangad teevad oma äritegevusega seotud otsused ise, vastutavad oma riskide eest, vastutavad ainuisikuliselt oma kasumi ja kahjumi eest ning piiravad oma tegevust ise“. Samuti rõhutatakse selles, et „äripangad [...] teostavad äritegevust ilma ühegi üksuse või isiku sekkumiseta“. Hiina finantsturu läbipaistvust, prognoositavust ja turupõhist toimimist illustreerib veelgi asjaolu, et viimastel aastatel on paljud välismaised ettevõtjad otsustanud emiteerida Hiinas jüaanides nomineeritud võlakirju.

Lisaks sellele on erinevused äriühingule siseriiklike ja välismaiste reitinguagentuuride poolt määratud krediidireitingutes levinud nähtus kogu maailmas, mis tuleneb erinevatest reitingumeetoditest, teabele juurdepääsu kanalitest, riskimudelitest ja kohaliku turu mõistmisest, millele erinevad reitinguagentuurid tuginevad. Selliste erinevuste otsene seostamine riikliku manipuleerimisega on täiesti põhjendamatu.

(212) Oma kolmanda argumendi toetuseks kritiseeris CRIA kaebust, milles väideti, et Hiinas esineb subsideerimise tavasid. CRIA märkis, et subsideerimise käsitlemiseks on liidus olemas eraldi õigusakt ning seetõttu tuleks kaebuse esitaja väiteid uurida ja need kindlaks teha eraldi subsiidiumivastase uurimise käigus. Kaebuse esitajate püüd tugineda väidetele subsiidiumi kohta, et toetada väiteid oluliste moonutuste kohta dumpinguvastases uurimises, ei järgi kahes erinevas õigusraamistikus sätestatud kahe eraldiseisva õigusakti vahelisi piire.

(213) 1. augustil 2025 vastas kaebuse esitaja CRIA esildisele, märkides, et i) Hiina rehvisektoris valitsevad märkimisväärsed turumoonutused, mis tulenevad Hiina riigi ja HKP süstemaatilisest sekkumisest peaaegu kõigisse tootmisharu valdkondadesse, nii eraomanduses kui ka riigi omanduses olevate äriühingute järgneva kui ka eelneva etapi tegevuses, ii) Hiina turul tegutsevate erasektori osalejate arv ei sea kahtluse alla oluliste moonutuste olemasolu tõendamist, kuna Hiina erasektori osalejaid suunab riik ja nad tegutsevad kooskõlas tööstuspoliitikaga, iii) Hiina rehvitootmise väärtusahela kõiki osi mõjutavate oluliste moonutuste olemasolu on varem selgelt tõendatud kas komisjoni varasemate uurimiste või muudes jurisdiktsioonides toimunud uurimiste käigus, nagu on kaebuses üksikasjalikult osutatud.

(214) 15. septembril 2025 täiendas CRIA oma algatamisel esitatud märkusi rea märkustega vastuseks esimesele teatele. CRIA esitas oma märkustes kaks argumenti.

(215) Esiteks asus CRIA seisukohale, et alusmääruse artikli 2 lõiget 6a ei saa kohaldada, kuna see ei ole kooskõlas WTO lepingute ja WTO vaidluste lahendamise organi otsusega.

(216) Täpsemalt väitis CRIA, et

a) mõned Hiina WTOga ühinemise protokolli dumpingu arvutamise seisukohast olulised sätted kaotasid kehtivuse 11. detsembril 2016, EL peab täitma oma vastavaid WTO õigusest tulenevaid kohustusi;

b) kooskõlas apellatsioonikogu järeldustega juhtumis DS 473 ei ole uurimisasutustel lubatud olukorras, kus ekspordiriigi omamaist hinda ei saa kasutada, analüüsida asjaomase toote normaalväärtuse kindlaksmääramise eesmärgil kulude arvutamiseks eksportija/tootja aruandluses kajastatud kulusid sellise võrdlusaluse põhjal, mis ei ole seotud päritoluriigi tootmiskuludega.

(217) Teiseks väitis CRIA, et väidetavaid olulisi moonutusi Hiina rehvi- ja tooraineturgudel ei esine. CRIA väitis sellega seoses, et kaebuse esitaja väidetavad moonutused ei ole piisavalt tõendatud, ning viitas taas oma 30. juuni 2025. aasta esildisele, korrates, et kaebuse esitaja väited on täis üldistusi, spekulatsioone ja sisemisi vastuolusid ning neid ei toeta otsesed ja konkreetsed tõendid, mis on seotud Hiina sõiduauto- ja kergveokirehvide tööstusega või käesoleva uurimise uurimisperioodiga.

(218) CRIA argumentidega ei olnud võimalik nõustuda allpool esitatud põhjustel.

(219) Seoses CRIA esimese väitega uurimise algatamisel, nimelt et kaebuse esitaja ei esitanud otseseid tõendeid turumoonutuste kohta, märkis komisjon kõigepealt, et nagu Üldkohus kinnitas kohtuotsuses *Viraj Profiles*, on uurimise algatamisel tõendite piisavuse kriteeriumi täitmiseks vajalik tõendite kvantiteet ja kvaliteet erinev sellest, mis on vajalik dumpingu, kahju või põhjusliku seose esialgsel või lõplikul kindlakstegemisel ([115]). Kaebus vastas standarditele, mis on sätestatud alusmääruse artikli 5 lõikes 9 koostoimes artikli 2 lõike 6a punktiga d. Nagu on märgitud algatamisteates, leidis komisjon alusmääruse artikli 5 lõikest 9 lähtudes, et uurimise algatamise etapil oli olemas piisavalt tõendusmaterjali, mis näis osutavat sellele, et hindu ja kulusid mõjutavate oluliste moonutuste tõttu ei oleks kohane kasutada Hiina RV omamaiseid hindu ja kulusid, ning seega oli uurimise algatamine alusmääruse artikli 2 lõike 6a kohaselt põhjendatud.

([115]) Üldkohtu 11. juuli 2017. aasta otsus kohtuasjas T-67/14: Viraj Profiles *vs.* nõukogu, ECLI:EU:T:2017:481, punkt 98.

(220) Seega jätkas komisjon selliste moonutuste tõendamisega. Selleks on komisjon vastavalt alusmääruse artikli 2 lõike 6a punktile e kogunud andmeid, mida on vaja oluliste moonutuste olemasolu ja mõju kindlakstegemiseks ning alusmääruse artikli 2 lõike 6a punktis a ette nähtud metoodika kasutamiseks. Seda analüüsi on üksikasjalikult kirjeldatud eespool punktides 3.2.1.1–3.2.1.8. Sellega seoses ei ole põhjendatud CRIA märkus komisjoni kohustuse kohta viia läbi sõltumatu, faktidel põhinev ja objektiivne uurimine. Lisaks on punktides 3.2.1.1–3.2.1.8 esitatud komisjoni analüüs ümber lükanud ka CRIA väite, et Hiina majandusareng ei ole tegelikult tingitud moonutavatest riigi sekkumistest ning et Hiina asjaomane makromajanduspoliitika ei moonuta konkreetselt ja otseselt asjaomase toote sektori kulusid ja hindu.

(221) Lisaks sellele, ning kokkuvõtteks uurimise algatamisel CRIA esimesena esitatud väite kohta, mis käsitleb kaebuse väidetavaid loogilisi vastuolusid seoses loodusliku kautšukiga kui ülemaailmselt kaubeldava kaubaga ja võrdlusriigi valimisega, märkis komisjon esiteks, et CRIA ei esitanud tõendeid selle kohta, et loodusliku kautšuki hindu Hiinas mõjutab ülemaailmne tooraine turg, ning teiseks, et võrdlusriik valiti kooskõlas alusmääruse artikli 2 lõike 6a kohaldatavate kriteeriumidega, nagu on üksikasjalikult sätestatud punktis 3.2.4.

(222) Seoses CRIA teise väitega uurimise algatamisel, nimelt et Hiina rehvitööstus on väga turule orienteeritud, juhtis komisjon tähelepanu järgmisele.

a) Eraettevõtete olemasolu asjaomase toote sektoris ei ole vaidlustatud. Lisaks sellele, et sektoris tegutsevad riigi omanduses või muul viisil riigi kontrolli all olevad äriühingud, on sektor ka valitsuse kontrolli ja poliitilise järelevalve all mitmesugustel viisidel, alates sektori arengut kujundavast riiklikust poliitikast kuni üksikute äriühingute ja tööstusliitude avalikult väljendatud lojaalsuseni HKP juhtimise suhtes, nagu on kirjeldatud punktis 3.2.1.2.

Samamoodi, mis puudutab varustavat tööstust, siis CRIA viidet „neljasuunalisele jaotusele“ SINOPECi ja CNPC, eraettevõtete ning Taiwani ja välisinvesteeringutel põhinevate ettevõtete vahel õõnestab just see aruanne, millele CRIA viitab ja milles öeldakse sünteetilise kautšuki turu kohta järgmist: „[e]simest kategooriat esindavad CNPC ja Sinopec, kelle turuosa kokku moodustab 49 %. [...] Esimese kategooria ettevõtted saavad kasu integreeritud naftakeemiatööstuse ahela eelistest, mis toovad kaasa mastaabisäästu sünteetilise kautšuki toodete valdkonnas. CNPC ja Sinopeci sünteetilise kautšuki kogu tootmisvõimsus ulatub praegu 5 miljoni tonnini aastas, moodustades üle 45 % Hiina sünteetilise kautšuki kogu tootmisvõimsusest. Tänu ulatuslikele toornafta tarnekanalitele on nende toorainega omavarustatuse määr ületanud 85 %. Integreeritud tootmismudel on vähendanud sünteetilise kautšuki tootmiskulusid 20 %, saavutades mastaabisäästu“. Mis puudutab muid asjaomase toote tootmissisendeid, siis on CRIA väide asjaomastes sektorites tegutsevate eraettevõtjate kohta kohatu. Komisjon ei pidanud käesolevas kontekstis asjakohaseks mitte sektorite monopoolset struktuuri, vaid valitsuse kontrolli ja poliitilise järelevalve ulatust. Sellist järelevalvet tööstuspoliitika kavandamise, tööstusliitude kontrollimise ja HKP juhtimise kaudu (sh juhtivtöötajate ja partei ametikohtade kattumise kaudu äriühingutes jne), on üksikasjalikult dokumenteeritud ka asjaomase toote sisendisektorites ([116]). CRIA ei ole esitanud ühtegi tõendit, mis seaks need seisukohad kahtluse alla.

Seoses rehvitootjatega, nagu Huayi Group, kes väidetavalt järgivad rangeid õiguslikke- ja turueeskirju ning vastutavad kõigi aktsionäride, mitte ainult riigi ees, juhtis komisjon tähelepanu sellele, et CRIA viidatud Huayi Groupi 2024. aasta aruandes on 2024. aasta äritegevuse tulemuslikkuse analüüsi kohta märgitud järgmist: „2024. aastal tähistatakse Hiina Rahvavabariigi asutamise 75. aastapäeva ning see on ka otsustav aasta 14. viisaastakuplaani eesmärkide ja ülesannete saavutamiseks. Kõik töötajad on kohusetundlikult ellu viinud [HKP] 20. rahvuskongressi ning keskkomitee 20. täiskogu teise ja kolmanda istungjärgu vaimu. Ettevõtte parteikomitee ja juhatuse õige juhtimise all ning pühendumuse ja raske töö vaimus oleme aktiivselt tegelenud kahe probleemiga, milleks on aeglane makromajanduslik taastumine ja jätkuvad väikesed kõikumised keemiatööstuses [...]“. Lisaks rõhutatakse aastaaruandes, et ettevõte „tugevdab partei üldist juhtimist, edendab

([116]) Vt näiteks aruande 12., 14. ja 16. peatükk.

„Sunshine Huayi“ perekultuuri, ühendab ideaale ja veendumusi ning inspireerib meie töötajate iseseisvust, entusiasmi ja loovust, et ühiselt juhtida kontserni kvaliteetset arengut“. Komisjon tuletas sellega seoses meelde, et Huayi kontserni 17 juhatuse liikmest 15 on HKP liikmed ning et CRIA poolt viidatud Hiina äriühinguseaduses nõutakse sõnaselgelt HKP organisatsioonide loomist äriühingutes. Äriühinguseadus koos täiendavate kohaldatavate õigusaktidega annab nendele HKP struktuuridele märkimisväärse võimu asjaomaste äriühingute äritegevuse üle (vt eelkõige põhjendused 138–139 ja 170–174 eespool). Kuigi Hiinas võib olla kehtestatud mitmeid äriühingu üldjuhtimise üldtunnustatud põhimõtteid, on just eespool nimetatud lisastruktuuride olemasolu, mis võimaldab parteil ja riigil teostada ettevõtjate üle poliitilist järelevalvet ja kontrolli, alusmääruse artikli 2 lõike 6a kohase hindamise seisukohast eriti oluline ja lükkab ümber CRIA väite.

b) HKP mõju Hiina majandusele alates institutsioonilisest üleriigilisest ülesehitusest kuni rollini, mida HKP organisatsioonid täidavad üksikute äriühingute äritegevuses, on üksikasjalikult kirjeldatud eespool (vt eelkõige põhjendused 169–177) ja ka aruandes ([117]). CRIA väide, et parteiorganisatsioonide roll ettevõtetes keskendub peamiselt parteiküsimustele, mitte konkreetsesse äritegevusse sekkumisele, on lisaks otseselt vastuolus eespool tsiteeritud dokumentidega, mis pärinevad otse asjaomastelt äriühingutelt (vt Qingdao Double Star Co., Ltd. 2024. aasta aruanne või Guizhou Tyre Co., Ltd. 2023. aasta aruanne, milles viidatakse partei juhtimise integreerimisele äriühingu üldjuhtimise kõigisse aspektidesse, või vt Huayi kontserni 2024. aasta aruanne, millega seatakse parteikomitee ja juhatuse juhtimine samale tasandile (vt punkt a eespool)).

c) Seoses Hiina tööstuse planeerimisega ei nõustunud komisjon CRIA seisukohaga, et kavandamisdokument ei kujuta endast kohustuslikke käske. Vastupidi, komisjon tuletas meelde, et Hiina planeerimissüsteemis määratakse kindlaks prioriteedid ja eesmärgid, millele keskvalitsus ja kohalikud omavalitsused peavad keskenduma. Asjaomased kavad on kehtestatud kõikidel valitsemistasanditel ning need hõlmavad peaaegu kõiki majandusharusid ja kõikide haldustasandite ametiasutused jälgivad, kuidas neid kavasid asjaomasel madalamal valitsemistasandil rakendatakse. Nagu aruandes on üksikasjalikult kirjeldatud ([118]), on planeerimis-vahenditega seatud eesmärgid tegelikult siduvad, kuna planeerimissüsteemi tulemusel eraldatakse vahendeid sektoritele, mille valitsus on nimetanud strateegiliseks või muul viisil tähtsaks, mitte ei eraldata neid kooskõlas turujõududega. Lisaks kinnitas HKP keskkomitee alles 2025. aasta septembris, et arengukavade vastuvõtmise ja rakendamise protsess ning partei strateegilised prioriteedid muudetakse „õiguslikult siduvateks üleriigiliselt rakendatavateks kavadeks“. Peale selle tuletas komisjon meelde, et väljaspool Hiinat, näiteks ELis või USAs kehtivatel poliitilistel meetmetel ei ole käesolevas kontekstis, kus hindamine toimub alusmääruse artikli 2 lõike 6a alusel, mingit tähtsust.

d) Samuti märkis komisjon, et seoses maatehingutega ning äriühingu- või pankrotiseaduste puhul piirdub CRIA väitega, et neid valdkondi reguleerivad kindlad turupõhised alused, käsitlemata ühtegi tõendit, mis viitaks eespool punktis 3.2.1.5 kirjeldatud alusmääruse artikli 2 lõike 6a tähenduses esinevatele moonutustele.

e) CRIA viide hukou meetmetega seotud piirangute järkjärgulisele kaotamisele ei saa muuta komisjoni seisukohta seoses oluliste palgamoonutustega Hiinas; kuigi Hiinas võidakse ellu viia hukou süsteemi reforme, kehtib endiselt leibkondade registreerimise süsteem, mis mõjutab palgakujunduse majanduslikke põhialuseid. Lisaks põhjustavad Hiinas palgamoonutusi täiendavad tegurid, nagu ametiühingute roll või asjaolu, et Hiina ei ole mõne ILO konventsiooni osaline.

f) CRIA väited Hiina finantssüsteemi kohta ei ole veenvad. Põhjendamata viide välismaistele ettevõtjatele, kes emiteerivad jüaanides nomineeritud võlakirju, ei tõenda mingil moel Hiina finantssüsteemi turupõhist toimimist. Komisjon viitas ka aruandele ([119]), milles rõhutatakse Hiina siseriikliku võlakirjaturu piiranguid Veelgi olulisem on see, et CRIA tõlgendab äripanganduse seadust valikuliselt. Sellega seoses viitas komisjon

([117]) Vt aruande 3. peatükk.
([118]) Vt aruande 4. peatükk.
([119]) Aruande 6. peatükk.

lisaks eelpool nimetatud põhjendustes 196–198 esitatud analüüsile ka muudele äripanganduse seaduse täiendavatele sätetele, millele CRIA tugines, eelkõige selle artiklile 34, mille kohaselt: „Äripangad peavad laenutegevust korraldama kooskõlas riigi majandusliku ja sotsiaalse arengu vajadustega ning lähtuvalt riigi tööstuspoliitika suunistest”.

(223) Seoses CRIA kolmanda väitega uurimise algatamisel, nimelt et kaebus hägustab dumpingu- ja subsiidiumivastaste õigusaktide vahelisi piire, jõudis komisjon juba põhjenduses 219 järeldusele, et kaebus vastas alusmääruse artikli 5 lõikes 9 sätestatud õigusnormidele, mistõttu oli põhjendatud uurimise algatamine alusmääruse artikli 2 lõike 6a alusel. Komisjon ei arvestanud hindamisel kaebuses sisalduvaid elemente, mis ei olnud seotud alusmääruse artikli 5 lõike 9 kohase hindamisega.

(224) Seoses CRIA esimese väitega, mis esitati vastuseks esimesele teatele ja mis käsitles alusmääruse artikli 2 lõike 6a kokkusobivust WTO eeskirjadega, juhtis komisjon tähelepanu järgmisele:

a) Hiinast pärit tooteid käsitlevates dumpinguvastastes menetlustes kohaldatakse normaalväärtuse kindlaksmääramisel jätkuvalt Hiina WTOga ühinemise protokolli punkti 15 neid osi, mis ei ole aegunud, nii seoses turumajandusliku staatusega kui ka sellise metoodika kasutamisega, mis ei põhine rangel võrdlusel Hiina hindade või kuludega;

b) apellatsioonikogu aruandes DS 473 ei käsitletud alusmääruse artikli 2 lõike 6a rakendamist, vaid alusmääruse artikli 2 lõike 5 üht konkreetset sätet. Igal juhul lubatakse WTO õigusega, mida apellatsioonikogu on tõlgendanud juhtumis DS 473, kasutada kolmanda riigi andmeid, mida on nõuetekohaselt kohandatud, kui selline kohandamine on vajalik ja põhjendatud.

(225) CRIA teist väidet, mis esitati vastuseks esimesele tootmistegurite teatele ja mis puudutab tõendite piisavust, on käsitletud eespool käesolevas punktis.

3.2.3. *Järeldus*

(226) Kättesaadavad tõendid näitasid, et asjaomase toote hinnad või kulud, sealhulgas tooraine-, maa-, energia- ja tööjõukulud, ei ole kujunenud vabaturujõudude tulemusel, sest neid mõjutab riigi ulatuslik sekkumine alusmääruse artikli 2 lõike 6a punkti b tähenduses, nagu näitab ühe või mitme selles punktis loetletud asjakohase asjaolu tegelik või võimalik mõju.

(227) Eespool esitatut arvesse võttes järeldas komisjon, et käesoleval juhul ei ole sobiv kasutada normaalväärtuse kindlaksmääramiseks omamaiseid hindu ja kulusid. Seepärast arvutas komisjon normaalväärtuse ainult nende tootmis- ja müügikulude alusel, mis vastavad moonutamata hindadele või võrdlusalustele, see tähendab käesoleval juhul kooskõlas alusmääruse artikli 2 lõike 6a punktiga a sobiva võrdlusriigi vastavate tootmis- ja müügikulude alusel, nagu on kirjeldatud järgmises punktis.

3.2.4. *Võrdlusriik*

3.2.4.1. Üldised tähelepanekud

(228) Võrdlusriigi valimisel lähtuti kooskõlas alusmääruse artikli 2 lõikega 6a järgmistest kriteeriumidest:

— Hiina RVga sarnane majanduse arengutase. Selleks kasutas komisjon riike, mille kogurahvatulu elaniku kohta sarnaneb Hiina RV omaga, tuginedes Maailmapanga andmebaasile ([120]);

— uuritava toote tootmine selles riigis;

— asjakohaste avalike andmete kättesaadavus võrdlusriigis;

([120]) Maailmapanga avaandmed – suurem keskmine sissetulek, https://data.worldbank.org/income-level/upper-middle-income.

— kui võimalikke võrdlusriike on rohkem kui üks, eelistatakse asjakohasel juhul võrreldava sotsiaal- ja keskkonnakaitse tasemega riike.

(229) Nagu on selgitatud punktis 3.1, avaldas komisjon kaks toimikusse lisatud teadet normaalväärtuse kindlakstegemiseks kasutatud allikate kohta: esimene ja teine teade.

(230) Neis kirjeldati asjaomaste kriteeriumide aluseks olevaid fakte ja tõendeid ning käsitleti märkusi, mille osalised said nende asjaolude ja asjakohaste allikate kohta. Teises teates teavitas komisjon huvitatud isikuid oma kavatsusest kaaluda käesoleval juhul sobiva võrdlusriigina Türgit, juhul kui oluliste moonutuste olemasolu vastavalt alusmääruse artikli 2 lõikele 6a leiab kinnitust.

3.2.4.2. Esimene teade

(231) Esimeses teates leidis komisjon, et Hiina RVga sarnase majandusarengu tasemega riigid, kus uuritavat toodet teadaolevalt toodetakse, on Maailmapanga andmetel Argentina, Brasiilia, Colombia, Indoneesia, Malaisia, Mehhiko, Serbia, Lõuna-Aafrika, Tai ja Türgi, st Maailmapank on need riigid liigitanud kogurahvatulu alusel suurema keskmise sissetulekuga riikideks.

(232) Seejärel uuris komisjon täiendavalt tootmistegurite kohta kättesaadavaid andmeid, sealhulgas uuritava toote tootjatelt hõlpsasti kättesaadavaid finantsandmeid. Uurimise algatamise järel esitatud teabe põhjal tuvastas komisjon kuus kõige olulisemat tootmistegurit, mis moodustasid ligikaudu 70 % materjali kogukuludest – looduslik kautšuk (HS 4001 22), tahm (2803 00), stüreen-butadieenkautšuk (4002 19), polübutadieenkautšuk (HS 4002 20), koortriie (HS 5902 20), teraskoort (HS 7312 10). Seejärel hindas ta, kas neid tootmistegureid imporditi võimalikesse võrdlusriikidesse piisavas koguses ja milline oli impordi osakaal, mida võis oluliselt mõjutada import Hiina RVst või mõnest Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2015/755 ([121]) I lisas loetletud riigist.

(233) Komisjon leidis, et nii Argentina kui ka Colombia importisid peamisi tootmistegureid suhteliselt väikestes kogustes ning et need kaks riiki ei importinud mõnda tootmistegurit üldse. Kuna peamiste tootmistegurite suhteliselt väikesed impordikogused võisid mõjutada impordihinda, leidis komisjon, et see import ei pruugi olla sobiv võrdlusalus, ning järeldas, et ei Colombia ega Argentina ei ole sobiv võrdlusriik.

(234) Peale selle näitas muudesse kandidaatvõrdlusriikidesse suunatud põhitoorainete impordi analüüs, et Hiinast pärit märkimisväärsed kogused võivad mõnda importi oluliselt mõjutada. See kehtis eelkõige Tai ja Lõuna-Aafrika puhul, kus kuuest eespool loetletud peamisest tootmistegurist kolme import Hiinast moodustas üle 50 % nende tegurite koguimpordist, ning vähemal määral Malaisia puhul, kus Hiinast pärit impordi osakaal jäi kolme peamise tootmisteguri puhul vahemikku 27–69 %. Lisaks ei leitud Brasiilias ja Indoneesias uuritava toote tootmist ega kättesaadavat finantsteavet. Seega leidis komisjon, et ükski neist riikidest ei ole sobiv võrdlusriik.

(235) Seejärel tegi komisjon kindlaks uurimisperioodi hõlmavad kättesaadavad finantsaruanded kasumlike äriühingute kohta, kes toodavad samasugust toodet Mehhikos (Compana Hulera Tornel), Serbias (Tigar Tyres Doo) ja Türgis (Brisa Bridgestone Sabanci), ning jõudis järeldusele, et need riigid võivad olla sobivad võrdlusriigid. Komisjon kutsus huvitatud isikuid üles esitama märkusi.

([121]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2015. aasta määrus (EL) 2015/755 teatavatest kolmandatest riikidest pärit impordi ühiste eeskirjade kohta (ELT L 123, 19.5.2015, lk 33, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/755/oj), mida on muudetud komisjoni 24. veebruari 2017. aasta delegeeritud määrusega (EL) 2017/749, millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2015/755 seoses Kasahstani väljajätmisega kõnealuse määruse I lisas esitatud riikide loetelust (ELT L 113, 29.4.2017, lk 11, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2017/749/oj).

3.2.4.3. Esimese teate avaldamise järel iga võimaliku võrdlusriigi kohta esitatud väited

(236) Pärast esimese teate avaldamist sai komisjon märkusi kaebuse esitajalt, CRIA-lt ja neljalt eksportivalt tootjalt või eksportivate tootjate rühmalt – GITI kontsernilt, Hankooki kontsernilt, Kumholt ja Shandong Yongshengilt. Osapooled esitasid väiteid järgmiste riikide kohta:

Indoneesia

(237) GITI kontsern väitis, et Indoneesia (koos Malaisiaga) on võimalik võrdlusriik, sest i) ta importis kautšukisegu (mis on GITI sõnul oluline tootmistegur); ii) mitme peamise tootmisteguri (koortriie, teraskoort, tahm) puhul oli Hiina impordi osakaal Indoneesia koguimpordis väiksem kui Serbias, Mehhikos ja Türgis; ning (iii) Indoneesias olid kättesaadavad äriühingute (PT Goodyear Indonesia Tbk ja PT Gajah Tunggal Tbk, mis on GITI kontserni ja Michelini ühisettevõte) finantsandmed.

(238) Kumho Tire ja Hankooki kontsern väitsid ka, et Indoneesia on oma siseturu suuruse ja kõigi tootmistegurite suure impordimahu tõttu sobiv võrdlusriik.

Malaisia

(239) GITI kontsern ja CRIA väitsid, et peamiste tootmistegurite (tahma, teraskoorti, koortriide ja polübutadieenkautšuki) Hiina eksport Malaisiasse moodustas Hiina impordist sarnase osa nagu Serbia ja Türgi puhul, keda peeti võimalikuks võrdlusriigiks, ning seetõttu ei tohiks Malaisiat võimalike võrdlusriikide hulgast välja jätta. Lisaks väitis GITI kontsern, et koos Indoneesiaga on Malaisia ainus riik, kust imporditakse tüüpilist kautšukisegu.

(240) GITI kontsern, Shandong Yongsheng ja CRIA märkisid, et Hiinast pärit rehvide importi käsitlevas USA dumpinguvastases uurimises ([122]) valiti võrdlusriigiks Malaisia ning et mitme Malaisia äriühingu finantsaruanded olid avalikult kättesaadavad ([123]).

Mehhiko

(241) GITI kontsern väitis, et Mehhiko ei saa olla võimalik võrdlusriik. Ta viitas peamiselt kautšukisegu väikesele impordimahule ja Hiinast Mehhikosse imporditava koortriide suurele impordimahule.

(242) CRIA ja Shandong Yongsheng esitasid sarnased väited Hiinast Mehhikosse, Serbiasse ja Türgisse suunatud impordi taseme kohta, väites, et Hiina impordi taset ei saa pidada peamiseks kriteeriumiks võimalike võrdlusriikide kõrvalejätmisel ning et Hiinast imporditava teraskoordi suur maht on kõigi võimalike võrdlusriikide puhul tavapärane. Lisaks väitis CRIA, et nagu mõnel muul juhul, analüüsis komisjon täiendavalt, kas Hiina impordil oli impordihindadele moonutav mõju, ning et ta võiks seda teha ka käesolevas uurimises riikide puhul, kus Hiina impordi osakaal on suur.

(243) GITI kontsern leidis, et kuna Mehhikos kehtivad terasele erinevad dumpinguvastased ja tasakaalustavad tollimaksud, võivad Mehhiko peamiste terast sisaldavate sisendite, näiteks terastraadi impordihinnad olla moonutatud. Samuti viitas ta Mehhiko poolt kehtestatud meetmetele Jaapanist, Korea Vabariigist ja Ameerika Ühendriikidest pärit sünteetilise kautšuki impordi suhtes ning dumpinguvastastele tollimaksudele Hiinast pärit sõiduauto- ja kergveokirehvidele. Lisaks väitis GITI kontsern, et Mehhiko rehvitootjate finantsandmed ei olnud sobiv võrdlusalus, sest need ei kattunud uurimisperioodiga ja andmed olid kättesaadavad ainult ühe äriühingu kohta. Seetõttu leidis ta, et Mehhiko ei saa olla võrdlusriik.

([122]) https://access.trade.gov/Resources/frn/summary/prc/2021-19259-1.pdf.

([123]) Nt Hock Hin (MUAR) Rubber Co., Michelin Malaysia, Toyo tyre Malaysia SDN BHD, Friendship Rubber Industry (Malaysia) SDN. BHD. ja Yamauchi (Malaisia).

(244) Shandong Yongsheng väitis, et Mehhikost, Serbiast ja Türgist oli kõige sobivam võrdlusriik Mehhiko, sest i) Serbia puhul oli Hiinast pärit impordi maht suurem kui Malaisial, mis jäeti esimeses teates välja, kuna ta sõltus Hiinast pärit impordist, ning ii) Mehhikos oli artikli 2 lõike 6a punkti a tähenduses kõrgeim sotsiaal- ja keskkonnakaitse tase.

(245) Kumho Tire ja Hankooki kontsern väitsid, et Mehhiko oleks oma siseturu suuruse ja loodusliku kautšuki suure impordimahu tõttu sobiv võrdlusriik.

Tai

(246) CRIA ja Shandong Yongsheng väitsid, et Taid ei oleks tohtinud Hiinast pärit suure impordimahu tõttu võimaliku võrdlusriigina kõrvale jätta.

(247) Shandong Yongsheng väitis veel, et komisjon võib kasutada müügi-, üld- ja halduskulude ning kasumi andmeid, mis on kättesaadavad Tai sõiduauto- ja kergveokirehvide tootjate kohta. Ettevõte lisas, et Tail, Indoneesial ja Malaisial on energia- ja tööjõukulude osas Hiinaga kõige sarnasemad tingimused.

Türgi ja Serbia

(248) GITI kontsern väitis, et Türgi ja Serbia kautšukisegu impordimaht on väike ning kui valitakse mõni neist riikidest, tuleks selle tooraine võrdlusalust korrigeerida. Teiseks väitsid GITI kontsern, Kumho Tire, Hankooki kontsern ja CRIA, et mõlema võimaliku võrdlusriigi müügi-, üld- ja halduskulud olid põhjendamatult suured GITI kontsern ja CRIA juhtisid tähelepanu Mehhiko ([124]), Indoneesia ([125]), Malaisia ([126]) ja Tai ([127]) finantsandmetele, milles nimetati väiksemat müügi-, üld- ja halduskulude protsenti.

(249) GITI kontsern ja CRIA väitsid veel, et Hiinast pärit koortriide import oli eriti suur nii Serbia kui ka Türgi puhul.

(250) Hankooki kontsern väitis, et Türgi äriühingu Brisa Bridgestone konsolideeritud finantsaruanded hõlmasid tütarettevõtjaid, kes osalesid mobiiltehnoloogia arendamises ja tootmises, ning et tema finantsaruanded ei olnud seega normaalväärtuse arvutamiseks ilmselgelt tüüpilised.

(251) CRIA, Kumho Tire ja Hankooki kontsern väitsid, et Venemaalt Türki ja Serbiasse suunatud impordi mahu tõttu ei saa neid pidada sobivateks võrdlusriikideks. Kumho Tire ja Hankooki kontsern lisasid, et nii Türgi kui ka Serbia jätkasid Venemaa terase importimist, mida võidakse omakorda kasutada teraskoordi tootmiseks.

(252) Kumho Tire ja Hankooki kontsern väitsid, et nii Türgi kui ka Serbia esitasid andmed koortriide kohta ruutmeetrites (m^2) ning koortriide kaal võib varieeruda sõltuvalt niitide paksusest ja tihedusest, samas kui teised riigid esitasid andmed kilogrammides. Mõlemad äriühingud lisasid, et Serbia turu omadused ei ole Hiinaga võrreldavad ning et Türgis valitseb endiselt tõsine inflatsioon, mis mõjutab asjakohaseid majandusnäitajaid.

(253) Komisjon hindas kõiki väiteid, mille erinevad huvitatud isikud esitasid teises teates, mille kokkuvõte on esitatud allpool punktis 3.2.4.4.

([124]) GITI viitas Companie Hulera Tornelile.
([125]) PT Goodyear Indonesia Tbk, Gajah Tunggal (esitatud Hankooki ja GITI kontserni poolt).
([126]) Friendship Rubber industry (Malaysia) SDN. BHD. ja Toyo Tyre Malaysia SDN. BHD.
([127]) Bridgestone Tire Manufacturing (Thailand) Co., Ltd., Bridgestone Specialty Tire Manufacturing (Thailand) Co., Ltd., Thai Bridgestone company Limited, Goodyear (Thailand) Public Company limited.
Toyo Tire (Thailand) Company Limited, Deestone Ltd., Deestone International Company Limited, Otani Radial Co., Ltd., Sumitomo Rubber (Thailand) Company Limited, Svizz-One Corportation Ltd., Yokohama Tire Manufacturing (Thailand) Co., Ltd.

3.2.4.4. Teine teade

(254) Seoses GITI kontserni väitega leidis komisjon, et võrdlusriigi valimine kautšukisegu (HS-kood 4002 80) impordi mahu alusel ei olnud põhjendatud. Valimisse kaasatud eksportivate tootjate puhul moodustas kautšukisegu kas väikese osa tootmiskuludest tootmise kogukuludes või seda ei kasutatud üldse ([128]). Seega leidis komisjon, et kautšukisegu impordi maht ei ole võrdlusriigi valimisel asjakohane kriteerium.

(255) Kuna Hiina oli rubriigi 5902 ([129]) (rehvikoortriie) ja HS 7312 10 ([130]) (teraskoort) alusel maailma suurim eksportija, moodustas kahe tootmisteguri import kõikidesse võimalikesse võrdlusriikidesse suure osa Hiinast pärit impordist. Seetõttu järeldas komisjon, et Hiina impordi maht nende kahe tootmisteguri puhul ei olnud kriteerium, mida tuleks arvesse võtta.

(256) Lõpuks kaalus komisjon väiteid ettepanekute kohta valida võimalikuks võrdlusriigiks Indoneesia, Malaisia või Tai. Komisjon järeldas siiski, et Indoneesia, Malaisia ega Tai ei ole sobivad võrdlusriigid.

(257) Peamise tootmisteguri, st kuludest olulise osa moodustava loodusliku kautšuki import Indoneesiasse oli suhteliselt väike ning kuuest peamisest tootmistegurist kolme – teraskoordi, koortriide ja tahma – puhul oli impordi osakaal Hiinast pärit impordis suur. Lisaks sellele, et kõigi võimalike võrdlusriikide puhul oli Hiinast pärit teraskoordi ja koortriide impordi osakaal suur, oli ka Hiinast pärit tahmaimpordi osakaal suur, moodustades 46 %. Võrdluseks moodustas tahma import Hiinast Türgis ainult 5 %.

(258) Peamiste tootmistegurite import Malaisiasse hõlmas samuti suurt osa Hiinast pärit impordist – lisaks Hiinast pärit koortriide ja teraskoordi suurele osakaalule moodustas Hiinast pärit stüreen-butadieenkautšuki import, mis on üks peamisi tootmistegureid, samuti suurema osa koguimpordist (27 %), võrreldes 12 %-ga Türki suunatud impordi puhul. Lisaks ei ole asjaolu, et USA dumpinguvastases uurimises valiti Malaisia, käesoleva uurimise seisukohast oluline.

(259) Kõigi peamiste tootmistegurite import Hiinast oli eriti suur ka Tai puhul: tahm (57 %), stüreen-butadieenkautšuk (25 %), polübutadieenkautšuk (32 %), koortriie (7 %), teraskoort (82 %). Lisaks sellele tuvastas Lõuna-Aafrika rahvusvahelise kaubanduse halduskomisjon 2025. aasta mais, et mitmed Tai äriühingud hoidsid kõrvale rehvidele kehtestatud dumpinguvastastest tollimaksudest, kasutades selleks kolmanda riigi kaudu importimist Hiinast läbi Kambodža, Tai ja Vietnami, mis kinnitab Tai tugevat seotust Hiinaga ([131]).

(260) Eespool toodut arvesse võttes leidis komisjon, et Indoneesiasse, Malaisiasse ja Taisse suunatud peamiste tootmistegurite impordihindu ei saa pidada tüüpiliseks, sest need on tõenäoliselt moonutatud, kui leiavad kinnitust olulised moonutused alusmääruse artikli 2 lõike 6a punkti b tähenduses.

(261) Lisaks hindas komisjon tema käsutuses olevat teavet kolme kavandatud riigi (Mehhiko, Serbia ja Türgi) kohta ning jõudis järeldusele, et Türgi on võrdlusriigi jaoks sobiv valik.

(262) Esiteks sisaldas Türgi impordistatistika hõlpsasti kättesaadavaid andmeid enamiku tootmistegurite kohta, välja arvatud teraskoordi puhul. Kuue peamise tootmisteguri impordistatistika kas ei sisaldanud Hiinast pärit importi või sisaldas seda piiratud määral (tahma puhul maksimaalselt 5 % ([132])). Võrreldes sellega imporditi Serbiasse suurel määral Hiina tahma (45 %) ja teraskoorti (68 %).

([128]) Konfidentsiaalsuse huvides ei saa esitada üksikasjalikumat teavet.
([129]) https://oec.world/en/profile/hs/polyamide-fabric.
([130]) https://oec.world/en/profile/hs/stranded-steel-wirecableetc-no-electric-insulation.
([131]) https://www.itac.org.za/upload/document_files/20250602071614_ITAC-Preliminary-Report-No.-748---May-2025.pdf.
([132]) Välja arvatud teraskoort, sest Hiina impordi suur osakaal puudutab peaaegu kõiki võimalikke võrdlusriike.

(263) Peamiste tootmistegurite impordimahud Türki olid mitu korda suuremad nii Serbia kui ka Mehhiko puhul ning seega oli suurem tõenäosus, et nende impordihinnad võiksid olla mõistlikud võrdlusalused. Lisaks leidis komisjon vastupidiselt huvitatud isikute väidetele, et ruutmeetrites esitatud andmed koortriide Türki importimise kohta võib ümber arvestada kilogrammideks seda liiki materjali ümberarvestuskursi alusel.

