KOMISJONI MÄÄRUS (EL) 2018/683,

4. mai 2018,

millega kehtestatakse ajutine dumpinguvastane tollimaks teatavate Hiina Rahvavabariigist pärit uute või protekteeritud kummist õhkrehvide (mida kasutatakse bussidel või veoautodel ning mille koormusindeks on üle 121) impordi suhtes ning millega muudetakse rakendusmäärust (EL) 2018/163

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]) eriti selle artikli 7 lõiget 4,

pärast konsulteerimist liikmesriikidega

ning arvestades järgmist:

1. MENETLUS

1.1. Algatamine

(1) 30. juunil 2017 esitas rehvide ebaõiglase impordi vastane koalitsioon (edaspidi „kaebuse esitaja“) kaebuse tootjate nimel, kelle arvele langeb üle 45 % liidu uute ja protekteeritud bussi- ja veoautorehvide kogutoodangust. Kaebus sisaldas piisavalt tõendeid dumpingu ja tuleneva kahju kohta.

(2) 11. augustil 2017. aastal algatas Euroopa Komisjon (edaspidi „komisjon“) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2016/1036 (edaspidi „alusmäärus“) artikli 5 alusel dumpinguvastase uurimise teatavate Hiina Rahvavabariigist (edaspidi „asjaomane riik“ või „HRV“) pärit uute või protekteeritud kummist õhkrehvide (mida kasutatakse bussidel või veoautodel ning mille koormusindeks on üle 121) (edaspidi „uued ja protekteeritud rehvid“ või „asjaomane toode“) impordi suhtes. Ta avaldas algatamisteate *Euroopa Liidu Teatajas* ([2]) (edaspidi „algatamisteade“).

(3) 21. oktoobril andis komisjon välja algatamisteate paranduse, milles ta selgitas asjaomase toote määratluse ulatust ([3]).

(4) 14. oktoobril 2017 algatas komisjon subsiidiumivastase uurimise seoses HRVst pärit uute ja protekteeritud bussi- ja veoautorehvide impordiga liitu ja alustas eraldi uurimist. Komisjon avaldas algatamisteate *Euroopa Liidu Teatajas* ([4]).

1.2. Impordi registreerimine

(5) 30. augustil 2016 esitas kaebuse esitaja taotluse HRVst pärit asjaomase toote impordi registreerimiseks alusmääruse artikli 14 lõike 5 alusel.

(6) 4. oktoobril 2017 esitasid Hiina Kummitööstuse Ühing (China Rubber Industry Association ehk CRIA) ja Hiina Metallide, Mineraalide ja Kemikaalide Importijate ja Eksportijate Kaubanduskoda (China Chamber of Commerce

([1]) ELT L 176, 30.6.2016, lk 21.
([2]) Teade Hiina Rahvavabariigist pärit uute ja protekteeritud bussi- ja veoautorehvide importi käsitleva dumpinguvastase menetluse algatamise kohta (ELT C 264, 11.8.2017, lk 14).
([3]) ELT C 356, 21.10.2017, lk 24.
([4]) Teade Hiina Rahvavabariigist pärit uute ja protekteeritud bussi- ja veoautorehvide importi käsitleva subsiidiumivastase menetluse algatamise kohta (ELT C 346, 14.10.2017, lk 9).

of Metals, Minerals & Chemicals Importers and Exporters ehk CCCMC) registreerimistaotluse kohta märkused. Nad väitsid, et taotlus ei vasta kohaldatavale tõendusstandardile, sest puudusid tõendid varasema dumpingu ja impordi olulise suurenemise kohta ning selle kohta, et import tõenäoliselt vähendab suurel määral tollimaksu parandavat mõju. 19. oktoobril 2017 pidas komisjon CRIA taotlusel ärakuulamise, mille jooksul ta rõhutas veel kord oma varasemaid märkuseid.

(7) 2. veebruaril 2018 avaldas komisjon rakendusmääruse (EL) 2018/163 (edaspidi „registreerimismäärus“), ([1]) millega kehtestati HRVst pärit asjaomase toote impordi registreerimise nõue alates 3. veebruarist 2018. Selles määruses hindas komisjon huvitatud isikute esitatud märkuseid.

(8) Pärast registreerimise jõustumist väitis Hankooki kontsern, ([2]) et tema kaitseõiguseid on rikutud, sest talle ei olnud enne registreerimismääruse jõustumist edastatud teavet komisjoni kavatsuse kohta kehtestada asjaomase toote impordi registreerimise nõue. Sel põhjusel väitis Hankooki kontsern, et on rikutud Euroopa Liidu põhiõiguste harta artiklit 41.

(9) Komisjon märkis, et eelnev avalikustamine on kohustuslik alusmääruse artikli 20 lõike 2 kohaselt enne lõplike meetmete kehtestamist, kuid seda ei kohaldata registreerimisotsuse suhtes alusmääruse artikli 14 lõike 5 alusel. Selles artiklis sätestatakse üksnes liikmesriikide eelnev õigeaegne teavitamine. Peale selle kohaldatakse Euroopa Liidu põhiõiguste harta artikli 41 lõike 2 punkti a kohast õigust olla ära kuulatud üksnes individuaalsete negatiivsete meetmete suhtes. Asjaomasel juhul andis komisjon liidu tolliasutustele korralduse import registreerida. Registreerimismäärus ei ole individuaalne meede, mis mõjutab Hankooki kontserni negatiivselt. See ei olnud Hankooki kontsernile suunatud ning sellega ei tekitatud sellele kontsernile individuaalset negatiivset mõju. Seega ei rikutud ei Hankooki kontserni kaitseõiguseid ega Euroopa Liidu põhiõiguste harta artiklit 41.

1.3. **Uurimisperiood ja vaatlusalune periood**

(10) Dumpingu ja kahju uurimine hõlmas ajavahemikku 1. juulist 2016 kuni 30. juunini 2017 (edaspidi „uurimisperiood“). Kahju hindamise seisukohast oluliste suundumuste uurimine hõlmas ajavahemikku 1. jaanuarist 2014 kuni uurimisperioodi lõpuni (edaspidi „vaatlusalune periood“).

1.4. **Huvitatud isikud**

(11) Algatamisteates kutsus komisjon huvitatud isikuid üles uurimises osalemiseks komisjoniga ühendust võtma. Lisaks teatas komisjon eraldi kaebuse esitajale, muudele teadaolevatele liidu tootjatele, teadaolevatele eksportivatele tootjatele ning Hiina Rahvavabariigi ametiasutustele, teadaolevatele importijatele, tarnijatele ja kasutajatele, kauplejatele, samuti muudele teadaolevalt asjassepuutuvatele ühendustele uurimise algatamisest ja kutsus neid üles osalema.

(12) Huvitatud isikutel oli võimalus esitada uurimise algatamise kohta märkusi ning taotleda komisjonilt ja/või kaubandusmenetlustes ärakuulamise eest vastutavalt ametnikult enda ärakuulamist.

(13) Kooskõlas alusmääruse artikli 19 lõikega 1 kasutasid kaks liidu tootjat, keda esindas kaebuse esitaja, seda võimalust ja palusid komisjonil oma nimesid mitte avaldada, kartes asjaomase uurimisega seotud klientide või konkurentide võimalikke survemeetmeid. Peale selle taotlesid kaks koostööd tegevat liidu tootjat seejärel sama staatust.

(14) Komisjon uuris eraldi iga konfidentsiaalsuse hoidmise taotluse sisu. Komisjon tegi kindlaks, et kõikidel juhtudel oli tõepoolest tõendeid märkimisväärsete survemeetmete kasutamise võimaluse kohta, ja nõustus asjaomaste äriühingute nimede mitteavaldamisega.

([1]) Komisjoni 1. veebruari 2018. aasta rakendusmäärus (EL) 2018/163, millega kehtestatakse Hiina Rahvavabariigist pärit uute ja protekteeritud bussi- ja veoautorehvide impordi registreerimise nõue (ELT L 30, 2.2.2018, lk 12).

([2]) Hankooki kontsern koosneb järgmistest seotud äriühingutest: Shanghai Hankook Tire Sales Co., Ltd.; Chongqing Hankook Tire Co., Ltd.; ja Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd.

(15) Kaks eksportivat tootjat – Giti kontsern ([1]) ja Aeoluse kontsern ([2]) – väitsid, et kaebuse esitaja esindatava kahe liidu tootja anonüümsus võib tõsiselt kahjustada poolte kaitseõigust, sest ei ole võimalik kontrollida, kas kaebuse esitaja esindab tõhusalt rohkem kui 25 % liidu kogutoodangust. Lisaks ei võimalda anonüümsus huvitatud isikutel teada, millises segmendis ([3]) kaebuse esitaja tegutseb, ning seega esitada sisulisi märkuseid olulise kahju kohta, mida ta võib kanda asjaomase toote Hiinast liitu ekspordi tõttu. Peale selle väitis Giti kontsern, et kaebuse esitaja andmetel moodustas 3. segmendis liidu toodang üksnes 16 % liidu kogutoodangust. Seepärast väitis ta, et menetluse algatamine tõi kaasa alusmääruse artikli 5 lõike 4 rikkumise. Lisaks väitsid Giti kontsern ja Aeoluse kontsern, et konfidentsiaalsus ei võimalda huvitatud isikutel teada, kas valimisse kuuluvad liidu tootjad on seotud Hiina eksportivate tootjatega.

