KOMISJONI RAKENDUSMÄÄRUS (EL) 2020/353,

3. märts 2020,

millega kehtestatakse Hiina Rahvavabariigist pärit terasrataste impordi suhtes lõplik dumpinguvastane tollimaks ja nõutakse lõplikult sisse kõnealuse impordi suhtes kehtestatud ajutine tollimaks

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 artikli 9 lõiget 4,

ning arvestades järgmist:

1. MENETLUS

1.1. Algatamine

(1) Euroopa Komisjon (edaspidi „komisjon") algatas 15. veebruaril 2019 alusmääruse artikli 5 alusel dumpinguvastase uurimise seoses Hiina Rahvavabariigist (edaspidi „HRV" või „asjaomane riik") pärit terasrataste importimisega liitu. Komisjon avaldas algatamisteate *Euroopa Liidu Teatajas* ([2]) (edaspidi „algatamisteade"). Uuritava toote määratlust selgitati algatamisteate muutmise teates ([3]).

(2) Komisjon algatas uurimise kaebuse alusel, mille esitas 3. jaanuaril 2019 Euroopa rattatootjate liit (Association of European Wheel Manufacturers – EUWA, edaspidi „kaebuse esitaja") tootjate nimel, kelle toodang moodustab üle 25 % liidu terasrataste kogutoodangust. Kaebuses esitati dumpingu ja sellest tulenenud olulise kahju kohta tõendid, mida peeti uurimise algatamise jaoks piisavaks.

1.2. Registreerimine

(3) Komisjon ei kohaldanud asjaomase toote impordi suhtes alusmääruse artikli 14 lõike 5a kohast registreerimist, nagu on selgitatud Komisjoni rakendusmääruse (EL) 2019/1693 ([4]) (edaspidi „ajutine määrus") põhjenduses 4. Ükski huvitatud isik ei esitanud selle punkti kohta märkusi.

([1]) ELT L 176, 30.6.2016, lk 21.

([2]) Teade Hiina Rahvavabariigist pärit terasrataste importi käsitleva dumpinguvastase menetluse algatamise kohta. ELT C 60, 15.2.2019, lk 19.

([3]) Teade, millega muudetakse teadet Hiina Rahvavabariigist pärit terasrataste importi käsitleva dumpinguvastase menetluse algatamise kohta. ELT C 111, 25.3.2019, lk 52.

([4]) Komisjoni 9. oktoobri 2019. aasta rakendusmäärus (EL) 2019/1693, millega kehtestatakse ajutine dumpinguvastane tollimaks Hiina Rahvavabariigist pärit terasrataste impordi suhtes (ELT L 259, 10.10.2019, lk 15).

1.3. **Ajutised meetmed**

(4) Kooskõlas alusmääruse artikliga 19a esitas komisjon 19. septembril 2019 huvitatud isikutele kavandatud tollimaksude kokkuvõtte ning üksikasjad, millest lähtutakse dumpingumarginaali ja liidu tootmisharule tekitatud kahju kõrvaldamiseks piisava marginaali arvutamisel. Huvitatud isikuid kutsuti esitama kolme tööpäeva jooksul märkusi arvutuste täpsuse kohta. Ühtegi märkust ei esitatud.

(5) Komisjon kehtestas 11. oktoobril 2019. aastal ajutise määrusega ajutise dumpinguvastase tollimaksu Hiina Rahvavabariigist pärit terasrataste liitu impordi suhtes.

(6) Nagu märgitud ajutise määruse põhjenduses 23, hõlmas dumpingu ja kahju uurimine ajavahemikku 1. jaanuarist 2018 kuni 31. detsembrini 2018 (edaspidi „uurimisperiood“) ning kahju hindamise seisukohalt oluliste suundumuste uurimine hõlmas ajavahemikku 1. jaanuarist 2015 kuni uurimisperioodi lõpuni (edaspidi „vaatlusalune periood“).

1.4. **Järgnenud menetlus**

(7) Pärast oluliste faktide ja kaalutluste avalikustamist, mille põhjal kehtestati ajutised dumpinguvastased meetmed (edaspidi „esialgsete järelduste avalikustamine“), esitasid kaebuse esitaja, kaheksa importijat ja/või edasimüüjat ning kaks eksportivat Hiina tootjat kirjalikud esildised, milles tehti teatavaks nende seisukohad ajutiste järelduste kohta.

(8) Ärakuulamist taotlenud isikutele anti selleks võimalus. Ära kuulati üks Hiina eksportiv tootja. Kaubandusmenetlustes ärakuulamise eest vastutava ametnikuga selles etapis ühtegi ärakuulamist ei taotletud.

(9) Komisjon jätkas lõplike järelduste tegemiseks vajaliku teabe kogumist ja kontrollimist. Lõplike järelduste tegemisel võttis komisjon arvesse huvitatud isikute märkusi ja muutis vajaduse korral oma esialgseid järeldusi.

(10) Komisjon teatas kõikidele huvitatud isikutele olulistest faktidest ja kaalutlustest, mille põhjal ta kavatses kehtestada HRVst pärit terasrataste liitu suunatud impordi suhtes lõpliku dumpinguvastase tollimaksu (edaspidi „lõplike järelduste avalikustamine“). Kõigile huvitatud isikutele anti aega lõplike järelduste kohta märkuste esitamiseks.

(11) 9. jaanuaril 2020 kuulati komisjoni talitustes ära üks sõltumatu importija. Seoses lõplikule avalikustamisele järgneva etapiga kuulati ärakuulamise eest vastutava ametniku juures 16. jaanuaril 2020 ära üks Hiina eksportivate tootjate rühm.

(12) Huvitatud isikute märkusi arutati ja võeti käesolevas määruses vajaduse korral arvesse.

1.5. **Väljavõtteline uuring**

(13) Kuna väljavõttelise uuringu kohta märkusi ei esitatud, kinnitati ajutise määruse põhjendused 7–18.

1.6. **Uurimisperiood ja vaatlusalune periood**

(14) Kuna uurimisperioodi ja vaatlusaluse perioodi kohta rohkem märkusi ei esitatud, kinnitati ajutise määruse põhjendus 23.

2. **ASJAOMANE TOODE JA SAMASUGUNE TOODE**

2.1. **Toote määratlusega seotud väited**

(15) Pärast ajutise määruse avaldamist osutas mitu huvitatud isikut ebaselgustele TARICi koodi 8716 90 90 97 kirjelduses; tegemist on koodiga, mille puhul kohaldatakse ajutisi meetmeid. Kõnealused huvitatud isikud palusid komisjonil kinnitada, et nimetatud kood viitab ainult maanteesõiduks kasutatavatele ratastele ega hõlma seega kärude ja käsikahveltõstukite rattaid.

(16) Komisjon kinnitas, et selline tõlgendus on õige ning et kärude ja käsikahveltõstukite rattad ei kuulu käesoleva uurimise alla. Selguse huvides kohandas komisjon vastavalt kõnealuse TARICi koodi kirjeldust. 29. oktoobril 2019 avaldas komisjon ka toimikule lisatud teate, milles teavitati kõiki huvitatud isikuid kõnealusest kohandusest.