(264) Teiseks leidis komisjon, et Türgi äriühingu Brisa Bridgestone finantsaruanded olid mõistlik alus müügi-, üld- ja halduskulude ning kasumi võrdlusaluse kindlaksmääramiseks, kuna need olid auditeeritud ja kattusid uurimisperioodiga. Komisjon märkis, et väide, mille kohaselt tütarettevõtte Arvento käive võiks mõjutada konsolideeritud finantsaruandeid, ei olnud põhjendatud. Samuti leidis komisjon, et tõendid ei toeta väidet, mille kohaselt Arvento müügi-, üld- ja halduskulud olid põhjendamatult suured, sest teiste riikide äriühingute müügi-, üld- ja halduskulud olid väiksemad. Komisjon märkis, et mitu Tai äriühingut teatasid komisjoni analüüsi kohaselt müügi-, üld- ja halduskuludest vahemikus 30–60 % ([133]). Seetõttu järeldas komisjon, et Brisa Bridgestone'i finantsandmed olid jätkuvalt sobiv allikas müügi-, üld- ja halduskulude ning kasumiprotsendi kindlaksmääramiseks, kuna Brisa Bridgestone oli suurem äriühing, mille finantsaruanded olid auditeeritud, võrreldes ainsa Mehhiko äriühinguga, mille kohta finantsteave oli kättesaadav ja mis oli suhteliselt väiksema suurusega äriühing ning mille puhul puudus teave selle kohta, kas andmed olid auditeeritud.

(265) Lisaks sellele on Türgi Hiina kõrval üks maailma suurimaid uuritava toote eksportijaid ([134]) ja Hiinaga sarnase majandusarenguga riik.

(266) Türgi inflatsiooni käsitleva väite osas leidis komisjon, et Türgi liiri devalveerimine ei mõjutanud impordihindu. Igasugune hinnatõus kajastuks müüdud kaupade kogukulu ja/või müügi-, üld- ja halduskulude suurenemises ning seega tüüpilise tootja kasumimarginaali vähenemises. Kuna müügi-, üld- ja halduskulusid ning kasumimarginaale väljendati protsentides, ei mõjutanud devalveerimine normaalväärtuse arvutamist. Seoses teatavate erikulude inflatsiooniga märkis komisjon, et moonutamata hinnad, mille ta tootmiskulude arvutamiseks kindlaks määrab, olid väljendatud asjaomase riigi vääringus ning et võrdlusriigi ja asjaomase riigi inflatsioonierinevused kajastusid olulisel määral juba vastavas vahetuskursis. Seega ei mõjutanud võrdlusriigi inflatsioon arvutatud võrdlusaluseid kuigivõrd. Seetõttu lükati väide tagasi.

(267) Seoses väidetava mõjuga, mida avaldas Venemaa terase import Türki, mida võidi kasutada teraskoordi tootmiseks, leidis komisjon, et väide oli üldine ja puudusid tõendid selle väidetava mõju edasikandumise kohta. Seoses tahma, stüreen-butadieenkautšuki ja polübutadieenkautšuki impordiga Serbiasse ja Türki tuvastati samuti, et see sisaldas Venemaalt pärit importi Komisjon järeldas siiski, et nende kahe riigi väljajätmine selle alusel ei ole põhjendatud. Need tootmistegurid ei moodustanud tootmiskuludest olulist osa ([135]) ja Serbia puhul oli selle impordi turuosa suhteliselt väike ([136]). Komisjon märkis ka, et ükski huvitatud isik ei esitanud tõendeid selle kohta, et Venemaalt pärit import võib muuta Türki suunatud impordi ebausaldusväärseks – komisjon leidis, et puudusid tõendid ebatavalise hinnaerinevuse kohta, võrreldes nende sisendite keskmist impordihinda Türki ja samade sisendite impordihinda riikidesse, kuhu Venemaalt importi ei toimu. Komisjon jõudis samale järeldusele *bussi- ja veoautorehvide* ([137]) puhul, kui ta analüüsis nimetatud juhtumi uurimisperioodi, mis lõppes 30. juunil 2023 ([138]). Seetõttu leidis komisjon, et väide jätta Türgi sel alusel kõrvale on põhjendamatu.

([133]) Näiteks Michelin Siam, Maxxis International (Thailand) Co., Ltd., Bridgestone Specialty Tire Manufacturing (Thailand) Co., Ltd.

([134]) https://oec.world/en/profile/hs/pneumatic-tyres-new-of-rubber-for-buses-or-lorries ja https://oec.world/en/profile/hs/new-rubber-pneumatic-tyres-for-motor-cars.

([135]) Kolm tootmistegurit (tahm, stüreen-butadieenkautšuk ja polübutadieenkautšuk moodustavad tootmiskuludest ligikaudu 4–12 %).

([136]) 5 % kuni maksimaalselt 21 % sõltuvalt tootmistegurist.

([137]) Komisjoni 15. jaanuari 2025. aasta rakendusmäärus (EL) 2025/58, millega kehtestatakse pärast Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2016/1036 artikli 11 lõike 2 kohast aegumise läbivaatamist teatavate Hiina Rahvavabariigist pärit uute või protekteeritud kummist õhkrehvide (mida kasutatakse bussidel või veoautodel ning mille koormusindeks on üle 121) impordi suhtes lõplik dumpinguvastane tollimaks (ELT L, 2025/58, 16.1.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/58/oj), põhjendus 214.

([138]) Rakendusmäärus (EL) 2025/58.

(268) Seega järeldas komisjon, et Türgit võib pidada võrdlusriigiks, sest i) kõigist teistest riikidest oli just seal tootmistegurite võrdlusalusteks kasutatavate andmete kvaliteet parim ning ja ii) mõistlikud finantsandmed olid kättesaadavad.

3.2.4.5. Pärast teise teate avaldamist iga võimaliku võrdlusriigi kohta esitatud väited

(269) Pärast teist teadet esitasid CRIA, GITI kontsern, Hankooki kontsern, Kumho Tire, Shandong Yongsheng ja Sumitomo Rubber märkused komisjoni otsuse kohta kasutada võrdlusriigina Türgit. Neid märkusi käsitletakse allpool.

Türgi

Üldised väited Türgi valimise kohta võrdlusriigiks

(270) Hankooki kontsern ja Kumho väitsid, et komisjon tegi vea, valides võrdlusriigiks Türgi üheainsa kriteeriumi alusel, st Hiinast riiki suunatud impordi osakaalu alusel, mida ei ole nimetatud alusmääruse artikli 2 lõike 6a punktis a. Kaks äriühingut väitsid, et komisjon ei võtnud arvesse selliseid tegureid nagu uuritava toote tootmismaht igas võimalikus võrdlusriigis ning suurema arvu finantsaruannete kättesaadavus, et määrata õigesti kindlaks normaalväärtuse arvutamiseks kasutatavad müügi-, üld- ja halduskulud ning kasum. Lisaks väitis Hankook Group, et teiste riikide turud sarnanevad oma omadustelt rohkem Hiina turuga ja/või pakuvad paremat juurdepääsu avalikele andmetele.

(271) Hankooki kontsern ja Kumho väitsid, et komisjon tegi vea oma hinnangus Hiina impordi mõju kohta impordihindadele ning et komisjon peaks impordi moonutamise hindamiseks lähtuma ühikuhinnast. Huvitatud isikud väitsid, et mõne tootmisteguri ühiku impordihind Türki oli sarnane ühikuhinnaga teistes riikides, kus Hiinast pärit impordi mõju oli suurem, ning väitsid, et Hiinast pärit impordi kõrge tase ei ole iseenesest mõjuv põhjus, mis välistaks riigi valimise võrdlusriigiks alusmääruse artikli 2 lõike 6a alusel. Komisjon kordas, et sobiva võrdlusriigi valimisel on Hiinast pärit impordi maht oluline kriteerium, et hinnata üldist tõenäosust, et Hiinast pärit import moonutab tõenäoliselt tootmistegurite importi. Kõigepealt tuletas ta meelde, et alusmääruse artikli 2 lõike 6a eesmärk on arvutada moonutusteta normaalväärtus. Seega võimaldaks Hiina impordi mahu arvessevõtmine moonutuste arvestamist arvutatud normaalväärtuses. Riigi valimisel tuleb seda hinnata üldiselt ja hinnavõrdlust ei ole vaja. See erineb olukorrast, kus riik valitakse seetõttu, et ta vastab kõigile kriteeriumidele. Seega ei ole komisjonil muud valikut kui uurida konkreetset impordihinda ja otsustada, kas see hind on moonutatud või mitte. Seetõttu viiakse see hindamine läbi teise etapina. Komisjon lükkas seega tagasi väite, et ta pidi tegema hinnavõrdluse iga potentsiaalse võrdlusriigi osas, et teha kindlaks, kas Hiina import võib konkreetset sisendit moonutada või mitte.

(272) Teiseks juhtis komisjon tähelepanu sellele, et Türgi valimine võrdlusriigiks põhines asjaolul, et Türgi vastas kõigile alusmääruse artikli 2 lõike 6a punktis a sätestatud kriteeriumidele.

(273) Hõlpsasti kättesaadavate andmete põhjal imporditi Türki peamisi tootmistegureid representatiivsetes kogustes ning Brisa Bridgestone'i auditeeritud finantsaruannete põhjal oli kättesaadav finantsteave, mis võeti aluseks moonutamata ning põhjendatud müügi-, üld- ja halduskulude ning kasumi kindlaksmääramisel. Komisjon leidis, et Türgi kohta kättesaadav teave oli parema kvaliteediga kui teiste võimalike võrdlusriikide kohta kättesaadav teave.

(274) Hankooki kontsern väitis ka, et asjaolu, et koortriiet ja teraskoorti imporditi Hiinast suurtes kogustes peaaegu kõikidesse võimalikesse võrdlusriikidesse, põhines valedel arvudel, kuna komisjon rühmitas koortriide meelevaldselt HS-koodide (HS 5902 10, HS 5902 20 ja HS 5902 90) alusel suuremasse alamkategooriasse rubriiki 5902. Ta väitis, et konkreetsete HS-koodide all ei olnud Hiina maailma suurim eksportija ([139]).

(275) Vastupidiselt Hankooki kontserni väitele kinnitasid majandusliku keerukuse vaatluskeskuse (OEC) HS-koodi taseme andmed, et HS-koodi 5902 10 puhul oli Hiina maailma suurim eksportija ([140]). Hiina oli HS-koodi 5902 20 puhul Vietnami järel maailma suuruselt teine eksportija ([141]). HS-koodi 5902 90 ([142]) alla kuuluva kaubaga kauplemine oli muude koodidega võrreldes üsna piiratud. Igal juhul, olenemata sellest, kas Hiina oli nende tootmistegurite suurim eksportija või üks suurimaid eksportijaid, oli nende tootmistegurite Hiinast pärit impordi tase *kõigi* võimalike võrdlusriikide puhul suhteliselt kõrge. Seepärast lükati see väide tagasi.

(276) Hankooki kontsern ja Kumho kordasid ka oma väidet, et komisjon pidas Venemaalt pärit importi ekslikult moonutamata impordiks, samal ajal kui Venemaalt pärit terasetoodete impordikeeldudena kehtestatud sanktsioonid hakkasid kehtima alates 16. märtsist 2022 ([143]). Lisaks jõustus 26. veebruaril 2023 ([144])impordikeeld, mida kohaldatakse tahma (rubriik 2803), stüreen-butadieenkautšuki (HS-kood 4002 19), butadieenkautšuki (HS-kood 4002 20), kautšukisegu (HS-kood 4002 80) ja halo-isobuteen-isopreenkautšuki (HS-kood 4002 39) suhtes, kusjuures impordikvootide üleminekusüsteemi kohaldati kuni 30. juunini 2024. Hankooki kontsern väitis, et Venemaa impordi keskmine hind Türgis oli oluliselt madalam kui muudest riikidest, sealhulgas Hiinast pärit impordi keskmine hind ning et arvestades riigiaruande olemasolu oluliste moonutuste kohta nii Hiinas kui ka Venemaal, ei olnud mõjuvat põhjust, miks Türgit tuleks eelistada nendele riikidele. Lõpuks väitis Hankooki kontsern, et nii Türgi kui ka Serbia sõltusid Venemaalt imporditud energiast, mis näitab, et moonutused mõjutasid kogu Türgi majandust.

(277) Komisjon rõhutas, et selliseid väiteid käsitleti juba teises teates. Impordikeeldu hakati rakendama alles uurimisperioodi teisel poolel, st alates 1. juulist 2024, ning enne seda kehtis kolme materjali suhtes vaid üleminekukvoot (seega osaline piirang). Seega ei olnud huvitatud isikute esitatud konkreetsete tõendite puudumisel võimalik kindlaks teha, kas ja mil määral oli Venemaalt pärit import uurimisperioodil moonutatud – isikud viitasid üksnes asjaolule, et mõne Venemaalt imporditud sisendi hinnad olid uurimisperioodil madalamad kui keskmine impordihind Türki, tõendamata, et need madalad hinnad tulenesid sanktsioonidest. Lisaks, hoolimata sellest, et Venemaa impordihinnad olid keskmisest veidi madalamad, olid nende materjalide keskmised impordihinnad Türki sarnased impordihindadega teatavatesse võimalikesse võrdlusriikidesse, mida Venemaa import ei mõjutanud. Komisjon leidis, et väide Venemaalt pärit energiaimpordi kohta on üldine väide ja et see ei ole põhjendatud. Seetõttu lükkas komisjon väite tagasi.

Üldised väited võrdlusalusena kasutatavate andmete kvaliteedi kohta

(278) CRIA väitis, et i) Türgi ei ole sobiv võrdlusriik; ii) Brisa Bridgestone'i finantsandmed olid sobimatud ning iii) kui komisjon kinnitab Türgi võrdlusriigiks, peaks ta kasutama alternatiivseid allikaid või tegema asjakohased kohandused teatavate tootmistegurite võrdlusalustes.

([139]) HSi alamrubriik 5902 20 (Vietnam) ja HSi alamrubriik 5902 90 (Saksamaa), vt vastavalt https://oec.world/en/profile/hs/tyre-cord-fabric-of-polyester ja https://oec.world/en/profile/hs/tyre-cord-fabric-of-viscose-rayon.

([140]) https://oec.world/en/profile/hs/tyre-cord-fabric-of-nylon-polyamides.

([141]) https://oec.world/en/profile/hs/tyre-cord-fabric-of-polyester.

([142]) https://oec.world/en/profile/hs/tyre-cord-fabric-of-viscose-rayon.

([143]) Nõukogu 15. märtsi 2022. aasta määrus (EL) 2022/428, millega muudetakse määrust (EL) nr 833/2014, mis käsitleb piiravaid meetmeid seoses Venemaa tegevusega, mis destabiliseerib olukorda Ukrainas (ELT L 87 I, 15.3.2022, lk 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2022/428/oj).

([144]) Nõukogu 6. oktoobri 2022. aasta määrus (EL) 2022/1904, millega muudetakse määrust (EL) nr 833/2014, mis käsitleb piiravaid meetmeid seoses Venemaa tegevusega, mis destabiliseerib olukorda Ukrainas (ELT L 259 I, 6.10.2022, lk 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2022/1904/oj).

(279) Esiteks väitis CRIA, et komisjon peaks kindlaks tegema konkreetsed HS-koodid, mis vastavad täpselt materjalile, mida Hiina eksportivad tootjad uuritava toote tootmisel kasutavad. Ta väitis, et komisjon peaks koodide 5902 10 10 ja 5902 20 10 (kummiga immutatud rehvikoortriie) all kindlaks määrama toote, nt koortriide alamkoodi (kaheksakohalise koodi tasemel). Ta väitis, et Türgi importis neid materjale Hiinast ja WTOsse mittekuuluvatest riikidest oluliselt rohkem kui Indoneesiast või Malaisiast. CRIA väitis, et sarnased järeldused kehtivad ka teraskoordi Türki importimise kohta.

(280) Kõigepealt kordas komisjon, et Hiina on maailma suurim koortriide ja teraskoordi eksportija ning et nende kahe tootmisteguri import kõikidesse võimalikesse võrdlusriikidesse sisaldas suurt osa Hiinast pärit impordist. Seetõttu, kuigi Türgi impordis moodustas kahe nimetatud materjali Hiinast pärit impordi osakaal tõepoolest suurema osa võrreldes nende kahe materjali impordiga Indoneesiasse ja Malaisiasse, ei peetud seda kriteeriumi sobiva võrdlusriigi valimisel otsustavaks. Komisjon kordas, et erinevalt teistest võimalikest võrdlusriikidest oli muude peamiste tootmistegurite Hiinast Türki suunatud impordi osakaal väga väike, tahma puhul maksimaalselt 5 %.

(281) Lisaks tegi komisjon kindlaks, et CRIA poolt määratletud CN-koodide alla kuuluvad materjalid ei olnud need, mida äriühingud valdavalt kasutasid ([145]). Seepärast lükati need väited tagasi.

(282) Teiseks väitis CRIA, et inflatsioon Türgis ja vääringu odavnemine põhjustavad moonutatud omamaiseid kulusid ja hindu, sealhulgas energia- ja tööjõukulusid, ning et elektrienergia hind on alates 2021. aastast tõusnud enam kui kuus korda ning tööjõukulud on ajavahemikus 2022–2024 tõusnud enam kui neli korda. CRIA väitis, et valuuta devalveerimine ei leevendanud hinnatõuse ning seega olid andmed moonutatud ja ebausaldusväärsed ning sellest tulenevalt ei saanud neid võrdlusalusena kasutada. Lisaks väitis CRIA, et Türgi valitsuse sekkumine valuutaturul, kaubandust moonutavad meetmed ja valitsuse toetus terasetööstusele moonutasid märkimisväärselt turudünaamikat ning Türgi kõrged intressimäärad moonutasid tüüpilise äriühingu müügi-, üld- ja halduskulusid ning kasumit ([146]). Sarnaseid väiteid esitasid GITI kontsern, Hankooki kontsern, Kumho, Shandong Yongsheng ja Sumitomo kontsern.

(283) Komisjon kordas, et võrdlusalustena kasutatavate eri tootmistegurite Türki suunatud impordi hinnad olid väljendatud muus valuutas ja seega ei mõjutanud neid Türgi liiri devalveerimine. Nii tööjõu kui ka elektri puhul toimus aastatel 2022–2024 tõepoolest nende teguritega seotud kulude kasv. Elektrikulude kasv järgis sarnaseid suundumusi paljudes teistes riikides ja oli tõenäoliselt seotud Venemaa sõjalise agressiooniga Ukraina vastu. Igal juhul ei olnud võimalik kindlaks teha, kas reaalkasvu põhjustas üksnes inflatsioon või ka muud tegurid. Seda arvesse võttes leidis komisjon, et inflatsiooni olemasolu riigis ei muuda automaatselt selle riigi andmeid moonutatuks ja ebamõistlikuks, samuti ei muuda seda asjaolu, et valitsus sekkub tööturgu, et muuta näiteks miinimumpalka. Seepärast lükati väited tagasi.

(284) Shandong Yongsheng väitis ka, et teraskoordi, kautšuki ja ränidioksiidi impordihinnad Türki olid tema enda analüüsi kohaselt kõrgemad kui keskmine hind mujal maailmas – teraskoordi puhul üle 20 % kõrgem, ränidioksiidi puhul 49 % kõrgem ja kautšukisegu puhul 576 % kõrgem. Shandong Yongsheng tegi ettepaneku, et komisjon peaks kasutama nende materjalide Malaisiasse ja Mehhikosse suunatud impordihindu.

([145]) Üks eksportiv tootja kasutas ühe koodi alla kuuluvat materjali vaid vähesel määral (materjal moodustas vähem kui 0,5 % tootmise kogukuludest) või esitas teistsugused HS-koodid. Teise eksportiva tootja andmed ei võimaldanud kaheksakohalise koodi tasemel materjali eristada.

([146]) Nt täiendavad tollimaksud kolmandatest riikidest pärit toodetele väljaspool ELi ja selle vabakaubanduslepingute partnereid, minimaalsed tolliväärtused ja tagastamatu käibemaks.

(285) Komisjon rõhutas, et teraskoorti ja ränidioksiidi (vastavalt HS 7312 10 ja HS 2811 22) imporditi Türki märkimisväärsetes kogustes ja neid peeti mõistlikuks. Asjaolu, et nende hind oli kõrgem kui ülejäänud maailma suunatud impordi keskmine hind, ei mõjutanud nende tootmistegurite võrdlusaluste sobivuse hindamist. Seetõttu lükati need väited tagasi. Nagu on märgitud allpool käesolevas punktis, asendas komisjon kautšukisegu puhul selle tootmisteguri võrdlusaluse Mehhikosse suunatud impordi hinnaga, kuna selle tootmisteguri impordimaht Türki oli väike.

(286) CRIA väitis ka, et kõrge inflatsiooni tõttu ei olnud äriühingute varasematel kuludel põhinevad finantsaruanded usaldusväärsed ja seetõttu tuli neid inflatsiooni arvessevõtmiseks korrigeerida. Ta väitis, et Brisa Bridgestone'i finantsandmed ei sobi seega moonutamata müügi-, üld- ja halduskulude ning kasumi kindlaksmääramiseks. CRIA juhtis tähelepanu ka asjaolule, et auditeeritud finantsaruannetes oli tehtud inflatsiooniga seotud korrigeerimisi (kasum rahaliste vahendite netopositsioonist) ning et kui seda korrigeerimist koos investeerimistegevusest saadava tuluga mitte arvesse võtta, oli äriühing tegelikult kahjumlik.

(287) Komisjon ei nõustunud, et inflatsiooniga seotud korrigeerimist ei tuleks arvesse võtta. Korrigeerimine oli seotud finantsaruandlusega hüperinflatsiooniga riikides ja seda nõuti Türgi raamatupidamisstandardis 29, et saada täpne ülevaade äriühingu finantstulemustest ([147]). Selle arvestamata jätmine tooks kaasa müügi-, üld- ja halduskulude moonutatud hindamise. Ümberarvutatud müügi-, üld- ja halduskulud ning kasum näitasid, et äriühing oli uurimisperioodil kasumlik. Seetõttu lükkas komisjon väite tagasi.

Väited võrdlusaluste korrigeerimise kohta

(288) CRIA ja teised isikud, nagu GITI kontsern, Hankooki kontsern, Kumho ja Shandong Yongsheng, väitsid lisaks, et kui komisjon kinnitab Türgi võrdlusriigiks, tuleks teha järgmised korrigeerimised.

— Teraskoort: CRIA väitis, et kuna Türgi on suur terast tootev riik, piirdus teatava terasmaterjali import üksnes eritoodetega. Samuti väitis ta, et kuna valtstraadi suhtes, mis on teraskoordi tootmise peamine sisend, on kehtestatud kaitsemeetmed, on teraskoordi hinnad moonutatud. Sarnase väite esitas GITI kontsern.

— Ruutmeetrite ja kilogrammide ümberarvestamine koortriide puhul: CRIA juhtis tähelepanu sellele, et äriühingute andmetel imporditi koortriiet ruutmeetrites, mitte kilogrammides. Ta väitis, et kuna mass varieerus märkimisväärselt sõltuvalt koortriide valmistamiseks kasutatava niidi jämedusest, ei olnud võimalik kindlaks määrata sobivat ümberarvestuskoefitsienti. CRIA väitis ka, et koortriide impordist moodustas suure osa Hiinast ja WTOsse mittekuuluvatest riikidest pärit import. Ta tegi ettepaneku, et komisjon peaks alternatiivina kasutama Indoneesia või Malaisia impordistatistikat. Sama väite esitasid Hankook, Kumho ja Shandong Yongsheng.

— Kautšukisegu: võttes arvesse väikest impordimahtu Türki (20 kg) ja kõrgeid hindu võrreldes teiste võimalike võrdlusriikidega, leidis CRIA, et komisjon peaks kasutama Malaisia andmeid. Sama väite esitas GITI kontsern.

— Tahm, koortriie ja teraskoort: CRIA väitis, et komisjon peaks kindlaks määrama asjakohased alamkoodid, mis kajastavad täpselt uuritava toote tootmisel kasutatud materjale.

([147]) Brisa Bridgestone'i 2024. aasta aruandes on märgitud, et „Türgi raamatupidamisstandardi 29 kohaldamise tulemuseks on korrigeerimine seoses Türgi liiri ostujõu vähenemisega, mis kajastub kasumi- ja koondkasumiaruande kasumi- või kahjumiosa kirjes „kasum (kahjum) rahaliste vahendite netopositsioonist".

— Tööjõukulud: CRIA väitis, et komisjon peaks tuginema Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni (ILO) statistilistele andmetele töötleva tööstuse töötaja kohta arvestatud keskmise nominaalse tunnitasu kohta 2024. aastal, mis hõlmavad kõiki Türgi töötleva tööstuse tööandjate kantud kulusid.

— GITI kontsern väitis, et komisjon ei tohiks tööjõukulusid korrigeerida nii, et need kajastaksid rohkem kui 1 000 töötajaga äriühingute tööjõukulusid tunnis, sest võrdlusalus juba kajastas rehvitööstuse suurettevõtjate tööjõukulusid tunnis.

(289) Komisjon leidis, et väited Türki suunatud teraskoordi impordihindade võimalike moonutuste kohta on liiga üldised ja põhjendamata. Seepärast lükati need väited tagasi.

(290) Koortriide puhul tegi komisjon esialgu kindlaks impordihinna kuupmeetri kohta. Tasutud tollimaksuga hinna väljavõttes, mis põhines GTA ([148]) andmetel, oli teise ühikuna märgitud kilogramm. Seetõttu ei olnud komisjonil vaja ise võrdlusaluse kindlaksmääramiseks ümberarvestuskoefitsienti kehtestada. Seega peeti ebaoluliseks kõiki märkusi, mis käsitlesid koortriide ümberarvestuskurssi ja Türgi sobivust võrdlusriigiks selle tootmisteguri ümberarvestuskursi puudumise tõttu.

(291) Kautšukisegu puhul nõustus komisjon väitega, et 20 kg suurune impordimaht oli liiga väike ja et selle tulemuseks oli mitterepresentatiivse võrdlusalus, ning asendas selle tootmisteguri võrdlusaluse kautšukisegu impordihinnaga Mehhikosse, mis on ainus riik, mille tüüpilisi impordimahte ei mõjuta Hiina import. Komisjon tuletas meelde, et kautšukisegu moodustas tootmiskuludest kas väikese osa või seda ei kasutatud üldse ([149]) ning seega oli selle mõju valimisse kaasatud koostööd tegevate Hiina eksportivate tootjate tootmisprotsessile marginaalne.

(292) Seoses CRIA väitega tööjõu kohta lükkas komisjon tagasi taotluse kasutada ILO andmeid, sest erinevalt Turkstatist ([150]) ei sisaldanud andmebaas teavet tööjõukulude kohta eri sektorites ja oli seega vähem täpne. Turkstat esitas seevastu täpset teavet just tegevusala NACE koodi 22.11 (kummirehvide tootmine, protekteerimine ja taastamine ning sisekummide tootmine) kohta, mille alla rehvitööstus kuulub. Lisaks leidis komisjon, et GITI kontserni väide, et tunnitasu ei tohiks korrigeerida asjaolu tõttu, et rehvitootjad on enamasti suured äriühingud, millel on üle 1 000 töötaja, on üldine ja põhjendamata. Vastupidiselt GITI kontserni väitele koguti NACE-sektori 22 puhul tunnitasu alusel tööjõukulude arvutamiseks andmeid 1 274 äriühingult, millest 95 % olid VKEd, samas kui rehvitootjad olid tavaliselt suurettevõtjad, kellel oli üle 1 000 töötaja. Seega loeti korrigeerimine põhjendatuks ja väide lükati tagasi.

Üldised väited Brisa Bridgestone'i finantsaruannete kohta

(293) CRIA, Hankooki kontsern, Shandong Yongsheng ja Sumitomo kontsern väitsid, et komisjon peaks Brisa Bridgestone'i konsolideeritud finantsaruanded jätma arvesse võtmata, kuna need hõlmavad telekommunikatsiooni äriüksust Arvento. Hankooki kontsern väitis, et Brisa Bridgestone'i finantsandmed põhinesid kummitoodete tootmisel laiemalt (sealhulgas jalatsid, kummilindid ja kummitooteid sisaldavad materjalid), mitte ainult rehvide tootmisel. CRIA tegi ettepaneku jätta müügi-, üld- ja halduskulude ning kasumi arvutamisel välja kõik rehvidega mitteseotud andmed, kohaldades rehvidega seotud ja rehvidega mitteseotud äritegevuse tulude suhet (vastavalt 96 % ja 4 %).

([148]) Global Trade Atlas.
([149]) Konfidentsiaalsuse huvides ei saa esitada üksikasjalikumat teavet.
([150]) Türgi statistikaamet.

(294) Brisa Bridgestone'i ja Arvento puhul leidis komisjon, et finantsaruandes esitatud teabes ei ole müügi-, üld- ja halduskulusid ega kasumit eraldi välja toodud. Ta märkis siiski, et väited ei olnud põhjendatud, eelkõige seoses Arvento käibe mõjuga konsolideeritud finantsaruannetele. Alusmääruse artikli 2 lõike 6a punktis a on sätestatud, et arvutatud normaalväärtus peab hõlmama moonutamata ja põhjendatud müügi-, üld- ja halduskulude summat ning kasumisummat. Selles ei täpsustata, kuidas need summad tuleks kindlaks määrata, vaid nõutakse, et need oleksid moonutamata ja põhjendatud. Komisjonil ei ole kohustust kasutada äriühinguid, mis toodavad uuritavat toodet. Igal juhul näitas uurimine, et Brisa Bridgestone'i rehviäri moodustas 96 % müügist ning et rehvidega mitteseotud müük koosnes protekteerimisest, varuosadest, seireseadmetest, akudest ja muudest alternatiivsetest toodetest ([151]), mis kinnitab, et Arvento (ja muude kummitoodete) mõju Brisa Bridgestone'i äritegevusele oli väga väike. Seega järeldas komisjon, et käesoleval juhul kindlaks tehtud müügi-, üld- ja halduskulud ning kasum olid moonutamata ja põhjendatud ning vastasid alusmääruse artikli 2 lõike 6a punkti a nõuetele. See väide lükati tagasi.

(295) GITI kontsern ja Hankooki kontsern väitsid, et Brisa Bridgestone'i tegevuse brutomarginaal, mis oli üle 30 %, ei esinda Türgi rehvitootjate valitsevaid turutingimusi. Hankooki kontsern väitis, et tegevusala NACE koodiga 22.11 seotud Türgi statistika kohaselt oli Türgi rehvitootjate keskmine tegevuse brutomarginaal 24,58 % (müügi-, üld- ja halduskulude suhe 21,18 % ja kasumimäär 3,40 %). Hankooki kontserni sõnul oli madal kasumlikkuse tase seotud hiljutise dumpinguvastase menetluse algatamisega Türgis mitmest riigist pärit sõiduauto- ja kergveokirehvide suhtes.

(296) Lisaks Brisa Bridgestone'i andmetele tegid CRIA ja GITI kontsern kindlaks ka teised Türgi kasumlikud rehvitootjad – Sumitomo Rubber AKO Lastik Sanayi ve Ticaret Anonim Şirketi (edaspidi „Sumitomo Rubber Türkiye") ja Goodyear Lastikleri T.A.S (edaspidi „Goodyear Türkiye"). GITI kontsern leidis lisaks, et kui müügi-, üld- ja halduskulude kindlaksmääramisel kasutataks Türgi müügi-, üld- ja halduskulusid käsitlevaid andmeid, tuleks kõrvaldada põhjendamatult kõrgete intressimäärade ja ülehinnatud valuutakursi kasumi/kahjumi moonutav mõju

(297) Komisjon analüüsis Sumitomo Rubber Türkiye finantsandmeid. Esiteks täheldas ta, et selle äriühingu kohta kättesaadav teave oli vähem üksikasjalik kui Brisa Bridgestone'i auditeeritud finantsaruannetes esitatud teave. Kooskõlas oma tavapraktikaga alusmääruse artikli 2 lõike 6a kohaldamisel kasutab komisjon müügi-, üld- ja halduskulude ning kasumi põhjendatud ja moonutamata summade kindlakstegemiseks kõige üksikasjalikumaid kättesaadavaid äriühingute andmeid. See võimaldab i) täiendavat kindlust andmete kasutamise täpsuse suhtes ning ii) teha vajaduse korral korrigeerimisi. Sellest hoolimata püüdis komisjon teha müügi-, üld- ja halduskulud kindlaks Sumitomo Rubber Türkiye kohta kättesaadava puuduliku teabe põhjal, mis andis tulemuseks ligikaudu 6 %. Komisjon leidis, et arvutatud müügi-, üld- ja halduskulude tase ei ole mõistlik. Nagu Hankooki kontsern märkis, olid Türgi Vabariigi keskpanga ([152]) tegevusala NACE koodiga 22.11 seotud statistika kohaselt selles sektoris tegutsevate äriühingute keskmised müügi-, üld- ja halduskulud üle 20 % ning seega kooskõlas komisjoni arvutatud Brisa Bridgestone'i müügi-, üld- ja halduskuludega.

(298) Nagu on märgitud põhjenduses 297, kasutab komisjon võimaluse korral andmeid, mis võimaldavad finantsteavet üksikasjalikumalt kindlaks teha, nagu käesoleval juhul, kui olid kättesaadavad Brisa Bridgestone'i üksikasjalikud auditeeritud finantsaruanded. Seetõttu otsustas komisjon võtta müügi-, üld- ja halduskulude ning kasumi arvutamisel aluseks üksnes Brisa Bridgestone'i andmed. Äriühing Goodyear Türkiye ei olnud uurimisperioodil kasumlik ja seega ei saanud tema andmeid arvesse võtta. Seepärast lükati see väide tagasi.

([151]) Vt Brisa Bridgestone'i 2024. aasta aruanne, lk 83, kättesaadav aadressil: https://www.brisa.com.tr/uploads/docs/Brisa_FR_2024_EN_Digital_Final.pdf.

([152]) https://www.tcmb.gov.tr/wps/wcm/connect/EN/TCMB+EN/Main+Menu/Statistics/Real+Sector+Statistics/Company+Accounts/Company+Accounts+Data/.

Taotlus võtta ORBISe andmete asemel arvesse Brisa Bridgestone'i finantsaruandeid

(299) CRIA, Hankooki kontsern ja GITI kontsern väitsid, et komisjon peaks ORBISe andmete asemel arvesse võtma Brisa Bridgestone'i auditeeritud finantsaruandeid. Asjaomased isikud väitsid, et finantsaruannete kaalumisel olid müügi-, üld- ja halduskulud ning kasum väiksemad kui siis, kui need oleksid kindlaks määratud ORBISe andmete põhjal.

(300) Komisjon nõustus selle väitega ning vaatas finantsaruannete põhjal läbi müügi-, üld- ja halduskulude ning kasumi summa.

Taotlus korrigeerida Brisa Bridgestone'i finantsaruandeid

(301) CRIA väitis, et Hiina eksportivate tootjate ekspordihinna ja arvutatud normaalväärtuse õiglase võrdluse tagamiseks on Brisa Bridgestone'i kasumi ning müügi-, üld- ja halduskulude arvutamisel vaja teha mitu korrigeerimist. Ta tegi ettepaneku a) jätta müügi-, üld- ja halduskulude ning kasumi arvutamisel välja kõik rehvidega mitteseotud andmed, kohaldades rehvide ja muu äritegevuse tulude suhet (vastavalt 96 % ja 4 %), b) jätta välja tulud ja kulud, mis tulenevad tema arvates rehvidega mitteseotud investeerimistegevusest, samuti teadus- ja arendustegevuse kulud, transpordi- ja ladustamiskulud ning litsentsitasu ja müügi komisjonitasud (sama väite esitas GITI kontsern), ning c) jätta muust tegevustulust ja -kulust välja tuletisfinantsinstrumentidest tulenev kahjum.

(302) Komisjon ei pidanud asjakohaseks teha Brisa Bridgestone'i finantsandmetes korrigeerimisi seoses rehvidega mitteseotud äritegevuse osaga (Arvento), nagu on selgitatud eespool käesolevas punktis.

(303) Lisaks leidis komisjon, et teadus- ja arendustegevuse kulud on müügi-, üld- ja halduskulude lahutamatu osa ning neid ei tohiks normaalväärtuse arvutamisel välja jätta. Samuti olid muud tegevustulud ja -kulud üldjuhul osa töötleva tööstuse äriühingu tavapärasest tegevusest.

(304) Komisjon nõustus siiski väitega, et müügi-, üld- ja halduskuludest ning uuritava toote müügiga seotud transpordi- ja ladustamiskuludest tuleks maha arvata investeerimistulu, mis on seotud muu äritegevusega kui uuritava toote tootmine. Komisjon arvas müügi-, üld- ja halduskulude arvutusest maha ka litsentsitasud ja müügi komisjonitasud, tagamaks, et arvutatud normaalväärtust ja ekspordihinda võrreldakse samal kaubandustasandil pärast asjakohaseid korrigeerimisi, et tagada piisav võrdlus vastavalt alusmääruse artikli 2 lõikele 9.

Malaisia ja Indoneesia

(305) GITI kontsern ja Shandong Yongsheng väitsid, et Malaisia ja Indoneesia on Türgiga võrreldes representatiivsemad. Sumitomo kontsern väitis samuti, et eelistada tuleks selliseid riike nagu Malaisia ja Indoneesia, kuid ei esitanud selle kohta ühtegi selgitust.

(306) GITI kontsern väitis, et Malaisia valiti välja mitme suhteliselt hiljutise uurimise puhul. Ta kordas, et Malaisia kautšukisegu import on tüüpiline. Ta väitis, et kui Hiina ja Venemaa import Türki kokku liita, moodustaks see mõne tootmisteguri puhul nii Malaisiasse kui ka Indoneesiasse suunatud impordist suurema osa kui Hiina import. Lisaks leidis ta, et kuna Indoneesiat ei peetud sobivaks võrdlusriigiks loodusliku kautšuki väikese impordi tõttu, mis on üks peamisi tootmistegureid, oleks Malaisia kõige sobivam võrdlusriik, kuna ta on suurim loodusliku kautšuki importija.

(307) Shandong Yongsheng väitis, et Malaisia jäeti välja üksnes seetõttu, et Hiinast pärit stüreen-butadieenkautšuki osakaal impordis oli suur, kuid teatavate tootmistegurite (nagu ränidioksiid ja teraskoort) impordis Türki oli Hiina impordi osakaal veelgi suurem. Shandong Yongsheng väitis, et muudest WTO liikmesriikidest kui Hiina Malaisiasse suunatud stüreen-butadieenkautšuki impordi hinnad olid keskmise hinna lähedal ja kõrgemad kui Türki suunatud impordi hinnad. Samuti väitis Shandong Yongsheng, et muudest WTO liikmesriikidest kui Hiina pärit tahma

import Indoneesiasse oli peaaegu sama hinnaga kui import Türki ja igal juhul keskmise hinna lähedal. Nagu on selgitatud eespool käesolevas punktis, valis komisjon võrdlusriigiks Türgi, tehes kõigepealt kindlaks riigid, kus Hiinast pärit import moonutaks kõige rohkem impordihindu nii peamiste tootmistegurite puhul kui ka üldiselt. Ta leidis, et Türgi teatas kõige väiksemast üldisest kaubavahetusest Hiinaga võrreldes kõigi teiste võimalike võrdlusriikidega. Ilmnes, et kõige olulisemate tootmistegurite puhul sõltus Türgi kõige vähem Hiinast pärit impordist, mis moodustas keskmiselt umbes 17 %, samas kui Malaisia puhul oli see näitaja 26 % ja Indoneesia puhul 32 %. Komisjon selgitas ka, et ei ole tõendatud, et Venemaa impordil oleks impordihindadele moonutav mõju. Seetõttu ei saa neid koos Hiina impordiga pidada moonutatuks.

(308) Komisjon võttis arvesse ka selliseid tegureid nagu enamiku tootmistegurite piisav impordimaht ja mõistlike finantsandmete kättesaadavus. Seega ei pidanud komisjon vajalikuks teha hinnavõrdlust, et võrrelda teatava Hiinast pärit impordi hindu keskmisega riikide puhul, mida ta pidas võrdlusriigiks vähem sobivaks. Samuti ei olnud asjaolu, et konkreetse tootmisteguri impordihind oli Türgis sama teguri impordihinnast kõrgem või sellele lähedane, argument, et eelistada tuleks kõrgema impordihinnaga riiki või seda tuleks pidada vähem moonutatuks.