(16) Alusmääruse artikkel 19 sätestab, et komisjon ei tohi avaldada mitte mingisugust konfidentsiaalset teavet ilma teabe andja eriloata. Komisjon leidis, et kaebuse avalik versioon võimaldas huvitatud isikutel hinnata kehtivaid nõudeid. Peale selle tuleb hinnata kaebuse esitaja esindavust, tuginedes kogu kahju kandnud tootmisharule ja mitte turusegmendile. Lisaks ei veennud komisjoni argument, et teadmiste puudumine võimalike seoste kohta anonüümsete kaebuse esitajate ja Hiina eksportivate tootjate vahel peaks takistama huvitatud isikute kaitseõiguseid. Konfidentsiaalsuse tagamise vastu esitatud nõuded lükati seega tagasi.

(17) Komisjon teavitas ka Korea Vabariigi (edaspidi „Korea“), Jaapani, India Vabariigi (edaspidi „India“), Lõuna-Aafrika Vabariigi (edaspidi „Lõuna-Aafrika“), Türgi Vabariigi (edaspidi „Türgi“), Tai Kuningriigi (edaspidi „Tai“) ja Brasiilia Liitvabariigi (edaspidi „Brasiilia“) tootjaid menetluse algatamisest ja kutsus neid osalema. Algatamisteates andis komisjon huvitatud isikutele teada, et on valinud Ameerika Ühendriigid (edaspidi „USA“) kolmandaks turumajanduslikuks riigiks (edaspidi „võrdlusriik“) alusmääruse artikli 2 lõike 7 punkti a tähenduses. Huvitatud isikutel oli võimalus esitada märkuseid ja nad esitasid selle kohta avaldusi (vt punkt 3.1.2).

1.5. **Väljavõtteline uuring**

(18) Komisjon andis algatamisteates teada, et ta võib teha huvitatud isikute väljavõttelise uuringu vastavalt alusmääruse artiklile 17.

a) *Liidu tootjate väljavõtteline uuring*

(19) Komisjon teatas algatamisteates, et on moodustanud liidu tootjatest esialgse valimi. Komisjon moodustas valimi suurima tüüpilise tootmis- ja müügimahu alusel, võttes seejuures arvesse geograafilist jaotust. Komisjon palus huvitatud isikutel esitada esialgse valimi kohta märkusi.

(20) Neli huvitatud isikut esitas esialgse valimi kohta märkusi (Aeoluse kontsern, Giti kontsern, CRIA ja CCCMC). Nad leidsid eelkõige, et turu jaotamine kolmeks segmendiks ei kajastunud nõuetekohaselt esialgses valimis ning et valim peaks võimalikult täpselt kajastama 1., 2. ja 3. segmendi tootmis- ja müügimahu protsentuaalset osakaalu liidu kogutootmis- ja -müügimahus.

(21) Pärast seda märkust palus komisjon 25. septembril 2017 liidu tootjatelt segmentide kohta lisateavet eesmärgiga luua muudetud valim liidu tootjatest.

(22) Koostööd tegevad liidu tootjad, kes vastasid valimi küsimustikule, hõlmavad väikeseid ja keskmise suurusega ettevõtjaid (edaspidi „VKEd“) ([4]) ning esindavad rohkem kui 50 % liidu hinnangulisest kogutootmis- ja -müügimahust.

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

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

([3]) Komisjoni kogutud ja saadud teave viitab sellele, et liidu bussi- ja veoautorehvide turg on jagatud kolme segmenti. 1. segmendi rehvid hõlmavad kõrgema hinnaklassi uusi rehve, mis on põhitootjate juhtiva kaubamärgiga. 2. segmendi rehvid hõlmavad enamikku muu kui kõrgema hinnaklassi nii uusi kui ka protekteeritud rehve, mille hinnad ja läbisõidunäitajad on ligikaudu 65–80 % 1. segmendi rehvide hinnast. 3. segmendi rehvid hõlmavad nii uusi kui ka protekteeritud rehve, millel on väiksemad läbisõidunäitajad ja väga piiratud protekteeritavus.

([4]) Vt komisjoni 6. mai 2003. aasta soovitus mikroettevõtete ning väikeste ja keskmise suurusega ettevõtete määratlemise kohta (2003/361/EÜ).

(23) Selleks et moodustada lõplik valim, võttis komisjon arvesse rehvisektori killustumist eri segmentide vahel, tagades, et valim sisaldab kõiki kolme segmenti kuuluvaid äriühinguid. Lisaks leidis komisjon, et VKEd peaksid samuti olema valimis esindatud, eesmärgiga tagada VKEde olukorra nõuetekohane kajastamine kahju analüüsimisel, arvestades et nad esindavad ligikaudu 15 % liidu tootjate kogumüügimahtu liidus.

(24) Valimisse kaasati üksteist liidu tootjat, tuginedes järgmisele:

— üldine esindavus, võttes arvesse asjaomase toote müügi- ja tootmismahtu 2016. aastal;

— segmentide esindavus, võttes arvesse asjaomase toote tootmismahtu 2016. aastal;

— geograafiline ulatus ning

— liidu tootjate esindavus seoses suurusega, nimelt VKEde ja suuremate ettevõtjate poolest.

(25) Valimisse kaasatud liidu tootjate hulgas on nii suurettevõtjaid kui ka VKEsid. Valitud liidu tootjad asuvad kuues liikmesriigis (Itaalia, Hispaania, Poola, Portugal, Saksamaa ja Prantsusmaa) ning nende toodang ja müük moodustavad kokku rohkem kui 36 % liidu tootmis- ja müügimahust, millest koostööd tegevad liidu tootjad on teatanud.

(26) 22. detsembril 2017 teavitas üks valimisse kaasatud liidu tootja, Poola tootja Geyer&Hosaja, komisjoni sellest, et ta otsustas lõpetada uurimisel koostöö tegemise. Selle tootja taandumine ei mõjuta põhjenduses 25 nimetatud protsente, sest tema toodang moodustab vähem kui 0,1 % liidu kogutoodangust. Komisjon järeldas seepärast, et lõplik valim on liidu tootmisharu suhtes tüüpiline.

(27) Lisaks väitis Giti kontsern, et komisjon oleks pidanud lõpetama selle uurimise viivitamata tingituna menetlusvigadest liidu tootjate valimi eelvaliku tegemisel. Komisjon tuletas meelde, et liidu tootjate valimi esialgne valik on õiguspäraselt võimalik ning toob kaasa tõhusa uurimise lühikeste tähtaegade jooksul. Nagu on näidatud põhjendustes 21–25, muudeti esialgset valimit pärast huvitatud isikute märkuseid. Seetõttu lükati kõnealune väide tagasi.

b) *Importijate väljavõtteline uuring*

(28) Selleks et otsustada, kas väljavõtteline uuring on vajalik, ja moodustada vajaduse korral valim, palus komisjon, et sõltumatud importijad esitaksid algatamisteates nimetatud teabe. Teavet esitas viis importijat, kes impordivad HRVst ligikaudu 430 000 impordiühikut. Valimisse lisati kaks äriühingut, kes esindasid [70–90 %] importijatest, kes esitasid valimivormi.

c) *HRV eksportivate tootjate väljavõtteline uuring*

(29) Et otsustada, kas väljavõtteline uuring on vajalik, ning vajaduse korral moodustada valim, palus komisjon kõigil HRV teadaolevatel eksportivatel tootjatel esitada algatamisteates nimetatud teave. Peale selle palus komisjon Hiina Rahvavabariigi esindusel liidu juures teha kindlaks muud eksportivad tootjad, kes võiksid olla huvitatud uurimises osalemisest, ja/või võtta nendega ühendust.

(30) 49 eksportivat tootjat esitasid küsitud teabe ja olid nõus valimisse kuuluma. Vastavalt alusmääruse artikli 17 lõikele 1 moodustas komisjon valimi järgmisest neljast tootjast, võttes aluseks suurima tüüpilise liitu suunatud ekspordi mahu, mida oli komisjoni käsutuses oleva aja jooksul võimalik uurida:

— Aeolus Tyre Co., Ltd; Chonche Auto Double Happiness Tyre Corp., Ltd; Qingdao Yellow Sea Rubber Co., Ltd ja Pirelli Tyre Co, Ltd (edaspidi „Aeoluse kontsern“);

— Xingyuan Tire Group Ltd., Co. ja Guangrao Xinhongyuan Tyre Co., Ltd. (edaspidi Xingyuani kontsern);

— Giti Tire (China) Investment Co., Ltd; Giti Tire (Anhui) Co., Ltd; Giti Tire (Fujian) Co., Ltd; Giti Tire (Hualin) Co., Ltd; Giti Tire (Yinchuan) Co., Ltd (edaspidi „Giti kontsern“);

— Shanghai Hankook Tire Sales Co., Ltd.; Chongqing Hankook Tire Co., Ltd.; Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd.; (edaspidi „Hankooki kontsern“).

(31) Kooskõlas alusmääruse artikli 17 lõikega 2 konsulteeriti valimi moodustamisel kõigi teadaolevate asjaomaste eksportivate tootjate ja asjaomase riigi ametiasutustega. Komisjonile saatsid oma märkused järgmised isikud: 1) kaebuse esitaja, 2) CRIA ja CCCMC ning 3) eksportiv tootja Giti kontsern.