(17) Juba enne ajutise määruse avaldamist taotles sõltumatu importija sõiduautode terasest varurataste väljajätmist põhjusel, et nendel puuduvad samasugused tehnilised ja füüsikalised põhiomadused kui kõigil teistel toote määratluse alla kuuluvatel toodetel. Importija väitis, et terasest varurattaid ei saa kasutada tavaliste ratastena, sest nende puhul kasutatav piirkiirus on 80 km/h. Lisaks väitis ta, et sõiduautode terasest varurataste kogutoodang liidus on väga väike ja asendusturu puhul pea olematu (erinevalt algseadmete tootja segmendist, kus rattad paigaldatakse autole tootmisprotsessi käigus).

(18) Komisjon lükkas sõltumatu importija taotluse tagasi. Kiirusepiirang ei muuda ratta tehnilisi ja füüsikalisi põhiomadusi ning importija ei esitanud muid dokumente, mis tõendaksid, et selliste varurataste tehnilised ja füüsikalised omadused erinevad kõigist muudest uurimisaluse toote määratluse alla kuuluvatest toodetest. Lisaks kinnitas huvitatud isik ise, et liidus toodetakse seda tüüpi rattaid ja seega esineb konkurents imporditud varuratastega. Asjaolu, et liidu tootmisharu ei tooda ega müü neid rattaid ühes kahest peamisest turustuskanalist, ei ole oluline, sest asendusturul ja algseadmete tootja segmendis müüdavatel terasratastel on samad põhilised tehnilised ja füüsikalised omadused.

(19) Pärast ajutise määruse avaldamist kritiseeris üks isik asjaolu, et kaebuses lähtutakse rataste kasutamisest (maanteedel kasutatavad rattad), et teha kindlaks, kas terasratas kuulub uurimise alla või mitte. Selle asemel tegi huvitatud isik ettepaneku kasutada eristava tegurina kiirust ja koormust, et määrata kindlaks, kas terasratas on ette nähtud maanteel kasutamiseks ja kuulub seega uurimise alla. Eelkõige leidis huvitatud isik, et maanteel kasutatavate ratastena tuleb käsitleda üksnes selliseid rattaid, mis on ette nähtud ja ehitatud liikuma kiirusel üle 50 km/h. Huvitatud isik kordas oma väidet pärast lõplikku avalikustamist.

(20) Komisjon leidis, et see väide ei seadnud kahtluse alla toote määratlust ega uurimise ulatust ennast, vaid kujutas endast pigem alternatiivset võimalust terasrataste kirjeldamiseks. Komisjon ei leia siiski, et kiirus on toote määratlemisel oluline tegur, nagu on selgitatud põhjenduses 18, ning lükkas seetõttu huvitatud isiku ettepaneku tagasi.

(21) Üks eksportiv tootja kaebas, et ajutine määrus ei sisaldanud väljajäetud toodete tehnilisi määratlusi ega menetlusi, mille alusel kinnitada liidu tolliametnikele ja komisjoni talitustele, kas teatavad tooted jäeti meetmete kohaldamisalast välja või mitte.

(22) Komisjon kinnitas siiski, et määratluse alla mittekuuluvate toodete puhul on juba kehtivad tehnilised nõuded ja tolliprotseduurid praeguste dumpinguvastaste meetmete nõuetekohaseks kohaldamiseks ja järelevalveks piisavad ning et täiendavad määratlused või protseduurid ei ole selless etapis käesoleval juhul vajalikud. Seepärast lükati see väide tagasi.

(23) Pärast ajutise määruse avaldamist väitis sõltumatu importija, et põllumajandushaagiste või -poolhaagiste terasrattad, mille velje läbimõõt on 16 tolli ja rohkem (kuni 54 tolli), tuleks uurimisest välja jätta, kuna neil on veokite haagiste või poolhaagiste terasratastest erinevad füüsikalised ja tehnilised omadused ning need erinevad ka kiiruse, kandevõime ja rattapoldi avade poolest. Tuleb märkida, et selguse huvides on ajutises määruses täpsustatud, et meetmete kohaldamisalast jäetakse välja põllumajandushaagiste ja muude järelveetavate põllutöömasinate rattad, mille velje läbimõõt on kuni 16 tolli. Kuigi see väljajätmine kitsendas uurimist, ei muutnud see aga asjaolu, et rattad, mis on ette nähtud kasutamiseks mujal kui maanteedel, ei kuulunud kunagi toote määratluse alla, nagu on selgitatud põhjenduses 24.

(24) Tuleb märkida, et ajutise määrusega jäeti meetmete kohaldamisalast ajutiselt välja sõiduautode haagiste, haagiselamute, põllumajandushaagiste ja muude järelveetavate põllutöömasinate rattad, mille velje läbimõõt on kuni 16 tolli. Mõned isikud said aru nii, et meetmete kohaldamisalasse kuuluvad seega põllumajandushaagiste ja muude järelveetavate põllutöömasinate rattad, mille velje läbimõõt on üle 16 tolli. Komisjon selgitas siiski, et selle väljajätmisega ei kavatsenud ta uurimisega hõlmata teatavaid muid rattaid, mida maanteedel ei kasutata. Mujal kui avalikel teedel kasutamiseks ettenähtud rattad jäeti algatamisteates tõesti spetsiaalselt toote määratlusest välja. See oli ka kaebuse esitaja kavatsus. Kaebuse avalikus versioonis oli tõepoolest täpsustatud, et OTR-(Off The Road) rattad, st selliste seadmete rattad, mis ei ole üldjuhul ette nähtud maanteedel kasutamiseks, nagu põllumajandus-, pinnasetööde ja kaevandusseadmete rattad ning tööstuslikuks kasutamiseks ettenähtud rattad (nt kahveltõstukite või kraanade rattad), on käesolevast kaebusest välja jäetud. Uurimine ei toonud esile ühtegi põhjust, mis seaks selle väljajätmise kahtluse alla, ning seega ei hõlmanud uurimine põllumajandushaagiste ja -poolhaagiste terasrattaid, olenemata nende velje läbimõõdust.

(25) Pärast lõplike järelduste avalikustamist tegi Euroopa rattatootjate liit (EUWA) ettepaneku, et „ehitusmasinate rattad“ tuleks lisada nende toodete loetellu, mis jäävad toote määratluse alt välja. Komisjon leidis, et see täiendus ei ole vajalik, sest osutatud rattad ei olnud kunagi kuulunud toote määratluse alla. EUWA ettepanek lükati seega tagasi.

(26) Pärast ajutise määruse avaldamist väitis sõltumatu importija, et teatavad eri automudelitele sobivad rattad, mis on mõeldud kasutamiseks sõiduautode talverehvide puhul, tuleks uurimisest välja jätta. Äriühing väitis, et liidu tootjad keeldusid sellist tüüpi rataste tootmisest, aga ka seda, et sellised rattad aitavad kokku hoida ressursse ning et nende turuosa järelturul või asendusturul on väike. Huvitatud isik kordas oma väidet pärast lõplikku avalikustamist.