(309) GITI kontsern ei olnud rahul, et komisjon ei selgitanud, miks ei valitud käesoleval juhul võrdlusriigiks Malaisiat, samas kui Hiinast pärit polüetüleentereftalaadi ([153]) ja Hiinast pärit kaaliumatsesulfaami puhul see valiti võrdlusriigiks. Sama väide esitati seoses USA dumpinguvastase menetlusega Hiinast pärit rehvide impordi suhtes ([154]), kus võrdlusriigiks valiti Malaisia. Lõpuks väitsid GITI kontsern ja Shandong Yongsheng, et kuna USA dumpinguvastane uurimine ei olnud märkuste aktsepteerimise kriteerium, oli komisjoni arutluskäik vastuolus asjaoluga, et komisjon tsiteeris Lõuna-Aafrika rahvusvahelise kaubanduse halduskomisjoni otsust, mis käsitleb rehvide suhtes kehtestatud dumpinguvastastest tollimaksudest kõrvalehoidmist kolmanda riigi kaudu importimise teel Hiinast läbi Kambodža, Tai ja Vietnami ([155]).

(310) Komisjon tuletas meelde, et iga juhtumit hinnatakse eraldi ning asjaolu, et varasemates uurimistes kasutati Malaisiat, ei mõjuta käesolevas uurimises võrdlusriigi valikut. Sama kehtib ka USA dumpinguvastase uurimise kohta. Lisaks rõhutas komisjon, et GITI kontserni nimetatud juhtumitel oli erinev uurimisperiood. Lõpuks viidati Lõuna-Aafrika rahvusvahelise kaubanduse halduskomisjoni otsusele, et tõendada faktiliselt meetmetest kõrvalehoidmist Tai

([153]) Komisjoni 27. novembri 2023. aasta rakendusmäärus (EL) 2023/2659, millega kehtestatakse ajutine dumpinguvastane tollimaks teatava Hiina Rahvavabariigist pärit polüetüleentereftalaadi impordi suhtes (ELT L, 2023/2659, 28.11.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/2659/oj), ja komisjoni 27. jaanuari 2022. aasta rakendusmäärus (EL) 2022/116, millega kehtestatakse pärast Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2016/1036 artikli 11 lõike 2 kohast aegumise läbivaatamist lõplik dumpinguvastane tollimaks Hiina Rahvavabariigist pärit kaaliumatsesulfaami impordi suhtes (ELT L 19, 28.1.2022, lk 22, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/116/oj).

([154]) Ameerika Ühendriikide kaubandusministeerium, *Decision Memorandum for the Preliminary Results of the Antidumping Duty Administrative Review of Certain Passenger Vehicle and Light Truck Tires from the People's Republic of China* (Otsuse memorandum Hiina Rahvavabariigist pärit teatavate sõiduauto- ja kergveokirehvide dumpinguvastase tollimaksu administratiivse läbivaatamise esialgsete tulemuste kohta), 2021–2022, lk 15; *Decision Memorandum for the Preliminary Results of the Antidumping Duty Administrative Review of Certain Passenger Vehicle and Light Truck Tires from the People's Republic of China and Rescission* (Otsuse memorandum Hiina Rahvavabariigist pärit teatavate sõiduauto- ja kergveokirehvide dumpinguvastase tollimaksu administratiivse läbivaatamise esialgsete tulemuste ja tühistamise kohta, 2017–2018), lk 18; *Decision Memorandum for the Preliminary Results of the Antidumping Duty Administrative Review of Certain Passenger Vehicle and Light Truck Tires from the People's Republic of China and Preliminary Determination of No Shipments* (Otsuse memorandum Hiina Rahvavabariigist pärit teatavate sõiduauto- ja kergveokirehvide dumpinguvastase tollimaksu administratiivse läbivaatamise esialgsete tulemuste ja saadetiste arvu esialgse kindlaksmääramise kohta), 2019–2020, lk 19; *Decision Memorandum for the Preliminary Results of the Antidumping Duty Administrative Review of Certain Passenger Vehicle and Light Truck Tires from the People's Republic of China; Rescission, in Part, and Preliminary Determination of No of Shipments (Otsuse memorandum Hiina Rahvavabariigist pärit teatavate sõiduauto- ja kergveokirehvide dumpinguvastase tollimaksu administratiivse läbivaatamise esialgsete tulemuste kohta; Osaline tühistamine ja saadetiste arvu esialgne kindlaksmääramine);* 2020–2021, lk 22. Juhtumid on kättesaadavad aadressil: https://access.trade.gov/login.aspx.

([155]) https://www.itac.org.za/upload/document_files/20250602071614_ITAC-Preliminary-Report-No.-748---May-2025.pdf.

kaudu, mis kinnitas riigi tugevale seotusele Hiinaga ja asjaolu, et Hiina äriühingud rajasid tollimaksude vältimiseks tehaseid teistes Kagu-Aasia riikides. Seda kinnitas ka CRIA ([156]), viidates kuuele erinevale Hiina ettevõttele, kes alustasid aastatel 2012–2020 rehvide tootmist Tais, ning nimetades üheks selle ärilise otsuse põhjuseks soovi vältida Ameerika Ühendriikide poolt kehtestatud dumpinguvastaseid ja tasakaalustavaid tollimakse ([157]).

(311) GITI kontsern kordas, et ainult Malaisia (ja Indoneesia) importis märkimisväärses koguses kautšukisegu, mis on GITI tootmisprotsessi peamine tootmistegur. Lisaks olid hõlpsasti kättesaadavad kasumlike Malaisia äriühingute finantsaruanded.

(312) Kõigepealt tuletas komisjon meelde, et kautšukisegu võrdlusalus asendati Mehhiko andmetega. Seoses Malaisia äriühingute kättesaadavate finantsandmetega rõhutas komisjon, et neljast äriühingust, kelle kohta GITI kontsern esitas finantsandmed, ei teatanud kaks neist müüdud kaupadega seotud kulusid ([158]). Ülejäänud kahe äriühingu müügi-, üld- ja halduskulud jäid vahemikku 4,4–7 %, mida peeti rehvisektori jaoks ebamõistlikuks.

(313) Shandong Yongsheng väitis, et Malaisia kogurahvatulu elaniku kohta on palju lähemal Hiinale kui Türgile, mistõttu on Malaisia sobivam võrdlusriik. Lisaks oli Malaisia rehvitootjate kohta rohkem teavet kui Türgi tootjate kohta, sest komisjon määras kindlaks ainult ühe tootja.

(314) Alusmääruse artikli 2 lõike 6a punkti a kohaselt normaalväärtuse arvutamisel võib komisjon kasutada eksportiva riigiga sarnase majanduse arengutasemega võrdlusriiki. Alusmäärus ei sisalda täiendavat nõuet valida võrdlusriigiks riik, mille majanduse arengutase on ekspordiriigiga kõige sarnasem. Seepärast võtab komisjon oma kaalutlusõigust kasutades aluseks riigid, mille Maailmapank on liigitanud samasse tulukategooriasse. Maailmapank on Hiina paigutanud suurema keskmise sissetulekuga riikide kategooriasse. Komisjon märkis esimeses teates selgelt, et kasutab oma väljakujunenud tava kohaselt selleks Maailmapanga andmebaasi. Asjaolu, et mõni riik võib kogurahvatulu või SKP poolest elaniku kohta olla Hiinaga sarnasem kui teine riik, ei ole sobiva võrdlusriigi valimisel määrav kriteerium. Seepärast lükati see väide tagasi. Nagu on märgitud eespool käesolevas punktis, on alusmääruse artikli 2 lõike 6a punktis a sätestatud, et arvutatud normaalväärtus peab hõlmama moonutamata ja põhjendatud müügi-, üld- ja halduskulude summat ning kasumisummat. Selles ei täpsustata, kuidas need summad tuleks kindlaks määrata, vaid nõutakse, et need oleksid moonutamata ja põhjendatud. Komisjonil ei ole kohustust tugineda teatavale arvule kättesaadavate finantsandmetega äriühingutele, tingimusel et müügi-, üld- ja halduskulude ning kasumi summad on moonutamata ja põhjendatud. Alusmääruse artikli 2 lõike 6 punkt a. Seepärast lükati see väide tagasi.

Mehhiko

(315) Shandong Yongsheng väitis, et võrdlusriigi valimisel ei tohiks arvesse võtta Mehhiko suurt osakaalu Hiinast pärit teraskoordi ja koortriide impordis, kuna Hiinast pärit teraskoordi ja koortriide impordi osakaal ei olnud tootmistegurite analüüsi moonutamise seisukohast oluline. Teiseks väitis ta, et komisjon esitas ainult kokkuvõtte ärisaladusena käsitletavast teabest Mehhiko äriühingu finantsaruannete kohta, mis ei võimaldanud huvitatud isikutel andmeid nõuetekohaselt kontrollida. Kolmandaks ei olnud asjaolu, et Mehhiko oli väiksem sõiduauto- ja kergveokirehvide tootja kui Türgi, alusmääruse artikli 2 lõike 6a punktis a määratletud kriteerium. Sellest tulenevalt väitis ta, et Mehhiko on endiselt kõige sobivam võrdlusriik esimeses teates esitatud riikide seas (Mehhiko, Türgi ja Serbia).

([156]) Vt *China Tire Set off a New Craze of Building Factories Overseas*, 13. aprill 2020, kättesaadav aadressil: https://e.cria.org.cn/a/1778595313171324930.

([157]) Sõna-sõnalt: „Ettevõtted otsustavad rajada tehaseid Kagu-Aasia riikidesse, nagu Tai ja Vietnam, peamiselt selleks, et lahendada tooraine tarneturu ja toodete eksporditurru kaugusest põhjustatud ebasoodsat olukorda ning vältida juba algusest peale USA „kahekordse dumpinguvastase meetme“ mõju. Kagu-Aasia riikide poolt USAsse eksporditavate rehvide koguse järsk suurenemine on aga äratanud USA tähelepanu“, link 156. joonealuses märkuses. „Kahekordseks dumpinguvastaseks meetmeks“ nimetatakse Hiina uudistes tavaliselt nii dumpingu- kui ka subsiidiumivastase uurimise algatamist, vt näiteks: https://www.yys-alu.com/en/news-center/1993.html.

([158]) Hock Hin (MUAR) Rubber Co., Michelin Malaysia, Toyo Tyre Malaysia SDN BHD ja Yamauchi (Malaysia).

(316) Komisjon tuletas meelde, et asjaolu, et teraskoordi ja koortriide import Mehhikosse oli suur, ei olnud ainus kriteerium, mille alusel ei valitud võrdlusriigiks Mehhikot. Türgit peeti mitmel põhjusel paremaks valikuks, sest Türgi teatas väikseimast üldisest kaubavahetusest Hiinaga võrreldes kõigi teiste võimalike võrdlusriikidega ning tal oli enamiku tootmistegurite impordi piisav maht ja kättesaadavad olid mõistlikud finantsandmed. Samuti tuletas komisjon meelde, et äriühingu Compana Hulera Tornel kohta esimeses teates avaldatud finantsteave ORBISe andmebaasi ülevaate kujul oli ainus äriühingu kohta kättesaadav teave. Seevastu Brisa Bridgestone'i kättesaadavad finantsandme olid auditeeritud finantsaruanded.

3.2.4.6. Järeldus

(317) Kuigi turu suurus ei olnud alusmääruse artikli 2 lõike 6a punktis a määratletud kriteerium, rõhutas komisjon ka seda, et Türgi mitte ainult ei vastanud kõigile alusmääruse artikli 2 lõike 6a punkti a kriteeriumidele, vaid on lisaks sellele kõigi võimalike võrdlusriikidega võrreldes Hiina rehvituruga palju sarnasem turg.

3.2.4.7. Märkused pärast lõplike järelduste avalikustamist

(318) Pärast lõplike järelduste avalikustamist kordas Shandong Yongsheng mõnda oma väidet. Äriühing leidis, et komisjon ei olnud käsitlenud mitmeid huvitatud isikute esitatud asjaolusid ja et komisjon ei olnud ka võrrelnud tootmistegurite hindu võimalike võrdlusriikide vahel, et teha kindlaks, kas teatav riik on esitanud mõistliku ja moonutamata võrdlusaluse, ning et komisjon pidi tõendama väidetavate moonutuste ulatust, mitte lihtsalt valima riiki, kus Hiina impordi tase on madalaim.

(319) Shandong Yongsheng leidis lisaks, et Malaisia oleks sobivam valik kui Türgi, kuna selle arengutase on kogurahvatulu põhjal Hiinaga äärmiselt sarnane ning energia- ja tööjõukulud on Hiinaga sarnasemad kui Türgiga, mistõttu on Malaisia võrdlusriigina parem valik.

(320) Komisjon märkis, et Shandong Yongsheng ei esitanud ühtegi uut asjaolu lisaks juba esitatud ja komisjoni poolt käsitletud asjaoludele, mis õigustaksid võrdlusriigi muutmist. Komisjon viitas oma analüüsile, mis näitas, et Türgi valiti võrdlusriigiks objektiivsete kriteeriumide alusel – mitte ainult seetõttu, et Türki imporditavate peamiste tootmistegurite hulgas oli Hiina päritolu import kõige väiksem, vaid ka muude asjaolude tõttu, nagu enamiku tootmistegurite piisav impordimaht ja mõistlike finantsandmete kättesaadavus, mis Malaisia puhul ei olnud kättesaadavad. Seetõttu lükkas komisjon väite tagasi.

(321) Pärast lõplike järelduste avalikustamist kordas Shandong Yonsgheng, et ka Mehhiko on võrdlusriigiks ilmselgelt parem valik kui Türgi. Tema arvates oli Mehhiko tootja Compania Hulera Tornel andmete kasutamine palju asjakohasem, sest see äriühing tootis 3. segmendi rehve ning ka Hiina impordib liitu valdavalt 3. segmendi rehve. Samuti väitis ta, et Compania Hulera Tornel oli hargmaise rehviettevõtte tütarettevõtja ja seetõttu auditeeriti tema finantsaruandeid hoolikalt. Shandong Yonsgheng väitis lisaks, et turu suurus ei olnud asjakohane kriteerium, nagu kinnitas ka komisjon. Shandong Yongsheng leidis seega, et komisjoni poolt Türgi eelistamine Mehhiko ees ei olnud põhjendatud ning et Türgi valimine oli ekslik ja ebaseaduslik ning et Türgi ei ole sobiv võrdlusriik alusmääruse artikli 2 lõike 6a punkti a tähenduses. Shandong Yongsheng leidis lisaks, et Türgi jätmine võrdlusriigiks on karistuslikku laadi ja et see suurendas ettevõtte dumpingumarginaali taset ning kahjustas seega Shandong Yongshengi ja Hiina eksportivate tootjate huve üldiselt, hoolimata Shandong Yongshengi pidevast ja hoolikast koostööst.

(322) Komisjon märkis, et Shandong Yongsheng ei esitanud tõendeid, mis näitaksid, et Compania Hulara Torneli finantsaruandeid auditeeriti, ning ka komisjon ise ei suutnud seda teavet leida. Ainus kättesaadav teave oli ORBISe andmebaasis, mille põhjal oli Compania Hulara Torneli kasum uurimisperioodil põhjendamatult väike. Seepärast järeldas komisjon, et Türgi kohta kättesaadavad andmed on parim kättesaadav võrdlusalus nii müügi-, üld- ja halduskulude kui ka kasumi kindlaksmääramiseks.

(323) Pärast lõplike järelduste avalikustamist väitis Kumho ka seda, et komisjoni valitud Türgi oli küsitav ning et müügi-, üld- ja halduskulude ning kasumi võrdlusalused ei olnud asjakohased, peamiselt seetõttu, et need ei olnud tüüpilised turusegmendile, kus Kumho tegutseb. Kumho juhtis tähelepanu sellele, et komisjon peab viima läbi olemasolevate alternatiivide võrdleva hindamise ning et käesoleval juhul jättis komisjon nõutava hindamise ilmselgelt tegemata, mistõttu on tema järeldus Türgi valimise kohta võrdlusriigiks vastuolus alusmääruse artikli 2 lõike 6a punkti a nõuetega, kuna komisjon võttis arvesse Hiina impordimahte enne kõigi alusmääruses sätestatud kriteeriumide, nagu sotsiaal- ja keskkonnakaitse taseme kaalumist, hoolimata oma järeldusest, et võimalikke võrdlusriike on mitu. Lisaks leidis ta, et Hiina impordi suur osakaal võis avaldada moonutavat mõju sisendite hindadele, kuid komisjon oleks pidanud analüüsima ka ühikuhindu asjakohaste rahvusvaheliste võrdlusaluste alusel.

(324) Kumho väitis lisaks, et komisjon oleks pidanud arvesse võtma ka Türgi sõltuvust Venemaalt pärit teatava materjali, eelkõige terase impordist. Ta väitis, et kuna komisjon avaldas Venemaa kohta „moonutuste aruande“, oleks tulnud Venemaalt pärit importi pidada moonutava mõjuga impordiks, nagu see on Hiinast pärit impordi puhul, kuna mõne tootmisteguri impordihinnad olid madalamad kui nende materjalide keskmine impordihind Türki. Ta väitis, et kui võtta arvesse nii Hiinast kui ka Venemaalt pärit impordi moonutavat mõju, oli ülejäänud maailmast Türki suunatud peamiste tootmistegurite impordi osakaal võrreldav Malaisia, Indoneesia ja Mehhiko impordi osakaaluga, mis ei põhjendanud objektiivselt Türgi valimist.

(325) Komisjon analüüsis neid väiteid hoolikalt. Ta viitas nii esimeses kui ka teises teates kõigi võimalike võrdlusriikide analüüsile kooskõlas alusmääruse artikli 2 lõike 6a punktiga a. Komisjon võttis oma analüüsis arvesse kõiki toimikus olevaid ja huvitatud isikute esitatud asjakohaseid andmeid ning jõudis järeldusele, et Türgi on ainus sobiv võrdlusriik. Seetõttu leidis komisjon, et erinevate vaatlusaluste riikide sotsiaal- ja keskkonnakaitse taset ei ole vaja hinnata. Samuti puudus õiguslik nõue, et komisjon võrdleks Türki suunatud impordi hindu „asjakohaste rahvusvaheliste võrdlusalustega“, nagu väitis Kumho. Komisjon kordas, et Türgi valimisel võeti arvesse selliseid asjaolusid nagu enamiku tootmistegurite piisav impordimaht ja mõistlike finantsandmete kättesaadavus, mida teiste võimalike võrdlusriikide puhul ei olnud. Venemaa kohta koostatud aruande olemasolu, arvestades selle järeldusi, ei õigustanud automaatselt kogu Venemaalt pärit impordi käsitlemist moonutatuna. Komisjon ei teinud Venemaalt Türki suunatud impordi hindade analüüsi põhjal järeldust moonutuste kohta. Eelkõige olid Venemaalt pärit kõnealuste tootmistegurite (tahm, sünteetiline kautšuk ja teraskoort) impordihinnad uurimisperioodil kas sarnased või kõrgemad kui samade tootmistegurite impordihinnad Venemaalt enne sanktsioonide kehtestamist. Seetõttu lükkas komisjon väite tagasi.

(326) Pärast lõplike järelduste avalikustamist otsustas komisjon saadud märkuste põhjal kasutada lisaks Brisa Bridgestone'i andmetele ka Türgi äriühingu (Sumitomo Rubber Türkiye) ainsaid muid finantsandmeid. Komisjon leidis, et sel viisil kindlaks määratud müügi-, üld- ja halduskulude ning kasumi võrdlusalused olid mõistlikud ja Hiina rehvitööstuse jaoks piisavalt tüüpilised. Komisjon leidis, et eesmärk ei olnud määrata kindlaks müügi-, üld- ja halduskulusid ning kasumit, mis kajastaksid iga eksportiva tootja individuaalset olukorda, vaid leida moonutamata ja põhjendatud summad. Seega jäi komisjon seisukohale, et Türgi on sobiv võrdlusriik, ning leidis, et valik ei olnud Shandong Yongshengi ja ülejäänud Hiina eksportivate tootjate jaoks karistav. Seetõttu lükkas komisjon väite tagasi.

(327) Eespool esitatud analüüsi põhjal pidas komisjon Türgit ainsaks sobivaks võrdlusriigiks. Nagu on selgitatud põhjenduses 233, lükkas komisjon Argentina ja Colombia sobivate võrdlusriikidena tagasi, kuna peamised tootmistegurid puudusid või nende maht oli väike. Lisaks järeldas komisjon, et Indoneesia, Malaisia ega Tai ei ole sobiv võrdlusriik, arvestades Hiinast pärit impordi märkimisväärset osakaalu peamistes tootmistegurites, nagu on selgitatud põhjendustes 256–260. Samamoodi ja nagu on märgitud põhjendustes 262 ja 263, lükkas komisjon võrdlusriigina tagasi Serbia, arvestades kahe olulise tootmisteguri puhul Hiinast pärit impordi suurt mahtu ning asjaolu, et kõigi peamiste tootmistegurite impordimaht oli mitu korda väiksem kui Türgist pärit impordi maht. Kuigi komisjon tugines Mehhiko andmetele, et kasutada neid võrdlusalusena ühe väikese tootmisteguri puhul, nagu on märgitud põhjenduses 291, jättis komisjon Mehhiko siiski sobiva võrdlusriigina välja, tuginedes järgmistele põhjendustes 263, 264, 316 ja 322 esitatud asjaoludele: i) teatavate tootmistegurite puhul on riigis suur Hiinast pärit impordi maht; ii) tootmistegurite impordi maht ja esindavus on väiksem, võrreldes näiteks Türgiga, ning iii) asjaolu, et Compania Hulera Torneli kasum oli põhjendamatult väike.

Sotsiaal- ja keskkonnakaitse tase

(328) Olles kõigi eespool kirjeldatud asjaolude põhjal kindlaks teinud, et Türgi on sobiv võrdlusriik, ei olnud alusmääruse artikli 2 lõike 6a punkti a esimese taande viimase lause kohaselt vaja hinnata sotsiaal- ja keskkonnakaitse taset.

3.2.4.8. Järeldus

(329) Eespool esitatud analüüsi arvesse võttes vastas Türgi alusmääruse artikli 2 lõike 6a punkti a esimeses taandes esitatud kriteeriumidele, mistõttu saab seda riiki pidada sobivaks võrdlusriigiks.

3.2.5. *Moonutamata kulude kindlakstegemiseks kasutatud allikad*

(330) Komisjon esitas esimeses teates loetelu kõigist tootmisteguritest, nagu materjalid, energia ja tööjõud, mida eksportivad tootjad uuritava toote tootmisel kasutavad, ning kutsus huvitatud isikuid üles esitama märkusi ja avalikult kättesaadavat teavet iga kõnealuses teates nimetatud tootmisteguri moonutamata väärtuste kohta.

(331) Seejärel märkis komisjon teises teates, et normaalväärtuse arvutamiseks kooskõlas alusmääruse artikli 2 lõike 6a punktiga a kasutab ta enamiku tootmisteguritega (eelkõige toorainetega) seotud moonutamata kulude kindlakstegemiseks GTA andmebaasi. Lisaks märkis komisjon, et ta kasutab nii Türgi statistikaameti ([159]) andmeid, et teha kindlaks moonutamata tööjõu- ja aurukulud, kui ka energiaturu reguleerimisasutuse ([160]) esitatud statistikat, et teha kindlaks moonutamata elektrikulud.

(332) Komisjon teavitas oma teises teates huvitatud isikuid ka sellest, et kuna valimisse kaasatud ja täieliku teabe esitanud eksportivate tootjate tootmistegureid oli palju ning kuna mõne tooraine osakaal kogu toomiskuludes oli tähtsusetu, rühmitati need tähtsusetud tootmistegurid kulumaterjalide alla. Peale selle teatas komisjon huvitatud isikutele, et arvutab kulumaterjalide osakaalu tooraine kogukulus ja kasutab seda osakaalu tooraine ümberarvutatud kulude jaoks asjaomase võrdlusriigi kindlaksmääratud moonutamata võrdlusaluste korral.

([159]) Türgi Statistikaamet: https://www.tuik.gov.tr/Home/Index.
([160]) Energiaturu reguleerimisasutus – EMRA: https://epdk.gov.tr/Home/En.

3.2.5.1. Tootmistegurid

(333) Võttes arvesse kogu huvitatud isikute esitatud ja kontrollkäikudel kogutud teavet, tehti kindlaks järgmised tootmistegurid ja nende allikad, et määrata kindlaks normaalväärtus vastavalt alusmääruse artikli 2 lõike 6a punktile a.

Tabel 1

Uuritava toote tootmistegurid

Tootmistegur	Kauba kood	Moonutamata väärtus	Mõõtühik	Andmete allikas
TOORAINED				
Naftaõlid ja bituminoossetest mineraalidest saadud õlid	2710 19	4,73	kg	GTA
Väävel	2802 00	33,02		
Tahm	2803 00	10,98	kg	GTA
Räni dioksiid	2811 22	20,05	kg	GTA
Tsinkoksiid ja -peroksiid	2817 00	26,63	kg	GTA
Aniliini derivaadid	2921 42	16,41	kg	GTA
Fenüleendiamiin ja diaminotolueenid ning nende derivaadid	2921 51	25,87	kg	GTA
Väävelorgaanilised ühendid	2930 90	23,96	kg	GTA
Aknakitt, pookvaha, vaiktsemendid, tihendussegud jm	3214 10	31,21	kg	GTA
Tehisvaha ja töödeldud vaha	3404 90	16,54	kg	GTA
Kampol ja vaikhapped ning nende derivaadid, kampolpiiritus, kampolõlid, ümbersulatatud vaigud	3806 90	14,13	kg	GTA
Kautšuki vulkaniseerimiskiirendid	3812 10	37,05	kg	GTA
Plasti- ja kummikompaundi plastifikaatorid	3812 20	14,30	kg	GTA
2,2,4-trimetüül-1,2-dihüdrokinoliini oligomeeride segud	3812 31	17,01	kg	GTA
Stearhape	3823 11	9,34	kg	GTA
Muud kemikaalid	3824 99	24,65	kg	GTA
Polüisobutüleen	3902 20	19,78	kg	GTA
Muud propüleeni või muude olefiinide polümeerid	3902 90	19,01	kg	GTA
Muud stüreeni polümeerid	3903 90	13,54	kg	GTA
Melamiinvaigud	3909 20	17,47	kg	GTA
Fenoolvaigud	3909 40	21,23	kg	GTA
Naftavaigud, kumaroon-, indeen- või kumaroon-indeenvaigud ja polüterpeenid	3911 10	17,18	kg	GTA

Tootmistegur	Kauba kood	Moonutamata väärtus	Mõõtühik	Andmete allikas
Polüsulfiidid	3911 90	28,97	kg	GTA
Polüuretaanist plaadid, lehed, kiled või ribad	3921 13	72,18	kg	GTA
Suitsutatud lehtedena	4001 21	17,4	kg	GTA
Tehniliselt spetsifitseeritud looduslik kautšuk	4001 22	13,54	kg	GTA
Muud loodusliku kautšuki liigid	4001 29	12,41	kg	GTA
Muud sünteetilise kautšuki liigid	4002 19	14,37	kg	GTA
Butadieenkautšuk	4002 20	13,3	kg	GTA
Isobuteen-isopreen-(butüül-)kautšuk	4002 31	20,3	kg	GTA
Muu butadieenkautšuk	4002 39	19,91	kg	GTA
Rubriigi 4001 ainete segud käesoleva rubriigi ainetega (kautšukisegud)	4002 80	23,96	kg	GTA
Regenereeritud kautšuk	4003 00	4,35	kg	GTA
Rehvikoortriie nailonist või muust polüamiidist	5902 10	63,34	kg	GTA
Rehvikoortriie polüestrist	5902 20	25,13	kg	GTA
Rehvikoortriie – muu	5902 90	64,15	kg	GTA
Rauast või legeerimata terasest traat, muu mittevääris metalliga pinnatud või kaetud	7217 30	11,28	kg	GTA
Trossikeed, trossid ja kaabel (teraskoort)	7312 10	22,88	kg	GTA
KULUMATERJALID				
TÖÖJÕUD				
Tööjõud	puudub	93,69	Töötunni kohta	Türgi statistikaamet
ENERGIA				
Elekter	puudub	0,72	kWh	Türgi statistikaamet
Maagaas	puudub	4,27	jüaani/m^3	Türgi statistikaamet
Aur	puudub	309,05	jüaani/tonn	Türgi statistikaamet

Tootmistegur	Kauba kood	Moonutamata väärtus	Mõõtühik	Andmete allikas
Vesi	puudub	5,76	jüaani/m^3	Türgi Vabariigi presidendi kantselei investeerimis-amet

3.2.5.2. Toorained

(334) Selleks et teha kindlaks võrdlusriigi tootja tehasesse tarnitud toorainete moonutamata hind, võttis komisjon aluseks võrdlusriigi kaalutud keskmise impordihinna (millele lisandusid imporditollimaksud ja transpordikulud), nagu see oli esitatud GTAs. Võrdlusriigi impordihind tehti kindlaks kõigist kolmandatest riikidest pärit impordi ühikuhindade kaalutud keskmisena. Hiina RVst ning määruse (EL) 2015/755 ([161]) 1. lisas loetletud kolmandatest riikidest, mis ei ole WTO liikmed, pärit importi arvesse ei võetud. Komisjon otsustas jätta välja Hiina RVst pärit impordi võrdlusriiki, sest nagu ta järeldas punktis 3.2.1, ei ole Hiina RV omamaiste hindade ja kulude kasutamine asjakohane, kuna esinevad olulised moonutused alusmääruse artikli 2 lõike 6a punkti b tähenduses. Kuna puuduvad tõendid selle kohta, et samad moonutused ei mõjuta ekspordiks ettenähtud tooteid samamoodi, oli komisjon seisukohal, et samad moonutused mõjutasid ekspordihindu.

(335) Komisjon väljendas koostööd tegeva eksportiva tootja toorainete tarne eest kantud transpordikulu protsendimäärana nende toorainete tegelikust kulust ja rakendas siis sama protsendimäära samade toorainete moonutamata kulule, et teha kindlaks moonutamata transpordikulu. Komisjon leidis, et käesoleva uurimise seisukohast võiks eksportiva tootja tooraine ja esitatud transpordikulude suhet kasutada mõistlikult näitajana, mille abil hinnata äriühingu tehasesse tarnitud toorainete moonutamata transpordikulusid.

(336) Pärast lõplike järelduste avalikustamist väitis Shandong Yongsheng, et kolme materjali, teraskoordi (HS 7312 10), rehvikoortriide (HSi rubriik 5902) ja ränidioksiidi (HSi rubriik 2811 22) Türki suunatud impordi hinnad olid ülemäära kõrged ja seega põhjendamatud ning et teraskoordi ja ränidioksiidi Türki suunatud impordi hinnad olid vastavalt 20 % ja 49 % kõrgemad kui maailma keskmine. Samuti väitis ta, et teraskoordi hinnad olid selgelt moonutatud, kuna Türgi kehtestas kaitsemeetmed terasest valtstraadi kui teraskoordi eelneva etapi toote suhtes, millel on moonutav mõju teraskoordi hindadele Türgi turul.

(337) Komisjon juhtis tähelepanu sellele, et võrdlushinnad kehtestati valitud võrdlusriiki (käesoleval juhul Türki) suunatud impordi hindade põhjal, mitte maailmaturu keskmiste hindade võrdluse põhjal. Kuna neid tootmistegureid imporditi Türki piisavas koguses ja neid peeti tüüpiliseks, ei võimaldanud asjaolu, et hinnad olid maailmaturu keskmisest kõrgemad, iseenesest järeldada, et need võrdlusalused olid liiga kõrged või põhjendamatud. Komisjon leidis ka, et asjaolu, et Türgis kehtisid terasest valtstraadi suhtes kaitsemeetmed, ei tõendanud iseenesest, et teraskoordi Türki importimise hinnad olid moonutatud, ning sellist tõendit ei esitanud ka Shandong Yongsheng – võrdlusaluseks ei olnud Türgis valmistatud teraskoordi hind, vaid Türki imporditud teraskoordi hind. Seega puudus tõendatud seos imporditud teraskoordi hinna ja kaitsemeetmete vahel. Kuna Shandong Yongsheng ei esitanud muid väiteid ega tõendeid selle kohta, et võrdlushinnad olid ebamõistlikud, lükati see väide tagasi.

([161]) Alusmääruse artikli 2 lõike 7 kohaselt ei saa normaalväärtuse kindlaksmääramisel lähtuda nendes riikides kehtivatest hindadest.

(338) Shandong Yongsheng väitis ka, et komisjon ei tohiks asendada tema imporditud tootmistegurite hindu võrdlusalustega, kuna need hinnad olid moonutamata.

(339) Komisjon märkis, et Shandong Yongsheng importis peamiselt looduslikku kautšukit ja mõnda muud materjali, mille kogumaht pärines siiski valdavalt Hiinast. Komisjon märkis ka, et rohkem kui kaks kolmandikku loodusliku kautšuki ja muude imporditud materjalide impordist osteti Hiina vahendaja kaudu ning seega mõjutasid neid Hiina turul esinevad moonutused. Lisaks ei esitanud Shandong Yongsheng ega ükski teine isik otseseid tõendeid selle kohta, et kõnealuse impordi ega otse väljastpoolt Hiinat pärit impordi puhul ei esine moonutusi. Seepärast lükati kõnealune väide tagasi.

(340) Pärast lõplike järelduste avalikustamist väitis CRIA, et tahma võrdlusalus tuleks kindlaks määrata alamkoodi 2803 00 00 90 11 alusel, mis on rehvitootmises kasutamiseks sobiv tahma tüüp. Samuti väitis ta, et teraskoordi puhul oleks komisjon pidanud võrdlusaluse kindlaks määrama alamkoodi 7312 10 41 alusel.

(341) Seetõttu lükkas komisjon väite tagasi. Valimisse kaasatud eksportivate tootjate esitatud andmete põhjal ei olnud võimalik kindlaks teha, et need olid Hiina koostööd tegevate eksportivate tootjate poolt rehvide tootmisel kasutatud materjalide koodid. Täpsemalt öeldes ei võimaldanud Hankooki kontserni raamatupidamisdokumendid kasutatud materjale rohkem kui kuuekohalise koodi tasemel kindlaks teha, samas kui CRIA nimetatud koodid ei vastanud Shandong Yongshengi esitatud materjalile.

3.2.5.3. Tööjõud

(342) Türgi statistikaamet avaldab üksikasjalikku teavet palkade kohta Türgi eri majandussektorites. Komisjon kasutas seda statistikat palkade kindlaksmääramiseks Türgis, kasutades üksikasjalikku teavet tootmissektori palkade kohta 2024. aastal NACE grupi 22 (kummirehvide ja sisekummide tootmine) majandustegevuse puhul, kuhu tootmine kuulub vastavalt NACE Rev.2 klassifikaatorile ([162]), st 93,69 jüaani tunnis ([163]).

(343) Pärast lõplike järelduste avaldamist vaidlustas Shandong Yongsheng asjaolu, et komisjon korrigeeris tööjõukulusid suurettevõtete (üle 1 000 töötajaga) tasemele. Ta leidis, et sel viisil suurendas komisjon kunstlikult tööjõukulusid, kuna Hiina rehvitootjate keskmine suurus ei olnud otseselt võrreldav Türgi rohkem kui 1 000 töötajaga ettevõtete suurusega.

(344) Komisjon leidis, et väide on põhjendamatu. Mõlemad valimisse kaasatud äriühingud olid äriühingud, mille töötajate arv ületas oluliselt 1 000 töötajat. Seega leidis komisjon, et võrdlusalus määrati kindlaks nõuetekohaselt, ja lükkas väite tagasi.

(345) Pärast lõplike järelduste avalikustamist väitis kaebuse esitaja, et Brisa raamatupidamisaruannetes oli esitatud nii äriühingu töötajate arv kui ka personalikulud ja otsesed tööjõukulud uurimisperioodil ning et kuna komisjon püüab võimaluse korral kasutada üksikasjalikumaid andmeid, võib neid andmeid kasutada tööjõu võrdlusaluse kindlaksmääramiseks. Ta väitis, et selle põhjal kindlaks määratud tööjõu võrdlusalus oleks 201,61 Türgi liiri tunnis.

(346) Oma vastuväidetes vaidlustas Hankooki kontsern selle väite. Ta väitis, et Türgi statistikaameti andmed annavad Türgi rehvitööstuse keskmistest tööjõukuludest neutraalsema ja tüüpilisema ülevaate kui ühe tootja sisemine kulustruktuur. Samuti seadis ta kahtluse alla kaebuse esitaja arvutuse täpsuse ja leidis, et kaebuse esitaja arvutas töötajate arvu valesti.

(347) Komisjon leidis, et Türgi statistikaameti andmed olid Türgi tööjõukulude kindlaksmääramiseks tüüpilisem ja sobivam võrdlusalus kui üheainsa äriühingu andmed. Seepärast lükkas komisjon väite tagasi.

([162]) https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Labour-Cost-Statistics-2024-54011.
([163]) TurkStat, Labour Input Indices (tööjõu sisendindeksid), neljas kvartal: oktoober–detsember 2024.

3.2.5.4. Elekter

(348) Elektrienergia võrdlusaluse kindlaksmääramiseks kasutas komisjon Türgi energiaturu reguleerimisasutuse EMRA korrapärastes pressiteadetes avaldatud elektrihinnastatistikat ([164]). Komisjon kasutas tööstuslikul eesmärgil kasutatava elektrienergia hinda vastava tarbimisvahemiku kohta uurimisperioodil, st 0,7183 jüaani kilovatt-tunni kohta.

3.2.5.5. Gaas ja aur

(349) Türgis tööstuslikul eesmärgil kasutajatele kehtiva maagaasihinna avaldab Türgi statistikaamet. Komisjon kasutas 2021. aasta teise poolaasta ja 2022. aasta esimese poolaasta kohta kättesaadavat hinda 2 610 000–26 100 000 m^3 suuruses tarbimisvahemikus ([165]). Seda hinda kohandati täiendavalt inflatsiooniga, kasutades Türgi statistikaameti ([166]) avaldatud tootjahinnaindeksit, et kajastada kulusid uurimisperioodil. Avaldatud hinnas sisalduv käibemaksu osa arvati maha, kuna Türgis on uuritava toote tootjatel õigus see tagasi nõuda.

(350) Auru puhul tuletati võrdlusalus maagaasi võrdlusalusest asjakohast teisendustegurit kasutades. Nimelt kulub tavatingimustes ühe tonni aurugaasi tootmiseks hinnanguliselt ligikaudu 72,37 m^3 maagaasi.

3.2.5.5.1. Väited inflatsiooni kohta Türgis pärast lõplike järelduste avalikustamist.

(351) Pärast lõplike järelduste avaldamist väitis CRIA, et Türgis on hüperinflatiivne majanduskeskkond, mis paratamatult mõjutas riigis kehtestatavaid võrdlusaluseid, nimelt tööjõu- ja energiakulusid ning Türgi äriühingute tulemusi, mida kasutati moonutamata ja põhjendatud müügi-, üld- ja halduskulude ning kasumi summade kindlaksmääramiseks. Ta ei nõustunud väitega, et inflatsiooni tasakaalustas olulisel määral Türgi liiri ja Hiina jüaani vahetuskurss.

(352) Tööjõu osas väitis CRIA, et tööjõukulud suurenesid 2022.–2024. aastal 424 %, kuid samal perioodil langes Türgi liiri vahetuskurss Hiina jüaani suhtes väärtuselt 0,4066 väärtusele 0,2189, mis tähendab 186 % devalveerimist. Seega tööjõukulud kahekordistusid, isegi pärast vahetuskursi kohaldamist. Energiakulude kohta väitis CRIA, et 2021. ja 2024. aasta Hiina jüaani ja Türgi liiri vahetuskurssi aluseks võttes suurenes gaasi võrdlusalus 2021.–2024. aastal 162 %.