(32) Kaebuse esitaja väitis, et kavandatav valim ei ole piisavalt esindav, sest selles ei võetud piisavalt arvesse eri hinnasegmente liidu rehviturul. Kaebuse esitaja sõnul on keskmine segment (2. segment) valimis üleesindatud, sest valdav enamik Hiina eksportijaid tegutseb madalamas segmendis (3. segmendis), mis on alaesindatud. Seepärast väitis ta, et valimisse kuuluvad eksportivad tootjad ei kajastaks piisavalt liitu suunduva impordi keskmist impordihinda. Kaebuse esitaja palus asendada valimisse kaasatud 2. segmendi eksportivad tootjad 3. segmendi eksportivate tootjatega.

(33) CRIA, CCCMC ja Giti kontsern aktsepteerisid põhimõtteliselt esialgset valimit, aga leidsid, et arvestades eksportivate tootjate suurt arvu saaks valimi esindavust veelgi suurendada, lisades veel äriühinguid.

(34) Komisjon leidis, et kavandatav valim koosneb nii keskmise kui ka madalama segmendi eksportivatest tootjatest, moodustades üle 50 % HRV koguimpordist liitu. Kui asendada 2. segmendi suurimad eksportivad tootjad 3. segmendi väiksemate eksportivate tootjatega, muutuks valim mitteesindavaks, sest suur osa kogueksportidist kuulus kättesaadavate andmete kohaselt keskmisse segmenti.

(35) Seega otsustas komisjon esialgse valimi alles jätta ning teavitas vastavalt kõiki huvitatud isikuid 19. oktoobril 2017.

(36) Seejärel väitsid Euroopa Protekteerimisühing (European Retreading Association ehk BIPAVER) ja Euroopa Rehvi- ja Kummitootjate Ühing (European Tyre & Rubber Manufacturers Association ehk ETRMA), et lõplik valim võib kaasa tuua tootevaliku suure tasakaalustamatuse 2. ja 3. segmendi rehvide vahel. Nende arvates ei pruugi keskmised impordihinnad kajastada asjakohaselt seda osa impordimahust, mis on liidu tootmisharule kõige kahjulikum. Seepärast innustasid nad komisjoni valimit ümber hindama ja muutma ning lisama vähemalt ühe 3. segmendi eksportiva tootja, kellel on märkimisväärne ekspordimaht.

(37) Komisjon hindas uuesti, kas oleks praktiliselt teostatav valimit veelgi laiendada. Ta märkis, et valimisse kuuluvate eksportivate tootjate rühmad koosnesid järgmistest isikutest: 1) 13 juriidilist isikut, kes osalesid asjaomase toote tootmise ja omamaise müügiga; 2) kaks seotud eksportijat, kes asusid väljaspool liitu, ning 3) rohkem kui kümme seotud importijat, kes asusid liidus. Neist iga üksuse esitatud andmeid tuli töödelda ja kontrollida. Seepärast leidis komisjon, et olemasoleva aja jooksul ei ole mõistlik rohkem eksportijaid uurida.

(38) Komisjon ei muutnud seega lõplikku valimit, nagu huvitatud isikutele varem teatatud.

(39) Lisaks neljale valimisse kaasatud eksportivale tootjale kinnitas kümme eksportivat tootjat, et juhul kui neid valimisse ei kaasata, sooviksid nad saada küsimustikku ja teisi taotlusevorme eesmärgiga need täita ning seega nõuda individuaalset kontrollimist alusmääruse artikli 17 lõike 3 alusel.

(40) Komisjon saatis dumpinguvastased küsimustikud neljale valimisse kaasatud Hiina eksportivale tootjale; kümnele eksportivale tootjale, kes on taotlenud küsimustikku ja teisi taotlusevorme, nagu on märgitud eespool, samuti valimisse kaasatud liidu tootjatele.

(41) Küsimustikule vastas neli valimisse kuuluvat Hiina eksportivat tootjat ja kümme valimisse kuuluvat liidu tootjat. Mitte ükski valimisse mittekuuluv eksportiv tootja ei saatnud küsimustikule vastust.

1.6. **Turumajandusliku kohtlemise taotluse vormid**

(42) Komisjon saatis turumajandusliku kohtlemise taotluse vormid kahele valimisse kaasatud eksportivale tootjale (Hankooki kontsern ja Giti kontsern), kes nõudsid turumajanduslikku kohtlemist alusmääruse artikli 2 lõike 7 punkti b kohaselt. Ta saatis turumajandusliku kohtlemise taotluse vormid ka valimisse mittekuuluvatele koostööd tegevatele eksportivatele tootjatele, kes olid seda taotlenud. Komisjon sai turumajandusliku kohtlemise taotluse vormidele vastused üksnes kahelt valimisse kaasatud äriühingult.

1.7. **Kontrollkäigud**

(43) Komisjon kogus kokku ja kontrollis üle kõik andmed, mida ta pidas vajalikuks dumpingu, dumpingust tuleneva kahju ja liidu huvide esialgseks kindlakstegemiseks. Alusmääruse artikli 16 kohased kontrollkäigud tehti järgmiste äriühingute valdustesse.

Liidu tootjad:

— Good Year Firma Oponiarska, Poola;

— Wetest, Tšehhi Vabariik;

— B.R.P. Pneumatici, Itaalia;

— Banden plant, Madalmaad;

— Marangoni Spa Ltd., Itaalia;

— neli liidu tootjat, kes taotlesid konfidentsiaalsust.

HRV eksportivad tootjad:

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

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

— Giti Tire (China) Investment Co., (Shanghai); Giti Tire (Anhui) Co., Ltd; (Hefei); Giti Tire (Hualin) Co., Ltd (Hualin); ja seotud eksportija Singapuris;

— Shanghai Hankook Tire Sales Co., Ltd. (Shanghai); Chongqing Hankook Tire Co., (Chongqing) Ltd.; Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd. (Jiangsu); ja seotud eksportija Soulis Koreas.

Võrdlusriigi tootjad:

— anonüümne võrdlusriigi tootja Brasiilias.

Seotud importijad liidus:

— Giti UK, Cheshire (Ühendkuningriik);

— Hankook (Ühendkuningriik), Northamptonshire (Ühendkuningriik) ja Hankook Germany, Neu-Isenburg, Saksamaa.

2. VAATLUSALUNE TOODE JA SAMASUGUNE TOODE

2.1. **Vaatlusalune toode**

(44) Vaatlusalune toode on HRVst pärit teatav uus või protekteeritud kummist õhkrehv, mida kasutatakse bussidel või veoautodel ning mille koormusindeks on üle 121 ning mis kuulub CN-koodide 4011 20 90 ja ex 4012 12 00 (TARICi kood 4012 12 00 10) alla. CN- ja TARICi koodid on esitatud üksnes teavitamise eesmärgil.

(45) Asjaomane toode hõlmab nii uusi kui ka protekteeritud busside või veoautode õhkrehve, millel on samad peamised füüsikalised, keemilised ja tehnilised omadused.

(46) Asjaomase toote mõlemad liigid on valmistatud samast sisendist (isegi kui hõlmatud tehnoloogia võib erineda) ja neil on sarnane struktuur. Tooraine ja struktuuri erinevused tagavad erinevad kasutusnäitajad.

2.1.1. *Tootmismeetod*

2.1.1.1. Uued rehvid

(47) Uute veoauto- ja bussirehvide tootmisprotsess hõlmab: 1) kummisegu koostamist ja segamist, 2) rehvide komponentide ettevalmistamist, 3) (keskkonnasõbralikku) rehvide tootmist, 4) kõvastamist (vulkaniseerimist) ja 5) lõplikku kontrolli. Kõik veoauto- ja bussirehvid on valmistatud samadest peamistest toorainetest, nimelt looduslikust kautšukist, sünteetilisest kautšukist, terasest, tahmast, muudest kemikaalidest ja õlidest, samuti kangast, ning neil on samad koostisosad, nagu turvisevöö, külgkate, sisemine rehvimantel, randitraadid, terasvööd, mantlikoort, isegi kui selle toote eri tootjate vahel on teatavaid erinevusi.

(48) Uute veoauto- ja bussirehvide tootmisprotsessi puhul leiti, et see hõlmab samuti erinevaid tehnoloogiaid, mis samas ei mõjuta üldiseid asendatavusega seotud järeldusi.

2.1.1.2. Protekteeritud rehvid

(49) Protekteerimine on põhimõtteliselt ümbertöötamisprotsess, mille käigus uuendatakse kasutatud rehve vanal rehvimantlil turvise asendamise teel. Rehvimantlid on protekteerimisprotsessi põhielemendid ning protekteerimise oluline osa on protekteerimiseks sobivate rehvimantlite valimine ja soetamine. Rehvimantlid on seega tootmisprotsessi peamine sisend ja need moodustavad oma kvaliteedist sõltuvalt, kas tegeliku pooltoote või jäätmed.

(50) See protsess võib taas hõlmata eri tehnoloogiaid, mis ei avalda mõju asendatavust käsitlevatele komisjoni järeldustele.