(27) Uurimise käigus leiti, et terasratastel, mis on mõeldud kasutamiseks talverehvide puhul, sealhulgas eri automudelitele sobivatel ratastel, on samasugused füüsikalised ja tehnilised põhiomadused nagu teistel uurimisega hõlmatud toodetel. Sõltumatu importija ratas on universaalne sõiduauto ratas, millel on keskava adapterrõngas. See omadus võimaldab kasutada ühte põhiratast eri diameetriga avade puhul, kasutades eri mõõduga adapterrõngaid. Tulemus on sama, kui kindla läbimõõduga keskava puhul. Toode konkureerib talverehvide ratastega, mida toodavad liidu tootjad, ning neid turustatakse nii algseadmete tootja kaudu kui ka järelturul. Seega ei olnud alust seda tooteliiki uurimisest välja jätta. Seetõttu lükkas komisjon sõltumatu importija taotluse tagasi.

2.2. **Kokkuvõte**

(28) Võttes arvesse kõiki märkusi, mille huvitatud isikud esitasid pärast ajutise määruse vastuvõtmist, kinnitas komisjon, et ajutise määruse põhjenduses 42 esitatud toote määratlus kajastas uurimise ulatust õigesti. Seepärast on asjaomane toode määratluse järgi terasest rattad, koos tarvikutega või ilma ning rehvidega või ilma, mis on ette nähtud

— sadulvedukitele,

— reisijate- ja/või kaubaveoks ettenähtud mootorsõidukitele,

— eriotstarbelistele mootorsõidukitele (nt tuletõrjeautod, tänavakastmisautod),

— eespool osutatud sõidukite jõuallikata haagistele või poolhaagistele,

mis on pärit HRVst ja mis praegu kuuluvad CN-koodide ex 8708 70 10, ex 8708 70 99 ja ex 8716 90 90 alla (TARICi koodid 8708 70 10 80, 8708 70 10 85, 8708 70 99 20, 8708 70 99 80, 8716 90 90 95 ja 8716 90 90 97) (edaspidi „asjaomane toode“).

Järgmised tooted jäeti välja:

— terasest rattad praegu alamrubriiki 8701 10 kuuluvate üheteljeliste aiatraktorite tööstuslikuks kokkupanekuks,

— neljarattaliste maastikusõidukite rattad,

— kodarrummud, ühes tükis valatud, terasest,

— mujal kui avalikel teedel kasutamiseks ettenähtud sõidukite rattad (nt põllumajandus- või metsatraktorid, kahveltõstukid, puksiirtraktorid, väljaspool teedevõrku kasutamiseks ettenähtud kallurautod),

— sõiduauto jõuallikata haagiste ja haagiselamute rattad velje läbimõõduga kuni 16 tolli,

— mujal kui avalikel teedel kasutamiseks ettenähtud haagiste või poolhaagiste rattad (näiteks põllumajandus-haagiste ja muude järelveetavate põllutöömasinate rattad).

3. **DUMPINGUHINNAGA MÜÜK**

3.1. **Sissejuhatavad märkused**

(29) Nagu on selgitatud ajutise määruse põhjendustes 43–48, otsustas komisjon kasutada ühe valimisse kaasatud Hiina eksportiva tootja puhul alusmääruse artikli 18 sätteid. Komisjonil puudus võimalus võrrelda eksportiva tootja auditeeritud raamatupidamis- ja maksuaruandeid tema teatatud eksportmüügiga. Seetõttu leidis komisjon, et esitatud teave ei olnud usaldusväärne, mistõttu oli vaja kohaldada alusmääruse artikli 18 lõiget 1, et komisjon saaks kindlaks määrata eksportiva tootja dumpingu- ja kahjumarginaali.

(30) Pärast esialgsete järelduste avalikustamist kordas kõnealune äriühing oma väiteid alusmääruse artikli 18 lõike 1 kohaldamise vastu, mis esitati juba vastuses 19. juunil 2019 äriühingule saadetud kirjale alusmääruse artikli 18 võimaliku kasutamise kohta ning uurimise esialgses etapis toimunud ärakuulamistel.

(31) Lisaks palus äriühing komisjonil kasutada alusmääruse artikli 18 lõike 1 asemel artikli 18 lõiget 3, et arvutada individuaalne dumpingu- ja kahjumarginaal. Ta põhjendas seda väitega, et äriühing tegi koostööd parimal võimalikul viisil, ning väitis seega, et tema esitatud teavet ei tohiks täielikult tagasi lükata. Äriühing esitas ka ekspordihinna arvutamiseks alternatiivsed meetodid, väites, et need võimaldaksid komisjonil kindlaks määrata äriühingu individuaalse dumpingu- ja kahjumarginaali.

(32) Täpsemalt pakkus äriühing välja

a) mitu alternatiivset meetodit, mis võimaldaksid kontrollida tema teatatud eksporditehinguid väliste allikate põhjal, näiteks kasutades liidu tolliasutustelt saadud andmeid või liidus asuvate klientide andmeid;

b) võtta ekspordihinna arvutamisel aluseks sõltumatutele vahendajatele väljastatud riigisisestel käibemaksuarvetel kajastuvad hinnad.

(33) Lisaks toetas kolm sõltumatut liidu importijat kuuest, kes ostsid asjaomast toodet äriühingult, ettepanekut kasutada nende impordiandmeid ja arvutada nende andmete alusel kõnealuse Hiina eksportiva tootja individuaalne dumpingumarginaal.

(34) Komisjon rõhutas oma vastuses, et tema tähelepanu ei juhitud uutele asjaoludele, mis muudaksid eksportiva tootja valdustesse tehtud kohapealse kontrolli käigus kogutud tõendite põhjal tehtud järeldust, mille kohaselt kõnealuse tootja teatatud müügitehingud liitu ei ole kooskõlas tema auditeeritud raamatupidamis- ja maksuaruannetega.

(35) Samuti leidis komisjon, et alusmääruse artikli 18 lõike 3 sätted ei saa eksportivat tootjat käesoleval juhul aidata, kuna küsimus ei olnud seotud sellega, kas huvitatud isiku esitatud teave oli igati ideaalne, vaid pigem täieliku ebakindlusega seoses komisjonile esitatud raamatupidamisaruannete ja teabe usaldusväärsusega. Komisjonil puudus võimalus neid andmeid iseseisvalt kontrollida. Seega ei olnud komisjonil vajalikke tõendeid, mis oleksid

võimaldanud tal viia lõpule oma arvutused eksportiva tootja dumpingu- ja kahjumarginaalide kohta. Lisaks ei annaks ükski pakutud alternatiiv ka võimalust võrrelda esitatud müügi- ja kulunäitajaid kõnealuse äriühingu valdustes kontrollitud ametlike dokumentidega (auditeeritud raamatupidamis- ja maksuaruanded). Samuti ei tagaks ükski soovitatud alternatiiv seda, et komisjon saaks asjaomaselt eksportivalt tootjalt uurimisperioodi eksporditehingute täieliku loetelu. Seega ei saanud komisjon tagada, et oleks võimalik teha piisavalt täpne järeldus dumpingu- või kahjumarginaali kohta, sest puudus uurimisperioodi eksporditehingute täielik loetelu, mida saaks kontrollida.