(353) CRIA väitis lisaks, et nõustuda ei saa ka komisjoni väitega, et kohalike kulude suurenemist võisid põhjustada muud tegurid kui inflatsioon. Elektrihinna tõus, mis järgis teiste riikide sarnaseid suundumusi tõenäoliselt seoses Venemaa sõjalise agressiooniga Ukraina vastu, või tööjõukulude kasv, Türgi valitsuse sekkumine tööturule miinimumpalga järsuks tõstmiseks, mis oli ajendatud Türgi valitsuse tolleaegsest poliitilisest tegevuskavast, olid moonutavat laadi tegurid, millel oli vaid kohalik või piirkondlik mõju, ning need tegurid ei mõjuta Hiina eksportivaid tootjaid. Seetõttu ei saa neid hindu pidada moonutamata võrdlusaluseks. Tema arvates kajastus hüperinflatsiooni mõju Türgi äriühingute finantstulemustes, mis muutis andmed ebausaldusväärseks. CRIA viitas sellega seoses ka Brisa Bridgestone'i finantsaruannetes tehtud korrigeerimisele („kasum rahaliste vahendite netopositsioonist"), mis tema arvates tulenes täiesti kunstlikust raamatupidamisest. Ta väitis, et ilma selle korrigeerimiseta oleks Brisa Bridgestone kahjumis.

([164]) epdk.gov.tr => Press releases (pressiteated) => valige Electricity Market board decisions (elektrituru nõukogu otsused).

([165]) Türgi statistikaamet, „Industry natural gas prices by consumption bands for period January-June, 2022" (Tööstuslikul eesmärgil kasutatava maagaasi hinnad tarbimisvahemike kaupa ajavahemikul 2022. aasta jaanuarist juunini), https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Electricity-and-Natural-Gas-Prices-Period-I:-January-June-2022-45567.

([166]) Türgi statistikaamet, „Domestic producer price index and rate of change" (Omamaiste tootjahindade indeks ja muutuse määr), https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Domestic- Producer-Price-Index-June-2024-53691.

(354) CRIA väitis seega, et üksnes sellise moonutuse kõrvaldamine võimaldaks teha võrdluskulu kindlaks moonutamata ja mõistlikul tasemel, ning tegi ettepaneku kasutada teiste riikide, näiteks Malaisia või Indoneesia võrdlushindu. Lisaks leidis ta, et kui komisjon peab seda võimalust sobimatuks, võiks alternatiiviks olla hüperinflatsiooniperioodile eelnenud perioodi (st enne 2022. aastat) tööjõu- või energiakulude indekseerimine keskmise inflatsioonimääraga, mis hõlmab vähemalt kümneaastast perioodi. Viimasel juhul võetaks kindlaks määratavates tööjõu- ja energiakuludes arvesse mõistlikku inflatsioonitaset.

(355) Samamoodi väitis Shandong Yongsheng, et komisjon ei korrigeerinud hindu vastavalt Türgi liiri 58,5-protsendilisele hüperinflatsioonile uurimisperioodi jooksul, ning et see korrigeerimine peaks hõlmama mitte ainult gaasi ja auru, vaid ka tööjõu-, elektri-, vee- ja tootmise üldkulusid, müügi-, üld- ja halduskulusid ning kasumit. Ta väitis, et inflatsioon oli Brisa Bridgestone'i finantsandmetes selgelt näha, sest tööjõukulud ja intressid kasvasid uurimisperioodil 67 %. Seetõttu leidis Shandong Yongsheng, et kuna Türgi kannatas hüperinflatsiooni all, oli komisjoni valik Türgi kasuks põhjendamatu ja ebaseaduslik. Seetõttu väitis Shandong Yongsheng, et komisjon peaks inflatsiooni mõju välistamiseks vajaduse korral korrigeerima kulusid, et tagada õiglane võrdlusaluse valik ning arvutatud normaalväärtuse ja tegeliku ekspordihinna õiglane võrdlus kooskõlas alusmääruse artikli 2 lõike 6a punktiga a.

(356) Lisaks väitis Shandong Yongsheng, et Türgi sõltub oma energiavarustuses suurel määral Venemaa ja Kesk-Aasia naftast ning et pärast Venemaa 2022. aasta sissetungi Ukrainasse energiakulud suurenesid. Tema arvates oleksid need moonutused pidanud andma komisjonile piisava põhjuse Türgit võrdlusriigina mitte kasutada. Ta väitis, et komisjon peaks elektrienergia puhul kasutama Mehhiko või Malaisia võrdlusalust või alternatiivina arvama Türgi võrdlusalusest maha „Venemaa energiašokipreemia" (mida võib kvantifitseerida 2021.–2024. aasta hinnaerinevuse alusel).

(357) Komisjon kordas, et ükski isik ei esitanud tõendeid, mis näitaksid, et inflatsioon muudab võrdlusaluste kindlaksmääramise moonutatuks või ebausaldusväärseks. Kõnealune võrdlusalus tuletati kogu uurimisperioodi jooksul tööjõu, elektri ja gaasi keskmise hinna põhjal, kajastades seega aasta keskmist. Palkade nominaalkasv (2022–2024) ja gaasihinnad Türgis olid kooskõlas elukalliduse, sealhulgas energiakulude suurenemisega. Sellest tulenevalt järeldas komisjon, et need hinnad olid uurimisperioodil mõistlikud võrdlusalused.

(358) Nagu komisjon lisaks märkis, järgis energiakulude üldine kasv Türgis laiemaid suundumusi, mida täheldati ka kogu liidus – see areng oli osaliselt tingitud Venemaa sõjalisest agressioonist Ukrainas. See seos ei tähendanud siiski, et võrdlusalused olid moonutatud. Vaatamata väidetele kasvavate tööjõu- ja energiakulude kohta, ei esitanud ükski isik tõendeid selle kohta, et need kulud olid põhjendamatud või moonutatud.

(359) Tegelikult rõhutas komisjon, et uurimises, mis käsitles sarnase toote (veokirehvide) ([167]) importi uurimisperioodil 1. juulist 2022 kuni 30. juunini 2023, oli elektrienergia võrdlusaluseks 1,180 jüaani/kWh, mis on oluliselt suurem kui käesoleval juhul kohaldatud 0,72 jüaani/kWh. Samamoodi oli maagaasi võrdlusalus veokirehvide uurimisel 5,02 jüaani/m³, võrreldes tasemega 4,27 jüaani/m³, mida kohaldati käesoleval juhul. Need võrdlused näitasid, et energia võrdlusalused ei suurenenud oluliselt ega olnud ülepaisutatud, nagu mõned isikud väitsid. Seetõttu ei leidnud komisjon põhjust pidada võrdlusaluseid moonutatuks, ebamõistlikuks või ebausaldusväärseks ning väited lükati tagasi.

([167]) Komisjoni 18. oktoobri 2018. aasta rakendusmäärus (EL) 2018/1579, millega kehtestatakse teatavate Hiina Rahvavabariigist pärit uute või protekteeritud kummist õhkrehvide (mida kasutatakse bussidel või veoautodel ning mille koormusindeks on üle 121) impordi suhtes lõplik dumpinguvastane tollimaks ja nõutakse lõplikult sisse kõnealuse impordi suhtes kehtestatud ajutine tollimaks ning millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EL) 2018/163 (ELT L 263, 22.10.2018, lk 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2018/1579/oj).

3.2.5.6. Vesi

(360) Tööstuslikul eesmärgil kasutatava vee kulud avaldas Türgi Vabariigi presidendi kantselei investeerimisamet ([168]). Komisjon kasutas 2023. aastal Ankara piirkonnas ([169]) kehtinud käibemaksuta hinda, kuna uuritava toote Türgi tootjatel on õigus käibemaksu tagastamisele.

3.2.5.7. Tootmise üldkulud, müügi-, üld- ja halduskulud ning kasum

(361) Alusmääruse artikli 2 lõike 6a punktis a on sätestatud, et „arvutatud normaalväärtus hõlmab moonutamata ja põhjendatud haldus-, müügi- ja üldkulusummat ning kasumisummat“. Lisaks tuleb kindlaks teha tootmise üldkulud, et hõlmata kulusid, mida eespool viidatud tootmistegurid ei hõlma.

(362) Koostööd teinud eksportivate tootjate tootmise üldkulusid väljendati protsentuaalse osana eksportivate tootjate tegelikest tootmiskuludest. Seda protsendimäära kohaldati moonutamata tootmiskulude suhtes.

(363) Selleks et kindlaks teha moonutamata ja põhjendatud müügi-, üld- ja halduskulud ning kasumisumma, tugines komisjon Brisa Bridgestone'i 2024. aasta finantsandmetele, mis saadi äriühingu majandusaasta aruandest.

(364) Brisa Bridgestone'i finantsaruannete põhjal moodustasid müügi-, üld- ja halduskulude ning kasumi määrad, väljendatuna protsendimäärana müüdud kaupade kuludest, vastavalt 18,26 % ja 8,81 %. Need protsendimäärad leiti olevat rehvitööstuse jaoks mõistlikud.

(365) Pärast lõplike järelduste avalikustamist väitis CRIA, et komisjon oleks pidanud nõustuma Sumitomo Rubber Türkiye andmete kasutamisega. Ta väitis, et komisjon kasutas müügi-, üld- ja halduskulude ning kasumi võrdlusaluste kindlaksmääramiseks pidevalt ORBISe andmeid ning et komisjon pidas neid usaldusväärseks. Lisaks väitis ta, et kuna andmed olid uurimisperioodi kohta kättesaadavad, ei olnud komisjonil põhjust neid Brisa Bridgestone'i kohta kättesaadava üksikasjalikuma teabega mitte konsolideerida ega tagasi lükata. Asjaolu, et vähem üksikasjalikke andmeid ei olnud võimalik korrigeerida, ei saa pidada nende tagasilükkamise põhjuseks, kuna neid korrigeerimisi tehti ainult osapoolte taotlusel. CRIA leidis ka, et puudus künnis, mille alusel teha kindlaks, et müügi-, üld- ja halduskulud olid liiga väikesed. Tema arvates suurendaks nende andmete lisamine segmentide esindavust.

(366) Komisjon kaalus CRIA väiteid ja nõustus, et võrdlusaluste kehtestamisel tuleks kasutada Sumitomo Rubber Türkiye andmeid. Ta arvutas vastavalt ümber mõlemad müügi-, üld- ja halduskulude ning kasumi võrdlusalused.

(367) CRIA väitis veel, et müügi-, üld- ja halduskulude ning kasumi võrdlusaluses tuleks võtta arvesse segmentidesse jaotamist sarnaselt sellega, mida komisjon tegi turuhinnast madalama hinnaga müügi arvutustes, ning et teadus- ja arendustegevuse kulud tuleks välja jätta, et kajastada Hiina 3. segmendi tootjate teadus- ja arendustegevusse tehtud investeeringute madalamat taset. CRIA palus komisjonil vähemalt kinnitada, et eksportivate tootjate tootmise üldkuludesse ei ole arvutatud teadus- ja arendustegevuse kulusid. Sarnased väited esitas ka Shandong Yongsheng.

(368) Shandong Yongsheng väitis ka, et Brisa Bridgestone'i finantsteabel põhinevas võrdlusaluses ei võetud arvesse 1. ja 2. segmendi äriühingute müügi-, üld- ja halduskulude ning kasumi vahelist erinevust ning seetõttu peaks komisjon nii müügi-, üld- ja halduskulude kui ka kasumi puhul kasutama kahjumarginaali arvutamisel kasutatud kasumimäära (1. segment: 15,1 %; 3. segment: 9,4 %) tabelist 15 ning seega vähendama kasumit 5,48 %-ni ja müügi-, üld- ja halduskulusid 11,36 %-ni.

([168]) https://www.invest.gov.tr/en/investmentguide/pages/cost-of-doing-business.aspx.
([169]) Ankara piirkond on Brisa Bridgestone'i tehastele lähim piirkond.

(369) Sarnase väite esitas Kumho. Ta väitis, et komisjon ise tunnistas kogu uurimise vältel järjepidevalt, et rehviturg on struktureeritud segmentide kaupa ning et 1. segmendi tootjad kandsid üldiselt erineval tasemel teadus- ja arendustegevuse, müügi- ja turunduskulusid, said kasu kaubamärgi suuremast tuntusest ning tegutsesid äritingimustes, mis erinesid oluliselt 2. ja 3. segmendis valitsevatest tingimustest. Ta väitis, et peamiselt 1. segmendi tootjalt saadud võrdlusaluse kohaldamine madalamates segmentides tegutsevate tootjate suhtes võib seetõttu arvutatud normaalväärtust tegelikust suuremana näidata.

(370) Komisjon leidis, et neid 2021. aasta kohta liidu tootmisharu andmete põhjal kindlaks tehtud suhtarve ei saa Türgi olukorrale ekstrapoleerida ning et need ei võimalda kindlaks teha, et kui Türgi tootjad oleksid 3. segmendis esindatud, väheneksid vastavalt ka müügi-, üld- ja halduskulud ning kasum. Väited nende võrdlusaluste erineva taseme kohta segmentide kaupa põhinesid üksnes oletustel ning komisjonil puudus põhjendatud ja kvantifitseeritud alus nende võrdlusaluste kohandamiseks dumpingu kindlaksmääramise kontekstis. Asjaolu, et kahju kohta tehtud järeldustes tehti kindlaks seos liidu tootjate müügi-, üld- ja halduskulude ning kasumi tasemete ja segmentide vahel, ei saanud kasutada dumpingu kindlaksmääramiseks, sest tegemist oli kahe eraldiseisva ja erineva analüüsiga. Teadus- ja arendustegevuse kulud ei kuulunud samuti eksportivate tootjate tootmise üldkulude hulka. Komisjon kordas, et mõlemad müügi-, üld- ja halduskulude ning kasumi võrdlusalused olid rehvitööstuse jaoks mõistlikud. Seepärast lükati kõnealune väide tagasi.

(371) Lisaks leidis CRIA, et Brisa Bridgestone'i raamatupidamisarvestuses nii tegevustulus kui ka muudes tegevuskuludes kajastatud tuletisfinantsinstrumentidest tulenevat kahjumit ei tohiks arvesse võtta, sest need on seotud valuutariski maandamise tehingutega ega tulene seega äriühingu tavapärasest tegevusest.

(372) Komisjon leidis, et välisvaluutas eksportiva ja müüva äriühingu puhul on need kulud või tulud seotud tavapärase äritegevusega, kuna eesmärk on maandada välisvaluutariski, mis on seotud (tooraine) ostuga ja müügiga välisvaluutas. Seetõttu lükkas komisjon väite tagasi.

(373) CRIA väitis samuti, et kuna komisjon nõustus litsentsitasud müügi-, üld- ja halduskuludest maha arvama, oleks ta pidanud need maha arvama ka kasumist, mida ta aga ei teinud. CRIA märkustele esitatud vastuväidetes väitis kaebuse esitaja, et kui komisjon peaks kulud müügi-, üld- ja halduskuludest maha arvama, ei tohiks samu kulusid maha arvata kasumist, sest kasumi maksimeerimist taotlev äriühing ei alanda oma müügihinda, kui teatav kulu kaob. Seega oli ta vastu litsentsitasude mahaarvamisele kasumist.

(374) Komisjon kaalus neid väiteid ja nõustus CRIAga, et litsentsitasud tuleks samuti kasumist välja jätta, et tagada normaalväärtuse ja ekspordihinna õiglane võrdlus.

(375) Hankooki kontsern ja Kumho leidsid samuti, et komisjon tegi arvutusvea, kuna investeerimistulu jäi Brisa Bridgestone'i kasumimarginaali sisse, ning et see tuleks maha arvata.

(376) Komisjon selgitas, et investeerimistegevusest saadud tulu ei olnud kasumimarginaali sisse arvatud ja seega ei olnud tegemist arvutusveaga. Seetõttu lükkas komisjon väite tagasi.

(377) Hankooki kontsern väitis ka, et kuna komisjon arvas ekspordihinnast maha litsentsitasud, mis moodustasid 5 % ekspordihinnast, tuli sama protsent maha arvata ka Brisa Bridgestone'i müügi-, üld- ja halduskuludest.

(378) Komisjon lükkas selle lähenemisviisi tagasi, väites, et ühtse protsendimäära mahaarvamine nii müügi-, üld- ja halduskulude kui ka ekspordihinna suhtes ei ole põhjendatud. Õiglase võrdluse saavutamiseks jäeti tegelikud litsentsitasud mõlemast muutujast välja, olenemata sellest, kas need moodustasid 2 % või 5 % ekspordiväärtusest.

(379) Komisjon kohandas huvitatud isikute väidete põhjal müügi-, üld- ja halduskulude ning kasumi võrdlusaluseid, lisades Sumitomo Rubber Türkiye finantsandmed ja lahutades Brisa Bridgestone'i kasumist litsentsitasud. Brisa Bridgestone'i finantsaruannete põhjal on müügi-, üld- ja halduskulude ning kasumi määrad, väljendatuna protsendina müüdud kaupade kuludest, vastavalt 15,04 % ja 6,02 %.

(380) Pärast täiendavate lõplike järelduste avalikustamist väitis Shandong Yongsheng, et Brisa Bridgestone ja Sumitomo Rubber Türkiye olid peamiselt 1. ja 2. segmendi tootjad ning seetõttu ei paku nende konsolideeritud finantsandmed realistlikku võrdlusalust Hiina sõiduauto- ja kergveokirehvide impordi kohta, mis kuulub peamiselt 3. segmenti. Ta tegi ettepaneku kohandada võrdlusaluseid metoodika alusel, mida ta selgitas oma märkustes pärast lõplike järelduste avalikustamist.

(381) Komisjon viitas oma analüüsile punktis 3.2.4.6. Komisjon leidis, et nii müügi-, üld- ja halduskulude kui ka kasumi võrdlusalused põhinesid eri segmentide rehve tootvate äriühingute andmetel ning et arvutatud normaalväärtuses sisalduvad müügi-, üld- ja halduskulude ning kasumi summad olid mõistlikud, moonutamata ja sektorile piisavalt tüüpilised. Kuna Shandong Yongshengi esildises ei olnud uusi asjaolusid, lükati väide tagasi.

(382) Pärast täiendavate lõplike järelduste avalikustamist väitis sõiduautode ja kergveokite importijate ühendus, et Sumitomo Rubber Türkiye müügi-, üld- ja halduskulud ei olnud mõistlikud, sest need moodustasid vaid ligikaudu 6 %, võrreldes Türgi kogu sektori müügi-, üld- ja halduskulude suhtarvuga 21,18 %, ning et komisjon viitas esialgu nendele statistilistele andmetele ja leidis, et nii väike müügi-, üld- ja halduskulude suhtarv ei ole mõistlik.

(383) Samuti väitis sõiduautode ja kergveokite importijate ühendus, et ORBISest saadud Sumitomo Rubber Türkiye andmed ei olnud piisavalt üksikasjalikud ning kuna esitatud müügi-, üld- ja halduskulud ning kasum olid põhjendamatud, oleks tulnud need kõrvale jätta. Teise võimalusena, juhul kui komisjon peaks otsustama Sumitomo Rubber Türkiye andmeid müügi-, üld- ja halduskulude ning kasumi arvutamisel arvesse võtta, oleks komisjon pidanud pöörduma tagasi ORBISes Brisa Bridgestone kohta kättesaadava teabe juurde, et võrrelda raamatupidamisandmeid sama üksikasjalikkusega.

(384) Komisjon tuletas meelde, et müügi-, üld- ja halduskulude võrdlusalus põhines kahe äriühingu, Sumitomo Rubber Türkiye ja Brisa Bridgestone'i keskmisel, mitte ainult Sumitomo Rubber Türkiye andmetel. Hoolimata sellest, et saadud võrdlusalus 15,04 % jäi alla Türgi kogu sektorit hõlmavate statistiliste andmete kohase 21,18 %, leidis komisjon, et selline võrdlusalus on täpsem ja mõistlikum ning et igal juhul kujutab see endast parimat tema käsutuses olevat teavet. Samuti tuletas komisjon meelde, et Sumitomo Rubber Türkiye andmed olid kättesaadavad ainult ORBISes, mida tavaliselt kasutatakse müügi-, üld- ja halduskulude ning kasumi arvutamiseks muude andmete puudumise korral. Võimaluse korral kasutab komisjon siiski üksikasjalikumat finantsteavet. Seetõttu kasutas ta käesoleval juhul Brisa Bridgestone'i finantsaruandeid, mitte ORBISe andmeid. Mõlemaid andmeid oli võimalik konsolideerida ja Brisa Bridgestone'i puhul ei olnud põhjust pöörduda tagasi ORBISe vähem üksikasjalike andmete juurde. Seepärast lükati need väited tagasi.

3.2.5.8. Arvutamine

(385) Eespool esitatu alusel arvutas komisjon kooskõlas alusmääruse artikli 2 lõike 6a punktiga a normaalväärtuse tooteliigi kohta tehasest hankimise tasandil.

(386) Kõigepealt tegi komisjon kindlaks moonutamata tootmiskulud. Komisjon kohaldas moonutamata ühikukulusid koostööd teinud eksportiva tootja konkreetsete tootmistegurite tegeliku tarbimise suhtes. Neid tarbimismäärasid kontrolliti kontrollkäigu ajal. Komisjon korrutas kasutustegurid võrdlusriigis täheldatud moonutamata ühikukuludega, nagu on kirjeldatud punktis 3.2.3.5.

(387) Kui moonutamata tootmiskulud olid kindlaks tehtud, kohaldas komisjon tootmise üldkulusid. Seejärel lisas komisjon müügi-, üld- ja halduskulud 15,04 % ja kasumi 6,02 %.

3.3. **Ekspordihind**

(388) Valimisse kaasatud eksportivad tootjad eksportisid liitu otse sõltumatutele klientidele või importijana tegutsevate seotud äriühingute kaudu.

(389) Kui eksportivad tootjad eksportisid asjaomast toodet otse liidus asuvatele sõltumatutele klientidele, oli ekspordihind alusmääruse artikli 2 lõike 8 kohaselt asjaomase toote eest liitu ekspordiks müümisel tegelikult makstud või makstav hind.

(390) Kui eksportivad tootjad eksportisid asjaomast toodet liitu importijatena tegutsevate seotud äriühingute kaudu, määrati ekspordihind kindlaks alusmääruse artikli 2 lõike 9 kohaselt selle hinna alusel, millega importtoode esimest korda liidu sõltumatutele klientidele edasi müüdi. Sel juhul korrigeeriti hinda, võttes arvesse kõiki importimise ja edasimüügi vahelisel ajal tekkinud kulusid, sealhulgas tegelikke müügi-, üld- ja halduskulusid ning tekkinud kasumit. Kuna sõltumatu importija koostööd ei teinud, tugines komisjon uurimise käigus sarnase toote, eespool nimetatud veoautorehvide puhul kindlaks tehtud kasumile, mis on 6,3 %.

(391) Pärast lõplike järelduste avalikustamist väitis Hankooki kontsern, et ekspordihinna arvutamisel vastavalt alusmääruse artikli 2 lõikele 9 tegi komisjon tehnilise vea seoses ühe temaga seotud isiku müügi-, üld- ja halduskulude protsendimääraga, ning palus komisjonil see viga parandada.

(392) Komisjon parandas vea koos sarnase tehnilise veaga, mille ta avastas ühes teises Hankooki kontserniga seotud üksuste tabelis. Paranduste tulemusena suurenesid veidi CIF-hinnad, mida kasutati nii kahju- kui ka dumpingumarginaali kindlakstegemisel.

3.4. **Võrdlus**

(393) Alusmääruse artikli 2 lõike 10 kohaselt peab komisjon õiglaselt võrdlema normaalväärtust ja ekspordihinda samal kaubandustasandil ning võtma arvesse hindu ja hindade võrreldavust mõjutavate tegurite erinevusi. Käesoleval juhul otsustas komisjon võrrelda normaalväärtust ja valimisse kaasatud eksportivate tootjate ekspordihinda tehasest hankimise tasandil.

(394) Õiglase võrdluse tagamiseks kohandati vajaduse korral normaalväärtust ja ekspordihinda, et i) taandada need tehasest hankimise tasandile ning ii) võtta arvesse väidetavaid ja tõendatud erinevusi hindu ja hindade võrreldavust mõjutavates tegurites.

3.4.1. *Normaalväärtuse kohandamine*

(395) Nagu on selgitatud punktis 3.2, määrati normaalväärtus kindlaks moonutamata tootmiskulude põhjal koos kõnealusel kaubandustasandil mõistlikuks peetavate müügi-, üld- ja halduskulude ning kasumi summadega. Seetõttu ei olnud vaja teha kohandusi, et arvutada normaalväärtus tagasi tehasest hankimise tasandile.

(396) Komisjon ei leidnud ühtegi põhjust normaalväärtuse kohandamiseks, samuti ei taotlenud selliseid kohandusi ükski valimisse kaasatud eksportiv tootja.

3.4.2. *Ekspordihinna kohandamine*

(397) Selleks et taandada ekspordihind tehasest hankimise tasandile, tehti kohandusi seoses järgmisega: kaubavedu liidus, tollimaks, koguselised allahindlused, krediidikulud ja pangatasud, komisjonitasud ja litsentsitasud.

3.4.3. *Vahetuskurss*

(398) Pärast lõplike järelduste avalikustamist väitis Shandong Yongsheng, et ekspordihinna arvutamisel kasutas komisjon Yongshengi raamatupidamises kasutatud vahetuskurssi, kuid kahju arvutamisel kasutas komisjon toimikus avaldatud ametlikku vahetuskurssi. Komisjon kasutas normaalväärtuse arvutamisel Türgi andmete konverteerimiseks ka ametlikke vahetuskursse. Shandong Yongsheng väitis, et õiglase võrdluse tagamiseks peaks komisjon ekspordihinna kindlaksmääramisel kasutama sama allikat, mis peaks Shandong Yonsghengi sõnul olema komisjoni poolt toimikus avaldatud ametlik vahetuskurss. Sama väide esitati pärast täiendavate lõplike järelduste avalikustamist.

(399) Äriühingu enda raamatupidamisdokumentides esitatud teabe kasutamine normaalväärtuse arvutamiseks peaks võimaldama komisjonil kontrollida teavet äriühingu enda raamatupidamisdokumentide alusel, mis on esitatud jüaanides. Kahju arvutamiseks kasutatavaid müügiandmeid kasutatakse CIF-hinna arvutamiseks, mida väljendatakse eurodes vastavalt toimikus avaldatud ametlikule vahetuskursile, et võrrelda seda liidu tootmisharu hinnaga dumpingumarginaali arvutamisest erineva arvutuse raames. Seega ei esine nende kahe lähenemisviisi vahel asümmeetriat ning väide lükati tagasi.

3.5. **Dumpingumarginaalid**

(400) Komisjon võrdles vastavalt alusmääruse artikli 2 lõigetele 11 ja 12 valimisse kaasatud koostööd teinud eksportivate tootjate puhul samasuguse toote iga liigi kaalutud keskmist normaalväärtust asjaomase toote vastava liigi kaalutud keskmise ekspordihinnaga.

(401) Selle alusel leitud kaalutud keskmised dumpingumarginaalid, väljendatuna protsendina CIF-hinnast liidu piiril enne tollimaksu tasumist, on järgmised.

Äriühing	Lõplik dumpingumarginaal (%)
Hankooki kontsern: — Chongqing Hankook Tire Co., Ltd. — Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd. — Hankook Tire China Co., Ltd.	7,4
Shandong Yongsheng Rubber Group Co., Ltd.	45,3

(402) Valimist välja jäänud koostööd teinud eksportivate tootjate puhul arvutas komisjon kaalutud keskmise dumpingumarginaali vastavalt alusmääruse artikli 9 lõikele 6. Seega määrati kõnealune marginaal kindlaks valimisse kaasatud eksportivate tootjate marginaalide põhjal, võtmata arvesse nende eksportivate tootjate marginaale, kelle dumpingumarginaal oli null või väheoluline, ning marginaale, mis kehtestati alusmääruse artiklis 18 osutatud tingimustel.

(403) Sellele tuginedes on valimist välja jäänud koostööd tegevate eksportivate tootjate lõplik dumpingumarginaal 24,4 %.

(404) Kõikide teiste Hiina eksportivate tootjate puhul määras komisjon dumpingumarginaali olemasolevate faktide põhjal kooskõlas alusmääruse artikliga 18. Selleks tegi komisjon kindlaks eksportivate tootjate koostöö taseme. Koostöö tase on koostööd tegevate eksportivate tootjate liitu suunatud ekspordi maht väljendatuna protsendina uurimisperioodil asjaomasest riigist liitu suunatud koguimpordist, mis tehti kindlaks Eurostati andmete põhjal.

(405) Koostöö tase on käesoleval juhul kõrge, kuna koostööd tegevate eksportivate tootjate eksport moodustas uurimisperioodil 100 % koguimpordist. Selle põhjal otsustas komisjon määrata koostööd mittetegevatele eksportivatele tootjatele dumpingumarginaali valimisse kaasatud koostööd tegeva individuaalselt kontrollitud suurima dumpingumarginaaliga äriühingu tasemel.

(406) Pärast lõplike järelduste avalikustamist väitis Kumho, et komisjon tunnistas ise, et turgu iseloomustab selge segmentideks jaotamine, mistõttu ühtse üldise keskmise kasutamine kõigi valimisse mittekuuluvate koostööd tegevate eksportivate tootjate puhul ei kajasta piisavalt turu struktuuri. Seega väitis Kumho, et meetmed, mida kohaldatakse valimisse kaasamata koostööd tegevate eksportivate tootjate suhtes, kes tegutsevad peamiselt 2. segmendis, peaksid piirduma 2. segmendi tootjate puhul kindlaks tehtud kahjumarginaaliga või vähemalt 2. segmendi tootjate puhul kindlaks tehtud dumpingumarginaaliga.

(407) Sarnase väite esitas GITI kontsern, kes leidis, et kuna ta on 2. segmendi tootja, on tal Hankooki kontserniga olulisi sarnasusi ning seetõttu tuleks talle määrata Hankooki kontsernile kohaldatav tollimaks, mitte valimi keskmine. Ta leidis, et teda karistati asjaoluga, et Hankooki kontserni suhtes, kes oli samuti 2. segmendi tootja, kohaldatakse 3,4 % ([170]) suurust dumpinguvastast tollimaksu, samas kui GITI kontserni suhtes kohaldatakse 29,9 % ([171]) suurust dumpinguvastast tollimaksu, hoolimata sellest, et GITI kontsern tegutseb samas turusegmendis, konkureerib samade või sarnaste klientide pärast ja müüb sarnaste hindadega. Lisaks väitis GITI kontsern, et ta tarnis ka mainekatele klientidele ning et ta kuulus piiratud arvu Hiina tootjate hulka, kes järgisid ELi raadamist käsitlevat määrust. GITI kontsern leidis, et alusmäärusega (artikli 9 lõige 4) lubatakse kehtestada madalam tollimaks, kui see on kahju kõrvaldamiseks piisav, ning et vastavalt varasemale nõukogu määrusele (EÜ) nr 384/96 ([172]) kaitse kohta dumpinguhinnaga impordi eest riikidest, mis ei ole Euroopa Ühenduse liikmed, määras komisjon varem valimisse mittekuuluvatele äriühingutele tollimaksu vastavalt nende äriühingute kategooriale või staatusele. Ta tõi näiteid varasematest juhtumitest, kus komisjon kehtestas valimist välja jäänud äriühingutele erinevad tollimaksud sõltuvalt sellest, kas äriühingud vastasid turumajandusliku või individuaalse kohtlemise tingimustele või mitte.

(408) Komisjon lükkas need väited tagasi. Kumho soovitatud kohandamine ei kuulu alusmääruses sätestatud kohanduste hulka. Samuti ei loonud pretsedenti asjaolu, et määruse (EÜ) nr 384/96 alusel kohtles komisjon erinevalt äriühinguid, kes vastasid turumajandusliku kohtlemise või individuaalse kohtlemise tingimustele, ega neid, kes neile tingimustele ei vastanud, mille alusel komisjon saaks kehtiva õigusraamistiku kohaselt määrata turusegmendi alusel erinevad tollimaksumäärad.

(409) Pärast lõplike järelduste avalikustamist väitis sõiduautode ja kergveokite importijate ühendus, et alusmääruse kohaselt peab dumpingumarginaali kindlaksmääramisel arvesse võtma dumpingutegevuse kogu ulatust ning seetõttu ei olnud koostööd tegevate eksportivate tootjate dumpingumarginaali tavapärane kaalumine asjakohane. Ta väitis, et käesoleval juhul tunnistas komisjon ise, et Hankooki hind oli 50 % kõrgem kui Hiina eksportivate tootjate keskmine hind ning et see on peamiselt tingitud Hankooki olukorra eripärast ning asjaolust, et ta eksportis 2. ja peaaegu 1. segmendis. Sõiduautode ja kergveokite importijate ühendus viitas ka kahjuanalüüsile, mis kinnitas 3. segmendi impordi kahjulikku mõju. Seetõttu ja võttes arvesse, et dumpinguvastaste meetmete eesmärk on luua võrdsed tingimused ning pakkuda liidu tootmisharule tõhusat ja piisavat õiguskaitsevahendit, leidis sõiduautode ja kergveokite importijate ühendus, et vastuvõetud meetmed peaksid kajastama dumpingu erinevat kahjulikku mõju segmentide tasandil, kuna ka dumping on kõige rohkem seostatav 3. segmendiga, mis moodustab valdava osa Hiinast pärit dumpinguhinnaga impordi sissevoolust, ning seda tuleb tollimaksumäära puhul arvesse võtta. Seega leidis sõiduautode ja kergveokite importijate ühendus, et valimisse kaasatud äriühingute dumpingumarginaale tuleks kaaluda vastavalt nende segmentide osakaalule Hiina kogueksportidis, mille jaoks nende dumpingumarginaalid on kindlaks määratud. Eeldades, et 20 % impordist kuulus 1. või 2. segmenti ja 80 % 3. segmenti, peaks valimisse kaasamata koostööd tegevate tootjate dumpingumarginaal olema 44 %.

(410) Komisjon kordas, et dumpingumarginaali arvutamisel võeti juba arvesse erinevaid segmente ja et kaalumise kehtestamiseks puudus alus – komisjon arvutas kaalutud keskmise dumpingumarginaali kooskõlas alusmääruse artikli 9 lõikega 6. Seega lükkas komisjon tagasi väite, et ta oleks pidanud valimisse mittekuuluvate koostööd tegevate tootjate puhul tegema alternatiivseid arvutusi dumpingumarginaali kohta.

(411) Lõplikud dumpingumarginaalid, väljendatuna protsendina CIF-hinnast liidu piiril ilma tollimakse tasumata, on järgmised.

Äriühing	Lõplik dumpingumarginaal (%)
Muud koostööd tegevad äriühingud	24,4
Kogu muu asjaomasest riigist pärit import	45,3

([170]) Pärast lõplike järelduste teatavakstegemist muudeti tollimaksu määraks 4,3 %.
([171]) Pärast lõplike järelduste teatavakstegemist muudeti tollimaksu määraks 24,4 %.
([172]) Nõukogu 22. detsembri 1995. aasta määrus (EÜ) nr 384/96 kaitse kohta dumpinguhinnaga impordi eest riikidest, mis ei ole Euroopa Ühenduse liikmed (EÜT L 56, 6.3.1996, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1996/384/oj).

4. **KAHJU**

4.1. **Liidu tootmisharu ja liidu toodangu määratlus**

(412) Uurimisperioodil tootis liidus samasugust toodet vähemalt kümme tootjate rühma. Neid käsitatakse liidu tootmisharuna alusmääruse artikli 4 lõike 1 tähenduses.

(413) Uurimisperioodil oli liidu kogutoodang hinnanguliselt ligikaudu 251 miljonit rehvi. Komisjon tegi selle arvu kindlaks EUROPOOLi andmete ([173]) põhjal, mida haldasid Tyres Europe (endine European Tyre and Rubber Manufacturers' Association, ETRMA) ja Eurostat. Tyres Europe'i liikmed moodustavad valdava enamuse liidu tootjatest. Tyres Europe kogub oma liikmetelt turuandmeid ja esitab oma liikmetele täpsed koondandmed rehvituru kohta.

(414) Nagu on märgitud põhjenduses 16, moodustas kolme valimisse kaasatud liidu tootja toodang uurimisperioodil 14,5 % samasuguse toote kogutoodangust liidus. Mikromajanduslikke näitajaid hinnati nende kolme liidu tootja vastustest saadud kontrollitud andmete põhjal.

4.2. **Liidu tarbimine**

(415) Komisjon tegi liidu tarbimise kindlaks Tyres Europe'i esitatud teabe põhjal (EUROPOOLi andmed).

(416) Liidu tarbimine muutus järgmiselt.

Tabel 2

Liidu tarbimine (rehvid, tükiarv)

	2021	2022	2023	Uurimisperiood (2024)
Liidu kogutarbimine	311 176 988	316 533 953	312 072 799	335 932 482
Indeks	*100*	*102*	*100*	*108*

Allikas: EUROPOOL (Tyres Europe).

(417) Liidu tarbimine esmalt veidi suurenes 2022. aastal, seejärel vähenes 2023. aastal ja suurenes taas uurimisperioodil. Kokkuvõttes suurenes tarbimine asjaomasel perioodil 8 %, st ligikaudu 25 miljoni rehvi võrra.

4.3. **Liidu turu eripära**

(418) Liidu sõiduauto- ja kergveokirehvide turg on väga konkurentsitihe, kus on palju tootjarühmi ja kaubamärke.

(419) Liidu turul on kaks peamist müügikanalit, nimelt originaalvarustus ja asendusvarustus.

(420) Originaalvarustuse segmendis müüvad rehvitootjad uuritavat toodet sõidukitootjatele, kes paigaldavad selle uutele sõidukitele. Seepärast peavad need rehvid vastama üksikasjalikele spetsifikatsioonidele, mis on kooskõlas algseadmete valmistaja ootustega. Originaalvarustuse rehvide turu jaoks välja töötatud rehve müüvad tavaliselt samad rehvitootjad ka asendusrehvide turul, mis tähendab, et rehvitootjad on huvitatud originaalvarustuse müügi kindlustamisest, et tagada tulevane müük asendusrehvide turul. Selle tulemusena on autotootjatel lepinguläbirääkimistel märkimisväärne läbirääkimispositsioon ja seega on rehvitootjate kasumlikkus originaalvarustuse müügi puhul tavaliselt väiksem.

([173]) Organisatsiooni Tyres Europe liikmetelt kogutud koondandmebaas.

(421) Asendusvarustuse segmendis müüakse rehve seotud/sõltumatutele turustajatele, kes seejärel müüvad rehvid edasi lõppkasutajatele. Nagu on selgitatud eespool põhjenduses 420, teenivad rehvitootjad asendusvarustuse turul tavaliselt suuremaid marginaale kui originaalvarustuse müügi puhul.

(422) Tyres Europe'i poolt kontrollkäigu ajal esitatud teabe põhjal moodustab originaalvarustuse segment ligikaudu 16–20 % liidu kogutarbimisest, samas kui ülejäänu moodustab asendusrehvide turg.

(423) Lisaks kahele müügikanalile on uuritava toote turg jaotatud ka kolmeks segmendiks, nagu on selgitatud punktis 2.4.1 Käesolevas uurimises kasutas komisjon eespool punktis 2.4.2 kokkuvõtlikult esitatud liigitust.

(424) CRIA ja GITI kontsern väitsid, et eri segmentide rehvid ei ole omavahel asendatavad või on asendatavus väga piiratud, ning taotlesid seetõttu, et uurimine hõlmaks segmendipõhist kahju ja põhjusliku seose analüüsi. CRIA väitis veel, et eri segmendid teenindavad eri turusegmente, kuna 1. ja 2. segmendi kliendid väärtustavad ohutust, toimivust ja kaubamärki, mitte hinda. Lisaks on olemas tuntud seotuse efekt, mis tähendab, et eelkõige kalli hinnaklassiga / luksusautode omanikud on kaubamärgile väga lojaalsed ja nõuavad rehvide asendamisel tavaliselt (eriti auto kasutamise esimestel aastatel) algselt paigaldatud originaalrehvidega sama kaubamärgiga rehve. CRIA sõnul aitavad sellele seotuse efektile kaasa ka liidu märgistusnõuded, mis suurendavad tarbijate teadlikkust mitmesugustest ohutuse ja toimivuse aspektidest. Seetõttu järeldas CRIA, et veoauto- ja sõiduautorehvide turudünaamika on põhimõtteliselt erinev ning seega ei kehti veoautorehvide juhtumi puhul kindlaks tehtud segmentidevaheline konkurents uuritava toote suhtes.