2.1.2. *Rehvide kasutamisalad ja liigid*

(51) Veoauto- ja bussirehve toodetakse väga mitut liiki ja suurust ning neid kasutatakse väga erinevatel tarbesõidukitel alates kohalikest kaubaautodest ning linna- või linnalähibussidest kuni pikamaaveokite ja -bussideni sõltuvalt nende suuruse ja koormusindeksi näitajatest. Neid ei saa kasutada sõiduautodel ega teistel väikestel tarbesõidukitel ega täielikult väljaspool teid kasutatavatel sõidukitel nagu põllumajandustraktorid.

(52) Müüakse kahte tüüpi ja nelja kategooriasse kuuluvaid veoauto- või bussirehve. Lohviga rehvitüüp on traditsioonilisem valik; sellel on lohv, millel on oma ventiil, mis asub rehvi sees. Lohvita rehvis moodustavad rehv ja rattavelg õhukindla tihendi ning ventiil on paigaldatud otse veljele. Valdav enamik veoauto- või bussirehve, mida liidus müüakse, on lohvita rehvid. Veoauto- või bussirehvide neli kategooriat on: juhttelje-, veotelje-, haagise- ja kõigil telgedel kasutatavad rehvid. Juhttelje rehvid on mõeldud kasutamiseks esiteljel, et abistada juhtimisel, aga neid võib olenevalt sõiduki kasutusalast kasutada veoautode või busside kõikidel positsioonidel. Veotelje rehvid on mõeldud jõuülekandesüsteemi juurde ning tagavad parema haardumise. Haagise rehvid on mõeldud paigaldamiseks haagistele ning kõigile telgedele paigaldatavaid rehve võib kasutada sõiduki mistahes teljelolenevalt sõiduki kasutusalast.

(53) Uute või protekteeritud rehvide suhtes kehtivad liidu turul samad ohutusnõuded, mis on sätestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2007/46/EÜ ([1]).

2.2. **Liidu rehvituru kolme segmenti jaotamine**

(54) Komisjoni kogutud ja saadud teave viitab sellele, et liidu bussi- ja veoautorehvide turg on jagatud kolme segmenti. Ehkki segmentide vahel puuduvad selged eraldusjooned, valitseb huvitatud isikute seisukohtade ja komisjoni järelduste alusel üldine kokkulepe järgmiste kategooriate suhtes.

(55) 1. segmendi rehvid hõlmavad kõrgema hinnaklassi uusi rehve, mis on põhitootjate juhtiva kaubamärgiga. Kaubamärgi tuntus on sellesse segmenti kuuluvate rehvide puhul põhitegur ning õigustab oluliselt kõrgemaid hindasid eeldatavate paremate omaduste eest, samuti eriti suuri turundusinvesteeringuid. Sellesse segmenti kuuluvad eelkõige veoauto- või bussitootjate originaalvarustuse rehvid. 1. segmendi rehvide kvaliteet tagab

([1]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. septembri 2007. aasta direktiiv 2007/46/EÜ, millega kehtestatakse raamistik mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike kinnituse kohta (ELT L 263, 9.10.2007, lk 1).

rehvide ulatusliku protekteeritavuse ning need rehvid on mõeldud korduvalt kasutamiseks, mis suurendab veelgi originaaltoote märkimisväärselt suuremat läbisõitu (tavakasutuse korral kuni kolm protekteerimist). 1. segmendi rehvid on samuti seotud suurema ohutuse tasemega ning nendega kaasneb sageli heal tasemel müügijärgne teenindus.

(56) 2. segmendi rehvid hõlmavad enamikku muu kui kõrgema hinnaklassi nii uusi kui ka protekteeritud rehve, mille hinnad on ligikaudu 65–80 % 1. segmendi rehvide hinnast. Sellesse segmenti võivad kuuluda haagiste tootjate originaalvarustuse rehvid. Ka selles segmendis on kaubamärgi tuntus oluline ning kaubamärgid on tavaliselt hästi teada ostjate jaoks, kes suudavad tuvastada ka rehvitootjaid. Need on üldiselt vähemalt üks kord protekteeritavad ning ehkki nende läbisõidunäitajad on piiratumad kui 1. segmendi rehvide puhul, on need siiski head.

(57) 3. segmendi rehvid hõlmavad nii uusi kui ka protekteeritud rehve, millel on väiksemad läbisõidunäitajad ja väga piiratud protekteeritavus, kui üldse. Nende hind on tavaliselt vähem kui 65 % 1. segmendi rehvide hinnast ja läbisõidunäitajatest. Selles segmendis on kaubamärgi tuntus peaaegu olematu ning hind on kliendi ostuotsuse puhul määrav tegur. Tavaliselt ei pakuta neile müügijärgset teenindust.

(58) Protekteeritud rehvid võib liigitada 2. või 3. segmenti. Ehkki mõned Hiina rehvid on protekteeritavad, toimub Hiinas väga väikeses mahus protekteerimist. Samas on protekteerimine üsna laialt levinud liidus ja teistel turgudel, näiteks Brasiilias. Liidus seisneb protekteerimistegevus järgmises:

— integreeritud protekteerijad tegutsevad uute rehvide tootja nime või kaubamärgi all või volituse alusel. Neid käsitletakse uusi rehve müüvate kaubamärkide jätkuna. See vastab 2. segmendi rehvidele;

— sõltumatud protekteerijad, kes tavaliselt hõlmavad oluliselt väiksemaid geograafilisi turge ja mahtu. Nad müüvad rehve oma nime või kaubamärgi all ning tuginevad oma oskusteabele. Enamik neist on VKEd (vähemalt 380 äriühingut liidus). See vastab 3. segmendi rehvidele.

(59) Komisjon avaldas kaebuse esitaja antud teabele tuginedes uute ja protekteeritud rehvide kaubamärgipõhise kaardistuse ning see tehti kõikidele huvitatud isikutele teatavaks 27. oktoobril 2017.

2.3. **Liidu rehvituru segmenteerimisega seotud nõuded**

(60) Nagu on märgitud põhjenduses 58, aktsepteerisid huvitatud isikud põhimõtteliselt turu jaotamist kolme segmenti.

(61) Huvitatud isikud kinnitasid üldiselt rehvide kaubamärkide turukaardistuse, nagu on sätestatud 27. oktoobri 2017. aasta dokumendi märkuses, kui välja arvata järgmised huvitatud isikute nõuded teatavate kaubamärkide teistesse segmentidesse ümberliigitamiseks. Täpsemalt käsitles Aeoluse kontsern oma Aeoluse kaubamärki 3. segmenti kuuluvana (2. segmendi asemel); kaks importijat, kes impordivad kaubamärki Double Coin, väitsid, et nad tuleks liigitada 2. segmenti (3. segmendi asemel); Hankooki kontsern leidis, et tema kaubamärk Aurora kuulub 2. segmenti (3. segmendi asemel); Giti kontsern märkis oma küsimustiku vastuses, et tema kaubamärgid Primewell ja GT Radial kuuluvad 2. segmenti (3. segmendi asemel), ning sõltumatu importija väitis, et kaubamärk Sailun tuleks liigitada 2. segmenti (3. segmendi asemel).

(62) Komisjon vaatas nõuded üle, tuginedes huvitatud isikute esitatud tõenditele ning uurimise ajal *ex officio* kogutu teabele. Kooskõlas põhjenduses 49 tuvastatud omadustega analüüsis ta seda, kui suures ulatuses on konkreetsete kaubamärkide rehvid 1) protekteeritavad, 2) kasutatavad busside ja veoautode originaalvarustusena ja 3) turustatavad teatavas segmendis vastavalt iga äriühingu enda hinnangule.

(63) Hankooki kontserni puhul oli komisjon nõus liigitama kaubamärgi Aurora 2. segmenti, nagu taotletud. Samas leidis ta ka seda, et Hankooki kaubamärk tuleks liigitada 1. segmenti. Hankooki kaubamärgi puhul on õiguslik garantii, et tema rehve saab protekteerida vähemalt ühe korra. Peale selle tegutseb ta originaalvarustuse tarnijana Euroopa äriühingutele nagu Scania, MAN ja Mercedes-Benz. Hankooki kontserni veebisaidil turustatakse Hankooki kaubamärki kõrgema hinnaklassi kaubamärgina ning kontrollimise ajal seotud importijalt saadud sisene dokument näitas, et kaubamärk on liikunud 1. segmenti.

(64) Giti kontserni puhul oli komisjon nõus liigitama kaubamärgid Primewell ja GT Radial 2. segmenti, nagu taotletud. Komisjon leidis ka seda, et Giti rehvid on protekteeritavad. Samas ei hõlma Giti kontserni originaalvarustuse alane tegevus veoautosid ja busse, vaid on seotud sõiduautode rehvidega. Lisaks käsitleb Giti kontsern oma kaubamärke 2. segmenti kuuluvana. Seepärast liigitati selle kontserni kaubamärgid 2. segmenti.

(65) Aeoluse kontserni puhul aktsepteeris komisjon esialgu Aeoluse kaubamärgi liigitamist 3. segmenti, nagu äriühing soovis, tuginedes väidetele, et selle kontserni rehvid ei ole üldiselt protekteeritavad ja neid ei müüda originaalvarustuse turul.

(66) Importijad, kes esitasid väiteid kaubamärkide Double Coin ja Sailun kohta, ei olnud valimisse kaasatud äriühingud, seega ei saanud komisjon nende väiteid selles etapis kontrollida. Kuna nad ei kuulunud valimisse, ei mõjuta nende liigitamine 2. või 3. segmenti uurimise tulemust. Seega vaidlustamata tõendeid, mille importijad esitasid oma klientide kogemuste kohta nende kaubamärkide rehvidega, ei võtnud komisjon selles etapis nende väidete kohta seisukohta.