(36) Sellest tulenevalt leiti, et äriühingu esitatud teave ei ole usaldusväärne ja seetõttu jäeti see alusmääruse artikli 18 lõike 1 kohaselt arvesse võtmata ([5]).

(37) Pärast lõplike järelduste avalikustamist kordas äriühing oma väidet, et dumpingu- ja kahjumarginaalide kindlaksmääramiseks vajaliku ekspordihinna oleks saanud kindlaks määrata põhjendustes 31–33 osutatud alternatiivsete meetodite alusel. Lisaks märkis äriühing, et Euroopa Kohus selgitas oma otsuses kohtuasjas EBMA *vs.* Giant (Hiina), et „määratlus „vajalik teave“ viitab huvitatud isikute valduses olevale teabele, mida ELi institutsioonid paluvad neil esitada, et nad saaksid dumpinguvastases uurimises teha asjakohaseid järeldusi“ ([6]). Sellega seoses väitis äriühing, et komisjon ei nõudnud kunagi täiendavaid andmeid, et saada kinnitust selle kohta, et liitu suunatud eksporditehingute loetelu on täielik.

(38) Komisjon tuletas meelde, et äriühingut oli konkreetsete esialgsete järelduste avalikustamisel juba teavitatud, et põhjenduses 37 nimetatud andmed, eelkõige uurimisperioodi eksporditehingute täielik loetelu, mida saaks kontrollida, ei olnud komisjonile kättesaadavad. Äriühing ei esitanud tõendeid andmete täielikkuse kohta ning nagu eespool selgitatud, ei saanud komisjon neid seega ka kontrollida. Seetõttu ei saa nõustuda väitega, et komisjon ei ole kunagi küsinud lisateavet. Võttes arvesse konkreetseid asjaolusid, ei olnud komisjonil võimalik kinnitada kõnealuse äriühingu esitatud andmeid eksporditehingute kohta.

(39) Lisaks kordas äriühing, et ta tegi kogu menetluse jooksul koostööd parimal võimalikul viisil, ning tuletas meelde, et komisjonil on tavaks kasutada võimalikult palju äriühingu enda andmeid, viidates varasemale uurimisele ([7]).

(40) Komisjon tuletas meelde, et iga uurimise konkreetseid asjaolusid tuleks arvesse võtta eraldi. Käesoleval juhul oli komisjoni peamine mure äriühingu raamatupidamisaruannete ebausaldusväärsus ja kuna see oli algpõhjus, ei olnud probleemi võimalik lahendada äriühingu esitatud andmete kohandamisega. Kuna äriühingu raamatupidamist ei olnud võimalik kontrollida, ei suutnud komisjon piisava kindlusega tagada, et andmed eksporditehingute kohta (sealhulgas eksporditud tooted, mahud ja väärtused) olid õiged ja täielikud. Sellega seoses märkis komisjon samuti, et ekspordihinna andmed, mis esitati ja kinnitati muul viisil, näiteks importijatelt saadud teabe või ekspordistatistika alusel, ei olnud vastavuses äriühingu auditeeritud raamatupidamisaruannetega, mis näitas veel, et nendele andmetele ei saanud tugineda.

(41) Lisaks väitis äriühing, et komisjon eksis, kui kohaldas normaalväärtuse kindlaksmääramisel alusmääruse artikli 18 sätteid, sest ainult ekspordihinda käsitlevat teavet ei peetud usaldusväärseks. Sellega seoses rõhutas äriühing, et vaekogu aruandes juhtumis DS 337: EÜ – Lõhe (Norra), ([8]) millele on osutatud WTO dumpinguvastase lepingu II lisas, on sätestatud, et „kogu kontrollitavat teavet, mis on esitatud asjakohaselt, nii et seda saab juurdluses põhjendamatute raskusteta kasutada, mis on esitatud õigeaegselt, mis on võimaluse korral esitatud võimuorganite nõutud teabekandjal või arvutikeeles, tuleb otsuse tegemisel arvesse võtta.“

([5]) Kohtuasi T-413/13, City Cycle Industries, ECLI:EU:T:2015:164, punktid 120–121.
([6]) Kohtuasi C-61/16 P, EBMA *vs.* Giant (Hiina), punkt 57, EU:C:2017:968.
([7]) Nõukogu määrus (EÜ) nr 950/2001 (EÜT L 134, 17.5.2001), põhjendused 43–44.
([8]) Vaekogu aruanne, EÜ – Lõhe (Norra), põhjendused 7.354–355.

(42) Komisjon leidis, et olenemata WTO dumpinguvastase lepingu II lisa sätetest ei olnud normaalväärtuse kindlaksmääramine käesoleval juhul asjakohane. Äriühing esitas teabe, mille põhjal kindlaks määrata tema individuaalne dumpingumarginaal. Komisjon leidis, et ekspordihinna kindlaksmääramiseks vajalik teave, mis on dumpingumarginaali kindlaksmääramisel oluline tegur, ei olnud usaldusväärne, sest seda ei olnud võimalik kontrollida. Puudused olid sellised, et ekspordihinna kindlaksmääramiseks esitatud teavet ei olnud võimalik kasutada. Sellisel juhul oleks normaalväärtuse kindlaksmääramine üleliigne, sest ilma ekspordihinnata ei oleks dumpingumarginaali võimalik kindlaks määrata.

(43) Lõpuks väitis äriühing, et komisjon rikkus tema kaitseõigusi, jättes avalikustamata normaalväärtuse kindlaksmääramise. Sellega seoses taotles ta ka ärakuulamise eest vastutava ametniku juures ärakuulamist, mis toimus 16. jaanuaril 2020.

(44) Nagu on selgitatud põhjenduses 42, ei määratud käesoleval juhul kindlaks äriühingu normaalväärtust. Seetõttu leidis komisjon, et ta ei ole jätnud avalikustamata tema käsutuses olevat teavet. Vastuseks äriühingu varasemale taotlusele normaalväärtuse kindlaksmääramise avalikustamiseks teavitas komisjon äriühingut kõigist elementidest, mida ta oleks kasutanud, kui normaalväärtus oleks kindlaks määratud.

(45) 16. jaanuaril 2020 toimunud ärakuulamisel leidis ärakuulamise eest vastutav ametnik, et komisjon ei rikkunud äriühingu kaitseõigusi, kui ta ei avalikustanud normaalväärtuse arvutamist.

(46) Seepärast kinnitas komisjon ajutise määruse põhjendustes 43–48 esitatud järeldused ja jättis jõusse otsuse kohaldada kõnealuse äriühingu suhtes artikli 18 lõike 1 esimese lõigu sätteid. Kuna äriühingu eksportmüüki ei olnud võimalik kontrollida, puudus komisjonil võimalus kindlaks teha uurimisperioodil liitu eksporditud täpseid tooteliike. Seetõttu ja selle teabe puudumisel pidas komisjon asjakohaseks, et äriühingu marginaal oleks võrdne jääkmarginaaliga. Lisaks märgib komisjon, et äriühing võib taotleda kogutud tollimaksude tagasimaksmist vastavalt alusmääruse artikli 11 lõikele 8, kui ta suudab tulevikus tõendada, et tema ekspordiandmed on kontrollitavad.