(425) Komisjon leidis, et poolte esitatud argumendid ei ole põhjendatud. Eelkõige saab kõikide segmentide rehve paigaldada sõiduautodele kui ka kergveokitele ning seega on need omavahel piisavalt asendatavad. Asjaolu, et kallima hinnaklassi kaubamärkide tarbijad väärtustavad hinnaga võrreldes enam toimivust ja ohutust, võib tõepoolest piirata otsest konkurentsi 1. ja 3. segmendi vahel, kuid sama ei saa öelda 3. ja 2. segmendi kohta. Lisaks sellele positsioneerivad paljud klassikalised 3. segmendi kaubamärgid end üha enam oma tehniliste ja kvaliteediomaduste alusel, selle asemel et rõhuda ainult odavusele ([174]). Tänu pidevatele ja kasvavatele investeeringutele teadus- ja arendustegevusse pakuvad paljud 3. segmendi kaubamärgid üha paremat kvaliteeti väga konkurentsivõimeliste hindadega ning on seega selgelt alternatiivne lahendus 2. segmendi rehvidele, mille puhul püütakse tasakaalustada kvaliteedi- ja hinnakaalutlusi. Lisaks ei ole segmentide vahelised eraldusjooned selgelt ja lõplikult kindlaks määratud, mida tõendab asjaolu, et eri allikad, sealhulgas tavapäraselt kasutatavad rehviülevaadete veebisaidid ja spetsialiseerunud ettevõtjate veebisaidid, võivad liigitada samu kaubamärke (Falken, Giti, Cooper jne) 3. või 2. segmenti ([175]). Samamoodi kattuvad mõne kaubamärgi puhul 1. ja 2. segmendi liigitused (Vredestein, Hankook). Selliste alternatiivsete liigituste, nagu „keskmise kvaliteediga", „kõrgema hinnaklassi", „kõrgema kvaliteediga" ja „kvaliteetne taskukohane", tekkimine muudab segmentidevahelise range jaotuse veelgi keerulisemaks. Segmentidevahelist konkurentsi ja asendatavust toetab ka asjaolu, et üha suurem arv 3. segmendi kaubamärke saab tuntud autotootjatelt originaalvarustuse sertifikaadi ([176]) ning positsioneerib end kvaliteedi ja saavutuste põhjal, mis on tavaliselt iseloomulik 2. segmendi kaubamärkidele.

([174]) *Allikas:* uudisteartiklid erinevate Hiina kaubamärkide kohta, näiteks: Chinese Premium Tyres are changing the game: A new era in global tyre competition: https://trojanlimited.com/chinese-premium-tyres-are-changing-the-game-a-new-era-in-global-tyre-competition/; European Linglong tire factory certified by numerous OEMs: https://en.linglong.cn/content/details34_38845.html; Sailun continues in the fast lane: https://www.eqs-news.com/news/media/sailun-continues-in-the-fast-lane-sailun-has-entered-the-top-10-most-valuable-tyre-brands-in-the-world-for-the-first-time-achieving-a-historic-triple/d361873f-a8c3-4601-a541-8263c80366a4_en#:~:text=Sailun%20continues%20in%20the%20fast%20lane%20+++,historic%20triple.%20%7C%20Media%20%2D%20EQS%20News, viimati vaadatud 27. aprillil 2026.

([175]) *Allikas:* mitmesugused kauplejate või rehviülevaate veebisaidid, mis liigitavad kaubamärgid segmentidesse, näiteks: https://www.tyrereviews.com/tyre/; https://www.tyresavings.com/brands; https://www.asdatyres.co.uk/brands; https://www.grip500.it/pneumatico/ ; https://www.reifen.com/de-de/auto/reifen/marken; viimati vaadatud 27. aprillil 2026.

([176]) *Allikas:* Chinese Premium Tyres are changing the game: A new era in global tyre competition: https://trojanlimited.com/chinese-premium-tyres-are-changing-the-game-a-new-era-in-global-tyre-competition/; European Linglong tire factory certified by numerous OEMs: https://en.linglong.cn/content/details34_38845.html, viimati vaadatud 27. aprillil 2026.

(426) Üldiselt leidis komisjon, et isegi kui mõned kliendid võivad hinnata kaubamärki ja kvaliteeti, mõjutab sellist kliendikäitumist ka hinnaerinevus, mida nad on lõpuks valmis nende omaduste puhul aktsepteerima. CRIA mainitud seotuse efekt võib seega tõepoolest piirata otsest konkurentsi 1. ja 3. segmendi rehvide vahel asendusrehvide turul (kuigi mõned 3. segmendi tootjad teevad suuri investeeringuid teadus- ja arendustegevusse ning on teatavates tehnilistes parameetrites suurepärased), kuid see ei välista 3. ja 2. segmendi ning samamoodi 2. ja 1. segmendi vahelist asendatavust. Sellest tulenevalt järeldas komisjon, et 3. segmendi rehvid konkureerivad kõrgemate segmentide (eelkõige 2. segmendi) rehvidega ja avaldavad seetõttu tänu vastupidi toimivale langusmõjule kõrgematele segmentidele survet hindade langetamiseks. Seepärast lükati väited asendatavuse puudumise kohta tagasi.. Samal põhjusel ei rahuldatud ka täielikult segmendipõhise kahju ja põhjusliku seose analüüsi taotlusi, nagu on täpsemalt selgitatud vastavalt põhjendustes 469 ja 534.

(427) Pärast lõplike järelduste avalikustamist kordas CRIA oma väidet segmentidevahelise konkurentsi puudumise kohta, sest kuigi on tõsi, et naabersegmendid konkureerisid omavahel, nimelt 3. segmendi kõrgema kvaliteediga rehvid 2. segmendi madalama kvaliteediga rehvidega ning samamoodi 2. segmendi kõrgema kvaliteediga rehvid 1. segmendi madalama kvaliteediga rehvidega, ei saanud seda CRIA sõnul siiski laiendada kõigi segmentide vaheliseks täielikuks asendatavuseks.

(428) Kumho leidis, et komisjon ei selgitanud ega põhjendanud oma järeldust, et 3. ja 2. segmendi tooted konkureerivad otseselt, pidades eelkõige silmas põhjendust 425, milles komisjon tunnistas, et otsene konkurents 1. ja 3. segmendi toodete vahel võib olla piiratud. Kumho väitis, et samad piiravad tegurid, st rehvide kvaliteedi- ja ohutuseelistused, kehtivad võrdselt 2. ja 3. segmendi vahel. Kumho väitis ka, et komisjoni segmendianalüüsis ei käsitletud tarbijate arusaama piisavalt.

(429) Shandong Yongsheng väitis, et Hiina 3. segmendi rehvid jäeti liidu originaalvarustuse rehvide turult välja, mis näitab selget struktuurset lõhet Hiinast pärit 3. segmendi rehvide ja muude segmentide rehvide vahel, ning märkis, et komisjoni vastupidised tõendid olid „allikaviiteta, kontrollimata ja ebamäärased”. Sellega seoses väitis Shandong Yonghseng, et Linglongi originaalvarustuse sertifikaat oli väga hiljutine (alates 2024. aastast) ja puudutas Serbia tootmisettevõtet, mistõttu ei olnud sellel käesoleva uurimise seisukohalt tähtsust. Shandong Yongsheng väitis ka, et komisjon ei hinnanud piisavalt tarbijate arusaama Hiina 3. segmendi toodetest, ja tõi näiteid kahe Prantsusmaa turustaja „negatiivse reklaami“ kohta.

(430) Komisjon märkis, et kuigi CRIA tunnistas, et naabersegmentide rehvid konkureerisid tõhusalt omavahel, eitas ta lihtsalt täieliku asendatavuse olemasolu ilma tõendite või selgitusteta. Komisjon leidis, et CRIA väide on osaliselt mitmeti mõistetav, kuna ei ole selge, mida täpselt mõeldakse mõiste „kõigi segmentide vahelise täieliku asendatavuse“ all ja miks see oleks üldse vajalik segmentidevahelise konkurentsi loomiseks. Võib väita, et tooted konkureerivad kvaliteedi ja hinna poolest neile kõige sarnasemate toodetega, olgu siis segmentide sees või vahel, ning just see oli komisjoni seisukoht, millega nõustus ka CRIA.

(431) Kumho väite puhul selgitati 3. ja 2. segmendi vahelise otsese konkurentsiga seotud põhjendusi ja tõendeid eelkõige eespool esitatud põhjendustes 425 ja 426 ning Kumho ei esitanud mingeid konkreetseid tõendeid nende ümberlükkamiseks. Nagu juba selgitatud, konkureerivad 3. segmendi rehvid 2. segmendi rehvidega nende tehniliste ja ohutusparameetrite alusel ning on seega elujõuline alternatiiv klientidele, kes otsivad oma ostujõu eest parimat hinna-kvaliteedi suhet. Samuti on mitmel korral (näiteks, kuid mitte ainult, punktis 2.4.1) märgitud, et segmentidesse jaotamist mõjutas tugevalt turukuvand ning just sel põhjusel olid eraldusjooned sageli hägused ja kindlasti mitte püsivad. 3. segmendi rehve pakkuvatel kauplejatel ja importijatel on suur huvi neid rehve müüa ja mõjutada tarbijate arvamust nende tooteportfelli kasuks.

(432) Seoses Shandong Yongshengi väitega ja eelkõige viitega põhjenduses 425 nimetatud allikatele märkis komisjon, et Shandong Yongsheng ei esitanud ühtegi argumenti, mis lükkaks ümber teabe õigsuse. Komisjon leidis, et avalikud artiklid internetis müüvate turustajate, näiteks Trojani poolt, kes on spetsialiseerunud rehviärile ja kellel on üle 30 aasta kogemust, ülemaailmne äriline kohalolek ja mitmekesine tooteportfell koos üksikasjalike katsetulemuste ja tehniliste kirjeldustega, on piisavalt „usaldusväärsed“ ja „eristuvad“, et näidata jätkuvat muutust erinevate

3. segmendi kaubamärkide ülemaailmses kuvandis. Mis puudutab Linglongi originaalvarustuse sertifikaati, siis asjaolu, et see puudutas Serbia tehast, ei välistanud järeldust, et Linglong oli kaubamärgina sõlminud originaalvarustuse lepingud Euroopa autotootjatega. Sellega seoses rõhutatakse, et segmentide liigitus ja tarbijate arusaam on seotud kaubamärgi nimega, mitte päritoluriigiga. Samuti viidatakse selles tõendis 2024. aastale, mis langeb kokku uurimisperioodiga.

(433) Igal juhul, nagu on märgitud põhjenduses 422, moodustas originaalvarustuse rehvide turg vaid umbes 16–20 % liidu kogutarbimisest ja niipea, kui rehv oli vaja välja vahetada, tekkis konkurents asendusrehvide turul, mistõttu peeti põhjendamatuks Shandong Yongshengi väidet, et Hiina 3. segmendi rehvid olid ülejäänud turust struktuurselt eraldatud.

(434) Komisjon leidis, et Yongsheng Shandongi väide Hiina kaubamärkide negatiivse kuvandi kohta ei ole põhjendatud. Mõne turustaja negatiivne reklaam ei näita teiste turustajate ja kauplejate seisukohta, kes aktiivselt impordivad ja turustavad erinevaid Hiina 3. segmendi rehve liidu turul. Näiteks sõiduautode ja kergveokite importijate ühendus väidab Hiina 3. segmendi toodete puhul täpselt vastupidist, rõhutades Hiina tootjate tõhusust ja konkurentsieelist. Lisaks on Yongsheng Shandongi väide selgelt vastuolus CRIA esildistega, et tegelikult tuleb kahju põhjusena analüüsida liidu 3. segmendi rehvide halba kvaliteeti võrreldes nende Hiina konkurentidega, nagu on täpsemalt selgitatud allpool põhjenduses 554.

(435) Kokkuvõttes märkis komisjon seoses väidetega, et puudub segmentidevaheline asendatavus ja konkurents, et ainuüksi asjaolu, et rehvid konkureerivad üheaegselt nii erinevate kvaliteedi- ja tehniliste aspektide kui ka hinna poolest, näitab selgelt, et otsus valida konkreetne toode või kaubamärk tuleneb just nende tegurite kaalumisest ja selles mõttes konkureerivad kõik rehvid omavahel. Lisaks mõjutab klientide arusaama ja tugevdab segmentidevahelist konkurentsi asjaolu, et teatavad kaubamärgid paiknevad kahe segmendi vahel või neid reklaamitakse terminitega, mida üldiselt seostatakse kõrgemate segmentidega tänu nende tehnilisele arendustööle ja turunduskampaaniatele. Ükski märkusi esitanud isik ei esitanud argumente selle põhjenduse ümberlükkamiseks.

(436) Seetõttu jäeti jõusse põhjendustes 425 ja 426 kirjeldatud järeldused segmentidevahelise konkurentsi ja toodete asendatavuse kohta.

4.4. **Import asjaomasest riigist**

4.4.1. *Asjaomasest riigist pärit impordi maht ja turuosa*

(437) Komisjon tegi impordi mahu kindlaks Eurostati andmete põhjal. Impordi turuosa määrati kindlaks liidu tarbimise põhjal, mille andmed on esitatud tabelis 2.

(438) Asjaomasest riigist pärit import liitu muutus järgmiselt.

Tabel 3

Impordimaht (rehvid, tk) ja turuosa

	2021	2022	2023	Uurimisperiood (2024)
Asjaomasest riigist pärit impordi maht (tk)	57 295 850	66 992 782	78 917 144	92 988 175
Indeks	*100*	*117*	*138*	*162*

	2021	2022	2023	Uurimisperiood (2024)
Turuosa (%)	18	21	25	28
Indeks	*100*	*117*	*138*	*156*

Allikas: Eurostati Comexti andmebaas.

(439) Asjaomase toote impordimaht suurenes asjaomasel perioodil aasta-aastalt pidevalt, kasvades kokkuvõttes muljetavaldavalt 62 %, mis vastab umbes 35 miljonile rehvile. Hiinast liitu suunatud impordi mahu kasv ületas seega liidu tarbimise kasvu (25 miljonit rehvi).

(440) Suurenenud impordimahud tõid kaasa Hiina impordi turuosa selge kasvu 18 %-lt 2021. aastal 28 %-le uurimisperioodil.

4.5. **Asjaomasest riigist pärit impordi müügihinnad, hindade allalöömine ja hindade allasurumine**

(441) Komisjon tegi impordihinnad kindlaks Eurostati andmete alusel. Impordihinna allalöömine määrati kindlaks valimisse kaasatud Hiina eksportivate tootjate kontrollitud andmete põhjal.

(442) Asjaomasest riigist liitu suunatud impordi keskmine hind muutus järgmiselt.

Tabel 4

Impordihinnad (eurot/tükk)

	2021	2022	2023	Uurimisperiood (2024)
Hiina RV	27,0	34,0	29,0	30,3
Indeks	*100*	*126*	*107*	*112*

Allikas: Eurostati Comexti andmebaas.

(443) 2022. aastal tõusid impordihinnad kõigepealt järsult 26 %, seejärel langesid 2023. aastal 2021. aasta tasemest kõrgemale ja jäid uurimisperioodil samasse vahemikku. Asjaomasel perioodil tõusid Hiinast pärit impordi hinnad kokku 12 %, mis on tagasihoidlik kasv võrreldes teiste kolmandate riikide liitu suunatud impordi keskmise hinna suundumusega (+26 %). Isegi liidu tootmisharu hinnad, mis olid kogu asjaomase perioodi jooksul palju kõrgemad kui Hiina ekspordihinnad, tõusid rohkem (15 %).

(444) Selleks et teha kindlaks hindade allalöömine uurimisperioodil, võrdles komisjon

a) valimisse kaasatud liidu tootjate tehasehindade tasemele kohandatud kaalutud keskmisi müügihindu tooteliigi kohta liidu turul sõltumatute klientide jaoks ja

b) valimisse kaasatud koostööd tegevatelt Hiina tootjatelt pärit impordi kaalutud keskmisi tooteliigi hindu liidu turul esimese sõltumatu kliendi jaoks, mis määrati kindlaks hinna, kindlustuse ja prahiraha (CIF-hinna) põhjal, tehes asjakohaseid kohandusi, et võtta arvesse tollimakse ja impordijärgseid kulusid.

(445) Hindu võrreldi tooteliikide kaupa, st toote kontrollnumbri alusel, sealhulgas jaotades need segmendi tasandil ning eristades vastavalt originaalvarustuse rehvide ja asendusrehvide turgusid, samal kaubandustasandil toimunud tehingutes, korrigeerides neid vajaduse korral nõuetekohaselt ning arvates maha hinnavähendid ja hinnaalandused. Valimisse kaasatud liidu tootjate puhul, kes tegutsesid kontserni struktuuris, kus müügiga olid seotud peakontorid ja seotud müügiüksused, korrigeeriti müügihindu, jättes välja müügiüksuste tegevusega seotud müügi-, üld- ja halduskulud ning sõltumatu importija kasumi analoogselt alusmääruse artikli 2 lõikega 9. Võrdluse tulemus on väljendatud protsendimäärana valimisse kaasatud liidu tootjate teoreetilisest käibest uurimisperioodil.

(446) Arvestades turu segmenteeritust, tehti hinna allalöömise arvutused iga segmendi kohta eraldi. Ükski valimisse kaasatud eksportiv tootja ei müünud 1. segmendi rehve, mistõttu ei olnud selles segmendis võimalik hinna allalöömist arvutada. 3. segmendis jäid hinna allalöömise marginaalid vahemikku 7,2–36,9 % ja keskmine hinna allalöömise marginaal oli 32,2 %. 2. segmendis hinna allalöömist ei tuvastatud. See on aga seotud asjaoluga, et eksportivate tootjate puhul koosnes 2. segmendi müük üksnes Hankooki kaubamärgist, mida peetakse üldiselt üheks parimaks 2. segmendi rehviks. Nimelt on Hankooki kaubamärk aastate jooksul sõlminud mitu originaalvarustuse lepingut juhtivate autotootjatega, sealhulgas Audi, BMW, Mercedese ja Porschega. Paljud kauplejad/importijad liigitavad Hankooki „tipptasemel/kõrge kvaliteediga keskklassi rehvideks“ või nn „kõrge kvaliteediga alternatiivseteks rehvideks“. Teisisõnu on 2. segmendi analüüs mõnevõrra piiratud, kuna võrreldakse tipptasemel 2. segmendi kaubamärgi homogeenset kogumit liidu tootmisharu toodetud 2. segmendi rehvide laia valikuga. Koostööd teinud valimisse mittekuuluvate eksportivate tootjate poolt valikuuringu vormides esitatud keskmiste hindade analüüs kinnitas, et Hankooki 2. segmendi rehvide kohta tehtud järeldusi ei saa üle kanda ülejäänud Hiina impordile. Hankooki keskmised hinnad ületasid Hiina eksportivate tootjate keskmist hinda märkimisväärselt, rohkem kui 50 % võrra. Kaalutud keskmine hinna allalöömise marginaal (2. ja 3. segment kokku) oli 17 %, mis on märkimisväärne.

(447) Pärast lõplike järelduste avalikustamist väitis Hankook, et originaalvarustuse ja asendusvarustuse eristamine kahjuanalüüsis ei olnud õiguslikult põhjendatud, kuna sedasama ei ole tehtud dumpinguosas. Lisaks leidis Hankook, et selline eristamine ei ole vajalik, sest tema enda liitu suunatud müügi puhul ei olnud müügikanalite lõikes võimalik tuvastada selget hinnakujundusmustrit ning tegelikult väheneks Hankooki kahjumarginaal 3,4 %-lt 3,1 %-le, kui toote kontrollnumbrist eemaldada originaalvarustuse müüki ja asendusvarustuse müüki eristavad viimased numbrid.

(448) Kaebuse esitaja kutsus komisjoni üles arvutama keskmiste hindade põhjal täiendavalt hinna allalöömise marginaali kogu tootevaliku kohta, et näidata hinna allalöömise ulatust kogu rehviturul tervikuna.

(449) GITI kontsern väitis, et komisjon rääkis endale vastu, kui väitis, et hinna allalöömise puudumist Hankooki puhul ei saa ekstrapoleerida ülejäänud Hiina impordile, samal ajal kui ta väitis valikuuringu käigus, et Hankooki müük oli tüüpiline. Samamoodi märkis Kumho, et komisjon ei saa eirata järeldust, et 2. segmendis ei toimunud hinna allalöömist, väites, et Hankook oli erandlik, kuid kaasas ta siiski valimisse ja keeldus teiste eksportivate tootjate lisamisest.

(450) Seoses Hankooki väitega märkis komisjon, et ükski isik ei vaidlustanud põhjendustes 420 ja 421 esitatud järeldusi originaalvarustuse segmendi ja asendusvarustuse segmendi hinna/kasumlikkuse erinevuse kohta. Komisjon leidis, et ta peaks tooteid võimalikult üksikasjalikult võrdlema (tingimusel, et andmed on kättesaadavad ja kontrollitud). Asjaolu, et Hankooki müük ei järginud väidetavalt seda mustrit, võib seletada mitmesuguste täiendavate äriotsustega, nagu müügimaht, müügi ajastus ja tarneviivitused, ning seega ei sea see kahtluse alla eristamise põhjendatust. Samuti ei ole asjaolu, et hinna allalöömise marginaal oleks olnud kõrgem või madalam, määrav tegur toodete võrreldavuse taseme üle otsustamisel. Erinevus Hankooki esitatud kahe kahjumarginaali arvutamise stsenaariumi vahel (võrdluses originaalvarustuse rehvide turule või asendusrehvide turule viitamisega ja viitamata) näib olevat kallutatud, kuna see ei tuginenud valimisse kaasatud liidu tootjate kõigile kuludele/müügile, vaid üksnes Hankooki kontsernile avalikustatud teabele. Igal juhul on Hankooki kontserni arvutatud erinevus ligikaudu 10 %; mis näitab, et selline eristamine oli õigustatud. Dumpinguarvutuste puhul arvutatakse arvutatud normaalväärtus

selliste tootmistegurite võrdlusaluste põhjal, millel puudub originaalvarustuse või asendusvarustuse mõõde, st tööjõukulud, energiakulud ja toorainehinnad ei muutu sõltuvalt sellest, kas toodetud rehv müüakse sõidukitootjale või järelturul. Samuti ei võimaldanud sellist eristust teha võrdlusriigis müügi-, üld- ja halduskulude ning kasumi kohta esitatud andmed. Sellest tulenevalt ei olnud võimalik normaalväärtust ja sellest tulenevaid dumpingumarginaale lõppkasutuskanalite kaupa eristada. Kahjuanalüüs seevastu põhineb tegelikel tehinguandmetel, mis hõlmavad ka müügikanalit. Seetõttu oli originaalvarustuse ja asendusvarustuse analüüs põhjendatud ning objektiivse uurimise seisukohast faktiliselt vajalik. Seepärast lükati see väide tagasi.

(451) Kaebuse esitaja väite kohta leidis komisjon, et 3. ja 2. segmendi (võrreldavate) rehvide keskmine kaalutud hinna allalöömise marginaal kajastas hinna allalöömist piisavalt. Tooteliikide ignoreerimine ja selliste 1. segmendi mudelite lisamine, mida valimisse kaasatud Hiina eksportijad ei eksportinud, vähendaks toote kontrollnumbrite diferentseerimisega tagatud võrreldavuse taset ega oleks seetõttu informatiivsem. Seepärast lükati see taotlus tagasi.

(452) Seoses GITI kontserni väitega rõhutas komisjon, et Hankook kaasati valimisse, et tagada representatiivsvus müügimahu ja segmentide esindatuse osas, olenemata sellest, kas see liigitati lõpuks 1. või 2. segmenti. Lõpuks leiti, et 2. segmenti liigitamine on mitmel põhjusel asjakohasem, nagu on selgitatud eespool põhjenduses 94. Samal ajal näitasid põhjenduses 446 kirjeldatud uurimise käigus kogutud tõendid selgelt (ilma et ükski pool oleks seda vaidlustanud), et Hankooki peetakse laialdaselt tipptasemel 2. segmendi rehviks ja see on kaubamärk, mis on üle minemas 2. segmendist 1. segmenti. Seda rõhutab ka märkimisväärne hinnaerinevus Hankooki hindade ja ülejäänud Hiina eksportivate tootjate, sealhulgas paljude teiste 2. segmendi tootjate keskmise hinna vahel, nagu on kirjeldatud eespool põhjenduses 446. Eespool kirjeldatu põhjal jäeti kehtima piirangud, mis tulenesid Hankooki andmetel põhineva 2. segmendi hinna allalöömise puudumise järelduse tõlgendamisel ja ekstrapoleerimisel ülejäänud Hiina eksportivatele tootjatele, sealhulgas 2. segmendi tootjatele, ning GITI kontserni ja Kumho väited lükati tagasi.

(453) Pärast lõplike järelduste avalikustamist avastas äriühing T tehnilise vea müügi-, üld- ja halduskulude arvutuses ning palus komisjonil nende kulude arvutust korrigeerida. Äriühing G avastas tehnilise vea tootmiskulude andmete konsolideerimisel ja palus komisjonil neid kulusid korrigeerida.

(454) Komisjon analüüsis neid väiteid ja leidis, et need on põhjendatud. Hinna allalöömise ja turuhinnast madalama hinnaga müügi arvutusi kohandati vastavalt. Kuna need parandused puudutasid äriühingupõhiseid tundlikke andmeid, avalikustati need uuesti ainult asjaomastele äriühingutele.

(455) Uued hinna allalöömise marginaalid, sealhulgas valimisse kaasatud koostööd tegevatelt Hiina eksportijatelt pärit impordi kaalutud keskmiste hindade muudatused tooteliigi kohta CIF-tasemel, nagu on kirjeldatud eespool põhjenduses 392, jäid 3. segmendis vahemikku 10,2–39,2 %, kusjuures keskmine hinna allalöömise marginaal oli 34,7 %. 2. segmendis valimisse kaasatud Hiina eksportivate tootjate puhul hinna allalöömist ei tuvastatud. Keskmine kaalutud hinna allalöömise marginaal (2. ja 3. segment kokku) oli 19 %.

(456) Oma märkustes, mis esitati pärast toote kohta märkuste esitamise tähtaega ja pärast valimisse kaasatud liidu tootjate kontrollimist, väitis CRIA, et toote kontrollnumbriga praegusel kujul ei ole võimalik kindlaks teha ajutiseks kasutamiseks mõeldud varu- ja haagiserehve, kuigi need kaks liiki on oluliselt odavamad kui vastavate parameetritega standardrehvid. Sellest tulenevalt väitis CRIA, et toote kontrollnumber ei taganud nende konkreetsete tooteliikide puhul õiglast võrdlust Hiinast ELi suunatud impordi hindade ja liidu tootmisharu omamaiste müügihindade vahel ning muudab seega kahju hindamise ebatäpseks.

(457) Uurimise käigus selgus, et valimisse kuulunud Hiina eksportivad tootjad ei eksportinud uurimisperioodi jooksul ühtegi haagiserehvi. Ajutiseks kasutuseks ette nähtud varurehve eksportis üks valimisse kaasatud eksportiv tootja ja need moodustasid alla 1 % valimisse kaasatud eksportmüügi mahust. Eksportiv tootja ei esitanud selle kohta märkusi ega taotlenud seda tüüpi rehvidega seoses mingit korrigeerimist. Igal juhul leidis komisjon nende rehvide piiratud mahtu arvestades, et nende mõju ei saanud muuta toodete võrdluse üldist tulemust.

(458) Pärast lõplike järelduste avalikustamist kommenteeris CRIA eespool esitatud põhjendust 457 ja märkis, et *„segmendipõhise analüüsi vajadus tuleneb toodete asendatavuse puudumisest, mitte ekspordimahtudest“*. CRIA väitis veel, et kuna ükski valimisse kaasatud eksportiv tootja ei müünud haagiserehve, tegi komisjon kahjustava otsuse, mida ei toeta faktilised tõendid, märkides põhjenduses 77, et liidu tootmisharu kaotas oma positsiooni tugeva surve tõttu, mida avaldas nende konkreetsete tooteliikide puhul põhjendamatult madala hinnaga Hiina import.

(459) Märkusi segmendipõhise analüüsi kohta käsitletakse üksikasjalikult allpool punktis 4.7. Põhjenduses 457 esitatud selgituse eesmärk oli rõhutada, et toote kontrollnumbri alusel tehtud hinnavõrdlust ei mõjutanud oluliselt asjaolu, et toote kontrollnumbris ei eristatud haagise- või ajutisi rehve, mis olid väidetavalt odavamad. Lisaks määrati dumping kindlaks valimisse kaasatud eksportiva tootja kontrollitud andmete põhjal kogu tootevaliku kohta ja seda toetasid faktilised tõendid. Pealegi ei tähenda asjaolu, et valimisse kaasatud eksportivad tootjad ei eksportinud seda tüüpi rehve, et teised eksportivad tootjad ei eksportinud neid liitu ega avaldanud negatiivset mõju liidu tootmisharu tulemuslikkusele. Seetõttu lükati kõnealused väited tagasi.

(460) Komisjon järeldas seega, et Hiinast pärit impordi hinnad alandasid liidu tööstuse hindu märkimisväärsete marginaalidega nii koondtasandil (2. ja 3. segment) kui ka eraldi 3. segmendi tasandil.

(461) Lisaks näitas Hiina impordihindade võrdlus liidu tootmisharu müügihindade ja tootmiskuludega, et dumpinguhinnaga Hiina import põhjustas püsivat hindade allasurumist. Kogu asjaomase perioodi jooksul olid Hiinast liitu suunatud impordi keskmised hinnad pidevalt madalamad kui liidu tootmisharu müügihind, seda nii koondkeskmise tasandil kui ka 3. segmendis eraldi (vt tabelid 10 ja 11 allpool). Oluline on see, et Hiinast pärit impordi hinnad olid samuti madalamad kui liidu tootmisharu keskmine ühiku tootmiskulu. 2023. aastal ja uurimisperioodil langesid Hiinast pärit impordi hinnad isegi allapoole liidu tootmisharu 3. segmendi ühiku tootmiskulu, mis on väikseimate kuludega segment ja Hiina impordi peamine segment (tabel 11). Nagu on selgitatud allpool punktis 4.6.3.1, suurenesid liidu tootmisharu ühikukulud kogu perioodi jooksul igas segmendis kiiremini kui müügihinnad. See näitab, et tööstusharu ei suutnud kasvavaid kulusid täielikult üle kanda, kuna madala hinnaga Hiina impordi mahu suurenemisest tulenev hinnasurve oli pidev.

(462) Pärast lõplike järelduste avalikustamist väitis CRIA, et liidu tootmisharu müügihinnad püsisid asjaomasel perioodil tootmiskuludest kõrgemal, mis näitab, et kahju tekitada võivat hindade allalöömist või survestamist ei toimunud. Kumho lisas, et asjaolu, et liidu tootmisharu suutis oma hindu tõsta, tõestas hinnasurve puudumist.

(463) Sellega seoses märkis komisjon, et hindade allasurumine ei eelda tootmisharu kahjumit ega välista hinnatõusu. Alusmääruse artikli 3 lõike 3 kohane õiguslik nõue on lihtsalt see, kas import takistab „hinnatõuse, mis muidu aset leiaksid“, mis käesoleval juhul täpselt juhtus, nagu on näidatud tabelis 8, millest selgub, et liidu tootmisharu ei suutnud kohandada oma müügihinda tootmiskuludega, kusjuures viimased kasvasid kiiremini. Seetõttu lükati CRIA ja Kumho väited tagasi.

4.6. **Liidu tootmisharu majanduslik olukord**

4.6.1. *Üldised tähelepanekud*

(464) Uurides dumpinguhinnaga impordi mõju liidu tootmisharule, hinnati vastavalt alusmääruse artikli 3 lõikele 5 kõiki majandusnäitajaid, mis liidu tootmisharu olukorda asjaomasel perioodil kujundasid.

(465) Nagu on märgitud põhjenduses 16, kasutati liidu tootmisharule põhjustatud võimaliku kahju kindlakstegemiseks valikuuringut.

(466) Kahju kindlakstegemiseks eristas komisjon makro- ja mikromajanduslikke kahjunäitajaid. Komisjon hindas makromajanduslikke näitajaid kaebuses esitatud andmete, Tyres Europe'i poolt esitatud makromajanduse küsimustiku vastuste ja Eurostati statistika põhjal. Tyres Europe'i andmed olid seotud rohkem kui kümne liidu tootjate rühmaga, kelle toodang moodustab üle 90 % liidu kogutoodangust. Komisjon hindas mikromajanduslikke näitajaid andmete alusel, mille valimisse kaasatud liidu tootjad esitasid küsimustiku vastustes. Mõlemad andmekogumid leiti olevat liidu tootmisharu majanduslikule olukorrale tüüpilised.

(467) Makromajanduslikud näitajad on: toodang, tootmisvõimsus, tootmisvõimsuse rakendusaste, müügimaht, turuosa, kasv, tööhõive, tootlikkus, dumpingumarginaali suurus ja varasemast dumpingust taastumine.

(468) Mikromajanduslikud näitajad on: keskmine ühikuhind, ühikukulu, tööjõukulu, varud, kasumlikkus, rahavoog, investeeringud, investeeringutasuvus ja kapitali kaasamise võime.

(469) Nagu on juba märgitud põhjendustes 425 ja 426, leidis komisjon, et hoolimata liidu turu jagunemisest segmentideks, on punktis 2.1 määratletud rehvidel samad füüsikalised, keemilised ja tehnilised põhiomadused ning samasugune põhiline kasutusotstarve. Sellest tulenevalt tehti kahju kindlaks uuritava toote tasandil (kõik segmendid kokku). Eelkõige leidis apellatsioonikogu, et „kui uurimisasutused kontrollivad omamaise tootmisharu üht osa, peaksid nad põhimõtteliselt samamoodi kontrollima selle ülejäänud osi ja tootmisharu kui tervikut“ ([177]). Võttes aga arvesse turu segmenteeritust, täiendati koondanalüüsi võimaluse korral segmendipõhise analüüsiga.

4.6.2. *Makromajanduslikud näitajad*

(470) Makromajanduslikud näitajad tehti kindlaks Tyres Europe'ilt küsimustikule saadud kontrollitud vastuste põhjal, ühendades EUROPOOLi andmetest saadud teabe lisateabega, mille esitasid liidu tootjad, kelle toodang moodustab valdava osa liidu toodangust (üle 80 % liidu toodangust).

4.6.2.1. Tootmine, tootmisvõimsus ja tootmisvõimsuse rakendamine

(471) Liidu toodangu kindlakstegemiseks liideti kokku liidu müük (vastavalt Tyres Europe'i andmetele) ja Eurostati andmetel põhinev eksportmüük, mida korrigeeriti varude muutusega, mille kohta esitasid andmed liidu tootjad, kes esindavad valdavat osa liidu toodangust. Varude korrigeerimine oli asjaomasel perioodil alla 1 % kogutoodangust.

(472) Tootmisvõimsuse rakendamine põhines andmetel, mille esitasid liidu tootjad, kelle toodang moodustab valdava osa liidu toodangust, ning tootmisvõimsust hinnati toodangu ja tootmisvõimsuse rakendusastme jagatise põhjal.

(473) Liidu hinnanguline kogutoodang, tootmisvõimsus ja tootmisvõimsuse rakendamine muutusid asjaomasel perioodil järgmiselt.

Tabel 5

Toodang, tootmisvõimsus ja tootmisvõimsuse rakendamine

	2021	2022	2023	Uurimisperiood (2024)
Tootmismaht (tk)	272 217 031	264 910 073	252 553 303	251 768 971
Indeks	*100*	*97*	*93*	*92*

([177]) WT/DS184/AB/R, 22. august 2001, „United States – Anti-dumping measures on Certain Hot-Rolled Steel Products from Japan“ (USA – Teatavate Jaapanist pärit kuumvaltsitud terasetoodete suhtes kehtestatud dumpinguvastased meetmed), punkt 204.

	2021	2022	2023	Uurimisperiood (2024)
Tootmisvõimsus (tk)	315 079 224	308 084 155	305 842 283	302 027 262
Indeks	*100*	*98*	*97*	*96*
Tootmisvõimsuse rakendamine (%)	86	86	83	83
Indeks	*100*	*100*	*97*	*97*

Allikas: Tyres Europe – makromajanduse küsimustiku kontrollitud vastused, Eurostati Comexti andmebaas.

(474) Liidu tootmine vähenes asjaomasel perioodil järk-järgult igal aastal. Kokkuvõttes vähenes liidu tootmine kasvaval turul (vt tabel 2) 8 %, st ligikaudu 20 miljoni rehvi võrra.

(475) Asjaomasel perioodil vähenes ka tootmisvõimsus, kuigi veidi aeglasemalt. Kokkuvõttes vähenes tootmisvõimsus asjaomasel perioodil ligikaudu 13 miljoni rehvi võrra, mis vastab 4 % langusele.

(476) Sellest tulenevalt vähenes tootmisvõimsuse rakendamine kolme protsendipunkti võrra 86 %-lt asjaomase perioodi esimesel poolel 83 %-le teisel poolel. See kajastab liidu tootmisharu jõupingutusi säilitada tootmisvõimsuse rakendamise üldine vastuvõetav tase, kohandades tootmisvõimsust ja toodangut vastavalt müügi vähenemisele (tabel 6).

4.6.2.2. Müügikogus ja turuosa

(477) Liidu müük määrati kindlaks jättes liidu tarbimisest (tabel 2) välja liidu impordi (tabel 3 eespool). Liidu tootmisharu müügimaht ja turuosa muutusid asjaomasel perioodil järgmiselt.

Tabel 6

Müügimaht ja turuosa

	2021	2022	2023	Uurimisperiood (2024)
Müügi kogumaht liidu turul (tk)	185 445 689	180 034 202	176 741 595	178 640 551
Indeks	*100*	*97*	*95*	*96*
Turuosa (%)	60	57	57	53
Indeks	*100*	*95*	*95*	*88*

Allikas: Tyres Europe – makromajanduse küsimustiku kontrollitud vastused, Eurostati Comexti andmebaas.

(478) Liidu tootmisharu müügimaht vähenes kogu asjaomasel perioodil ja suurenes uurimisperioodil veidi, jäädes siiski allapoole 2021. aasta taset. Kokkuvõttes vähenes müügimaht umbes seitsme miljoni rehvi võrra, mis vastab 4 % vähenemisele, erinevalt liidu tarbimise muutumisest, mis suurenes asjaomasel perioodil 8 % (tabel 2 eespool).

(479) Võttes arvesse liidu turu kasvu, tõi selline müügimahu vähenemine kaasa liidu tootmisharu turuosa olulise vähenemise 60 %-lt 2021. aastal 53 %-le 2024. aastal, mis vastab 12 %-lisele vähenemisele.

4.6.2.3. Kasv

(480) Kuigi liidu tarbimine suurenes asjaomasel perioodil ligikaudu 25 miljoni rehvi võrra, ei suutnud liidu tootmisharu sellest positiivsest suundumusest kasu saada. Selle asemel vähenes tema müügimaht ligikaudu seitsme miljoni rehvi võrra ja ta kaotas seitse protsendipunkti turuosast. Samal ajal suurenes Hiinast liitu suunatud impordi maht pidevalt ligikaudu 35 miljoni rehvi võrra ja võttis üle liidu tootmisharu kaotatud turuosa (tabelid 2 ja 3 eespool).

4.6.2.4. Tööhõive ja tootlikkus

(481) Tööhõive ja tootlikkus arenesid asjaomasel perioodil järgmiselt.