(67) Mitu huvitatud isikut väitis, et segmentide kaardistamine kaubamärkide järgi on kohaldatav üksnes liidus ning teistel turgudel võib segmentide kaardistus olla väga erinev. Eelkõige ei saa liidu rehvide kaardistust võtta üle Hiina turul. Komisjon rõhutas, et sellel uurimisel kasutati kaubamärgi järgi kaardistamist eesmärgiga analüüsida olukorda liidu turul ning sellel ei ole õiguslikku tähtsust teiste turgude jaoks.

2.3.1. *Taotlused toote tootevalikust välja jätmiseks*

(68) CRIA ja CCCME, samuti Aeoluse kontsern väitsid, et kas uued rehvid või protekteeritud rehvid tuleks asjaomase toote määratlusest välja jätta, sest:

— uutel ja protekteeritud rehvidel on erinevad füüsikalised, tehnilised ja keemilised omadused;

— protekteeritud rehvidel on lühem kasutusiga kui uutel rehvidel;

— uutel ja protekteeritud rehvidel on erinevad kasutusalad, müügikanalid ja rakendused ning tarbijad tajuvad neid erinevalt. Eelkõige ei kasutata protekteeritud rehve originaalvarustuse turul ning neid ei paigaldata tavaliselt juhtteljele ega ohtlikke kaupu vedavatele veoautodele;

— uutel ja protekteeritud rehvidel on erinevad CN-koodid.

(69) Need isikud märkisid ka seda, et komisjon ja Euroopa Kohus on teinud mitmes konkurentsiasjas järelduse, et uued ja protekteeritud rehvid moodustavad kaks erinevat asjaomast turgu, mis puutub hinda, tarnestruktuuri, nõudluse struktuuri, tarnekanalitesse ja asendatavusse ([1]). CRIA ja CCCME juhtisid tähelepanu ka sellele, et teised dumpinguvastased uurimisasutused käsitlesid uusi ja protekteeritud rehve eraldi ([2]).

(70) CRIA ja CCCME väitsid, et komisjon eksis oma hinnangus, mis käsitles asjakohasuse tegureid, kuna ta ei käsitlenud uusi ja protekteeritud rehve eraldi.

(71) Giti kontsern väitis, et protekteeritavad või korduvalt kasutatavad rehvid tuleks asjaomase toote määratlusest välja jätta, sest protekteeritavad rehvid on keerulisemad kui mitteprotekteeritavad rehvid ning neil on konkreetsed tehnilised omadused.

(72) Komisjon leidis, et protekteerimise käigus säilitatakse esialgsest tootmisprotsessist tulenevad rehvi peamised omadused, komponendid ja struktuur. Eelkõige ei muudeta protekteerimise etapis rehvi peamisi tehnilisi omadusi, nagu suurus, koormusindeks ja nimikiirus. Uued rehvid (protekteeritavad või mitte) ja protekteeritud rehvid on valmistatud samast toorainest, samadest komponentidest ja on sarnase struktuuriga.

(73) Uue toodetud rehvi ja selle rehvimantlile ehitatud protekteeritud rehvi tehniliste omaduste peamine erinevus on see, et protekteeritud rehvil võib tõepoolest olla lühem kasutusiga ja protekteeritud rehvi võidakse tajuda vähem ohutu valikuna. Samas esinevad eri segmentidesse kuuluva kahe uue rehvi puhul täpselt samad tehnilised ning kvaliteedi ja ohutusega seotud tajumise erinevused. Eelkõige on madalama segmendi rehvidel ka väiksem läbisõit ning need ei ole eelistatud valik sõidukite jaoks, mis peavad vastama väga rangetele ohutusstandarditele, nimelt sõidukite jaoks, millega veetakse ohtlikke kaupu.

(74) Seepärast lükkas komisjon esialgu tagasi väite, et uued (protekteeritavad või mitte) ja protekteeritud rehvid on erinevate peamiste füüsikaliste, keemiliste ja tehniliste omadustega.

([1]) Euroopa Komisjon, juhtum COMP/M.4564 -BRIDGESTONE/BANDAG; juhtum COMP/E-2/36.041/PO. Euroopa Kohtu 9. novembri 1983. aasta otsus kohtuasjas C-322/81 Michelin *vs.* komisjon, ECLI: EU:C:1983:313.

([2]) Nimetatud uurimine puudutas USAd, Indiat, Egiptust ja Euraasia Majandusühenduse komisjoni.

(75) Komisjon leidis lisaks, et veoautode või busside omanikud, kes tegutsevad peamiselt isikute või kaupade pika- või lühimaavedude sektoris, kasutavad nii uusi kui ka protekteeritud rehve. Seega on uute ja protekteeritud rehvide peamine lõppkasutus sama. Komisjon leidis ka seda, et uutel ja protekteeritud rehvidel on samad neli peamist rakendusala, nimelt juhttelje-, veotelje-, haagise- ja kõigil telgedel kasutatava rehvina, ning nende suhtes kehtivad liidu turul samad ohutusnõuded, nagu on sätestatud asjakohastes õigusaktides.

(76) Seega väide, et uutel ja protekteeritud rehvidel on erinevad rakendusalad, lükati esialgu tagasi.

(77) Komisjon nõustus, et protekteeritud rehvid erinevad 1. segmendi uutest rehvidest sellel määral, et neid ei müüda originaalvarustuse turul. Komisjon leidis ka seda, et täpselt sama kehtib 3. segmendi rehvide ja suurel määral 2. segmendi kaubamärkide puhul, mida samuti ei müüda originaalvarustuse turul.

(78) Seega lükkas komisjon esialgu tagasi väite, et uutel ja protekteeritud rehvidel on erinevad müügikanalid.

(79) Mis puutub komisjoni konkurentsiotsustesse ja Euroopa Kohtu otsusesse, ([1]) milles leiti, et protekteeritud rehvid moodustavad eraldi tooteturu, on see tegelikult kaubanduse kaitsemeetmete uurimistel toote määratlemisel ebaoluline. Ühinemise analüüsil keskendutakse turu määratluses nõudluse ja pakkumise poole asendatavusele ([2]). Dumpinguvastase uurimise korral määratletakse turg asjaomase toote füüsikaliste, tehniliste ja keemiliste omaduste alusel. Seetõttu lükkas komisjon selle väite tagasi.

(80) Seoses väitega, mis käsitles toote määratlust dumpinguvastastes juhtumites kolmandates riikides, märkis komisjon, et toote määratlemine kuulub kaubanduse kaitsemeetmete asjades uuriva ametiasutuse ulatusliku kaalutlusõiguse alla ([3]). Seepärast viis, kuidas kolmandate riikide uurimisasutused kasutasid selles suhtes oma kaalutlusõigust, ei saa piirata komisjoni kaalutlusõiguse määra käesoleva uurimise puhul.

(81) Samuti väideti, et asjaomane toode ei peaks kuuluma mitme CN-koodi alla. Seoses sellega tuletas komisjon esiteks meelde, et on väga tavaline, et üks asjaomane toode on hõlmatud mitme CN-koodiga. See tuleneb loogiliselt kombineeritud nomenklatuuri ülesehitusest. Pealegi märgiti algatamisteates selgelt, et CN-koodid on esitatud üksnes teavitamise eesmärgil. Teiseks ei esitatud faktilisi tõendeid ning komisjon ei leidnud teavet, et asjaomane toode oli määratletud selliselt, et imporditud protekteeritud ja uute rehvide puhul ei saanud esialgu teha kindlaks, et need on liidus toodetud protekteeritud või uute rehvide alternatiivid või konkureerivad nendega otse. Sama kehtib tootjate ja tarbijate arusaamade, turustuskanalite või muude tegurite puhul, mis on seotud ühe või mitme tootekategooria olemasoluga erinevalt uute ja protekteeritud rehvide eristamisest selle uurimise eesmärgil.

(82) Lisaks väitsid huvitatud isikud, et tulenevalt turu segmenteerimisest liidus, tajutakse protekteeritud rehve kehvema kvaliteediga rehvidena kui 1. segmendi uusi rehve, isegi kui need on valmistatud 1. segmendi rehvide rehvimantlil.

(83) Komisjon aktsepteeris seda väidet, mis on kooskõlas selle uurimise jaoks koostatud segmentide kaardistusega, ning käsitles üksnes 2. ja 3. segmendi protekteeritud rehve.

2.4. **Samasugune toode**

(84) Uurimine näitas, et järgmistel toodetel on ühesugused põhilised füüsikalised omadused ning ühesugused põhilised kasutusotstarbed:

— vaatlusalune toode;

— toode, mida toodetakse ja müüakse esialgu võrdlusriigiks valitud Brasiilia siseturul;

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

([1]) Euroopa Komisjon, juhtum COMP/M.4564 -BRIDGESTONE/BANDAG; juhtum COMP/E-2/36.041/PO. Euroopa Kohtu 9. novembri 1983. aasta otsus kohtuasjas C-322/81 Michelin *vs.* komisjon, ECLI: EU:C:1983:313.
([2]) Euroopa Komisjon, juhtum COMP/M.4564 -BRIDGESTONE/BANDAG, lk 4.
([3]) Euroopa Kohtu 17. märtsi 2016. aasta otsus kohtuasjas C-232/14, Portmeirion Group, ECLI:EU:C:2016:180, punktid 47 jj.