3.2. **Normaalväärtus**

(47) Kuna alusmääruse artikli 2 lõike 6a punkti b kohaldamise, võrdlusriigi valiku, moonutamata kulude arvutamiseks kasutatud tootmistegurite ja võrdlusaluste ning normaalväärtuse arvutamise kohta märkusi ei esitatud, kinnitas komisjon ajutise määruse põhjendused 49–178.

3.3. **Ekspordihind**

(48) Kuna ekspordihinna kehtestamise kohta märkusi ei esitatud, kinnitati ajutise määruse põhjendus 179.

3.4. **Võrdlus ja dumpingumarginaalid**

(49) Pärast ajutise määruse avaldamist seadis üks sõltumatu liidu importija kahtluse alla dumpingu olemasolu vaatlusaluse toote (sõiduautode terasrattad) puhul.

(50) Nende märkuste puhul oli tegemist täiendavalt põhjendamata väidetega ja nendega ei seatud kahtluse alla komisjoni esialgseid järeldusi normaalväärtuse, ekspordihinna ja nende võrdluse kohta. Ainus valimisse jäänud eksportiv tootja, kes sai täieliku dumpingumarginaali arvutuse, neid järeldusi ja arvutusi ei vaidlustanud. Kõnealune äriühing eksportis liitu ka sõiduautode terasrattaid. Märkimisväärsed dumpingumarginaalid tehti kindlaks nii sõiduautode terasrataste kui ka tarbesõidukite terasrataste puhul.

(51) Kuna dumpingu jääkmarginaali arvutamise metoodika kohta märkusi ei esitatud, kinnitas komisjon ajutise määruse põhjendustes 184–185 esitatud järeldused.

(52) Kuna võrdluse ja dumpingumarginaalide kohta märkusi ei esitatud, kinnitas komisjon ka ajutise määruse põhjendustes 180–183 ja 186–187 esitatud järeldused.

4. **KAHJU**

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

(53) Kuna pärast ajutise määruse avaldamist selle punkti kohta märkusi ei esitatud, kinnitas komisjon ajutise määruse põhjendustes 188–189 esitatud järeldused.

4.2. **Liidu turg ja tarbimine**

(54) Üks sõltumatu importija väitis, et komisjon tegi ajutise määruse põhjenduses 190 valed järeldused, väites, et sõiduautode rattaid ja tarbesõidukite rattaid ei tohiks ühe uurimise käigus koos käsitleda. Selle huvitatud isiku sõnul oleks dumping tarbesõidukite rataste puhul märkimisväärne, kuid sõiduautode rataste puhul see nii ei oleks. Pärast lõplike järelduste avalikustamist nõudis sama importija, et sõiduautode rattaid ja tarbesõidukite rattaid ei tuleks ühe uurimise käigus koos käsitleda põhjusel, et sõiduautode rattad moodustavad vähem kui 1 % liidu kogutarbimisest kilogrammides.

(55) Komisjon leidis siiski, et sõiduautode ja tarbesõidukite ratastel on samad füüsikalised ja tehnilised põhiomadused ja et nende puhul on tegemist asjaomase toote eri liikidega. Seega hõlmas käesolev uurimine ainult ühte toodet. Asjaomase toote eri liikide dumpingu ulatuse võimalikud erinevused ei olnud uurimise ulatuse, st asjaomase toote määratluse seisukohast sugugi asjakohased. Igal juhul tuvastas komisjon märkimisväärse dumpingu kõigi uuritud tooteliikide puhul. Isegi kui eeldada, et tegemist oleks arvestatava asjaoluga, kuid mida see ei ole, oli väide faktiliselt väär. Komisjon tuletas meelde, et ajutise määruse põhjendustes 190–192 esitatud järeldused näitavad, et nii Hiina kui ka liidu tootjad tegutsevad sõiduautode ja tarbesõidukite rataste segmendis, mis mõlemad moodustavad märkimisväärse osa ekspordist asjaomasest riigist liitu ja liidu tootmisharu müügist. Liidus moodustavad müügimahust (tk) ligikaudu 65 % sõiduautode rattad. Dumpinguhinnaga import, olenemata tooteliigist või turustuskanalitest, võib avaldada negatiivset mõju liidu tootmisharule. Seetõttu lükati see väide tagasi.

(56) Kuna liidu turu ja tarbimise kohta muid märkusi ei esitatud, kinnitas komisjon ajutise määruse põhjendustes 190–195 esitatud järeldused.

4.3. **Asjaomasest riigist pärit import**

(57) Kuna selle punkti kohta märkusi ei esitatud, kinnitas komisjon ajutise määruse põhjendustes 196–204 esitatud järeldused.

4.4. **Liidu tootmisharu majanduslik olukord**

4.4.1. *Üldised tähelepanekud*

(58) Kuna märkusi ei esitatud, kinnitas komisjon ajutise määruse põhjendustes 205–209 esitatud järeldused.

4.4.2. *Makromajanduslikud näitajad*

(59) Kuna makromajanduslike näitajate kohta märkusi ei esitatud, kinnitas komisjon ajutise määruse põhjendustes 210–218 esitatud järeldused.

4.4.3. *Mikromajanduslikud näitajad*

(60) Kuna mikromajanduslike näitajate kohta märkusi ei esitatud, kinnitas komisjon ajutise määruse põhjendustes 219–230 esitatud järeldused.

4.4.4. *Järeldus kahju kohta*

(61) Kuna kahju suhtes tehtud järelduse kohta märkusi ei esitatud, kinnitas komisjon ajutise määruse põhjendustes 231–234 esitatud järeldused.

5. **PÕHJUSLIKUD SEOSED**

5.1. **Dumpinguhinnaga impordi mõju**

(62) Esialgses etapis jõudis komisjon järeldusele, et asjaomasest riigist pärit dumpinguhinnaga impordi tõttu vähenes liidu tootmisharu müügimaht ja turuosa ning et kõnealune import lõi liidu tootjate müügihinnad alla. Esialgses etapis oli ka tõendeid selle kohta, et uurimisperioodil toimunud dumpinguhinnaga müük põhjustas hindade pidurdumist. Viimati nimetatud järeldused on esitatud ajutise määruse tabelis 8, millest on näha, et liidu tootmisharu müügihinnad liidus tõusid juba 2017. aastal tootmiskuludest vähem, samal ajal kui liidu tootjad olid uurimisperioodil sunnitud oma tooteid müüma tootmiskuludest madalama hinnaga. Need järeldused leidsid lõppetapis kinnitust.

(63) Pärast lõplike järelduste avalikustamist ja ärakuulamise eest vastutava ametniku juures toimunud ärakuulamist väitis üks Hiina kontsern, et liidu tootmisharu turuosa vähenemist ei tohiks täielikult seostada Hiina impordiga, sest Hiina turuosa kasv vaatlusalusel perioodil oli väiksem kui liidu tootjate turuosa vähenemine sellel perioodil ([9]). Sama kontserni väitel ei selgitanud komisjon, kuidas Hiina impordi väike turuosa mõjutas negatiivselt liidu turgu, kus domineerisid liidu tootjad, arvestades et Hiina impordihinnad langesid vaatlusalusel perioodil 7 %.