Tabel 7

Tööhõive ja tootlikkus

	2021	2022	2023	Uurimisperiood (2024)
Töötajate arv (täistööaja ekvivalent)	84 714	83 705	81 903	80 194
Indeks	*100*	*99*	*97*	*95*
Tootlikkus (ühikutes täistööajale taandatud töötaja kohta)	3 213	3 165	3 084	3 139
Indeks	*100*	*99*	*96*	*98*

Allikas: Tyres Europe – makromajanduse küsimustiku kontrollitud vastused.

(482) Tööhõive vähenes asjaomasel perioodil 5 %, järgides tootmise suundumusi. See vähenemine vastab ligikaudu 4 500 täistööajale taandatud töökoha kadumisele liidus.

(483) Tootlikkus vähenes aastatel 2021–2023 järk-järgult, kasvades veidi uurimisperioodil. Kokkuvõttes vähenes see asjaomasel perioodil 2 %.

4.6.2.5. Dumpingumarginaali suurus ja varasemast dumpingust taastumine

(484) Kõik dumpingumarginaalid ületasid märkimisväärselt miinimumtaset. Tegelike dumpingumarginaalide suuruse mõju liidu tootmisharule oli oluline, kui võtta arvesse asjaomasest riigist pärit impordi mahtu ja hindu.

(485) See on esimene asjaomast toodet käsitlev dumpinguvastane uurimine. Seetõttu puuduvad andmed, mille alusel hinnata võimaliku varasema dumpingu mõju.

4.6.3. *Mikromajanduslikud näitajad*

4.6.3.1. Hinnad ja neid mõjutavad tegurid

(486) Valimisse kaasatud liidu tootjate kaalutud keskmine ühiku müügihind liidus asuvatele sõltumatutele klientidele muutus asjaomasel perioodil järgmiselt.

Tabel 8

Müügihinnad liidus ja tootmiskulud

	2021	2022	2023	Uurimisperiood (2024)
Keskmine ühiku müügihind liidus (eurot rehvi kohta)	54,1	62,0	64,9	62,4

	2021	2022	2023	Uurimisperiood (2024)
Indeks	*100*	*115*	*120*	*115*
Ühiku tootmiskulu (eurot rehvi kohta)	46,1	54,1	57,8	57,5
Indeks	*100*	*117*	*125*	*125*

Allikas: valimisse kaasatud liidu tootjatelt küsimustikule saadud kontrollitud vastused.

(487) Liidu tootjate keskmine ühiku müügihind tõusis kõigepealt 2022. aastal 15 % ja 2023. aastal alates asjaomase perioodi algusest 20 %. Keskmine hind langes uurimisperioodil tagasi 2022. aasta hinnatasemele, kuid jäi siiski 2021. aasta tasemest kõrgemale, tõustes kokku 15 %, mis vastab peaaegu kaheksa euro suurusele hinnatõusule rehvi kohta.

(488) Nagu on näidatud eespool tabelis 4, jäid Hiinast liitu suunatud impordi keskmised hinnad, mis olid peamiselt seotud 3. segmendi rehvidega, kogu sama perioodi jooksul järjekindlalt liidu tööstuse hindadest madalamaks.

(489) Liidu tootmiskulud suurenesid asjaomasel perioodil rohkem kui müügihinnad – 25 % (keskmiselt 11 eurot rehvi kohta). Kulude märkimisväärne suurenemine on peamiselt tingitud energia- ja tööjõukulude tõusust ning mõne tooraine hinna tõusust. Tootmismahu vähenemise tõttu suurenesid ka püsikulud, nagu kulum ja tootmise üldkulud ühiku kohta.

(490) Nagu eespool esitatud suundumustest näha, ületas tootmiskulude kasvumäär müügihindade tõusu, mis tähendab, et liidu tootmisharu kannatas hindade allasurumise all ega suutnud oma kulude kasvu täielikult müügihindadesse üle kanda.

(491) Segmentide kaupa tehti eraldi analüüs, mille kokkuvõte on esitatud allpool.

Tabel 9

Müügihinnad liidus ja tootmiskulud 1. segmendis

	2021	2022	2023	Uurimisperiood (2024)
Keskmine ühiku müügihind liidus (eurot rehvi kohta)	65,8	73,5	74,4	71,5
Indeks	*100*	*112*	*113*	*109*
Ühiku tootmiskulu (eurot rehvi kohta)	55,8	63,8	65,5	65,9
Indeks	*100*	*114*	*117*	*118*

Allikas: valimisse kaasatud liidu tootjatelt küsimustikule saadud kontrollitud vastused.

Tabel 10

Müügihinnad liidus ja tootmiskulud 2. segmendis

	2021	2022	2023	Uurimisperiood (2024)
Keskmine ühiku müügihind liidus (eurot rehvi kohta)	37,9	44,5	47,5	45,3

	2021	2022	2023	Uurimisperiood (2024)
Indeks	*100*	*117*	*125*	*120*
Ühiku tootmiskulu (eurot rehvi kohta)	31,3	36,8	41,2	39,4
Indeks	*100*	*118*	*132*	*126*

Allikas: valimisse kaasatud liidu tootjatelt küsimustikule saadud kontrollitud vastused.

Tabel 11

Müügihinnad liidus ja tootmiskulud 3. segmendis

	2021	2022	2023	Uurimisperiood (2024)
Keskmine ühiku müügihind liidus (eurot rehvi kohta)	29,1	35,0	37,1	36,1
Indeks	*100*	*120*	*127*	*124*
Ühiku tootmiskulu (eurot rehvi kohta)	26,4	33,1	37,8	35,4
Indeks	*100*	*126*	*144*	*134*

Allikas: valimisse kaasatud liidu tootjatelt küsimustikule saadud kontrollitud vastused.

(492) Nagu on näha eespool esitatud tabelitest, võib sarnaseid suundumusi täheldada igas segmendis eraldi, nagu ka koondtasandil.

(493) Ühiku müügihinnad tõusid aastatel 2021–2023 igas segmendis ja langesid seejärel veidi uurimisperioodil. Kokkuvõttes tõusid hinnad 1., 2. ja 3. segmendis vastavalt 9 %, 20 % ja 24 %. Seevastu Hiinast liitu suunatud impordi hinnad olid pidevalt madalamad kui liidu tootmisharu kõigi segmentide hinnad, nagu on juba selgitatud eespool põhjenduses 461.

(494) Liidu tootmisharu ühiku tootmiskulu järgis 2. ja 3. segmendi müügihindadega sarnaseid suundumusi, nimelt suurenes aastatel 2021–2023 ja langes seejärel veidi uurimisperioodil. Kõigil asjaomase perioodi aastatel ja kõigis segmentides ületas ühikukulu kasv ühiku müügihinna kasvu tempot, kinnitades koondtasandil täheldatud suundumust.

4.6.3.2. Tööjõukulud

(495) Valimisse kaasatud liidu tootjate keskmine tööjõukulu muutus asjaomasel perioodil järgmiselt.

Tabel 12

Keskmised tööjõukulud töötaja kohta

	2021	2022	2023	Uurimisperiood (2024)
Keskmised tööjõukulud töötaja kohta (eurodes)	53 697	54 345	56 634	60 521
Indeks	*100*	*101*	*105*	*113*

Allikas: valimisse kaasatud liidu tootjatelt küsimustikule saadud kontrollitud vastused.

(496) Keskmised tööjõukulud suurenesid asjaomasel perioodil aasta-aastalt järk-järgult. Üldine kasv oli 13 %, mis on peamiselt tingitud inflatsioonisuundumustest liidus. Lisaks kajastab 2024. aasta kasv ka sellel perioodil toimunud koondamistega seotud täiendavaid tööjõukulusid.

4.6.3.3. Varud

(497) Valimisse kaasatud liidu tootjate laovarud muutusid asjaomasel perioodil järgmiselt.

Tabel 13

Varud

	2021	2022	2023	Uurimisperiood (2024)
Lõppvarud (tk)	5 881 772	6 385 905	5 698 728	6 096 676
Indeks	*100*	*109*	*97*	*104*
Lõppvarud protsendina toodangust (%)	14,7	16,1	15,7	16,7

Allikas: valimisse kaasatud liidu tootjatelt küsimustikule saadud kontrollitud vastused.

(498) Laovarude tase kõikus asjaomasel perioodil veidi, kuid jäid suhteliselt stabiilseks oma osakaalu poolest toodangus, jäädes vahemikku 14–17 %. Täheldatud varude taset ja kõikumist võib rehvitööstuses pidada tavapäraseks. Kokkuvõttes suurenesid lõppvarud asjaomasel perioodil 4 %.

4.6.3.4. Kasumlikkus, rahavoog, investeeringud, investeeringutasuvus ja kapitali kaasamise võime

(499) Valimisse kaasatud liidu tootjate kasumlikkus, rahavoog, investeeringute maht ja investeeringutasuvus muutusid asjaomasel perioodil järgmiselt.

Tabel 14

Kasumlikkus, rahavoog, investeeringud ja investeeringutasuvus

	2021	2022	2023	Uurimisperiood (2024)
Liidus sõltumatutele klientidele suunatud müügi kasumlikkus (% müügikäibest)	14,8	12,8	11,0	8,0
Indeks	*100*	*86*	*74*	*54*
Rahavoog (eurodes)	455 834 373	382 313 353	580 698 485	715 878 931
Indeks	*100*	*84*	*127*	*157*
Investeeringud (eurodes)	86 997 702	135 635 952	146 344 830	225 146 035
Indeks	*100*	*156*	*168*	*259*

	2021	2022	2023	Uurimisperiood (2024)
Investeeringutasuvus (%)	64,6	67,4	83,7	82,2
Indeks	*100*	*104*	*130*	*127*

Allikas: valimisse kaasatud liidu tootjatelt küsimustikule saadud kontrollitud vastused.

(500) Komisjon tegi kindlaks valmisse kaasatud liidu tootjate kasumlikkuse, esitades liidu sõltumatutele klientidele müüdud samasuguse toote eest saadud maksueelse puhaskasumi protsendina selle müügi käibest.

(501) Kasumlikkus (kõik segmendid kokku) näitas asjaomasel perioodil selget langustrendi. Kokkuvõttes vähenes kasumlikkus 14,8 %-lt 2021. aastal 8 %-le uurimisperioodil, mis tähendab vähenemist 6,8 protsendipunkti võrra ehk 46 %, mis on märkimisväärne.

(502) Netorahavoog näitab Euroopa Liidu tootjate suutlikkust oma tegevust ise rahastada. Netorahavoo suundumus arenes positiivselt: 2022. aastal see vähenes ja seejärel suurenes kuni asjaomase perioodi lõpuni. Kokkuvõttes paranes rahavoog 57 %.

(503) Investeeringud suurenesid asjaomasel perioodil märkimisväärselt, kokku 159 %, kusjuures suurim, 54 % aastane kasv toimus asjaomase perioodi lõpus aastatel 2023–2024. Absoluutarvudes ulatusid investeeringud 2024. aastal 225 miljoni euroni, mida võib pidada oluliseks summaks, mis moodustab neljandiku rehvide tootmiseks kasutatavast põhivarast. Kuigi liidu tootmisharu vähendas oma tootmisvõimsust, investeeris ta ka oma tootmisseadmete ajakohastamisse, et tagada nende kestlikkus.

(504) CRIA väitis, et suured investeeringud tõendavad kahju puudumist, nagu komisjon on järeldanud ka varasemates uurimistes ([178]).

(505) Esiteks on oluline rõhutada, et CRIA osutatud juhtumite puhul tehti järeldus kahju puudumise kohta mitme kahjunäitaja, mitte ainult investeeringute põhjal. Lisaks tuleb liidu tootmisharu investeeringute kõrget taset asjaomasel perioodil ja eelkõige 2024. aastal vaadelda Hiinast pärit dumpinguhinnaga impordist tuleneva suurenenud konkurentsi kontekstis, mis on viinud hiljutiste ja eelseisvate tehaste sulgemisteni ning allesjäänud tootmisrajatiste vajaliku ümberkorraldamise ja moderniseerimiseni eesmärgiga toota kõrgemale veljele paigaldatavaid kvaliteetrehve, et tagada liidu tootmisharu juhtpositsioon ja elujõulisus vähemalt kõrgemates segmentides (eelkõige 1. segmendis). Vähenenud tootmisvõimsuse kontekstis ja selle kestlikkuse tagamiseks ei olnud liidu tootmisharul muud võimalust kui jätkata investeerimist uude tehnoloogiasse ja asendada seadmeid, et keskenduda toodetele, mille puhul nad seisid silmitsi vähem ebaausa konkurentsiga.

(506) Tootmisrajatiste ajakohastamisele on viidatud paljudes huvitatud isikute, eelkõige Deldo ja Interpneu esildistes. Deldo ja Interpneu väitsid oma märkustes mõnevõrra vastuoluliselt, et kahju on tegelikult tingitud suurtest investeerimiskuludest, mida liidu tootmisharu kandis suurema tõhususe ja konkurentsivõime saavutamise nimel, mitte aga Hiinast pärit impordist. Need isikud ei põhjendanud siiski oma väidet selle kohta, kuidas mõjutavad suured investeerimiskulud liidu tootmisharu kantud kahju. Väide, et kahju tulenes suurtest investeerimiskuludest, lükatakse seetõttu tagasi.

([178]) Komisjoni 13. juuni 2023. aasta rakendusmäärus (EL) 2023/1159, millega kehtestatakse pärast Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2016/1036 artikli 11 lõike 2 kohast aegumise läbivaatamist lõplik dumpinguvastane tollimaks Hiina Rahvavabariigist pärit okuumeavineeri impordi suhtes (ELT L 153, 14.6.2023, lk 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1159/oj), põhjendused 173 ja 178, ning komisjoni 28. juuni 2018. aasta rakendusmäärus (EL) 2018/931, millega kehtestatakse pärast Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2016/1036 artikli 11 lõike 2 kohast aegumise läbivaatamist Indiast ja Hiina Rahvavabariigist pärit oksaalhappe impordi suhtes lõplik dumpinguvastane tollimaks (ELT L 165, 2.7.2018, lk 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2018/931/oj), põhjendused 121 ja 129.

(507) Investeeringutasuvus on kasum protsendina investeeringute bilansilisest netoväärtusest (st kogu tootmiseks kasutatud põhivarast). Ka see finantsnäitaja muutus positiivselt, suurenedes asjaomasel perioodil aasta-aastalt järk-järgult ja kasv oli kokku 27 %.

(508) Eraldi analüüsiti ka kasumlikkust segmentide kaupa. Arvestades, et kõiki segmente saab toota samadel tootmisliinidel ja masinad ei ole ette nähtud konkreetsete segmentide jaoks, ei saanud liidu tootmisharu esitada muude käesolevas punktis analüüsitud finantsnäitajate kohta sisulist segmentide jaotust.

Tabel 15

Kasumlikkus – 1., 2. ja 3. segment

	2021	2022	2023	Uurimisperiood (2024)
Liidus sõltumatutele klientidele suunatud müügi kasumlikkus (% müügikäibest) – 1. segment	15,1	13,2	12,0	7,9
Indeks	*100*	*87*	*79*	*52*
Liidus sõltumatutele klientidele suunatud müügi kasumlikkus (% müügikäibest) – 2. segment	17,6	17,3	13,4	13,0
Indeks	*100*	*98*	*76*	*74*
Liidus sõltumatutele klientidele suunatud müügi kasumlikkus (% müügikäibest) – 3. segment	9,4	5,7	– 2,0	2,1
Indeks	*100*	*60*	*– 21*	*22*

Allikas: valimisse kaasatud liidu tootjatelt küsimustikule saadud kontrollitud vastused.

(509) Nagu on näha eespool esitatud tabelist 15, vähenes kasumlikkus asjaomasel perioodil igas segmendis, mis kinnitab toodete koondtasandil täheldatud suundumust (vt eespool esitatud tabel 14).

(510) Kõrgemas hinnaklassis, 1. segmendis vähenes kasumlikkus kogu asjaomase perioodi jooksul pidevalt, langedes 15,1 %-lt 2021. aastal 7,9 %-le uurimisperioodil. Teisisõnu vähenes kasumlikkus peaaegu poole võrra (langus 48 %).

(511) 2. segmendis toimus mõõdukam langus: kokku 26 %, langedes 2021. aasta korralikult 17,6 %-lt 13 %-le uurimisperioodil.

(512) Ei ole üllatav, et kasumlikkus vähenes kõige nähtavamalt soodsaima hinnaga 3. segmendis, kuhu suunatakse suurem osa Hiinast pärit dumpinguhinnaga impordi mahust. Õigupoolest ei suutnud liidu tootmisharu selles segmendis saavutada elujõulist kasumitaset, välja arvatud 2021. aastal. Täpsemalt vähenes kasumlikkus 2022. aastal 9,4 %-lt 5,7 %-le ja muutus 2023. aastal isegi negatiivseks (–2 %). Uurimisperioodil kasumlikkus mõnevõrra taastus, tõustes 2,1 %-ni, kuid jäi siiski oluliselt alla 2021. aasta taset.

4.7. **Järeldus kahju kohta**

(513) Nagu on näidatud eespool tabelis 3, suurenes Hiinast liitu suunatud impordi maht asjaomasel perioodil 62 % ehk ligikaudu 35 miljoni rehvi võrra. Samal perioodil tõusis Hiinast liitu suunatud impordi hind 12 % (vt tabel 4 eespool), mis on tagasihoidlik tõus võrreldes hindade muutumisega liidu turul, nimelt muude kolmandatest riikidest pärit impordi hindadega (+26 %, nagu on näidatud tabelis 17), samuti võrreldes juba niigi palju kõrgemate liidu tootmisharu hindadega (+15 %, nagu on näidatud tabelis 8).

(514) Liidu tootmisharu ei suutnud liidu kasvavast tarbimisest kasu saada ning nii tootmis- kui ka müügimaht vähenesid vastavalt 20 miljoni ja 7 miljoni rehvi võrra. See kaotas seitse protsendipunkti turuosast, mis vähenes 60 %-lt 53 %-le. Liidu tootmisharu tootmisvõimsus vähenes 4 % ja tootmisvõimsuse rakendamine vähenes 86 %-lt 83 %-le. Tööhõive vähenes asjaomasel perioodil järk-järgult ja kokku 5 %, mis vastab umbes 4 500 täistööajale taandatud töökoha kadumisele. Ka tootlikkus vähenes 2 %.

(515) Asjaomasel perioodil suurenes liidu tootmisharu keskmine ühiku tootmiskulu (kõik segmendid kokku) 25 %, mis vastab umbes 11 eurole rehvi kohta, samal ajal kui liidu tootmisharu keskmised müügihinnad tõusid ainult 15 % võrra, s.o vähem kui 8 eurot rehvi kohta. Teisisõnu ei suutnud liidu tootmisharu oma kulude kasvu klientidele üle kanda. Samu suundumusi täheldati ka üksikasjalikumal, segmendi tasandil. Sellest tulenevalt vähenes liidu tootmisharu kasumlikkus nii koondtasandil (–46 %) kui ka igas segmendis eraldi (1., 2. ja 3. segmendis vastavalt –48 %, –26 % ja –78 %).

(516) Kuigi mõned kahjunäitajad on näidanud stabiilset või kasvavat suundumust, st rahavoog, investeeringud ja investeeringutasuvus (vt tabel 14 eespool), ei ole need näitajad tootmisharu üldise olukorra suhtes määravad. Nimelt kujutab investeeringute suurendamine käesoleval juhul endast strateegilist vastust ebasoodsatele tingimustele kiire ümberkorraldamise ja taaskohanemise vormis, mitte tõendeid elujõulise tootmisharu laienemise kohta, nagu on selgitatud eespool põhjenduses 503. Samuti ei kajasta investeeringutasuvuse paranemine tegevuse tugevust. See kajastab struktuurset taandumist madalamatest segmentidest, kus tootmisharu ei suuda enam hinna poolest konkureerida ning liikumist 1. segmendi toodete suunas, kus hinnakonkurents on nõrgem. Tootlus paraneb lihtsalt seetõttu, et 1. segmendi toodetel on kõrgemad hinnad ja seega kõrgemad marginaalid, mitte seetõttu, et tootmisharu aluseks olevad tulemusnäitajad on paranenud. Lisaks võivad rahavood tuleneda raamatupidamistavadest (nt hooldustööde edasilükkamine, mitterahaline kulum), mitte kajastada kohest tulemuslikkust konkurentsiturul. Seega võivad need näitajad jääda ajutiselt stabiilseks isegi olukorras, kus peamised tegevusnäitajad, nagu müügimaht, hinnad ja kasumlikkus on kahjustava dumpingu tõttu juba halvenemas.

(517) Kokkuvõttes näitas enamik kahjunäitajaid, nagu tootmine, tootmisvõimsus, tootmisvõimsuse rakendamine, müügimaht, turuosa, tööhõive, kasumlikkus ja tootlikkus, asjaomasel perioodil selget negatiivset suundumust. Negatiivseid suundumusi kinnitas segmendi tasandi analüüs, st kulude, hinna ja kasumlikkuse analüüs segmentide kaupa, mis näitas, et kulude kasv ületas müügihinna kasvu, mis omakorda tähendas kasumlikkuse vähenemist igas segmendis, kusjuures 3. segment muutus Hiina RVst pärit impordi mahu suurenemisel liidu tootmisharu jaoks majanduslikult jätkusuutmatuks. Kui kahju üldpilti tervikuna hinnata, kaaluvad need negatiivsed suundumused üles piiratud positiivsed märgid (rahavoos ja investeeringute tasuvuses) ning toetavad järeldust olulise kahju kohta.

(518) Mitu isikut, Deldo ja Interpneu, Giti kontsern ja CRIA, väitsid, et liidu tootmisharu ei kandnud kahju, eelkõige 1. ja 2. segmendis. Nimelt väitsid Deldo ja Interpneu, et liidu tootmisharu ei kandnud olulist kahju, ning viitasid mõnede liidu suurimate tootjate kontsernide avalikult kättesaadavatele 2024. aasta finantsaruannetes esitatud headele finantstulemustele. Need isikud väitsid ka, et nõuetekohast kahjuanalüüsi ei olnud võimalik teha, teadmata müügimahtude jaotust segmentide kaupa.

(519) Komisjon märkis, et teatavate liidu tootjate kontsernide avalikult kättesaadavad finantsaruanded ei olnud seotud ainult uuritava tootega ega müügiga liidu turul ning seetõttu ei lükanud need ümber kahju kohta tehtud järeldusi.

(520) Seoses taotlusega kahjuanalüüsi kohta, mis sisaldaks müügimahu teavet segmentide kaupa, siis lisas komisjon selle teabe allpool esitatud tabelisse 16, esitades kokkuvõtte, mis põhineb valimisse kaasatud liidu tootjate kontrollitud andmetel. Liidu tootmisharu kahanevate müügisuundumuste analüüs 2. ja 3. segmendis näitab selgelt Hiinast pärit dumpinguhinnaga impordi konkurentsisurvet.

Tabel 16

Liidu tootmisharu müügimahu jaotus segmentide kaupa (%)

	2021	2022	2023	Uurimisperiood (2024)
1. segment	64	66	71	70
2. segment	18	16	15	16
3. segment	18	18	14	14
Kokku	100	100	100	100

Allikas: valimisse kaasatud liidu tootjatelt küsimustikule saadud kontrollitud vastused.

(521) Lisaks jõuti uurimise käigus järeldusele, et on asjakohane viia läbi uurimine ja kahju hindamine kogu tootevaliku ulatuses (kõik segmendid kokku) ning täiendada seda võimaluse korral üksikasjalikuma segmenditasandi analüüsiga, nagu selgitatud põhjenduses 469. Nagu on näidatud eespool tabelites 9, 10, 11 ja 15, kinnitasid segmentide kaupa esitatud andmed koos müügimahu jaotusega, nagu on näidatud eespool tabelis 16, koondtasandil tuvastatud kahju. Nagu on märgitud põhjendustes 425 ja 426, tuvastas komisjon segmentidevahelise konkurentsi. Selle tulemusena suruvad madala hinnaga, peamiselt 3. segmendi Hiina importkaubad liidu tootmisharu ülemistesse segmentidesse, kuid hinnasurve tõttu vähenesid ka nende segmentide müügimahud ja kasumlikkus. Sellise hinnasurve põhjuseks on asjaolu, et isegi kui eri segmentide hinnaerinevust saab teataval määral põhjendada paremate kvaliteedi- ja toimivusomadustega ülemistes segmentides, siis mida suurem on 3. segmendi ja ülemiste segmentide vaheline hinnaerinevus, seda rohkem lähevad ostjad üle madalamatesse segmentidesse. Seega ei kahjusta Hiinast pärit dumpinguhinnaga import üksnes seda segmenti, kus ta otseselt konkureerib, vaid moonutab ostukäitumist kogu turul tervikuna, surudes alla nõudluse liidus toodetud rehvide järele ja nende hinnad igas segmendis. See kehtib veelgi enam, arvestades asjaolu, et 2. või 3. segmendi tooted on teatud tehniliste parameetrite poolest võrdväärsed kõrgemate segmentide toodetega. Seepärast lükati väited liidu tootmisharu kantud kahju puudumise kohta tagasi.

(522) Pärast lõplike järelduste avalikustamist nõustus GITI kontsern, et liidu tootmisharu kandis olulist kahju peamiselt 3. segmendi Hiina impordi tõttu, kuid väitis, et see kahju piirdus 3. segmendiga (st 14 % liidu tootmisharu müügist) ja seda ei saanud ekstrapoleerida ülejäänud liidu müügile, st 1. ja 2. segmendile ilma täielikult segmendipõhise kahjuanalüüsita. GITI kontsern viitas apellatsioonikogu järeldustele juhtumis „Hiina – HP-SSST (Jaapan)“ ([179]), esitamata oma avalikult esitatud märkustes täiendavaid üksikasju. GITI kontserni sõnul ei olnud 1. ja 2. segmenti eraldi vaadeldes võimalik kahju kindlaks teha. Sellega seoses väitis GITI kontsern, et kasumlikkuse vähenemine 1. segmendis oli vastuolus investeeringute ja investeeringutasuvuse suundumustega samal perioodil ning igal juhul ei saanud see olla tingitud peamiselt 3. segmendi Hiina impordist, arvestades piiratud otsest konkurentsi 3. ja 1. segmendi vahel. Selle asemel väitis GITI kontsern, et 1. segmendi kasumlikkus vähenes ekspordimahu vähenemise ja sellest tuleneva ühikukulu suurenemise tõttu. 2. segmendi puhul leidis GITI kontsern, et komisjon ei analüüsinud, mil määral võis kasumi langus olla tingitud üleminekust originaalvarustuse müügile. Peale selle väitis GITI kontsern, et kuna 2. segmendis hinna allalöömist ei tuvastatud, rikkus komisjon alusmääruse artikli 3 lõigetest 2 ja 3 tulenevaid kohustusi teha hinnamõju kindlaks objektiivse uurimise ja otseste tõendite põhjal, kui ta ekstrapoleeris oma järeldused hinna allalöömise kohta 14 %-lt müügimahult ülejäänud müügimahule. Selle tulemusena väitis GITI kontsern, et meetmeid (kui neid on) saab kehtestada ainult 3. segmendi Hiina impordi suhtes.

([179]) Apellatsioonikogu aruanded „China – Measures Imposing Anti-dumping Duties on High Performance Stainless Steel Seamless Tubes („HP-SSST“) from Japan“ ja „China – Measures Imposing Anti-dumping Duties on High Performance Stainless Steel Seamless Tubes („HP-SSST“) from the European Union“, WT/DS454/AB/R ja TW/DS460/AG/R ja *addendum* 1, punkt 5.204, milles omakorda viidatakse apellatsioonikogu aruandele „United States – Anti-Dumping Measures on Certain Hot-Rolled Steel Products from Japan“, WT/DS184/AB/R, punkt 195.

(523) Samamoodi väitis Kumho, et segmendipõhine turg nõuab segmendipõhist kahju hindamist ning et kahju piirdus 3. segmendiga ja seda ei saanud ekstrapoleerida kogu liidu tootmisharule, mille müügist 86 % toimus 1. ja 2. segmendis. Kumho leidis, et 1. ja 2. segment ei näidanud kahju märke, sest nendes kahes segmendis hinna allalöömist ei tuvastatud ja liidu tootmisharu jäi kasumlikuks. Kumho lisas ka, et 2. ja 3. segmenti koondav keskmine hinna allalöömise marginaal oli metoodiliselt vigane, kuna ei võrreldud samu näitajaid. Lõpuks lisas Kumho, et liidu tootmisharu turuosa püsis asjaomasel perioodil üle 50 % ja vähenes vaid vähesel määral. Kumho viitas kohtuasjale ([180]), kus sarnastel asjaoludel tühistas kohus määruse, millega kehtestati lõplikud dumpinguvastased tollimaksud, kuna komisjon oli teinud ilmselge hindamisvea järeldades, et liidu tootmisharu oli kandnud olulist kahju.

(524) CRIA lisas ka, et komisjon peab tegema täielikult segmendipõhise kahju ja põhjusliku seose analüüsi, uurides samal ajal ka liidu tootmisharu tervikuna. CRIA väitis, et turuosa vähenemist tuleb vaadelda liidu tarbimise suurenemise kontekstis, mis oli suures osas koondunud 3. segmenti, samal ajal kui 1. ja 2. segmendi müük püsis stabiilsena. CRIA väitis, et kuigi kasumlikkus vähenes, jäi see positiivseks ja suurenenud investeeringuid arvestades ei kujutanud see endast olulist kahju. Lõpuks rõhutas CRIA ka vajadust niširehvide täiendava segmendipõhise analüüsi järele, kuna need ei ole vastastikku asendatavad, ning viitas andmetele, mille esitas eksportiv tootja Shandong Linglong, kes oli kaasatud paralleelsesse käimasolevasse subsiidiumide uurimisse ([181]), mille alusel sai seda analüüsi teha.

(525) Komisjon leidis, et arvestades toote asendatavust ja konkurentsisuhet segmentide ja eri tooteliikide (sealhulgas niširehvide) vahel, mida on käsitletud eespool punktis 4.3, ei olnud täielikult segmendipõhise kahju ja põhjusliku seose analüüsi tingimused täidetud. Seoses olulise kahju väidetava puudumisega 1. ja 2. segmendis tuletas komisjon meelde, et hinna allalöömise ja muude kahjunäitajate analüüsi ei tohiks käsitleda eraldi ning et sellised elemendid nagu hindade allasurumine ja kasumlikkuse muutumine 1. ja 2. segmendis osutavad selgelt olulisele kahjule olukorras, kus Hiinast pärit import kasvab ja mõjutab otseselt või kaudselt kõiki segmente (segmentidevaheline konkurents). Peale selle ei saanud nõustuda GITI väitega, milles võrreldi investeeringutasuvuse ja investeeringute muutumist liidu tootmisharu tulemuslikkusega 1. segmendis, sest see tugines eri andmekogumeid käsitlevale teabele (kõik segmendid vs. ainult 1. segment). Samuti tuli tagasi lükata väide, et 1. segmendi tulemuslikkuse halvenemine oli seotud eksporditegevuse vähenemisega. Kuigi ekspordimaht tõepoolest vähenes, täheldas komisjon, et ekspordihinnad tõusid asjaomasel perioodil märkimisväärselt (+39 %, nagu on näidatud tabelis 18). See kasv oli palju suurem kui samal perioodil liidu turul täheldatud kasv (+15 %, nagu on näidatud tabelis 8). Seega järeldas komisjon, et ekspordimahu vähenemist kompenseeris suures osas hinnatõus ja see ei sõltunud 1. segmendi tulemuslikkuse muutumisest. Igal juhul on eksporditegevus seotud kõigi segmentidega, samas kui GITI viitas ainult 1. segmendi tulemuslikkusele. Spekulatiivne väide ülemineku kohta originaalvarustuse müügile lükati tagasi kinnitavate tõendite puudumise tõttu.

(526) Samuti eirasid need isikud, kes väitsid, et liidu tootmisharu 3. segmendis kantud kahju ei saa ekstrapoleerida ülejäänud müügile, kuna 2. ja 1. segmendis hinna allalöömist ei toimunud, hindade allasurumise kindlakstegemist kõigis segmentides. Alusmääruse artikli 3 lõikes 3 tunnistatakse hindade allasurumist samuti usaldusväärse näitajana dumpinguhinnaga ekspordi mõju kohta hindadele, mida täheldati kõigis segmentides, nagu on näidatud eespool punktis 4.6.3.1 ja põhjenduses 521. Vastuseks väitele hinna allalöömise koondmarginaali kehtivuse kohta märkis komisjon, et see tagas endiselt toodete vastavuse ja see esitati täiendava näitajana, mitte segmendi tasandi hinnavõrdluse asemel. Kasumlikkuse ja turuosa taseme kohta märkis komisjon, et majandusliku suutlikkuse näitamiseks tuleb neid näitajaid vaadelda nende suundumuste, mitte absoluuttaseme alusel. Nende suundumused näitasid selget halvenemist (kõigi segmentide kasumlikkuse puhul) ning vastasid seega kahju tõendamise

([180]) Euroopa Kohtu 4. veebruari 2021. aasta otsus kohtuasjas C-324/19: eurocylinder systems, ECLI:EU:C:2021:94, punktid 49 ja 50.

([181]) Teade Hiina Rahvavabariigist pärit uute rehvide (mida kasutatakse sõiduautodel, bussidel või veoautodel koormusindeksiga kuni 121) importi käsitleva subsiidiumivastase menetluse algatamise kohta (ELT C, C/2025/5924, 6.11.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2025/5924/oj).

kriteeriumidele. Igal juhul leidis komisjon, et uurimisperioodil saadud keskmine kasumlikkus 8 % ei ole piisav sellise kapitalimahuka tootmisharu nagu rehvide tootmine jaoks, ja jääb allapoole kehtestatud taotletavat kasumit. Mis puudutab turuosa, siis nagu on märgitud eespool tabelis 6, on 10 protsendipunkti suurune kahjum veel üks märk olulisest kahjust. Lisaks ei olnud põhjendatud CRIA väide, et liidu tarbimise kasv piirdus 3. segmendiga, ning igal juhul ei kinnitanud seda uurimine, mis näitas, et liidu tootmisharu suutis (kuigi piiratud ulatuses) suurendada oma müügimahtu ka kõrgemates segmentides (nagu on märgitud eespool tabelis 16). Seetõttu lükati GITI kontserni, Kumho ja CRIA väited tagasi.

(527) Eespool märgitut arvestades järeldas komisjon, et liidu tootmisharu kandis olulist kahju alusmääruse artikli 3 lõike 5 tähenduses.

5. **PÕHJUSLIK SEOS**

(528) Kooskõlas alusmääruse artikli 3 lõikega 6 uuris komisjon, kas asjaomasest riigist pärit dumpinguhinnaga import tekitas liidu tootmisharule olulist kahju. Alusmääruse artikli 3 lõike 7 kohaselt uuris komisjon ka seda, kas liidu tootmisharu võisid samal ajal kahjustada muud teadaolevad tegurid. Komisjon jälgis, et dumpinguhinnaga impordile ei omistataks võimalikku kahju, mida põhjustasid muud tegurid kui asjaomasest riigist pärit dumpinguhinnaga import. Need tegurid olid järgmised: liidu tootmisharu eksportmüügi tulemused; import liitu muudest kolmandatest riikidest; liidu tootmisharu suur omaimport Hiinast ja tootmiskulude suurenemine.

5.1. **Dumpinguhinnaga impordi mõju**

(529) Nagu on selgitatud punktis 4.6.2, näitas kahjunäitajate analüüs, et kasvaval liidu turul vähenesid liidu tööstusharu müük, turuosa ja tootmismaht, samal ajal kui Hiinast liitu suunatud import suurenes üle 35 miljoni ühiku. Sellest tulenevalt suutsid Hiina eksportivad tootjad suurendada oma turuosa 18 %-lt 28 %-le, mis toimus peamiselt liidu tootmisharu arvelt, kelle turuosa vähenes 60 %-lt 53 %-le.

(530) Hiinast pärit dumpinguhinnaga impordi hinnad lõid liidu tootmisharu hinnad uurimisperioodil märkimisväärselt alla. Nagu on näidatud põhjenduses 445, oli keskmine hinna allalöömise marginaal (võrdlusega, mis tagab segmentide vastavuse, mille kohta nõuti teavet müügitehingute tasandil) 19 %. 3. segmendis oli keskmine hinna allalöömine veelgi suurem, 34,7 %. Lisaks, nagu on juba selgitatud põhjenduses 461, toimus liidu tootmisharus pidev ja kasvav hindade allasurumine. Kogu asjaomase perioodi jooksul olid Hiinast liitu suunatud impordi keskmised hinnad pidevalt madalamad kui liidu tootmisharu hinnad ja seda mitte ainult kogu toote tasandil, vaid ka 3. ja 2. segmenti eraldi vaadeldes. Kuna Hiina import oli pidevalt odavam kui liidu tootmisharu müügihinnad, surus see pidevalt hindu alla ja takistas seega liidu tootmisharul tõsta oma hindu vastavalt tootmiskulude suurenemisele. Selle tulemusena näitas liidu tootmisharu üldine kasumlikkus kogu tootevaliku ulatuses selget langustrendi, mida kinnitas segmendi tasandil tehtud analüüs (tabelid 14 ja 15).

(531) Kokkuvõttes näitas kahjunäitajate analüüs selgelt, et liidu tootmisharu majanduslik olukord oli halvenenud ja et see langes kokku Hiinast pärit väga madalate hindadega impordi mahu märkimisväärse kasvuga. Hiina eksportivate tootjate hinnad lõid liidu tootmisharu hindu alla ja on avaldanud liidu tootmisharule hinnasurvet, suurendades seeläbi oma turuosa.

(532) CRIA, Deldo, GITI kontsern ja Interpneu väitsid, et isegi kui liidu tootmisharu kandis kahju, ei saa selle põhjuseks pidada Hiinast pärit importi, kuna see oli peaaegu eranditult koondunud 3. segmenti, millel on liidu tootmisharu tulemuslikkuses marginaalne roll ning lisaks on liidu tootmisharu suunanud oma tähelepanu kõrgematele ja kasumlikumatele segmentidele. Sellest tulenevalt kutsusid CRIA ja GITI kontsern komisjoni üles tegema põhjusliku seose analüüsi segmentide kaupa.

(533) Vastuseks nendele väidetele leidis komisjon, nagu on juba selgitatud põhjendustes 425 ja 426, et madalama segmendi dumpinguhinnaga rehvid avaldavad kõrgemate segmentide rehvidele hinnasurvet ja vähendavad seega nende kasumlikkust. Lisaks eirab väide, et 3. segmendil on vaid marginaalne roll, rehvide tootmise integreeritust. Eri segmentidesse suunatud rehve toodetakse tavaliselt samade seadmetega, kusjuures tootmismahu vähenemine ühes segmendis mõjutab samal ajal ka teisi segmente, kuna see mõjutab paratamatult tootmisvõimsuse rakendamist, kulude katmist ja üldist tõhusust kõigis segmentides. See vastastikune sõltuvus tähendab, et survet ühes segmendis ei saa isoleerida ilma tagajärgedeta tootmisharule tervikuna. Sellest tulenevalt hinnati kahju kogu tootevaliku ulatuses ning teatavaid kahjunäitajaid analüüsiti täiendavalt segmendi tasandil. See analüüs kinnitas kantud kahju ka kõrgemates segmentides (2. ja 1. segment).

(534) Peale selle, nagu on selgitatud põhjendustes 425 ja 426, leidis komisjon, et esines segmentidevaheline konkurents, mis tähendab, et eri segmentide rehvid konkureerisid omavahel, ning sellest tulenevalt avaldas Hiina 3. segmendi dumpinguhinnaga import hinnalanguse survet mitte ainult 3. segmendis, vaid ka kõrgemates segmentides. Seepärast ei olnud segmendi tasandi põhjusliku seose analüüs põhjendatud. Seetõttu lükati need väited tagasi.