(85) Seetõttu otsustas komisjon käsitada neid tooteid selles etapis samasuguste toodetena alusmääruse artikli 1 lõike 4 tähenduses.

3. **DUMPING**

3.1. **Normaalväärtus**

3.1.1. *Turumajanduslik kohtlemine*

(86) Alusmääruse artikli 2 lõike 7 punktide a ja b kohaselt tuleb normaalväärtus määrata kindlaks turumajanduslikus kolmandas riigis kehtiva hinna või arvestusliku väärtuse alusel juhul, kui imporditakse mitteturumajanduslikest riikidest, välja arvatud siis, kui eksportija suudab tõendada, et ta tegutseb turumajanduslikes tingimustes.

(87) CCCMC ja CRIA väitsid, et pärast HRV Maailma Kaubandusorganisatsiooniga (edaspidi „WTO“) ühinemise protokolli lõike 15 punkti a alapunkti ii kehtetuks muutumist 11. detsembril 2016 tuleks Hiina eksportijate suhtes kohaldada normaalväärtuse kindlaksmääramise üldiseid norme. Seoses sellega väitsid nad, et mitteturumajandusliku meetodi kasutamine pärast 11. detsembrit 2016 otsuse tegemiseks on vastuolus liidu WTO kohustustega. Nad väitsid, et normaalväärtus ei saa põhineda võrdlusriigil, vaid peaks põhinema Hiina müügi- ja kuluandmetel.

(88) Algatamisteade avaldati 11. augustil 2017. Järelikult on selle menetluse puhul kohaldatav asjaomane õigusakt alusmääruse versioon, mis kehtis menetluse algatamise ajal. Normaalväärtus tuleb seega määrata kindlaks alusmääruse selle versiooni artikli 2 lõike 7 punktide a ja b alusel, mis kehtis käesoleva uurimise algatamise kuupäeval 2017. aasta augustis. Seepärast lükati CCCMC ja CRIA väited tagasi.

(89) Turumajandusliku kohtlemise kriteeriumid on lühidalt ja kokkuvõtlikult järgmised:

— majandusotsuseid tehakse lähtuvalt turutingimustest ja ilma riigi märkimisväärse sekkumiseta ning kulutused kajastavad turuväärtusi;

— äriühingutel on üks selge peamiste raamatupidamisdokumentide kogum, mida auditeeritakse sõltumatult kooskõlas rahvusvaheliste raamatupidamisstandarditega ning kohaldatakse kõikidel eesmärkidel;

— puuduvad varasemale mitteturumajanduslikule süsteemile iseloomulikud märkimisväärsed moonutused;

— pankroti- ja asjaõigusega on tagatud õiguskindlus ja stabiilsus ning

— valuutavahetus toimub turukursside alusel.

(90) Et teha kindlaks, kas alusmääruse artikli 2 lõike 7 punkti c tingimused on täidetud, kogus komisjon vajalikku teavet, paludes eksportivatel tootjatel täita turumajandusliku kohtlemise taotluse vorm. Kaks neljast valimisse kuuluvast koostööd tegevast äriühingust, s.o Giti kontsern ja Hankooki kontsern taotlesid turumajanduslikku kohtlemist ja vastasid tähtaja jooksul. Seepärast määrati nende kahe kontserni puhul kindlaks turumajandusliku kohtlemise tingimused.

(91) Komisjon hankis kogu teabe, mida ta pidas vajalikuks, ning kontrollis kogu teavet, mis esitati turumajanduslikku kohtlemise nõuetes mõlema kontserni peamiste juriidiliste isikute ruumides.

(92) Seotud isikute puhul kontrollis komisjon, kas seotud äriühingute kontsern vastas täielikult turumajanduslikku kohtlemise tingimustele. Juhul kui tegemist on Hiina Rahvavabariigis asuva taotleja tütarettevõtjaga või on muu seotud äriühing otseselt või kaudselt kaasatud vaatlusaluse toote valmistamisse või turustamisse, uuriti turumajanduslikku kohtlemise taotlust eraldi seoses iga äriühinguga, samuti äriühingute rühma kui tervikuga.

(93) Kumbki kontsern, mis taotles turumajanduslikku kohtlemist, ei suutnud tõendada, et ta vastab kõikidele alusmääruse artikli 2 lõike 7 punktis c sätestatud kriteeriumidele.

(94) Täpsemalt ei suutnud kumbki kontsern ei eraldi ega kontsernina tõendada, et neil on üks selge peamiste raamatupidamisdokumentide kogum, mida auditeeritakse sõltumatult kooskõlas rahvusvaheliste raamatupidamisstandarditega, ning seepärast ei vastanud nad turumajanduslikku kohtlemise teisele kriteeriumile.

(95) Peale selle ei suutnud kumbki kontsern näidata, et nende suhtes ei kehti olulised moonutused seoses endise mitteturumajandusliku süsteemiga. Sellest tulenevalt ei vastanud need äriühingud või äriühingute kontsernid turumajanduslikku kohtlemise kolmandale kriteeriumile. Täpsemalt said mõlemad eksportivate tootjate kontsernid kasutada maksusoodustusrežiimi.

(96) Lisaks ei suutnud Hankooki kontsern tõendada, et puudub märkimisväärne riigi sekkumine ning et oluliste sisendite kulud kajastavad olulisel määral turuväärtuseid. Seega ei suutnud see kontsern ka tõendada, et ta täidab turumajandusliku kohtlemise esimest kriteeriumit.

(97) Komisjon avaldas üksikasjalikud järeldused mõlemale eksportivale tootjale, vaatlusaluse riigi ametiasutustele ja liidu tootmisharule. Huvitatud isikud esitasid järelduste kohta märkuseid. Hankooki kontsern väitis, et esimese kriteeriumi alusel avastatud riigi sekkumine ei olnud märkimisväärne. Mõlemad kontsernid leidsid, et nende vastavate arvestussüsteemide puudused ei olnud olulised. Nad väitsid ka seda, et maksusoodustusrežiim turumajandusliku kohtlemise 3. kriteeriumi alusel ei tekitanud märkimisväärset moonutust.

(98) Nende märkustega ei vaidlustatud tegelikke järeldusi, vaid üksnes väljendati alternatiivset õiguslikku kvalifikatsiooni. Samas kõigi kolme kriteeriumi alusel tuvastatud teemade ulatust ja tõsidust arvestades ei olnud need märkused sellised, mis muudaksid komisjoni järeldusi.

(99) Pärast liikmesriikide teavitamist kooskõlas alusmääruse artikli 2 lõike 7 punktiga c teavitati 9. aprillil 2017 kõiki taotlejaid individuaalselt ja ametlikult komisjoni lõplikust otsusest nende vastava turumajandusliku kohtlemise taotluse kohta.

(100) Seega ei suutnud ei Giti kontsern ega Hankooki kontsern tõendada, et nad täidavad kõiki alusmääruse artikli 2 lõike 7 punktis c sätestatud turumajandusliku kohtlemise kriteeriume, ning seega ei saanud neile turumajanduslikku kohtlemist võimaldada.

3.1.2. *Võrdlusriik*

(101) Kõikide eksportivate tootjate puhul määrati alusmääruse artikli 2 lõike 7 punkti a järgi normaalväärtus kindlaks kolmandas turumajanduslikus riigis kehtiva hinna või arvestusliku väärtuse põhjal. Seetõttu oli tarvis valida kolmas turumajanduslik riik (edaspidi „võrdlusriik“).

(102) Algatamisteates teavitas komisjon huvitatud isikuid, et käsitleb sobiva võrdlusriigina USAd, ning kutsus huvitatud isikuid üles selle kohta märkusi esitama.

(103) Komisjon sai võrdlusriigi valiku kohta märkusi kolmelt huvitatud isikult:

— CRIA/CCCMC;

— Giti kontsern,

— kaebuse esitaja.

(104) Nii CRIA/CCCMC kui ka Giti kontsern esitasid USA kui võrdlusriigi vastu argumente. Nad leidsid ka, et Jaapan ja Korea (ehkki väiksemal määral) ei ole sobivad riigid, samal ajal kui Tai oleks kõige sobivam võrdlusriik. Giti kontsern väitis ka seda, et Türgi ei saa olla sobiv riik, arvestades kehtivaid kaubanduspiiranguid ja erinevat juurdepääsu toorainele. CRIA/CCCMC kutsus komisjoni võtma ühendust võimalike võrdlusriigi tootjatega Türgis, Tais, Brasiilias ja Egiptuse Araabia Vabariigis (edaspidi „Egiptus“).

(105) Kaebuse esitaja esitas vastuväite Tai kui võrdlusriigi kohta ning kordas oma seisukohta, et USA on kõige sobivam võrdlusriik.

(106) Komisjon sai kaheksa riigi (USA, Jaapan, Korea, Türgi, India, Tai, Lõuna-Aafrika ja Brasiilia) 22 tootja usaldusväärsed kontaktandmed. Ta pöördus nende 22 äriühingu poole, kutsudes neid tegema koostööd võrdlusriigi tootjana, ning sai küsimustiku vastused neljalt tootjalt USAst, Taist, Lõuna-Aafrikast ja Brasiiliast (üks tootja igast riigist).