(64) Komisjon märgib, et kogu tuvastatud kahju ei tule seostada asjaomase impordiga; analüüsis uuritakse pigem seda, kas vaatlusalune import on tuvastatud kahju põhjus, mida käesoleval juhul ükski huvitatud isik ei vaidlusta. Nagu on selgitatud ajutise määruse põhjendustes 239–252, kahjustas HRVst pärit dumpinguhinnaga impordi hinnasurve liidu tootmisharu müügimahtu ja müügihindu kogu vaatlusaluse perioodi jooksul, kuid oli eriti kahjulik 2017. aastal ja uurimisperioodil, mil kulud suurenesid. Selline surve põhjustas uurimisperioodil tõsist tootmise, müügi ja kasumlikkuse vähenemist. Ükski muu tegur eraldi või kumulatiivselt ei nõrgenda põhjuslikku seost dumpinguhinnaga impordi ja liidu tootmisharu kantud kahju vahel.

(65) Kuna seoses järeldusega, milles käsitleti kindlakstehtud kahju omistamist asjaomasele impordile, muid märkusi ei esitatud, kinnitas komisjon ajutise määruse põhjendustes 236–238 esitatud järeldused.

5.2. **Muude tegurite mõju**

(66) Pärast ajutise määruse avaldamist seadis sõltumatu importija kahtluse alla põhjuse, miks Türgi suhtes uurimist ei algatatud. Kõnealuse äriühingu väitel imporditi uurimisperioodil ajutise määruse tabelite 4 ja 12 kohaselt Türgist rohkem terasrattaid kui HRVst ja kasutati samasuguseid impordihindu.

(67) Esiteks märgib komisjon, et uurimine algatati riigi suhtes, mille kohta esitati uurimise algatamise ajal piisavalt tõendeid kahjustava dumpingu kohta. Kaebus sisaldas tegelikult tõendeid selle kohta, et Türgist pärit impordi hinnad olid piisavalt kõrged, et mitte põhjustada kahju liidu tootmisharule. Teiseks analüüsis komisjon nii Hiina kui ka Türgi impordimahtude ja -hindade dünaamikat vaatlusalusel perioodil, nagu on selgitatud ajutise määruse põhjenduses 241. Juhtumi toimikus sisalduvate tõendite põhjal järeldas komisjon, et Türgi hinnad olid keskmiselt umbes 25 % kõrgemad kui Hiina hinnad.

([9]) Ajutise määruse tabelist 3 on näha, et Hiina impordi turuosa liidu turul suurenes 2,6 %-lt 2015. aastal 5,3 %-ni uurimisperioodil. Ajutise määruse tabeli 6 kohaselt vähenes liidu tootjate turuosa liidu turul 84,9 %-lt 2015. aastal 79,8 %-ni uurimisperioodil.

(68) Pärast lõplike järelduste avalikustamist märkis üks Hiina tootjate rühm, et Türgi impordimahud olid Hiina impordimahtudest suuremad. Ta lisas, et erinevalt Hiina impordihindadest langesid Türgi impordihinnad 2017. aasta ja uurimisperioodi vahelisel ajal, ning et komisjon ei olnud analüüsinud sellise suundumuse mõju liidu tootjate kantud kahjule. Huvitatud isik kordas neid küsimusi ärakuulamise eest vastutava ametniku juures toimunud ärakuulamisel, kus ta väitis ka, et uurimisperioodil oli Türgi impordi turuosa (9,6 %) Hiina impordiga (5,3 %) võrreldes märkimisväärne, ning tõi esile ka muu impordi turuosa (5,2 %).

(69) Komisjon kordas, et Eurostati andmed ei võimaldanud saada täpset ülevaadet impordi hinnatasemest, kuid märkis ka, et ajutise määruse tabelitest 4 ja 12 oli näha, et igal vaatlusaluse perioodi aastal ja uurimisperioodil olid keskmised Hiina impordihinnad kilogrammi kohta Türgi impordihindadest madalamad ja tunduvalt madalamad muudest riikidest pärit impordi hindadest. Erinevus Hiina ja Türgi impordihindade arengus on väike ja seda peetakse ebaoluliseks, arvestades ka puudusi Eurostati andmetes, millele on pööratud tähelepanu ajutise määruse põhjenduses 200, ja vaidlustamata järeldusi, mis on kokkuvõtlikult esitatud ajutise määruse põhjenduses 241, nagu märgitud eespool esitatud põhjenduses 67. Seepärast leiab komisjon, et Türgi impordihindadega ei saa ümber lükata järeldust, et Hiina terasrataste import on põhjustanud liidu tootjatele kahju.

(70) Kuna seoses järeldusega, milles käsitleti kindlakstehtud kahju omistamist asjaomasele impordile, muid märkusi ei esitatud, kinnitas komisjon ajutise määruse põhjendustes 239–250 esitatud järeldused.

5.3. **Järeldus põhjusliku seose kohta**

(71) Eespool kirjeldatu põhjal järeldas komisjon, et ükski teine uuritud tegur ei saanud märkimisväärselt mõjutada liidu tootmisharu kahjustatud olukorda. Lisaks ei suutnud ükski eraldi ega ühiselt analüüsitud teguritest nõrgendada dumpinguhinnaga impordi ja liidu tootmisharule tekitatud kahju vahel kindlaks tehtud põhjuslikku seost sellisel määral, et see ei oleks enam tõeline ega oluline ning see kinnitab ajutise määruse põhjenduses 252 toodud järeldust.

6. **LIIDU HUVID**

6.1. **Liidu tootmisharu huvid**

(72) Kuna liidu tootmisharu huvide kohta märkusi ei esitatud, kinnitati ajutise määruse põhjendustes 254–255 esitatud järeldused.

6.2. **Sõltumatute importijate ja kasutajate huvid**

(73) Pärast ajutise määruse avaldamist väitis üks importija, et meetmetel oleks tema äritegevusele laastav mõju. Üks teine importija märkis, et uurimine avaldaks põhjendamatut negatiivset mõju tema imporditegevusele, tarbijatele ja keskkonnale, kuid ei esitanud selgitusi ega täpsustusi. Kumbki neist ei esitanud oma väite põhjendamiseks tõendeid. Komisjon leidis, et tõendite puudumisel ei saanud ta järeldada, et väidetav negatiivne mõju ületaks vajadust meetmete järele, mille eesmärk on taastada võrdsed tingimused liidu terasrataste turul. Uurimine näitas tõepoolest, et asjaomase toote pakkumine muudest allikatest oli piisav, et tagada piisav pakkumine õiglaste turuhindadega.

(74) Pärast ajutise määruse avaldamist ei andnud endast teada ega esitanud märkusi ükski kasutajate huve esindav isik.

(75) Kuna liidu sõltumatute importijate ja kasutajate huvide kohta muid märkusi ei esitatud, kinnitati ajutise määruse põhjendustes 256–259 esitatud järeldused.

6.3. **Järeldus liidu huvide kohta**

(76) Eespool toodu põhjal ja kuna märkusi ei esitatud, kinnitati ajutise määruse põhjendustes 260 esitatud järeldused.