(535) Pärast lõplike järelduste avalikustamist väitsid CRIA, GITI kontsern, Kumho ja Shandong Yongsheng, et 1. ja 3. segmendi toodete piiratud asendatavuse ja konkurentsi tõttu puudub põhjuslik seos peamiselt 3. segmendi Hiina impordi ja liidu tootmisharu kantud kahju vahel, kuna liidu tootmisharu keskendus oma majandustegevuses 1. ja 2. segmendile. Sellega seoses rõhutas CRIA, et marginaalne kattumine 3. segmendiga oli täiesti ebapiisav, et avaldada konkurentsisurvet 2. segmendile, rääkimata 1. segmendist. GITI kontsern lisas ka, et kuna hinnaanalüüs ei olnud kooskõlas alusmääruse artikli 3 lõigetega 2 ja 3, mille kohaselt tuleb hinnamõju kindlaks teha objektiivse uurimise ja positiivsete tõendite alusel, nagu on selgitatud põhjenduses 522 eespool, siis kaotas kogu põhjusliku seose analüüs oma usaldusväärsuse. Shandong Yongsheng väitis ka, et asjaolu, et liidu tootmisharu suutis endiselt oma hindu tõsta ja jäi kasumlikuks, näitas samuti tema head seisundit ja Hiinast pärit impordi mõju hindadele oli seega ilmselgelt ülehinnatud.

(536) Komisjon on asendatavuse, segmentidevahelise konkurentsi ja hinnaanalüüsiga seotud väited eespool punktides 4.3 ja 4.7 juba üksikasjalikult ümber lükanud ning seetõttu lükati tagasi väited, millega vaidlustati põhjuslik seos Hiinast pärit dumpinguhinnaga impordi ja liidu tootmisharu kantud kahju vahel. Seega jäi komisjon Hiina dumpinguhinnaga impordi ja liidu tootmisharu kantud kahju vahelise põhjusliku seose kohta tehtud järelduse juurde.

5.2. **Muude tegurite mõju**

5.2.1. *Import kolmandatest riikidest*

(537) Muudest kolmandatest riikidest pärit impordi maht muutus asjaomasel perioodil järgmiselt.

Tabel 17

Import muudest kolmandatest riikidest (rehvid, tk)

Riik		2021	2022	2023	Uurimisperiood (2024)
Lõuna-Korea	Kogus (tk)	13 763 494	16 571 153	14 635 104	19 365 770
	Indeks	*100*	*120*	*106*	*141*
	Turuosa (%)	4	5	5	6
	Keskmine hind	45,9	53,5	55,7	57,0
	Indeks	*100*	*117*	*121*	*124*

Riik		2021	2022	2023	Uurimisperiood (2024)
Türgi	Kogus (tk)	11 677 022	12 866 097	11 644 406	11 475 348
	Indeks	*100*	*110*	*100*	*98*
	Turuosa (%)	4	4	4	3
	Keskmine hind	40,74	47,05	53,84	52,13
	Indeks	*100*	*116*	*132*	*128*
Serbia	Kogus (tk)	8 129 672	8 656 664	8 295 019	9 956 224
	Indeks	*100*	*106*	*102*	*122*
	Turuosa (%)	3	3	3	3
	Keskmine hind	32,10	40,06	43,31	42,66
	Indeks	*100*	*125*	*135*	*133*
Ülejäänud maailm, v.a Hiina RV	Kogus (tk)	34 865 261	31 413 055	21 839 531	23 506 414
	Indeks	*100*	*90*	*63*	*67*
	Turuosa (%)	11	10	7	7
	Keskmine hind	47,62	54,52	62,12	61,46
	Indeks	*100*	*115*	*130*	*129*
Kolmandad riigid kokku, v.a Hiina RV	Kogus (tk)	68 435 449	69 506 969	56 414 060	64 303 756
	Indeks	*100*	*102*	*82*	*94*
	Turuosa (%)	22	22	18	19
	Keskmine hind	44,25	51,09	55,98	55,54
	Indeks	*100*	*115*	*127*	*126*

Allikas: Eurostat.

(538) Kogu asjaomase perioodi jooksul ületas Hiinast pärit impordi maht oluliselt mis tahes muust eksportivast riigist pärit impordi mahtu. Tegelikult oli ainuüksi Hiinast pärit import alates 2023. aastast suurem kui kõigist muudest riikidest pärit import kokku.

(539) Kõigist muudest riikidest peale Hiina pärit impordi kogumaht vähenes asjaomasel perioodil ligikaudu 4 miljoni ühiku võrra ja selle turuosa vähenes asjaomasel perioodil 22 %-lt 19 %-le. Komisjonil ei ole teavet muudest kolmandatest riikidest liitu suunatud impordi segmendijaotuse kohta, kuid igal juhul oli kolmandatest riikidest pärit impordi keskmine hinnatase kogu asjaomasel perioodil oluliselt kõrgem kui liidu tootmisharu 3. ja 2. segmendi keskmised hinnad. Erinevalt Hiina hindade muutustest oli kolmandatest riikidest pärit ekspordi hinnatõusu määr üldjoontes kooskõlas liidu tootmisharu kulude kasvu määraga ega surunud seega tõenäoliselt liidu tootmisharu hindu alla.

(540) Eespool esitatud andmete põhjal järeldas komisjon, et muudest kolmandatest riikidest kui Hiinast pärit import ei tekitanud liidu tootmisharule kahju ei mahu ega hindade poolest.

5.3. **Liidu tootmisharu eksporditegevus**

(541) Liidu tootjate ekspordi maht ja keskmine ekspordihind muutus asjaomasel perioodil järgmiselt.

Tabel 18

Liidu tootjate eksporditegevus (rehvid, tk)

	2021	2022	2023	Uurimisperiood (2024)
Ekspordimaht (tk)	84 931 094	83 323 695	77 955 961	74 399 154
Indeks	*100*	*98*	*92*	*88*
Keskmine hind (eurot/tk)	56,9	69,2	75,4	78,8
Indeks	*100*	*122*	*133*	*139*

Allikas: Eurostat ja valimisse kaasatud liidu tootjatelt küsimustikule saadud kontrollitud vastused.

(542) Eurostati andmetel vähenes ekspordimaht asjaomasel perioodil 12 % võrra, st ligikaudu 10 miljoni rehvi võrra. Seda langust tuleks vaadelda liidu tootmisharu tootmise üldise vähenemise kontekstis, mis oli kaks korda suurem, st 20 miljonit rehvi. Ekspordi keskmine hinnatase tõusis siiski pidevalt kooskõlas tootmiskulude muutumisega ja proportsionaalselt rohkem kui liidu tootmisharu müügihind liidus. Arvestades seda hinnasuundumust, järeldas komisjon, et eksporditegevus ei suutnud nõrgendada põhjuslikku seost dumpinguhinnaga impordi ja tuvastatud kahju vahel.

5.4. **Tootmiskulude suurenemine**

(543) CRIA, Deldo, GITI kontsern, Guangzhou Jiachi Tire Co., Ltd. (edaspidi „Jiachi“) ja Interpneu väitsid, et liidu tootmisharu majandusliku olukorra võimalik halvenemine oli tingitud tootmiskulude üldisest suurenemisest liidus, eelkõige energia- ja tööjõukuludest ning teatavate toorainete (näiteks sünteetilise kautšuki ja tahma) hindadest, mille jaoks liidu tootjad pidid leidma Venemaa asemel alternatiivseid tarnijaid.

(544) Nagu on juba märgitud punktis 4.6.3.1 ja tabelis 11, suurenes ühiku tootmiskulu asjaomasel perioodil. Oluline on ka see, et uurimise käigus leiti, et Hiinast pärit madala dumpinguhinnaga impordi agressiivse hinnasurve tõttu ei suutnud liidu tootmisharu tõsta oma müügihindu kooskõlas kulude arenguga. Sellega seoses on väga märkimisväärne asjaolu, et nagu on näha tabelist 4 ja selgitatud põhjenduses 443, jäi Hiinast pärit impordi hinnatõusu määr madalamaks kui kõigi teiste kolmandate riikide puhul eraldi ja kokkuvõttes (tabel 17). Selline agressiivne hinnakäitumine oli peamine põhjus, miks liidu tootmisharu ei suutnud kohandada oma hindu vastavalt

kulude suurenemisele, mis omakorda viis kasumlikkuse vähenemiseni. Kulude suurenemine, nagu on märgitud põhjenduses 489, on osaliselt tingitud suurematest püsikuludest, nagu kulum ja üldkulud ühiku kohta, mis tulenevad tootmise vähenemisest. See tootmismahu vähenemine oli omakorda suurel määral tingitud dumpinguhinnaga impordi olemasolust. Tavapärastes turutingimustes saavad ettevõtjad tavaliselt oma kulude kasvu tarbijatele üle kanda, ilma et nad kannaksid täielikult suuremate püsikulude mõju, eriti nende kuluelementide puhul, mis ei ole tööstusharule eriomased (energia ja tööjõud) ning mis mõjutavad võrdselt ka teisi tööstusharusid/sektoreid.

(545) Seetõttu järeldas komisjon eespool esitatu põhjal, et kuigi tootmiskulude suurenemine võis aidata kaasa liidu tootmisharu majandusraskuste tekkimisele, ei nõrgendanud see põhjuslikku seost Hiinast pärit dumpinguhinnaga impordi ja kantud kahju vahel.

(546) Pärast lõplike järelduste avalikustamist kordasid CRIA, Kumho ja Shandong Yongsheng oma väidet, et kahju peamised põhjused olid kasvavad energiakulud ja inflatsioon. Sellega seoses väitis Kumho, et komisjon ei käsitlenud oma kulude analüüsis energiakriisi ning Euroopa energia- ja kestlikkuspoliitika mõju. Kumho sõnul ei suutnud komisjon põhjendada ka oma järeldusi, et liidu tootmisharu ei saanud Hiina impordi hinnakäitumise tõttu kulude suurenemist oma klientidele üle kanda. Selle asemel, arvestades, et kasumlikkuse vähenemine oli kooskõlas kulude suurenemisega, järeldas Kumho, et kasumlikkuse vähenemises kajastuv kahju oli tingitud kulude suurenemisest. Shandong Yongsheng väitis samuti, et tootmiskulude suurenemine kahjustas tõepoolest liidu tootmisharu.

(547) Komisjon leidis, et need väited olid kas põhjendamatud või ei vaidlustanud faktiliselt eespool põhjendustes 544 ja 545 esitatud analüüsi ja järeldusi. Eelkõige on komisjon juba kinnitanud, et ta analüüsis tootmiskulude suurenemise mõju, mis hõlmas ka energiakulude mõju. Asjaolu, et kasumlikkuse vähenemine langes kokku kulude suurenemisega, ei tähenda iseenesest, et see oli selle tagajärg või et kulude tõus on kahju ainus põhjus. See analüüs on mõttekas vaid koos hinnasuundumustega, mis näitavad selgelt, et samal perioodil ja kõigis segmentides oli müügihindade tõusu määr pidevalt väiksem kui kulude kasvu määr, mis tegelikult vastabki hindade allasurumise määratlusele. Sellega seoses märkis komisjon, et liidu tootmisharu saavutatud müügihinna tõus oli veelgi tagasihoidlikum arvestades CRIA viidatud inflatsioonisurvet, mis kinnitab väidet, et liidu tootmisharu ei tegutsenud tavapärastes turutingimustes, vaid hindade allasurumise tingimustes. Sellist arutluskäiku toetab ka ekspordiurgude hindade muutus, mis on esitatud tabelis 18. Sellest tulenevalt lükati nende väited tagasi.

5.5. **Enda põhjustatud kahju: investeeringud ja omaimport Hiina RVst**

(548) Mitu isikut väitsid, et liidu tootmisharu võimalik kahju tuleneb tema enda äriotsustest, eelkõige suurtest investeerimiskuludest ja liidu tootmisharu suurest Hiina RVst pärit omaimpordi mahust.

(549) CRIA, Deldo, GITI kontsern ja Interpneu väitsid, et liidu tootmisharu kasumi võimalik vähenemine oli tingitud suurtest investeerimiskuludest, mille eesmärk oli tootmise ja automatiseerimise parandamine mitmes tehases, mis keskendusid 1. segmendi toodetele. Huvitatud isikud viitasid mitmesugustele uudisteartiklitele ja peamiste liidu tootjate teadaannetele nende teostatud või kavandatud investeerimistegevuse kohta.

(550) Deldo ja Interpneu väitsid ka, et liidu tootmisharu aitas ise kaasa oma kahju tekkimisele, suurendades asjaomase toote importi Hiinast asjaomasel perioodil, viidates kaebuse 10. lisale, milles on märgitud kasv 237 % võrra asjaomasel perioodil.

(551) Nagu eespool punktis 4.6.3.4 juba selgitatud, on komisjoni arvates investeeringute kõrge tase pigem tagajärg kui kahju põhjus. Nagu huvitatud isikud ise õigesti märkisid, olid need investeeringud vajalikud, et kohaneda muutunud turuolukorraga, st Hiinast pärit dumpinguhinnaga impordi kasvava mahuga. Liidu tootmisharul ei olnud muud võimalust kui suurendada investeeringuid, mille eesmärk on parandada tootmise tõhusust ning kohandada tooteportfelli ja tehaserajatisi kõrgemale segmendile, mida Hiinast pärit ebaõiglased impordihinnad aga juba niigi negatiivselt mõjutasid. Lisaks leiti, et need väited on spekulatiivsed ja põhjendamata. Huvitatud isikud ei tõendanud ühegi majanduslikult põhjendamatu investeeringu olemasolu. Seepärast lükati väide tagasi.

(552) Mis puudutab väidet, et liidu tootmisharu suurendas asjaomase toote importi Hiinast, leidis komisjon, et arvestades üldist väikest mahtu (uurimisperioodil alla 1 % Hiinast liitu suunatud impordi kogumahust), ei saanud kasvumäär avaldada olulist mõju Seetõttu järeldas komisjon, et ükski esitatud asjaolu ei viita sellele, et liidu tootmisharu Hiinast pärit impordi maht ja/või suundumus põhjustaks liidu tootmisharule kahju, rääkimata sellest, et see kõrvaldaks Hiinast pärit dumpinguhinnaga impordi ja liidu tootmisharu kantud kahju vahel kindlaks tehtud põhjusliku seose.

(553) Pärast lõplike järelduste avalikustamist kordas CRIA väidet, et kasumlikkuse vähenemise peamine põhjus oli suured investeeringud. CRIA sõnul ei saa nende investeeringute ajastust arvestades (kõige olulisem investeeringute kasv toimus juba 2022. aastal, mil kasumlikkus oli endiselt 12,8 %) neid investeeringuid tõlgendada Hiina impordile reageeriva meetmena. CRIA lisas, et pigem olid investeeringud tingitud liidus kehtivatest rangetest keskkonnanõuetest. Shandong Yongsheng nõustus, et kasumlikkuse langust 1. segmendis tuleb seletada ülemääraste investeeringutega, mis suurendasid kulumit, mitte Hiina 3. segmendi impordiga. Kumho ja CRIA väitsid mõlemad, et kahju põhjustasid suured investeeringud, mis tulenesid liidu tootmisharu strateegilisest äriotsusest eelistada suurema kasumiga segmente (1. ja 2. segment), ning seega vaidlustasid nad mõlemad komisjoni hinnangu, et keskendumine kõrgematele segmentidele oli Hiina impordi tagajärg, ning väitsid, et tegemist oli hoopis teadliku ja majanduslikult hästi põhjendatud ärilise otsusega. Seda seisukohta jagas ka sõiduautode ja kergveokite importijate ühendus.

(554) CRIA väitis ka, et komisjon ei hinnanud tema varasemat esildist, nimelt seda, et kahju oli tegelikult tingitud liidu 3. segmendi rehvide halvast kvaliteedist. CRIA esitas selle kinnituseks loetelu katsetulemustest, millest on näha, et mitu liidu kaubamärki ei läbinud erinevaid ohutuskatseid.

(555) Investeeringuid puudutavate väidete osas selgitas komisjon juba eespool põhjendustes 505 ja 516, et need toimusid tehaste sulgemise ning vajaliku ümberkorralduse ja tootmise kohandamise kontekstis ning et investeeringute ajastus ega kasvumäär ei ole vastupidiselt CRIA väitele kuidagi vastuolus selle järeldusega ning investeeringute tase oli uurimisperioodil igal juhul kõrgeim. Lisaks näitas uurimine, et vastupidiselt CRIA väitele olid valimisse kaasatud liidu tootjate investeeringud keskkonnavaldkonda, kui selline teave oli kättesaadav, kogu asjaomasel perioodil alla 6 %. Seoses väidetega, et liidu tootmisharu loobus vabatahtlikult 3. segmendist, märkis komisjon, et need väited on mitte ainult põhjendamata, vaid näivad eitavat ka selle muutuse peamist põhjust, nimelt Hiina dumpinguhinnaga impordi poolt loodud talumatuid turutingimusi. Seda hoolimata asjaolust, et samad isikud tunnistasid samades esildistes, et 3. segmendi Hiina import põhjustas liidu tootmisharule kahju.

(556) Mis puudutab väidet liidu tootmisharu 3. segmendi rehvide halva kvaliteedi kohta, siis CRIA esitatud ebaõnnestunud katsed hõlmavad võrdselt 3. ja 2. segmendi kaubamärke, mis kinnitab veel kord kahte väga olulist järeldust: Esiteks, et 3. ja 2. segmendi rehvide kvaliteediaspektid (mis kajastuvad katsetulemustes) kattuvad, ning teiseks, et nii 3. kui ka 2. segmendi rehvidele pakuvad seega konkurentsi heade tehniliste näitajatega Hiina alternatiivid. Seega lükati CRIA, Kumho ja Shandong Yongshengi väited tagasi.

5.6. **Järeldus põhjusliku seose kohta**

(557) Liidu tootmisharu kantud kahju ja Hiinast pärit dumpinguhinnaga impordi mahu järsu suurenemise vahel on kindlaks tehtud tegelik ja oluline põhjuslik seos.

(558) Hiinast pärit odava impordi mahu suurenemisest tulenev mahu- ja hinnasurve, mida liidu tootmisharule asjaomasel perioodil avaldati, ei võimaldanud liidu tootmisharul liidu tarbimise kasvust kasu saada. Selle tulemusena suurenes Hiina eksportivate tootjate turuosa liidu tootmisharu arvelt. Peale selle ei saanud liidu tootmisharu hindade allasurumise tõttu tõsta oma hindu vastavalt tootmiskulude suurenemisele.

(559) Hinna allalöömise hindamine segmendi tasandil kinnitas samuti eespool esitatud analüüsi. Hiina impordi keskmine hind jäi liidu tootmisharu keskmisest müügihinnast madalamaks kõigis segmentides, isegi 3. segmendis, kinnitades seega liidu tootmisharule avalduvat hinnalanguse survet.

(560) Komisjon selgitas välja kõigi teadaolevalt liidu tootmisharule mõju avaldanud tegurite mõju ja eraldas selle dumpinguhinnaga impordi kahjustavast mõjust. Muude kindlakstehtud tegurite, st import muudest kolmandatest riikidest, liidu tootmisharu eksporditegevus, tootmiskulude ja investeeringute ning omaimpordi muutumine, mõju leiti olevat tühine või olematu seoses liidu tootmisharu negatiivsete suundumustega, nagu tootmise, müügimahu ja turuosa vähenemine ning kasumlikkuse vähenemine.

(561) Eespool kirjeldatu põhjal tegi komisjon järelduse, et Hiina RVst pärit dumpinguhinnaga import põhjustas liidu tootmisharule olulist kahju ning et teised tegurid ei nõrgendanud ei eraldi ega koos vaadelduna põhjuslikku seost kahju ja dumpinguhinnaga impordi vahel.

6. **MEETMETE TASE**

(562) Meetmete taseme kindlaksmääramiseks uuris komisjon, kas liidu tootmisharule dumpinguhinnaga impordist tekkinud kahju kõrvaldamiseks piisaks dumpingumarginaalist väiksemast tollimaksust.

6.1. **Kahjumarginaal**

(563) Kahju kõrvaldataks, kui liidu tootmisharul oleks võimalik teenida taotletavat kasumit, müües oma toodangut sihthinnaga alusmääruse artikli 7 lõigete 2c ja 2d tähenduses.

(564) Kooskõlas alusmääruse artikli 7 lõikega 2c võttis komisjon taotletava kasumi kindlaksmääramisel arvesse järgmisi tegureid: kasumlikkuse tase enne uuritavast riigist pärit impordi suurenemist, kasumlikkuse tase, mis on vajalik kogukulu ja investeeringute, teadus- ja arendustegevuse ning innovatsiooni kulude katteks, ja kasumlikkuse tase, mida eeldatakse tavapäraste konkurentsitingimuste korral. Selline kasumimarginaal ei tohiks olla alla 6 %.

(565) Esimese sammuna määras komisjon kindlaks baaskasumi, mis katab tavapärastes konkurentsitingimustes kõik kulud. Muude kättesaadavate andmete puudumisel määras komisjon taotletavaks kasumiks liidu tootmisharu kasumimarginaali, mis saavutati samasuguse toote müügil liidu turul 2021. aastal, s.o uurimisperioodi esimesel aastal. Kuigi sel aastal oli Hiinast pärit import liidu turul juba olemas, oli selle turuosa (18 %) asjaomasel perioodil väikseim ja selle keskmine müügihind (27 eurot rehvi kohta) oli sarnane liidu tootmisharu omaga (3. segmendis 29 eurot rehvi kohta). Kõnealusel aastal oli kasumimarginaal 1., 2. ja 3. segmendis keskmiselt 14,8 % ning vastavalt 15,1 %, 17,6 % ja 9,4 %.

(566) GITI kontsern väitis, et 2021. aasta ei ole taotletava kasumi jaoks sobiv aasta, võttes arvesse Hiinas kehtinud liikumispiirangute ja merekaubanduse häirete tõttu saavutatud kunstlikult kõrgeid kasumimäärasid. Oma väite toetuseks viitas GITI kontsern mitmele dumpinguvastasele uurimisele, milles komisjon lükkas nende kaalutluste põhjal tagasi 2021. aasta kasumitasemete kasutamise, näiteks okaspuuvineeri ja küünalde puhul ([182]).

([182]) Komisjoni 3. novembri 2025. aasta rakendusmäärus (EL) 2025/2219, millega kehtestatakse ajutine dumpinguvastane tollimaks Brasiilia Liitvabariigist pärit okaspuuvineeri impordi suhtes (ELT L, 2025/2219, 4.11.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/2219/oj), põhjendus 194, ja komisjoni 13. augusti 2025. aasta rakendusmäärus (EL) 2025/1732, millega kehtestatakse ajutine dumpinguvastane tollimaks Hiina Rahvavabariigist pärit küünalde ja muude samalaadsete toodete impordi suhtes (ELT L, 2025/1732, 14.8.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/1732/oj), põhjendus 321.

(567) Komisjon tuletas meelde, et sobiva taotletava kasumi valik tuleneb juhtumipõhisest analüüsist ja sõltub tööstusharu parameetritest. Teisisõnu, ühes uurimises taotletava kasumi jaoks sobivate aastate kohta tehtud järeldused ei välista kõige sobivama valiku tegemist teises uurimises. Veelgi olulisem on see, et peale üldise avalduse ja viite teistele juhtumitele, ei esitanud isik tõendeid ega konkreetset statistikat uuritava toote turuolukorra kohta liidus, et põhjendada oma väidet 2021. aasta sobimatuse kohta taotletava kasumi kindlaksmääramiseks. Mis puudutab asjaomase toote importi Hiinast, siis ei näidanud ei selle maht ega hinnatase 2021. aastal erilist langust ega tõusu võrreldes asjaomasele perioodile eelnenud aastatega, nimelt 2019. või 2020. aastaga, mis viitaks erandlikule turuolukorrale liidu tootmisharu kasuks 2021. aastal. Hiinast pärit impordi maht oli 2019. aastal ligikaudu 57 miljonit rehvi (sama mis 2021. aastal) ja 2020. aastal 55 miljonit rehvi. Nende hinnatase oli 2019. aastal 24,9 eurot rehvi kohta ja 2020. aastal 23,8 eurot rehvi kohta. Seepärast lükati see väide tagasi.

(568) Pärast lõplike järelduste avalikustamist väitsid Hankook ja Kumho, et 2021. aasta ei kajastanud tavapäraseid turukonkurentsi tingimusi ja et 2. segmendi puhul kasutatud taotletav kasum oli põhjendamatult suur. Seoses 2021. aastaga väitsid need isikud, et see oli taastumise aasta, mil toimus järsk tõus pärast COVID-19 pandeemiast tingitud liikumispiiranguid ja muid piiranguid. Need isikud lisasid ka, et teatavate bussidel ja veoautodel kasutatavate õhkrehvide impordi suhtes kohaldatavate dumpinguvastaste meetmete aegumise läbivaatamisel ([183]) (edaspidi „TBR-rehvide juhtum“) leidis komisjon ise, et liidu tootmisharu kasumlikkus paranes 2021. aastal erandkorras. Lisaks väitsid need isikud, et 2021. aasta kasum võis olla ülepaisutatud, sel aastal mõjutas olukorda pooljuhtide nappus, mis avaldas negatiivset mõju originaalvarustuse müügile, ning see võis omakorda suurendada asendusvarustuse müügi osakaalu, mis on keskmiselt kasumlikum. 2021. aasta erakorralisuse tõendamiseks viitasid need isikud Eurostati vastavale NACE klassifikaatorile ([184]), mille kohaselt olid kasumimarginaalid palju tagasihoidlikumad, jäädes vahemikku 8–10 %. Mis puudutab komisjoni kasutatud taotletava kasumi taset, siis väitsid need isikud, et komisjon ei selgitanud, miks oli 2. segmendis kasumitase kõrgem kui 1. segmendis, ning et igal juhul oli 2. segmendi kasumimarginaal põhjendamatult kõrge, arvestades liidu kahe juhtiva rehvitootja Michelini ja Pirelli avalikult kättesaadavates finantsaruannetes esitatud intressi- ja maksueelse kasumi marginaale. Lõpuks tegid need isikud ettepaneku, et kuna 2. segmendis uurimisperioodil hinna allalöömist ei toimunud, peaks komisjon kasutama 2. segmendi taotletava kasumina liidu tootmisharu sel perioodil saadud kasumit, st 13 %.

(569) 2021. aasta osas leidis komisjon, et väide, nagu oleks see toonud liidu tootmisharule erakordset või ebatavalist kasumlikkust, ei olnud põhjendatud. 2021. aastal on tõepoolest toimunud taastumine COVID-19 liikumispiirangute ja piirangute ajal toimunud rekordilisest langusest, kuid need isikud ei esitanud tõendeid selle kohta, et lisaks olukorra normaliseerumisele oleks see aasta tõepoolest toonud kaasa erakordse kasumi. Vastupidiselt nende isikute väidetele ei tehtud TBR-rehvide juhtumis kindlaks, et 2021. aastat iseloomustas erakordselt või põhjendamatult suur kasum, vaid pigem see, et kasum taastus 2019. aasta tasemele ja oli asjaomase perioodi (2019–2023) suurim. NACE sektori alusel esitatud statistikat ei peetud selle konkreetse tööstusharu taotletava kasumi paremaks ligikaudseks näitajaks, kuna see oli seotud palju laiema sektoriga, mis hõlmas ka protekteerijaid, kelle kasumimarginaalid on kahtlemata märkimisväärselt madalamad Lisaks ei näidanud seesama NACE taseme statistika 2020. aastal kasumlikkuse langust, mis on vastuolus nende isikute enda väitega. Samuti leidis komisjon, et väide, mis oli seotud olukorraga pooljuhtide turul ja selle võimaliku mõjuga rehvidele, oli spekulatiivne ja järeldatud tagajärgede kohta tõendeid ei esitatud. Igal juhul ei tähenda pooljuhtide tarne puudujääk automaatselt, et liidu tootmisharu saadud kasum suurenes. Tuleb tunnistada, et sama nappus võis põhjustada olulist kahjumit või viivitusi originaalvarustuse lepingute täitmisel ja seega negatiivselt mõjutada liidu tootmisharu üldist tulemuslikkust. Teisisõnu ei viita ükski esitatud asjaolu sellele, et sellel sündmusel oleks olnud positiivne mõju liidu tootmisharu keskmisele kasumlikkusele. Seoses väidetega taotletava kasumi taseme ja eelkõige 2. segmendi kasumi taseme kohta, märkis komisjon, et need põhinevad valimisse kaasatud liidu tootjate kontrollitud andmetel ja seega ei seatud seda kahtluse alla teatavate liidu tootjate finantsaruannetes avaldatud kasumi koondtulemustega, mis eeldatavasti hõlmavad oluliselt laiemat tootevalikut ja piirkondlikku turustamist. Lisaks märkis komisjon täielikkuse huvides, et nende isikute esitatud finantstulemustes kirjeldati 2021. aasta kasumit järgmiste väljenditega: „normaalse olukorra taastumine“ Pirelli puhul ja „tagasipöördumine 2019. aasta tasemele“ Michelini puhul, mis on samuti vastuolus väitega, et 2021. aasta oli selle tootmisharu jaoks erakordne aasta. Seoses asjaoluga, et 2. segmendi kasumitase oli kõrgem kui 1. segmendi kasumitase, märkis komisjon, et esiteks, nagu

([183]) Rakendusmäärus (EL) 2025/58, põhjendused 357–358.
([184]) Kummirehvide ja sisekummide tootmine; kummirehvide protekteerimine ja taastamine.

isikud ise tunnistasid, võib sellel olla mitu mõjuvat majanduslikku põhjust (sealhulgas tootevalik ja originaalvarustuse müük võrreldes asendusvarustuse müügiga) ning teiseks ei mõjutanud see uurimist, kuna 1. segmendi kasumitaset kahju arvutamisel isegi ei kasutatud, sest valimisse kaasatud eksportivate tootjate importi selles segmendis ei toimunud. Väide, et 2. segmendi kasumimarginaal oli liiga kõrge, ei olnud põhjendatud. Eespool kirjeldatu põhjal lükati need väited taotletava kasumi kohta tagasi.

(570) Üks valimisse kaasatud liidu tootja esitas tõendid selle kohta, et tema investeeringute, teadus- ja arendustegevuse ning innovatsiooni tase oleks asjaomasel perioodil olnud tavapärastes konkurentsitingimustes kõrgem. Komisjon kontrollis seda teavet ja leidis, et väide on põhjendatud. Selleks et kajastada seda taotletavas kasumis, arvutas komisjon välja investeeringute, teadus- ja arendustegevuse ning innovatsiooniga seotud kulude erinevuse tavapärastes konkurentsitingimustes, mille liidu tootmisharu oli esitanud ja mida komisjon oli kontrollinud, tuginedes tegelikele investeeringute, teadus- ja arendustegevuse ning innovatsiooniga seotud kuludele asjaomasel perioodil. Selle põhjal suurendati kõnealuse tootja taotletavat kasumimarginaali [1–2 %].

(571) Seega jäi käesolevas uurimises ja kooskõlas alusmääruse artikli 7 lõikega 2c kindlaks määratud taotletav kasum vahemikku 9,4 % – [18,6–19,6 %].

(572) Selle põhjal arvutas komisjon liidu tootmisharu jaoks välja samasuguse toote mittekahjustava hinna, kohaldades valimisse kaasatud liidu tootjate tootmiskulude ([185]) suhtes uurimisperioodil eespool nimetatud segmendipõhiseid taotletavaid kasumimarginaale.

(573) Kooskõlas alusmääruse artikli 7 lõikega 2d hindas komisjon viimase sammuna mitmepoolsetest keskkonnalepingutest ja nende protokollidest, mille osaline liit on, ning lisas Ia loetletud ILO konventsioonidest tulenevaid tulevasi kulusid, mis tekivad liidu tootmisharule meetme kohaldamise perioodil vastavalt artikli 11 lõikele 2. Üks valimisse kaasatud liidu tootja esitas kontrollitava teabe, mis põhines äriühingu andmetel ja prognoosidel, mille põhjal lisati sihthinnale täiendavad nõuete täitmisega seotud kulud, mis on seotud CO_2 lubatud heitkoguse ühikute ostmisega [alla 0,5 EUR rehvi kohta], nagu on esitatud põhjenduses 572, kooskõlas alusmääruse artikli 7 lõikega 2d.

(574) Seejärel määras komisjon kindlaks kahjumarginaali taseme, võrreldes valimisse kaasatud koostööd tegevate asjaomase riigi eksportivate tootjate kaalutud keskmist impordihinda, mis tehti kindlaks hinna allalöömise arvutuste põhjal, valimisse kaasatud liidu tootjate poolt liidu turul uurimisperioodil müüdava samasuguse toote kaalutud keskmise mittekahjustava hinnaga. Võrdluse tulemusel kindlaks tehtud erinevusi väljendati protsendimäärana kaalutud keskmisest CIF-impordihinnast.

(575) Pärast lõplike järelduste avalikustamist taotles kaebuse esitaja, et sihthinna arvutamisel võetaks aluseks tootmise kogukulud, sealhulgas kogu müügi-, üld- ja halduskulusid (v.a transpordikulud), mis tekkisid seotud müügiüksuste tasandil liidu turul toimunud müügil. Kaebuse esitaja sõnul oli see põhjendatud, sest sihthinna eesmärk on määrata kindlaks hind, mille juures kahju enam ei teki, ning seega peaks see hõlmama kõiki samasuguse toote tootmise ja müügiga seotud kulusid. Selle tegemata jätmine alaarvestaks sihthinda ja seega ka kahjumarginaali, mille alusel Hankookile tollimaksud kehtestati. Kaebuse esitaja lisas, et alternatiivina peaks komisjon kohandama 2021. aasta taotletava kasumi taset vastavalt sihthinnas sisalduvatele vähendatud kuludele, st sama kasumitase vastaks suuremale marginaalile. Lõpuks väitis kaebuse esitaja ka seda, et kahjuarvutust tuli muuta sel määral, et mõne tehingu puhul oli tegelik müügihind sihthinnast kõrgem.

([185]) Sealhulgas müügi-, üld- ja halduskulude summa tootmisettevõttes ja/või sellega seotud peakorteris, olenevalt sellest, kus see tekkis.

(576) Shandong Yongsheng palus komisjonil oma kahjuarvutust uuesti kontrollida, sest pöördarvutatud tootmiskulud, mis põhinesid avalikustatud arvutustel ning 3. segmendi keskmistel müügihindadel ja taotletaval kasumil, ei olnud kooskõlas komisjoni järeldusega. Lisaks palusid Shandong Yongsheng ja CRIA komisjonil jätta kahju arvutamisest välja ebatüüpiliste või negatiivsete kogustega toote kontrollnumbrid. Shandong Yongsheng juhtis tähelepanu ka väga väikesele vastavusele oma müügi ja liidu tootmisharu müügi vahel (Shandong Yongshengi müüdavast 500 toote kontrollnumbrist ainult 157 toote kontrollnumbrit) ning kutsus komisjoni üles laiendama vastavust, kasutades õiglasema tulemuse saavutamiseks lähimaid võrreldavaid toote kontrollnumbreid. Shandong Yongsheng kordas neid väiteid pärast täiendavate lõplike järelduste avalikustamist.

(577) Seoses seotud müügiüksuste tasandil kantud müügi-, üld- ja halduskulude (v.a transpordikulu) lisamisega liidu turul toimunud müügile märkis komisjon, et kui ekspordihinna kindlaksmääramiseks kohaldatakse analoogia põhjal alusmääruse artikli 2 lõiget 9, arvutatakse see hind liidu piiril, võttes aluseks CIF-impordihinna, millele lisatakse tollimaksud ja impordijärgsed kulud ning millest lahutatakse seotud importija müügi-, üld- ja halduskulud ning mõtteline kasum. Seega määratakse arvutatud ekspordihind liidu piiril tasemel, mis on funktsionaalselt võrdväärne liidu tootja tehasehinnaga, kes müüb oma toodangut otse esimesele sõltumatule kliendile. Kuna mõlemad võrdluselemendid tuleb asetada samaväärsele kaubandustasandile, tuleb liidu tootmisharu sihthind samamoodi kindlaks määrata tehasehinna põhjal ja nagu on selgitatud eespool põhjenduses 572, sisaldab see juba tootmisettevõttes ja/või selle seotud peakontoris kantud müügi-, üld- ja halduskulusid. Seega ei olnud selle sihthinna kindlaksmääramisel alust lisada liidu tootmisharu seotud kauplejate müügi-, üld- ja halduskulusid, kuna see oleks lükanud liidu tootmisharu võrdlushinna liidu piirile järgnevale kaubandustasandile ja tekitanud seeläbi asümmeetria arvutatud ekspordihinnaga. Seepärast lükati väide tagasi.

(578) Taotletava kasumi korrigeerimise ettepaneku kohta märkis komisjon, et taotletav kasum on tootmisharu kui tervikut esindav tinglik marginaal ja seda toetavad uurimise käigus leitud tõendid. Seda peetakse kogu liidu tootmisharu jaoks soovituslikuks. Samamoodi on sihthind tootmisharu tasandil arvutatud näitaja, mille eesmärk on kaitsta liidu tootmisharu tervikuna. Seetõttu leidis komisjon, et ei pea põhjendatuks selle hüpoteetilise hinna ülespoole korrigeerimist, et see vastaks nende üksikute valimisse kaasatud tootjate tegelikele hindadele, kes võisid konkreetsel aastal konkreetsete tehingute puhul saavutada hinnad, mis olid tootmisharu keskmisest kõrgemad (näiteks ainulaadse tootevaliku, erandlike lepingutingimuste või konkreetsete turutingimuste tõttu).

(579) Seoses Shandong Yongshengi väitega arvutuste kohta, kinnitas komisjon, et need on üle kontrollitud ja kinnitatud. Ebatüüpiliste kogustega toote kontrollnumbrite kohta märkis komisjon, et need kajastasid liidu tootmisharu tegelikke müügitehinguid uurimisperioodil ja jäid sarnaste toote kontrollnumbrite hinnavahemikku. Samamoodi peeti kehtivateks tehinguteks ka negatiivseid koguseid (võimalikud kreeditarved või tagastus) ning need tasaarvestati toote kontrollnumbri, äriühingu või liidu tootmisharu tasandil. Lõpuks märkis komisjon ka, et kokkusobivate toote kontrollnumbrite osakaal ulatus ligikaudu 70 %-ni Shandong Yongshengi müügimahust ja -väärtusest ning seetõttu peeti seda piisavalt suureks. Eeltoodu põhjal lükati Shandong Yongshengi ja CRIA väited tagasi.

(580) Kahju kõrvaldamist võimaldav tase teiste koostööd tegevate äriühingute ja kogu muu asjaomasest riigist pärit impordi puhul on kindlaks määratud samal viisil kui nende äriühingute ja impordi dumpingumarginaal (vt põhjendused 400 ja 401).

(581) Nagu on kirjeldatud põhjendustes 391–392 ja 453–455, korrigeeriti Hiina eksportivate tootjate CIF-hinda ning äriühingute T ja G andmeid, muutes Hankooki kontserni, Shandong Yongshengi, „muude koostööd tegevate äriühingute“ ja „kogu muu asjaomasest riigist pärit impordi“ kahjumarginaale, nagu on näidatud järgmises tabelis.

Äriühing	Lõplik dumpingumarginaal (%)	Lõplik turuhinnast madalama hinnaga müügi marginaal (%)
Hankooki kontsern: — Chongqing Hankook Tire Co., Ltd. — Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd. — Hankook Tire China Co., Ltd.	7,4	4,3
Shandong Yongsheng Rubber Group Co., Ltd.	45,3	92,5
Muud koostööd tegevad äriühingud	24,4	40,0
Kogu muu asjaomasest riigist pärit import	45,3	92,5

(582) Praegusel juhul väitsid kaebuse esitajad, et alusmääruse artikli 7 lõike 2a tähenduses esines toorainemoonutusi. Niisiis selgitas komisjon meetmete asjakohase taseme kindlaksmääramiseks kõigepealt välja, kui suur peaks olema tollimaks, et kõrvaldada liidu tootmisharule tekitatud kahju alusmääruse artikli 7 lõikes 2a osutatud moonutuste puudumise korral. Seejärel uuris ta, kas valimisse kaasatud eksportivate tootjate dumpingumarginaal oleks suurem kui nende kahjumarginaal.