(107) USAs asuvalt tootjalt saadud küsimustiku vastus ei sisaldanud teavet kooskõlas küsimustikuga ning tootja ei soovinud puuduvat teavet esitada. Pidades silmas seda mittetäielikku vastust, jättis komisjon USA oma analüüsist välja.

(108) Samamoodi jättis komisjon välja Tai kui võimaliku võrdlusriigi. Siinkohal oli ühe Tai tootja vastus küsimustikule näidanud, et tema tootmismaht oli äärmiselt väike (alla 10 000 tükki) ning ta tootis üksnes lohviga rehve. Komisjon leidis, et selle tootja andmed ei võimalda sisulist võrdlust tingituna esindavuse puudumisest, sest valdav enamik liidu turul müüdavaid rehve on lohvita rehvid.

(109) Komisjon sai küsimustiku täieliku vastuse ühelt Lõuna-Aafrika tootjalt. Lõuna-Aafrika omamaine kogutoodang piirdub vähem kui 200 000 ühikuga aastas, mis moodustab üksnes ligikaudu 2 % Hiina ekspordist liitu. Sisetarbimine on 1,3 miljonit ühikut. Koguimport moodustab 90 % sisetarbimisest. Ehkki puuduvad kaubanduse kaitseks kehtestatud tollimaksud, on tavapärane tollimaks suhteliselt kõrge: enamiku maailma riikide puhul 25 % ja liidu puhul 15 %. Lõuna-Aafrika on majandusarengu taseme poolest HRVga võrreldav.

(110) Lisaks sai komisjon küsimustiku täieliku vastuse ühelt Brasiilia tootjalt.

(111) Brasiilias esineb märkimisväärne tootmismaht (7,1 miljonit tükki), mis on rohkem kui Hiina kogueksport liitu (4,59 miljonit tükki). Brasiilia sisetarbimine on ligikaudu 7 miljonit ühikut. Koguimport – ligikaudu üks miljon ühikut – moodustab umbes 15 % Brasiilia tarbimisest. Kogueksport on 900 000 ühikut. Koostööd tegeva tootja mahud (rohkem kui üks miljon tükki) on piisavalt esindavad normaalväärtuse kehtestamiseks. Brasiilia ja HRV tootjatel on sarnased tingimused peamisele toorainele juurdepääsul, sest mõlemad riigid on loodusliku kautšuki tootjad. Lisaks on Brasiilia majandusarengu taseme poolest HRVga võrreldav. Ehkki Brasiilias on kehtestatud mitme kolmanda riigi suhtes kaubanduse kaitseks tollimaksud, toimub siiski märkimisväärne asjaomase toote import, nagu on sätestatud eespool.

(112) Komisjon leidis, et nii Lõuna-Aafrikat kui ka Brasiiliat saab kasutada võrdlusriigina. Arvestades, et Lõuna-Aafrika omamaine tootmismaht on nii suhtelises kui absoluutses arvestuses tunduvalt väiksem kui Brasiilias, otsustas komisjon valida Brasiilia kõige sobivamaks võrdlusriigiks alusmääruse artikli 2 lõike 7 punkti a alusel.

3.1.3. *Normaalväärtus*

(113) Võrdlusriigis koostööd tegevalt tootjalt saadud teavet kasutati alusmääruse artikli 2 lõike 7 punkti a kohaselt normaalväärtuse määramiseks nende eksportivate tootjate puhul, kellele ei võimaldatud turumajanduslikku kohtlemist.

(114) Mõne võrdlusriigis toodetava tooteliigi puhul ei olnud võimalik leida vastavat asjaomasest riigist liitu eksporditavat tooteliiki, sest võrdlusriigi tootja ei tootnud kõigi liitu eksporditavate mõõtmetega ja kõiki liike rehve. Seega tuli ühildumatute tooteliikide normaalväärtus arvutada vastavalt alusmääruse artikli 2 lõikele 3 võrdlusriigi tootja tootmiskulude alusel, millele lisati müügi-, üld- ja halduskulude ning kasumi mõistlik summa.

(115) Komisjon arvutas keskmise tootmiskulu kilogrammi kohta rehvi iga asukoha – esisilla-, juhtsilla- kõigil telgedel kasutatava või haagiserehvi korral – igas konkreetses segmendis (1., 2. või 3.) ning igat tüüpi rehvi puhul (lohvita või lohviga rehvid), tuginedes Brasiilia tootjalt saadud kontrollitud tootmiskulu andmetele. See keskmine tootmiskulu oli vahemikus 20,03–21,29 Hiina jüaani kilogrammi kohta. Komisjon arvutas iga ühildamatu tootekoodi numbri väärtuse toodete puhul, mida Hiina tootjad eksportisid, korrutades selle osakaalu keskmise tootmiskuluga iga rehvide asukoha, tüübi ja segmendi kohta. Seejärel lisas komisjon neile müügi-, üld-, ja halduskulude jaoks mõistliku summa (35–45 % tootmiskulust), mis põhineb tootmise ja müügiga seotud tegelikel andmetel, nagu sätestatud alusmääruse artikli 2 lõikes 6. Viimaks liitis ta mõistliku kasumi (23–28 % tootmiskulust), kasutades kasumlike toodete müügi keskmist kasumimarginaali.

3.2. **Ekspordihind**

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

(117) Kui eksportivad tootjad eksportisid vaatlusalust toodet otse liidus asuvatele sõltumatutele klientidele, oli ekspordihinnaks vastavalt alusmääruse artikli 2 lõikele 8 liitu ekspordiks müüdud vaatlusaluse toote eest tegelikult makstud või makstav hind.

(118) Kui eksportivad tootjad eksportisid vaatlusalust toodet liitu importijatena tegutsevate seotud äriühingute kaudu, tehti ekspordihind kindlaks vastavalt alusmääruse artikli 2 lõikele 9 selle hinna alusel, millega importtoode esimest korda liidu sõltumatutele klientidele edasi müüdi. Nendel juhtudel kohandati hinda kõigi importimise ja edasimüügi vahel tekkinud kulude, sealhulgas müügi-, üld- ja halduskulude ning kasumi põhjal.

(119) Aeoluse kontserni ühe tütarettevõtja (Pirelli Tyre Co., Ltd.) puhul ei saanud komisjon ettenähtud tähtaja jooksul vajalikke andmeid, et teha kindlaks ekspordihind. 23. märtsil 2018 teavitas komisjon äriühingut, et tema seotud importijate esitatud küsimustikud olid ebatäielikud, ning tal paluti küsimustiku vastused üle vaadata ja uuesti

esitada. Äriühingut teavitati, et kui ta ei esita täielikku ja täpset teavet ettenähtud tähtaja jooksul, võib komisjon tugineda taas faktidele, mis on kättesaadavad alusmääruse artikli 18 kohaselt. 4. aprillil 2018 esitas kõnealune äriühing muudetud vastused. Komisjon leidis siiski, et need on ikkagi ebatäielikud ning neid ei saa seega dumpingu ja kahju analüüsi eesmärgil töödelda. Sellest tulenevalt määras komisjoni dumpingumarginaali kindlaks teistelt kontrollitud äriühingutelt, mis kuulusid Aeoluse kontserni, nimelt Aeolus Tyre ja Chonche Auto Double Happiness Tyre, saadud kontrollitud teabe alusel. Aeoluse kontsernil paluti ülejäänud menetluse ajaks ajakohastada Pirellit käsitlevaid andmeid.

3.3. **Võrdlus**

(120) Komisjon võrdles valimisse kaasatud eksportivate tootjate puhul normaalväärtust ja ekspordihinda tehasehinnast lähtuvalt. Dumpingumarginaalide määramiseks võrreldi valimisse kaasatud eksportivate tootjate individuaalseid tehasehindu võrdlusriigi tootja omamaise müügi hindadega või vajaduse korral arvestusliku normaalväärtusega.

(121) Normaalväärtuse ja ekspordihinna õiglase võrdluse tagamiseks võeti vastavalt alusmääruse artikli 2 lõikele 10 kohanduste näol nõuetekohaselt arvesse hindu ja hindade võrreldavust mõjutavaid erinevusi. Komisjon tegi järgmised ekspordihinna ja normaalväärtuse kohandused, kasutades andmeid, mille valimisse kuuluvad eksportijad ja võrdlusriigi tootja oma küsimustiku vastuses ja kontrollkäigu ajal esitasid: kulud, mis on seotud asjaomase toote saatmisega, nagu auto- ja mereveo tasud, kindlustus, käitlemine, laadimine ja kõrvalkulud (8–18 %); pangatasud ja laenukulud (0–1 %); garantii ja allahindlused (2–3 %); kaudne maksustamine (4 %). Lisaks tehti ühe eksportiva tootja puhul korrigeerimisi komisjonitasude puhul, mida ta maksis oma emaettevõtjale (2–5 %).

3.4. **Dumpingumarginaal**

(122) Vastavalt alusmääruse artikli 2 lõigetele 11 ja 12 võrdles komisjon valimisse võetud eksportivate tootjate puhul iga liiki samasuguse toote kaalutud keskmist normaalväärtust vastavat liiki vaatlusaluse toote kaalutud keskmise ekspordihinnaga.