7. **LÕPLIKUD DUMPINGUVASTASED MEETMED**

7.1. **Kahju kõrvaldamist võimaldav tase**

(77) Komisjon hindas alusmääruse artikli 9 lõike 4 kolmanda lõigu kohaselt impordimahtude arengut põhjenduses 4 kirjeldatud eelavalikustamise perioodil, et võtta arvesse täiendavat kahju juhul, kui kõnealusel perioodil peaks uurimisega hõlmatud import veelgi märkimisväärselt suurenema. Eurostati, artikli 14 lõike 6 ja Surveillance 2 andmebaaside kohaselt ei näidanud asjaomase toote impordimahu võrdlus uurimisperioodi ja eelavalikustamise perioodi andmetega impordi edasist olulist suurenemist. Seega ei olnud täidetud alusmääruse artikli 9 lõike 4 kohased kahjumarginaali kindlaksmääramise suurendamise nõuded ja kahjumarginaali ei kohandatud.

(78) Seda arvestades ja kuna kahju kõrvaldamist võimaldava taseme kohta märkusi ei esitatud, kinnitati ajutise määruse põhjendustes 262–269 esitatud järeldused.

7.2. **Lõplikud meetmed**

(79) Dumpingu, tekitatud kahju, põhjusliku seose ja liidu huvide kohta tehtud järeldusi silmas pidades tuleks kehtestada lõplikud dumpinguvastased meetmed, et asjaomase toote dumpinguhinnaga import ei tekitaks liidu tootmisharule täiendavat kahju.

(80) HRVst pärit terasrataste impordi suhtes tuleks kehtestada lõplikud dumpinguvastased meetmed kooskõlas alusmääruse artikli 7 lõikes 2 ja artikli 9 lõike 4 teises lõigus esitatud väiksema tollimaksu reegliga.

(81) Eespool öeldu põhjal peaksid lõpliku dumpinguvastase tollimaksu määrad, väljendatuna protsendina CIF-hinnast liidu piiril enne tollimaksu tasumist, olema järgmised.

Äriühing	Dumpingumarginaal (%)	Kahjumarginaal (%)	Lõplik dumpinguvastane tollimaks (%)
Xingmin Intelligent Transportation Systems Co., Ltd	69,4	50,3	50,3
Tangshan Xingmin Wheels Co., Ltd.	69,4	50,3	50,3
Xianning Xingmin Wheels Co., Ltd.	69,4	50,3	50,3
Muud koostööd tegevad äriühingud	69,4	50,3	50,3
Kõik muud äriühingud	80,1	66,4	66,4

(82) Käesoleva määrusega äriühingutele kehtestatavad individuaalsed dumpinguvastase tollimaksu määrad kehtestati käesoleva uurimise järelduste põhjal. Seepärast kajastavad need asjaomaste äriühingute käesoleva uurimise ajal kindlaks tehtud olukorda. Nimetatud tollimaksumäärasid kohaldatakse üksnes asjaomase toote impordi suhtes, mis on pärit HRVst 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 „kõigi muude äriühingute“ puhul. Nende suhtes ei tohiks kohaldada ühtki individuaalset dumpinguvastast tollimaksumäära.

(83) Äriühing, kes muudab hiljem oma juriidilise isiku nime, võib taotleda kõnealuste individuaalsete dumpinguvastaste tollimaksumäärade kohaldamist. Taotlus tuleb adresseerida komisjonile ([10]). Taotlus peab sisaldama kogu vajalikku teavet, mis võimaldab kindlaks teha, et muudatus ei mõjuta äriühingu õigust tema suhtes kohaldatavale tollimaksumäärale. Kui äriühingu nimevahetus ei mõjuta tema õigust tema suhtes kohaldatavale tollimaksumäärale, avaldatakse teade nimemuutuse kohta *Euroopa Liidu Teatajas*.

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

(84) Et minimeerida tollimaksudest kõrvalehoidmise ohtu maksumäärade suurte erinevuste tõttu, on vaja erimeetmeid, mis tagavad individuaalsete dumpinguvastase tollimaksu määrade rakendamise. Äriühingud, kellele on kehtestatud individuaalne dumpinguvastane tollimaks, peavad esitama liikmesriikide tolliasutustele kehtiva faktuurarve. Arve peab vastama käesoleva määruse artikli 1 lõikes 3 sätestatud nõuetele. Sellise arveta impordi suhtes kohaldatakse „kõigile muudele äriühingutele" kohaldatavat dumpinguvastast tollimaksu.

(85) Kuigi sellise arve esitamine on vajalik selleks, et liikmesriikide tolliasutused saaksid kohaldada impordile individuaalseid dumpinguvastase tollimaksu määrasid, tuleb tolliasutustel arvesse võtta ka muud peale selle dokumendi. Isegi kui esitatakse arve, mis vastab kõigile käesoleva määruse artikli 1 lõikes 3 esitatud nõuetele, peavad liikmesriikide tolliasutused tegema kooskõlas tollieeskirjadega tavapärased kontrollid ja – nagu ka kõigil muudel juhtudel – võivad nõuda täiendavaid dokumente (veodokumendid jne), et kontrollida deklaratsioonis esitatud üksikasjade õigsust ning veenduda, et madalama tollimaksumäära kohaldamine on õigustatud.

(86) Kui sellise äriühingu, mille suhtes kohaldatakse madalamaid individuaalseid tollimaksumäärasid, ekspordi maht suureneb märgatavalt ja seda eriti pärast asjaomaste meetmete kehtestamist, võib sellist mahu suurenemist käsitleda kaubandusstruktuuri muutusena, mis tuleneb meetmete kehtestamisest alusmääruse artikli 13 lõike 1 tähenduses. Sellisel juhul võib algatada kõrvalehoidmisega seotud uurimise, eeldusel et selleks vajalikud tingimused on täidetud. Selle käigus võib muu hulgas uurida individuaalse(te) tollimaksumäära(de) kaotamise ja sellest tulenevalt üleriigilise tollimaksu kehtestamise vajadust.

(87) Et tagada dumpinguvastaste tollimaksude nõuetekohane rakendamine, tuleks kõikide teiste äriühingute dumpinguvastast tollimaksu kohaldada mitte ainult käesoleva uurimise käigus koostööd mitteteinud eksportivate tootjate suhtes, vaid ka selliste tootjate suhtes, kellel liitu suunatud eksport uurimisperioodil puudus.

(88) Terasrattaid käsitlevat statistikat väljendatakse sageli tükiarvuna. Nõukogu määruse (EMÜ) nr 2658/87 ([11]) I lisas sätestatud kombineeritud nomenklatuuris ei ole terasrataste jaoks täpsustatud sellist lisaühikut. Seepärast on vaja sätestada, et kilogrammides või tonnides esitatud kaalu kõrval esitatakse vabasse ringlusse lubamise deklaratsioonis asjaomase toote impordi puhul ka tükiarv. Tükiarv tuleks esitada TARICi koodide 8708 70 10 80, 8708 70 10 85, 8708 70 99 20, 8708 70 99 80, 8716 90 90 95 ja 8716 90 90 97 kohta.