6.2. **Marginaal, millest piisaks liidu tootmisharule tekitatud kahju kõrvaldamiseks**

(583) Olles leidnud, et Shandong Yongshengi puhul oli turuhinnast madalama hinnaga müük suurem kui dumping, muutus toorainemoonutuste analüüs tarbetuks, kuna kehtestatav dumpinguvastane tollimaks ei saa olla suurem kui selle eksportiva tootja puhul kindlaks määratud dumpingumarginaal.

(584) Kuna aga Hankooki kontserni dumpingumarginaal oli turuhinnast madalama hinnaga müügi marginaalist suurem, hindas komisjon alusmääruse artikli 7 lõike 2a alusel, kas asjaomase toote puhul esines toorainemoonutusi.

Toorainemoonutused

(585) Kaebuse esitaja on kaebuses esitanud piisavalt tõendeid selle kohta, et Hiinas esineb seoses asjaomase tootega tooraineturu moonutusi alusmääruse artikli 7 lõike 2a tähenduses. Kaebuses esitatud tõendite kohaselt kohaldatakse sünteetilise kautšuki, tahma ja teraskoordi suhtes, mis kõik moodustavad üle 17 % uuritava toote tootmiskuludest, Hiina RVs tagastamatut ekspordi käibemaksu.

(586) Seega, nagu on teatatud algatamisteates, uuris komisjon kooskõlas alusmääruse artikli 7 lõikega 2a väidetavaid moonutusi ja muid alusmääruse artikli 7 lõikega 2a hõlmatud moonutusi Hiinas.

(587) Kõigepealt tegi komisjon iga valimisse kaasatud eksportiva tootja puhul eraldi kindlaks peamised asjaomase toote tootmisel kasutatavad toorained. Peamiste toorainetena võeti arvesse ainult neid tooraineid, millega seotud kulud moodustavad tõenäoliselt vähemalt 17 % asjaomase toote tootmiskuludest.

(588) Uurimise käigus tehti siiski kindlaks, et ükski neist materjalidest ei moodustanud vähemalt 17 % Hankooki kontserni tootmiskuludest. Seda tehti kooskõlas alusmäärusega, tuginedes punktis 3.2.5.1 kindlaks määratud tooraine moonutamata hindadele. Seega ei olnud alusmääruse artikli 7 lõike 2a tingimus täidetud ja lõplikud dumpinguvastased meetmed kehtestati kooskõlas alusmääruse artikli 7 lõikes 2 sätestatud väiksema tollimaksu reegliga.

7. **LIIDU HUVID**

(589) Pärast otsust kohaldada alusmääruse artikli 7 lõiget 2, uuris komisjon, kas ta saab kooskõlas alusmääruse artikliga 21 teha selge järelduse, et hoolimata kahjustava dumpingu kindlakstegemisest ei ole meetmete võtmine käesoleval juhul liidu huvides. Liidu huvide kindlakstegemisel võeti arvesse kõigi asjaomaste huvitatud isikute, sealhulgas liidu tootmisharu, importijate, hulgimüüjate, jaemüüjate, kasutajate ja tarbijate huve.

7.1. **Liidu tootmisharu huvid**

(590) Uurimise raames tegid koostööd liidu tootjad, kelle toodang moodustab valdava enamuse liidu tootmismahust.

(591) Uurimine näitas, et liidu tootmisharu kandis olulist kahju ja et ta ei saanud kasu omamaisest kasvavast turust ega suutnud kulude kasvu täielikult oma klientidele üle kanda ning tema kasumimarginaalid olid vähenenud.

(592) Meetmete kehtestamine võimaldab liidu tootmisharul tõenäoliselt taastada osa kaotatud müügimahust ja turuosast. Lisaks võimaldaksid tollimaksud, millega kõrvaldatakse Hiinast pärit dumpinguhinnaga impordi põhjustatud ebaõiglane hinnasurve, liidu tootmisharul tõsta oma müügihindu vastavalt kulude muutumisele ja seeläbi parandada oma finantsseisundit.

(593) Võttes arvesse Hiina eksportivate tootjate agressiivset hinnakäitumist, on meetmete puudumise korral väga tõenäoline, et dumpinguhinnaga impordi maht suureneb ja see avaldab liidu tootmisharule täiendavat hinnalanguse survet. See tooks kaasa nii müügimahu kui ka kasumlikkuse edasise vähenemise.

(594) Eespool kirjeldatu põhjal järeldas komisjon, et meetmete kehtestamine oli selgelt liidu tootmisharu huvides.

7.2. **Sõltumatute importijate ja kasutajate huvid**

(595) Valikuuringu küsimustikule vastas neli sõltumatut importijat. See moodustas [10–15 %] Hiina RVst pärit koguimpordist uurimisperioodil. Nagu punktis 1.6 juba mainitud, ei vastanud küsimustikule ükski valimisse kaasatud importija.

(596) Ükski kasutaja ega kasutajate ühendus ei vastanud küsimustikule ega esitanud kirjalikke esildisi liidu huvidega seotud küsimustes.

(597) Oma esildistes olid kaks suurt importijat Deldo ja Interpneu meetmete kehtestamise vastu, väites, et tollimaksud tooksid kaasa tarnenappuse, eriti 3. segmendis. Nende väite kohaselt kahjustaks selline tarnenappus ettevõtjaid (nimelt autotootjaid, kuna see tõstaks veelgi autode hindu) ja tarbijaid, kes viivitaksid seetõttu rehvide väljavahetamisega, mis tooks kaasa liiklusohutuse ja keskkonnaprobleemid. Samuti väitsid nad, et tollimaksud tooksid kaasa edasise koondumise turul, mida juba uuritakse konkurentsivastase tegevuse tõttu.

(598) Teised huvitatud isikud, nimelt CRIA ja Hankook, kordasid mõnda neist väidetest. Eelkõige väitsid nad, et tollimaksud vähendaksid turu tõhusust ja konkurentsi ning tooksid kaasa tarnenappuse odavama hinnaklassi segmendis, mis mõjutaks ebaproportsionaalselt hinnatundlikumaid kliente.

(599) Lisaks väitsid paljud isikud, et meetmete kehtestamine teatavate konkreetsete tooteliikide suhtes oli vastuolus liidu huvidega, sest liidu tootmisharu ei tootnud neid või ei tootnud neid piisavas koguses. See puudutas eelkõige ajutisi rehve (4M Pro&Invest, CRIA, Hyundai ja Hankook) ja haagiserehve (4M Pro&Invest, CRIA ja Otto Just), valgete külgedega rehve (Vannetukku) ja mitmesuguseid muid niširehve, nagu maastikurehvid, diagonaalrehvid, vanasõidukite rehvid, vanasõidukite konkreetsed kaubamärgid, kiirhaagise rehvid ja motospordis driftimiseks kasutatavad poolsiledad võistlusrehvid (B.I.S. Srl, Baltityre Group, Bronson Wheels AB, Edison, Gummistrada B.V, Maxxis Hellas, Pneurama Lda ja VA-PA Toute Oy).

(600) Komisjon pidas enamikku neist väidetest üsna üldisteks ja põhjendamatuteks. Eelkõige ei toetanud ükski esitatud asjaolu väidet, et juhul, kui autotootjad jätkaksid rehvide importimist Hiina RVst, ei suudaks nad oma lõpptoote (autode) väikest hinnatõusu klientidele üle kanda. Samuti on väited rehvide vahetamise edasilükkamise kohta hinnatõusu tõttu väga spekulatiivsed ning arvestades sellega seoses kehtestatud rangeid regulatiivseid nõudeid ja kontrolle, ei ole sellised väited kinnitust leidnud. Seoses turu koondumist käsitlevate väidetega märkis komisjon, et praegu tegutseb liidu turul vähemalt kümme teadaolevat liidu tootjat ning igal juhul ei esitanud huvitatud isikud ühtegi tõendit selle kohta, miks tollimaksud tooksid kaasa edasise koondumise. Samamoodi on osaliste algatatud käimasoleva uurimise ulatus erinev nii ajakava kui ka tootevaliku poolest ning igal juhul ei ole see andnud konkreetseid tulemusi, mis toetaksid väidet, et dumpinguvastased tollimaksud oleksid vastuolus liidu huvidega.

(601) Mis puudutab väidet tarnenappuse kohta, siis uurimine seda ei kinnitanud. Esiteks toodab liidu tootmisharu 3. segmendi rehve märkimisväärsetes kogustes ja suudab oma tootmismahtu suurendada. Isegi kui viimastel aastatel kaotas liidu tootmisharu selles segmendis müügimahtu ebaausa konkurentsi tõttu, mida põhjustasid Hiina eksportivate tootjate pakutud jätkusuutmatult madalad hinnad, ei tähenda see, et hindade normaliseerumisel ei suudaks või ei sooviks liidu tööstus suurendada 3. segmendi toodete tootmist ja müüki. Sama kehtib ka eespool põhjenduses 599 loetletud konkreetsemate tooteliikide kohta. Komisjon leidis, et enamikku neist erirehvidest, nagu ajutised rehvid, haagiserehvid, valgete külgedega rehvid, diagonaalrehvid ja professionaalsed maastikurehvid, tootis tegelikult liidu tootmisharu. Kuigi on võimalik, et teatavate tooteliikide puhul on madala hinnaga Hiina import liidu tootmisharu välja tõrjunud, ei esitanud ükski isik põhjendatud väidet, et liidu tootmisharu, mis koosneb rohkem kui 70 tehasest ja rohkem kui 20 teadus- ja arenduskeskusest kogu Euroopas, ei suudaks toota ühtegi neist erirehvidest. Lisaks on olemas palju alternatiivseid tarneallikaid, nagu on näha punktist 5.2.1, mis käsitleb kolmandatest riikidest pärit importi.

(602) Pärast lõplike järelduste avalikustamist väljendasid paljud isikud oma eriarvamust liidu huve käsitlevate järelduste suhtes.

(603) Hyundai väitis, et liidu tootmisharu ei olnud ajutiste varurehvide tootmisest huvitatud. Hyundai väitis, et isegi kui see segment on väike, ei tohiks seda eirata, eriti arvestades paralleelset subsiidiumivastast uurimist, mis võib tollimaksumäära veelgi suurendada, ning nõudis tasakaalustatud hindamist. Hyundai sõnul oli otsus, et autotootjad said tollimaksudest tuleneva hinnatõusu üle kanda, vastuvõetamatu, kuna see ei võtnud piisavalt arvesse liidu kodanike huve. Hyundai leidis ka, et alternatiivsete tarneallikate olemasolu ei ole liidu huvide seisukohast oluline, sest see ei toeta liidu tootmisharu.

(604) Otto Just kordas, et haagiserehvide suhtes kehtestatud tollimaksud tooksid kaasa tarnenappuse, kuna liidu tootmisharu ei tooda neid piisavas koguses ega nõutavate spetsifikatsioonide kohaselt.

(605) Sõiduautode ja kergveokite importijate ühendus kordas, et tuginedes oma põhjalikele turuteadmistele, ei olnud liidu tootmisharu huvitatud 3. segmendist, millest ta tahtlikult loobus, et keskenduda tulusamatele toodetele. See huvitatud isik väitis ka, et 3. segmendi rehvide puhul puudusid Hiinaga võrreldava mahu ja hinnaga alternatiivsed tarnijad. Selle isiku sõnul tõstaksid tollimaksud seega otseselt hindu, mõjutades kõige enam hinnatundlikke ostjaid. Isegi kui tollimaksud võivad kaasa tuua teatava kaubavoogude ümbersuunamise, kuna suureneks müük liitu Taist, Vietnamist või Kambodžast, ei aitaks see liidu tootmisharu. Lõpuks rõhutas sõiduautode ja kergveokite importijate ühendus laialdast toetust seisukohtadele, mida väljendati ühises kirjas, millele oli alla kirjutanud rohkem kui 100 sõltumatut rehvide hulgimüüjat ja turustajat.

(606) Importija Mileage Tyres väljendas sarnast muret ja väitis, et tollimaksud tõstavad odavate ja keskmise hinnaklassi rehvide hinda, mis mõjutab otseselt tarbijaid, eriti madalama sissetulekuga leibkondi. Need lisakulud võivad põhjustada rehvide väljavahetamisega viivitamist, mis võib omakorda mõjutada liiklusohutust. Mileage Tyresi sõnul oli väljaspool Hiinat asuvate tarnijate tootmisvõimsus piiratud ning nende tarneajad on pikemad ja kulud suuremad. Need meetmed mõjutaksid põhjendamatult kauplejaid, eelkõige väiksemaid autotöökodasid ja jaemüüjaid, kes juba töötavad väikeste kasumimarginaalidega. Lõpuks lisas Mileage Tyres, et tollimaksud vähendaksid oluliselt odavate ja keskmise hinnaklassi rehvide hinnaerinevust, mis vähendaks tarbijate valikuvõimalusi ja muudaks nõudlust, mis omakorda võib põhjustada tarneprobleeme.

(607) Kumho väitis, et komisjoni otsus, et tollimaksud võimaldavad liidu tootmisharul tõsta oma hindu vastavalt oma kuludele, ei olnud põhjendatud. Kumho leidis ka, et komisjon ei võtnud piisavalt arvesse tarbijate ja autotööstuse huve, mis oli majanduslikes raskustes muu hulgas kulude suurenemise, ELi üha rangema regulatiivse keskkonna ning müügi vähenemise tõttu, mis oli tingitud muuhulgas ka Hiina tootjate konkurentsist. Lõpuks väitis Kumho ka seda, et meetmed piiraksid konkurentsi ja tõhusust liidu turul.

(608) Komisjon leidis, et arvestades hindade allasurumist, oli õigustatud ootus, et tollimaksud aitaksid kaasa liidu tootmisharu võimele tõsta hindu vastavalt oma kuludele. Hinnatõus võib avaldada negatiivset mõju tarbijatele. Liidu tootmisharu suutlikkuse säilitamine, et pakkuda laia tootevalikut, on lõppkokkuvõttes siiski ka tarbijate huvides. Sama kehtib autotootjate kohta. Vaatamata Kumho ja Hyundai poolt tõstatatud väidetele tõsistest raskustest ei esitatud kasutajate koostöö ja kontrollitud andmete puudumisel ühtegi asjaolu, mis toetaks järeldust, et autotootjad ei suudaks seda marginaalset kulude kasvu üle kanda. Meetmete eesmärk on taastada õiglased tingimused liidu turul ning väide, et need piiravad konkurentsi või tõhusust, leiti olevat täiesti põhjendamatu. Samuti ei olnud põhjendatud väited konkreetsete erirehvide (haagisrehvid või ajutised varurehvid) või kogu 3. segmendi tarnenappuse kohta tulenevalt liidu tootmisharu tahtlikust otsusest nende toodete tootmisest jäädavalt loobuda. Peale selle näib, et need väited eitavad täielikult peamist põhjust, miks liidu tootmisharu keskendus kõrgematele segmentidele, nimelt vastuvõetamatuid turutingimusi, mille põhjustas 3. segmendis Hiinast pärit dumpinguhinnaga import. Väidetavad piirangud seoses alternatiivsete tarnetega kolmandatest riikidest olid samuti põhjendamatud. Sellega seoses peab komisjon rõhutama, et dumpinguvastases uurimises peab ta hindama esitatud tõendite kvaliteeti ja põhjendatust ning et kordamine või isegi laialdane toetus ei ole iseenesest piisav väite tõendamiseks, eriti kui ükski tüüpiline importija/kasutaja küsimustikule ei vastanud. Seetõttu järeldas komisjon, et tema järeldusi lõplike järelduste avalikustamise kohta esitatud märkustes sisuliselt ei vaidlustatud, ning jäi seega oma hinnangu juurde, nagu on selgitatud põhjendustes 600 ja 601.

7.3. **Järeldus liidu huvide kohta**

(609) Eespool kirjeldatu põhjal järeldas komisjon, et puuduvad kaalukad põhjused, mille tõttu ei oleks Hiina RVst pärit sõiduauto- ja kergveokirehvide impordi suhtes meetmete kehtestamine liidu huvides.

8. **LÕPLIKUD DUMPINGUVASTASED MEETMED**

(610) Tuginedes komisjoni järeldustele dumpingu, kahju, põhjusliku seose, meetmete taseme ja liidu huvide kohta, tuleks kehtestada lõplikud dumpinguvastased meetmed, et dumpinguhinnaga import ei tekitaks liidu tootmisharule edasist kahju.

(611) Hiina Rahvavabariigist pärit sõiduauto- ja kergveokirehvide impordi suhtes tuleks kehtestada lõplikud dumpinguvastased meetmed kooskõlas alusmääruse artikli 7 lõikes 2 sätestatud väiksema tollimaksu reegliga. Komisjon võrdles kahjumarginaale ja dumpingumarginaale eespool punktis 6. Tollimaksumäärad kehtestati dumpingu- või kahjumarginaali tasemel, olenevalt sellest, kumb on madalam.

(612) Eespool kirjeldatu põhjal peaksid lõpliku dumpinguvastase tollimaksu määrad, väljendatuna protsendina CIF-hinnast liidu piiril ilma tollimakse tasumata, olema järgmised.

Äriühing	Lõplik dumpinguvastane tollimaks (%)
Hankooki kontsern: — Chongqing Hankook Tire Co., Ltd. — Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd. — Hankook Tire China Co., Ltd.	4,3
Shandong Yongsheng Rubber Group Co., Ltd.	45,3
Muud koostööd tegevad äriühingud	24,4
Kogu muu asjaomasest riigist pärit import	45,3

(613) Pärast lõplike järelduste avalikustamist väitis Kumho, et kõige sobivam meetmete vorm oleks minimaalsed impordihinnad.

(614) Giti kontsern, Hankook, Kumho ning sõiduautode ja kergveokite importijate ühendus väitsid, et meetmed tuleks kehtestada kindlasummalise tollimaksuna. Need isikud väitsid, et segmenteeritud turul, nagu rehviturg, ei ole väärtuselised tollimaksud asjakohased, sest need mõjutaksid rohkem kallimaid tooteid ja võivad seega säilitada või isegi tugevdada stiimulit suunata müük odavaimasse 3. segmenti, mida Hiina import oli juba kõige rängemalt tabanud. Need isikud väitsid, et samadel kaalutlustel kehtestati kindlasummalised tollimaksud ka TBR-rehvide juhtumis. GITI kontsern rõhutas lisaks, et meetmete vorm on nende parandava mõju lahutamatu osa. Arvestades, et hinnasurve ei olnud segmentide vahel võrdne ja oli 3. segmendis suurim, ei olnud väärtuselised tollimaksud, mis mõjutasid kõrgemaid segmente rohkem ja 3. segmenti kõige vähem, seega piisavad. Hankook, Kumho ning sõiduautode ja kergveokite importijate ühendus lisasid veel, et praegused inflatsioonisuundumused ja toorainekulude tõenäoline tõus juba tõstsid rehvide hindu, mis väärtuseliste tollimaksude korral tõuseksid veelgi ja põhjendamatult. Lõpuks väitsid Giti kontsern, Hankook ja Kumho, et kindlasummalised tollimaksud kaitsevad tõenäolisemalt hindade absorptsiooni eest.

(615) Kaebuse esitaja aga rõhutas, et tollimaksude parandav mõju tuleb säilitada kogu nende kehtivusaja jooksul ning et kindlasummalised tollimaksud tõenäoliselt vähenevad kiiresti hiljutiste inflatsioonisuundumuste ja toorainehindade tõusu tõttu, nagu näitab suundorienteeritud struktuuriga lehtvaltstoodete juhtum ([186]), kus kaitsemeetmete uurimine tuli algatada pärast tollimaksude parandava mõju ärakasutamist minimaalse impordihinna kujul. Seetõttu kutsus kaebuse esitaja komisjoni üles nõustuma kindlasummaliste tollimaksudega üksnes tingimusel, et a) need asendatakse automaatselt väärtuseliste tollimaksudega, kui need muutuvad viimastest madalamaks, ning b) tollimaksud võib muuta väärtuselisteks tollimaksudeks liidu tootjate taotlusel, kelle toodang moodustab üle 25 % liidu toodangust.

(616) Komisjon leidis, et juhtumi praegustes tingimustes, kus on tegemist laia tootevaliku ja erinevate hindadega, tuleks kehtestada minimaalsed impordihinnad paljudele kategooriatele, mis muudaks sellise meetme rakendamise ja jõustamise ebapraktiliseks. Lisaks muudaks asjaolu, et märkimisväärne osa müügist toimus seotud kauplejate kaudu, sellise meetme nõuetekohase jõustamise võimalike ristkompensatsioonide tõttu veelgi keerulisemaks. Seepärast lükati see väide tagasi.

(617) Kuigi kindlasummalistel tollimaksudel võib olla suurem parandav mõju madalama hinnaga rehvidele, mis moodustavad suurema osa Hiina praegusest 3. segmendi ekspordist liitu, märkis komisjon, et tuvastatud kahju ei piirdu 3. segmendiga. Lisaks pakuksid kindlasummalised tollimaksud võrreldes kõrgemale veljele paigaldatavate või raskemate toodete (kergveokirehvide) puhul suhteliselt madalamat kaitsetaset sõltumata nende segmentide klassifikatsioonist, ilma et selleks oleks tegelikku majanduslikku põhjendust. TBR-rehvide juhtumi puhul oli hoolimata sarnasustest kindlasummaliste tollimaksude valik samuti tingitud protekteerijate konkreetsetest

([186]) Komisjoni 29. oktoobri 2015. aasta rakendusmäärus (EL) 2015/1953, millega kehtestatakse Hiina Rahvavabariigist, Jaapanist, Korea Vabariigist, Venemaa Föderatsioonist ja Ameerika Ühendriikidest pärit teatavate elektrotehnilisest räniterasest suundorienteeritud struktuuriga lehtvaltstoodete impordi suhtes lõplik dumpinguvastane tollimaks (ELT L 284, 30.10.2015, lk 109, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/1953/oj).

huvidest, keda käesoleval juhul ei ole. Komisjon märkis ka, et mõned väited, mis esitati kindlasummaliste tollimaksude toetuseks (suurem kaitsev mõju 3. segmendi rehvidele), süvendasid tegelikult samade isikute muresid, mis olid tõstatatud liidu huvides, ning väidetavat 3. segmendi tarnenappust, mis oli tingitud meetmete kehtestamisest, nagu on kirjeldatud eespool põhjendustes 605 ja 606. Lisaks, isegi kui kindlasummalised tollimaksud soodustaksid vähem tõenäoliselt absorptsiooni, ei välista need seda iseenesest, kuid samas on kindlasummaliste tollimaksude parandav mõju kahtlemata vastuvõtlikum inflatsioonisuundumuste ja tootmiskulude suurenemise tõttu, millele need isikud samuti viitasid. Kaebuse esitaja ettepanekuid kindlasummaliste tollimaksude kohta, mida saaks teatavatel tingimustel vahetada või muuta väärtuselisteks tollimaksudeks, peeti ebapraktiliseks. Seega leidis komisjon kõige eeltoodu põhjal, et puuduvad kaalukad põhjused kavandatud tollimaksude vormi muutmiseks.

(618) Käesoleva määrusega äriühingutele kehtestatavad individuaalsed dumpinguvastase tollimaksu määrad määrati kindlaks käesoleva uurimise järelduste põhjal. Seega kajastab see asjaomaste äriühingute puhul uurimise käigus tuvastatud olukorda. Nimetatud tollimaksumäärasid kohaldatakse üksnes asjaomase toote impordi suhtes, mis on pärit asjaomasest riigist ja mille on tootnud nimetatud juriidilised isikud. Imporditud asjaomase toote suhtes, mille on tootnud mis tahes muu käesoleva määruse regulatiivosas konkreetselt nimetamata äriühing, kaasa arvatud mõni konkreetselt nimetatud äriühingutega seotud üksus, tuleks kohaldada tollimaksumäära, mida kohaldatakse „kogu muu asjaomasest riigist pärit impordi“ suhtes. Nende suhtes ei tohiks kohaldada ühtki individuaalset dumpinguvastase tollimaksu määra.

(619) Kui äriühing muudab hiljem oma juriidilise isiku nime, võib ta taotleda kõnealuste individuaalsete dumpinguvastase tollimaksu määrade kohaldamist. Taotlus tuleb adresseerida komisjonile ([187]). Taotlus peab sisaldama kogu vajalikku teavet, mis võimaldab kindlaks teha, et muudatus ei mõjuta äriühingu õigust tema suhtes kohaldatavale tollimaksumäärale. Kui äriühingu nime muutmine ei mõjuta tema õigust tema suhtes kohaldatavale tollimaksumäärale, avaldatakse *Euroopa Liidu Teatajas* määrus nimemuutuse kohta.

(620) Selleks et minimeerida ohtu, et maksumäärade erinevuste tõttu hoitakse tollimaksudest kõrvale, on individuaalsete dumpinguvastase tollimaksu määrade rakendamise tagamiseks vaja erimeetmeid. Individuaalset dumpinguvastast tollimaksu saab kohaldada üksnes siis, kui liikmesriikide tolliasutustele esitatakse kehtiv faktuurarve. Arve peab vastama käesoleva määruse artikli 1 lõikes 3 sätestatud nõuetele. Kuni sellise arve esitamiseni tuleks impordi suhtes kohaldada dumpinguvastast tollimaksu, mida kohaldatakse „kogu muu asjaomasest riigist pärit impordi suhtes“.

(621) Kuigi sellise arve esitamine on vajalik selleks, et liikmesriikide tolliasutused saaksid kohaldada impordi suhtes individuaalseid dumpinguvastase tollimaksu määrasid, peavad tolliasutused peale selle dokumendi arvesse võtma ka muid asjaolusid. Isegi kui esitatakse arve, mis vastab kõigile käesoleva määruse artikli 1 lõikes 3 esitatud nõuetele, peavad liikmesriikide tolliasutused tegema kooskõlas tollieeskirjadega tavapäraseid kontrolle ja võivad – nagu kõigil muudel juhtudel – nõuda lisadokumente (veodokumendid jne), et kontrollida deklaratsioonis esitatud üksikasjade õigsust ning veenduda, et madalama tollimaksumäära kohaldamine on tolliseaduse kohaselt õigustatud.

(622) Kui sellise äriühingu ekspordi maht, mille suhtes kohaldatakse madalamaid individuaalseid tollimaksumäärasid, suureneb pärast asjaomaste meetmete kehtestamist märgatavalt, võib sellist mahu suurenemist käsitleda meetmete kohaldamisest tuleneva kaubandusstruktuuri muutusena alusmääruse artikli 13 lõike 1 tähenduses. Sellisel juhul võib algatada kõrvalehoidmisega seotud uurimise, eeldusel et tingimused on täidetud. Selle uurimise käigus võib muu hulgas uurida individuaalse(te) tollimaksumäära(de) kaotamise ja sellest tulenevalt kogu riiki hõlmava tollimaksu kehtestamise vajadust.

([187]) European Commission, Directorate-General for Trade and Economic Security, Directorate G, Rue de la Loi/Wetstraat 170, 1040 Bruxelles/Brussel, BELGIQUE/BELGIË. E-post: Trade-defence-complaints@ec.europa.eu.

(623) Selleks, et tagada dumpinguvastaste tollimaksude nõuetekohane rakendamine, ei tuleks kogu muu Hiina RVst pärit impordi suhtes kohaldatavat dumpinguvastast tollimaksu kohaldada mitte ainult käesoleva uurimise käigus koostööst keeldunud eksportivate tootjate suhtes, vaid ka selliste tootjate suhtes, kellel liitu suunatud eksport uurimisperioodil puudus.

(624) Eksportivad tootjad, kes ei eksportinud uurimisperioodil asjaomast toodet liitu, peaksid saama esitada komisjonile taotluse, et neile kohaldataks dumpinguvastase tollimaksu määra, mis kehtib koostööd tegevatele äriühingutele, keda valimisse ei kaasatud. Komisjon peaks sellekohase taotluse rahuldama, kui on täidetud kolm tingimust. Uus eksportiv tootja peaks tõendama, et: i) ta ei eksportinud uurimisperioodil asjaomast toodet liitu; ii) ta ei ole seotud eksportiva tootjaga, kes seda tegi ning iii) ta on eksportinud asjaomast toodet pärast seda või on võtnud tühistamatu lepinguga kohustuse seda märkimisväärses koguses teha.

9. **REGISTREERIMINE**

(625) Nagu on märgitud põhjenduses 3, kehtestas komisjon asjaomase toote impordi suhtes registreerimise nõude. Registreerimise eesmärk oli võimaluse korral tollimaksud alusmääruse artikli 10 lõike 4 alusel tagasiulatuvalt sisse nõuda.

(626) Kuna käesolevas menetluses ajutisi meetmeid ei kehtestatud, ei olnud alusmääruse artikli 10 lõikes 4 sätestatud tingimused lõpliku dumpinguvastase tollimaksu tagasiulatuvaks kohaldamiseks täidetud.

(627) Pärast lõplike järelduste avalikustamist nõudis kaebuse esitaja tollimaksude tagasiulatuvat sissenõudmist, väites, et need ei sõltu ajutiste meetmete kohaldamisest ning et alusmääruse artikli 10 lõike 4 punktides a–d sätestatud neli tingimust on täidetud. Kaebuse esitaja väitis, et ei ole ühtegi mõistlikku põhjust, miks ajutised meetmed peaksid olema tollimaksude tagasiulatuva sissenõudmise eeltingimuseks, mille peamine eesmärk on vältida meetmete parandava mõju kahjustamist, ning viitas seda seisukohta toetavale Üldkohtu kohtupraktikale (T-749/16, *Stemcor*) ([188]). Paljud teised isikud, nimelt Hankook, Kumho, CRIA ja Adine, väitsid, et tollimaksude tagasiulatuv sissenõudmine oli õiguslikult välistatud, kuna puudusid ajutised meetmed, millele alusmääruse artikli 10 lõikes 4 selgelt osutati. Adine väitis ka, et ajutiste meetmete puudumisel ning tagasiulatuva sissenõudmise võimaliku eelarve ja ajakava kohta vajaliku teabe puudumisel jäeti ettevõtjad ilma õigusest teha tasakaalustatud ja teadlikke otsuseid. Adine väitis ka, et alusmääruse artikli 10 lõike 4 punktis d sätestatud tollimaksude tagasiulatuva sissenõudmise tingimused, nimelt impordi märkimisväärne suurenemine, ei olnud samuti täidetud.

(628) Komisjon ei nõustunud kaebuse esitaja väitega ja leidis, et viidatud kohtupraktika ei toeta väidet, et ajutiste meetmete kehtestamine ei ole tollimaksude tagasiulatuva sissenõudmise eeltingimus, kuna erinevalt käesolevast uurimisest olid kohtus arutatud kohtuasjas ajutised meetmed tegelikult kehtestatud ja kohus seda küsimust ei käsitlenud. Lisaks tooks kaebuse esitaja soovitatud lähenemisviis kaasa pikemad tollimaksude tagasiulatuva sissenõudmise perioodid juhtudel, kus ajutisi meetmeid ei ole kehtestatud, erinevalt juhtumitest, kus ajutisi meetmeid kohaldatakse, ilma et oleks selgelt näidatud, miks seadusandja sellist eristamist kavandab. Seega lükati kaebuse esitaja väide tagasi.

10. **LÕPPSÄTTED**

(629) Võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL, Euratom) 2024/2509 ([189]) artiklit 109, on viivisemäär juhul, kui teatav summa tuleb tagasi maksta Euroopa Liidu Kohtu otsuse alusel, Euroopa Keskpanga poolt oma peamiste refinantseerimistehingute suhtes kohaldatav ja *Euroopa Liidu Teataja* C-seerias avaldatud määr, mis kehtib iga kuu esimesel kalendripäeval.

([188]) Üldkohtu 8. mai 2019. aasta otsus kohtuasjas T-749/16: Stemcor London ja Samac Steel Supplies *vs.* komisjon, ECLI:EU:T:2019:310.

([189]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. septembri 2024. aasta määrus (EL, Euratom) 2024/2509, mis käsitleb liidu üldeelarve suhtes kohaldatavaid finantsreegleid (ELT L, 2024/2509, 26.9.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2509/oj).

(630) Käesoleva määrusega ettenähtud meetmed on kooskõlas määruse (EL) 2016/1036 artikli 15 lõike 1 alusel asutatud komitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

1. Kehtestatakse lõplik dumpinguvastane tollimaks järgmiste Hiina Rahvavabariigist pärit ning CN-koodide 4011 10 00 ja 4011 20 10 alla kuuluvate uute kummist õhkrehvide impordi suhtes, mida kasutatakse sõiduautodel (sh universaalid ja võidusõiduautod) ning bussidel ja veoautodel koormusindeksiga kuni 121.

2. Lõpliku dumpinguvastase tollimaksu määr, mida kohaldatakse allpool loetletud äriühingute toodetud ja lõikes 1 kirjeldatud toodete netohinna suhtes liidu piiril enne tollimaksu tasumist, on järgmine.

Päritoluriik	Äriühing	Lõplik dumpinguvastane tollimaks (%)	TARICi lisakood
Hiina Rahvavabariik	Hankooki kontsern: — Chongqing Hankook Tire Co., Ltd. — Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd. — Hankook Tire China Co., Ltd.	4,3	88CO
Hiina Rahvavabariik	Shandong Yongsheng Rubber Group Co., Ltd.	45,3	88CP
Hiina Rahvavabariik	Muud lisas n loetletud koostööd tegevad äriühingud	24,4	Vt lisa
Hiina Rahvavabariik	Kogu muu asjaomasest riigist pärit import	45,3	8999

3. Lõikes 2 nimetatud äriühingute jaoks kindlaks määratud individuaalset tollimaksumäära kohaldatakse tingimusel, et liikmesriikide tolliasutustele esitatakse kehtiv faktuurarve, millel on arve väljastanud üksuse töötaja nimi ja ametikoht ning tema allkirjastatud ja kuupäevaga varustatud avaldus järgmises vormis: „*Mina, allakirjutanu, tõendan, et käesoleva arvega hõlmatud Euroopa Liitu ekspordiks müüdava [asjaomane toode] koguses [kogus ühikutes, mida kasutame] on tootnud [äriühingu nimi ja aadress] [TARICi lisakood] [asjaomases riigis]. Kinnitan, et sellel arvel esitatud teave on täielik ja õige.*“ Kuni sellise arve esitamiseni kohaldatakse tollimaksu, mida kohaldatakse kogu muu Hiina Rahvavabariigist pärit impordi suhtes.

4. Kui ei ole sätestatud teisiti, kohaldatakse kehtivaid tollimaksusätteid.

Artikkel 2

Artikli 1 lõikes 2 nimetatud lisa võib muuta, et lisada uusi Hiina Rahvavabariigi eksportivaid tootjaid ja kehtestada nende suhtes valimisse kaasamata koostööd tegevate äriühingute asjakohane kaalutud keskmine dumpinguvastase tollimaksu määr. Uus eksportiv tootja esitab tõendid selle kohta, et a) ta ei eksportinud uurimisperioodil (1. jaanuarist kuni 31. detsembrini 2024) artikli 1 lõikes 1 kirjeldatud tooteid; b) ta ei ole seotud ühegi eksportija ega tootjaga, kelle suhtes kohaldatakse käesoleva määrusega kehtestatud meetmeid ning kes oleks võinud teha esialgses uurimises koostööd, ja c) ta on tegelikult eksportinud või on võtnud tühistamatu lepinguga kohustuse eksportida liitu asjaomast toodet märkimisväärses koguses pärast uurimisperioodi lõppu.

Artikkel 3

Käesolev määrus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 6. juuli 2026

Komisjoni nimel
president
Ursula VON DER LEYEN

LISA

Teised koostööd tegevad äriühingud

Äriühingu nimi	TARICi lisakood
Anhui Jichi Tire Co., Ltd.	88CQ
CHENG SHIN RUBBER (XIAMEN) IND. LTD.	88CR
CHENG SHIN TIRE & RUBBER (CHINA) CO., LTD.	88CS
Continental Tires (China) Co., Ltd.	88CT
Cooper (Kunshan) Tire Co., Ltd.	88EV
DONGYING FANGXING RUBBER CO., LTD	88CU
Dongying Zhangao Rubber Co., Ltd.	88CV
Double Coin Group (Anhui) Warrior Tire Co., Ltd.	88CW
Doublestar-Dongfeng Tyre Co., Ltd.	88CX
GITI Radial Tire (Anhui) Company Ltd.	88EW
GITI Tire (Fujian) Company Ltd.	88CY
GITI Tire (Hualin) Company Ltd.	88EX
GUIZHOU TYRE CO., LTD.	88CZ
Goodyear Dalian Tire Company Limited	88EY
HEBEI WANDA TYRE CO., LTD.	88DA
JIANGSU GENERAL SCIENCE TECHNOLOGY CO., LTD.	88EZ
Jining Shenzhou Tyre Co., Ltd.	88DB
KENDA RUBBER (CHINA) CO., LTD.	88DC
KENDA RUBBER (TIANJIN) CO., LTD.	88DD
Kumho Tire (Changchun) Co., Inc.	88FA
Kumho Tire (Tianjin) Co., Inc.	88FB
Nanjing Kumho Tire Co., Ltd.	88FC
NANKANG (ZHANGJIAGANG FREE TRADE ZONE) RUBBER INDUSTRIAL CO., LTD.	88DE
Pirelli Tyre (Jiaozuo) Co., Ltd.	88DF
Pirelli Tyre Co., Ltd.	88DG
Prinx Chengshan (Shandong) Tire Co., Ltd.	88DH
Qingdao Doublestar Tire Industrial Co., Ltd.	88DI
Qingdao Fullrun Tyre Tech Corp., Ltd.	88DJ
QINGDAO NEXEN TIRE CORPORATION	88DK
Qingdao Sentury Tire Co., Ltd.	88DL
Qingzhou Rydanz Rubber Science And Technology Co., Ltd.	88DM
Sailun (Dongying) Tire Co., Ltd.	88DN
Sailun Group Co., Ltd.	88DO

Äriühingu nimi	TARICi lisakood
Shaanxi Yanchang Petroleum Group Rubber Co., Ltd.	88DP
Shandong Changlu Hong Tire Co., Ltd.	88DQ
Shandong Duratti Rubber Corporation Co., Ltd.	88DR
Shandong Fengyuan Tire Manufacturing Co., Ltd.	88DS
Shandong Habilead Rubber Co., Ltd.	88DT
Shandong Haohua Tire Co., Ltd.	88DU
Shandong Hongsheng Rubber Technology Co., Ltd.	88DV
Shandong Linglong Tyre Co.,Ltd.	88DW
Shandong Lutai Rubber Company Limited	88DX
SHANDONG MIRAGE TYRES CO., LTD.	88DY
Shandong New Continent Tire Co., Ltd.	88DZ
Shandong Province Sanli Tire Manufacture Co., Ltd.	88EA
SHANDONG WANDA BOTO TYRE CO., LTD.	88EB
Shandong Xinghongyuan Tyre Co., Ltd.	88EC
SHANDONG YONGFENG TYRES CO., LTD.	88ED
Shandong Youyue Rubber Technology Co., Ltd.	88EE
Shouguang Firemax Tyre Co., Ltd.	88EF
Sichuan Tyre & Rubber Co., Ltd.	88EG
Sichuan Yuanxing Rubber Co., Ltd.	88EH
Sumitomo Rubber (Changshu) Co., Ltd.	88EI
Sumitomo Rubber (Hunan) Co., Ltd.	88EJ
Tercelo Tire (Qingzhou) Co., Ltd.	88EK
TIANJIN WANDA TYRE CO., LTD.	88EL
TRIANGLE TYRE CO., LTD.	88EM
Wanli Tire Corporation Limited	88EN
ZHAOQING JUNHONG CO., LTD.	88EO
Zhongce Rubber Group Co., Ltd.	88EP
Zhongyi Rubber Co., Ltd.	88EQ
ZODO TIRE CO., LIMITED	88ER