7.3. **Ajutise tollimaksu lõplik sissenõudmine**

(89) Võttes arvesse kindlakstehtud dumpingumarginaale ja liidu tootmisharule tekitatud kahju suurust, tuleks lõplikult sisse nõuda ajutise määrusega kehtestatud ajutise dumpinguvastase tollimaksu alusel tagatud summad.

8. **PAKUTUD HINNAKOHUSTUSED**

(90) Pärast esialgsete järelduste avalikustamist teatas üks valimisse kaasatud Hiina eksportiv tootja oma soovist pakkuda hinnakohustust. Äriühingu esialgsel pakkumisel puudus siiski kohustuse kõige olulisem element, nimelt minimaalne impordihind. Seetõttu ei saanud komisjon seda taotlust arvesse võtta.

9. **ÜLEMINEKU- JA LÕPPSÄTTED**

(91) Võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL, Euratom) 2018/1046 ([12]) artiklit 109, on viivisemäär juhul, kui teatav summa tuleb tagasi maksta Euroopa Liidu Kohtu otsuse alusel, Euroopa Keskpanga poolt oma peamiste refinantseerimistehingute suhtes kohaldatav, *Euroopa Liidu Teataja* C-seerias avaldatud määr, mis kehtib iga kuu esimesel kalendripäeval.

(92) Käesoleva määrusega ettenähtud meetmed on kooskõlas määruse (EL) 2016/1036 artikli 15 lõike 1 kohaselt asutatud komitee arvamusega,

---

([11]) Nõukogu 23. juuli 1987. aasta määrus (EMÜ) nr 2658/87 tariifi- ja statistikanomenklatuuri ning ühise tollitariifistiku kohta (EÜT L 256, 7.9.1987, lk 1).

([12]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. juuli 2018. aasta määrus (EL, Euratom) 2018/1046, mis käsitleb liidu üldeelarve suhtes kohaldatavaid finantsreegleid ja millega muudetakse määrusi (EL) nr 1296/2013, (EL) nr 1301/2013, (EL) nr 1303/2013, (EL) nr 1304/2013, (EL) nr 1309/2013, (EL) nr 1316/2013, (EL) nr 223/2014 ja (EL) nr 283/2014 ja otsust nr 541/2014/EL ning tunnistatakse kehtetuks määrus (EL, Euratom) nr 966/2012 (ELT L 193, 30.7.2018, lk 1).

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

1. Kehtestatakse lõplik dumpinguvastane tollimaks järgmiste toodete impordi suhtes: terasest rattad, koos tarvikutega või ilma ning rehvidega või ilma, mis on ette nähtud

— sadulvedukitele,

— reisijate- ja/või kaubaveoks ettenähtud mootorsõidukitele,

— eriotstarbelistele mootorsõidukitele (nt tuletõrjeautod, tänavakastmisautod),

— eespool osutatud sõidukite jõuallikata haagistele või poolhaagistele,

mis on pärit Hiina Rahvavabariigist ja mis praegu kuuluvad CN-koodide ex 8708 70 10, ex 8708 70 99 ja ex 8716 90 90 alla (TARICi koodid 8708 70 10 80, 8708 70 10 85, 8708 70 99 20, 8708 70 99 80, 8716 90 90 95 ja 8716 90 90 97) (edaspidi „asjaomane toode“).

Järgmised tooted ei ole hõlmatud:

— terasest rattad praegu alamrubriiki 8701 10 kuuluvate üheteljeliste aiatraktorite tööstuslikuks kokkupanekuks,

— neljarattaliste maastikusõidukite rattad,

— kodarrummud, ühes tükis valatud, terasest,

— mujal kui avalikel teedel kasutamiseks ettenähtud sõidukite rattad (nt põllumajandus- või metsatraktorid, kahveltõstukid, puksiirtraktorid, väljaspool teedevõrku kasutamiseks ettenähtud kallurautod),

— sõiduauto jõuallikata haagiste ja haagiselamute rattad velje läbimõõduga kuni 16 tolli,

— mujal kui avalikel teedel kasutamiseks ettenähtud haagiste või poolhaagiste rattad (näiteks põllumajandushaagiste ja muude järelveetavate põllutöömasinate rattad).

2. Lõpliku dumpinguvastase tollimaksu määrad, mida kohaldatakse allpool loetletud äriühingute valmistatud ja lõikes 1 kirjeldatud toodete vaba netohinna suhtes liidu piiril enne tollimaksu sissenõudmist, on järgmised:

Äriühing	Lõplik dumpinguvastane tollimaks (%)	TARICi lisakood
Xingmin Intelligent Transportation Systems Co., Ltd	50,3	C508
Tangshan Xingmin Wheels Co., Ltd.	50,3	C509
Xianning Xingmin Wheels Co., Ltd.	50,3	C510
Lisas loetletud muud koostööd tegevad äriühingud	50,3	Vt lisa
Kõik muud äriühingud	66,4	C999

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, kinnitan, et käesoleva arvega hõlmatud, otseekspordiks Euroopa Liitu müüdav (asjaomane toode) (tükiarv) on toodetud (äriühingu nimi ja aadress) poolt (TARICi lisakood) [asjaomases riigis]. Kinnitan, et käesoleval arvel esitatud teave on täielik ja õige.*“ Kui sellist arvet ei esitata, kohaldatakse kõigi muude äriühingute suhtes kehtestatud tollimaksumäära.

4. Kui ei ole sätestatud teisiti, kohaldatakse kehtivaid tollimaksusätteid.

Artikkel 2

Rakendusmääruse (EL) 2019/1693 kohaselt ajutise dumpinguvastase tollimaksuna tagatiseks antud summad nõutakse lõplikult sisse.

Artikkel 3

Kui mis tahes tootja, kes on pärit Hiina Rahvavabariigist, esitab komisjonile piisavaid tõendeid selle kohta, et:

i) ta ei eksportinud uurimisperioodi ajal (1. jaanuar 2018 – 31. detsember 2018) Hiina Rahvavabariigist pärit tooteid, mida on kirjeldatud artikli 1 lõikes 1;

ii) ta ei ole seotud ühegi eksportija ega tootjaga, kelle suhtes kohaldatakse käesoleva määrusega kehtestatud meetmeid, ning

iii) ta on vaatlusaluseid tooteid pärast uurimisperioodi lõppu tegelikult eksportinud või on võtnud tühistamatu lepinguga kohustuse eksportida pärast selle perioodi lõppu neid tooteid liitu märkimisväärses koguses,

võib komisjon muuta lisa, et kohaldada selle tootja suhtes koostööd tegevate, kuid valimisse kaasamata tootjate suhtes kohaldatavat tollimaksu, mis on 50,3 %.

Artikkel 4

Kui artiklis 1 nimetatud toodete kohta esitatakse vabasse ringlusse lubamise deklaratsioon, märgitakse deklaratsiooni asjaomasele väljale imporditud toodete tükiarv.

Artikkel 5

Käesolev määrus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 3. märts 2020

Komisjoni nimel
President
Ursula VON DER LEYEN

LISA

Koostööd tegevad Hiina eksportivad tootjad, kes ei kuulu valimisse

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