(123) Valimisse mittekaasatud koostööd teinud eksportivate tootjate dumpingumarginaal määrati kindlaks vastavalt alusmääruse artikli 9 lõikele 6. See marginaal arvutati valimisse kaasatud eksportivate tootjate puhul nende marginaalide kaalutud keskmise põhjal.

(124) Kõikide teiste HRV eksportivate tootjate puhul määras komisjon kindlaks koostöö taseme HRVs. Seda mõõdeti, hinnates koostööd tegevate tootjate liitu suunatud ekspordimahu osa asjaomase riigi liitu suunatud ekspordi kogumahust.

(125) Koostöö tase oli kõrge. Seepärast määrati kõikide teiste HRV eksportivate tootjate suhtes kohaldatav dumpingu jääkmarginaal esialgu kindlaks tasemel, mis vastab valimisse kaasatud koostööd tegevate eksportivate tootjate puhul kindlaksmääratud kõrgeimale dumpingumarginaalile.

(126) Kindlaksmääratud esialgsed dumpingumarginaalid, väljendatuna protsendina CIF-hinnast liidu piiril ilma tollimakse tasumata, on järgmised.

Äriühing	Esialgne dumpingumarginaal (%)
Xingyuani kontsern	166,7
Giti kontsern	98,7
Aeoluse kontsern	151,2
Hankooki kontsern	80,4
Muud koostööd teinud äriühingud	110,3
Kõik teised äriühingud	166,7

4. **KAHJU**

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

(127) Vaatlusalusel perioodil valmistas liidus samasugust toodet üle 380 tootja. Need tootjad moodustavad seega liidu tootmisharu alusmääruse artikli 4 lõike 1 tähenduses.

(128) Uurimisperioodil oli liidu kogutoodang hinnanguliselt ligikaudu 20,9 miljonit rehvi. Komisjon tegi liidu kogutootmismahu näitaja kindlaks, tuginedes uurimise ajal saadud andmetele. Nagu on märgitud põhjenduses 24, moodustas lõplikkusse valimisse kaasatud liidu kümne tootja toodang üle 36 % toodangust ja müügist liidus, millest teatasid samasuguse toote koostööd tegevad liidu tootjad. Seepärast kontrolliti mikromajanduslikke näitajaid, tuginedes nende kümne liidu tootja vastustest saadud andmetele.

(129) Liidu tootmine on killustatud suurte kontsernide ja rohkem kui 380 VKE vahel üle liidu. Suurettevõtjate toodang moodustab ligikaudu 90 % liidu kogutoodangust ja 85 % liidu tootjate müügist liidus. VKEd osalevad protekteeritud rehvide tootmises ning hõlmavad ülejäänud 10 % liidu toodangust ja 15 % liidu tootjate müügist liidus.

(130) Leiti, et valimisse kaasatud tootjad importisid vaatlusalust toodet HRVst ja müüsid seda edasi liidu turul. Nende kogumüüki võrreldes oli näha, et impordi tase oli marginaalne ega mõjutanud nende liigitamist liidu tootjatena.

4.2. **Liidu tarbimine**

(131) Liidu tarbimine tehti kindlaks ETRMA esitatud teabe, Eurostatilt CN-koodide 4011 20 90 ja 4012 12 00 alusel saadud impordiandmete ning turviste tarnijatelt saadud teabe alusel.

(132) Liidu tarbimine kujunes vaatlusalusel perioodil järgmiselt:

Tabel 1

Liidu tarbimine (tükkides)

	2014	2015	2016	Uurimis-periood
Liidu kogutarbimine	20 248 578	20 782 365	21 452 278	21 590 193
Indeks 2014 = 100	*100*	*102,6*	*105,9*	*106,6*

Allikas: ETRMA, Eurostat Comext ja turviste tarnijad.

(133) Liidu tarbimine kasvas vaatlusalusel perioodil. Kokku kasvas tarbimine vaatlusalusel perioodil 6,6 % ligikaudu 20,2 miljonilt rehvilt umbes 21,6 miljoni rehvini uurimisperioodil.

4.3. **Taustteave liidu turu kohta**

4.3.1. *Üldkirjeldus*

(134) Liidu veoauto- ja bussirehvide turul esineb väga suur konkurents ning sellel turul on mitmed tootjad ja kaubamärgid.

(135) Liidu turg on jagunenud veoauto- ja bussitootjatele originaalvarustuse müügi turuks ja asendusrehvide turuks. Veoauto- ja bussirehvide originaalvarustuse sektoris sõltub nõudlus veoauto- ja bussitootmisest, samal ajal kui järelturu sektorit mõjutavad mitmed tegurid, sealhulgas majandusaktiivsus, müügimaht, kasutatavate veoauto- ja bussiparkide suurus, ülesehitus ja kasutamine. Hiina importijate müük on keskendunud peamiselt asendusrehvide turule.

(136) Ligikaudu 17 % liidu kogutarbimisest moodustab originaalvarustus, mida müüakse veoauto- ja bussitootjatele. Ülejäänud veoauto- ja bussirehvide müügi liidus moodustavad asendusrehvid, mida müüakse otse või kaudselt veoauto- või bussiomanikele. Asendusrehvid hõlmavad laiemat valikut rehve ja neid müüakse suurema hulga eri kanalite kaudu erinevate turundusstrateegiatega. Asendusrehve võidakse müüa otse lõppkasutajatele või seotud või mitteseotud turustajate kaudu, kes müüvad neid seejärel edasi lõppkasutajatele.

(137) Peamised müügikanalid on müük turustajatele, kes müüvad neid edasi veoauto- või bussiparkide omanikele, või otsene müük veoauto- või bussiparkide omanikele koos teenustega (kontroll, hooldus, teenindus).

(138) Ka kaubamärk mõjutab hinda, mida kliendid on valmis veoauto- ja bussirehvide eest maksma. Kaubamärgid on sageli seotud tajutava kvaliteedi ja teenusega ning see kehtib rohkem parema kvaliteediga rehvide puhul.

4.3.2. *Uute ja protekteeritud rehvide omavahelised seosed*

(139) Komisjon tegi kindlaks, et peamised liidu tootjad koondusid 1. ja 2. segmenti, kus rehvid olid/on välja töötatud kui pika kasutusajaga ja protekteeritavad rehvid. See õigustas märkimisväärselt kõrgemaid hindasid (ja kasumimarginaale) 1. ja 2. segmendi rehvide eeldatavate paremate näitajate eest.

(140) Tegelikult näitas uurimine, et suuremad liidu tootjad turustavad aktiivselt oma rehvide protekteeritavust kui viisi luua kaubamärgilojaalsus ja eristada ennast 3. segmendi rehvide madalama hinnaga importijatest. Uurimine on näidanud, et suur osa väärtusest, mis on omistatud 1. ja 2. segmendi rehvidele, tuleneb tegelikult protekteerimistööstuse olemasolust 3. segmendis.

(141) Protekteeritud ja uute rehvide suur asendatavus muudab samas 3. segmendi asjaomase toote madala hinnaga Hiina impordi suhtes kõige haavatavamaks. See kehtib eelkõige juhul, kui võtta arvesse, et kasutajad on teadlikud, et kasutusomaduste poolest ei ole protekteeritud ja kehva kvaliteediga uued rehvid märkimisväärselt eristatavad. See asendatavus omakorda tekitab olukorra, kus hind on määrav tegur, kui tarbija teeb otsuse, kas osta protekteeritud või 3. segmendi uusi rehve.

(142) Komisjon kutsub huvitatud isikuid esitama märkuseid esialgse hinnangu kohta ja andma teavet, mis toetab või vaidlustab analüüsi, et saada selle uurimise lõppetapis nii täielik ülevaade kui võimalik.

4.4. **Asjaomasest riigist pärit import**

4.4.1. *Asjaomasest riigist pärit impordi maht ja turuosa*

(143) Komisjon tegi impordi mahu kindlaks Eurostati andmete alusel. Impordi turuosa tehti kindlaks liidu tarbimise alusel, mille andmed on esitatud tabelis 1.

(144) Asjaomase riigi import liitu muutus järgmiselt.

Tabel 2

Impordi maht (tükkides) ja turuosa

	2014	2015	2016	Uurimis-periood
HRVst pärit impordi maht (tükkides)	3 471 997	3 840 290	4 420 368	4 596 098
Indeks 2014 = 100	*100*	*110,6*	*127,3*	*132,4*
Turuosa (%)	17,1	18,5	20,6	21,3
Indeks 2014 = 100	*100*	*107,8*	*120,2*	*124,1*

Allikas: Eurostat Comext.

(145) Eurostati andmetel suurenes HRVst pärit impordi maht vaatlusalusel perioodil 32 % ligikaudu 3,5 miljonilt rehvilt 2014. aastal kuni ligi 4,6 miljoni rehvini uurimisperioodil. See tõi kaasa Hiina impordi turuosa suurenemise kasvaval turul 17,1 %-lt 21,3 %-ni.

4.4.2. *Asjaomasest riigist pärit impordi hinnad*

(146) Komisjon tegi impordihinnad kindlaks Eurostati andmete alusel. Hinna allalöömine määrati kindlaks valimisse kaasatud Hiina eksportivate tootjate põhjal.

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

Tabel 3

Impordihinnad (eurot/tükk)

	2014	2015	2016	Uurimis-periood
HRV	144,4	144,3	127,7	128,8
Indeks 2014 = 100	*100*	*99,9*	*88,4*	*89,1*

Allikas: Eurostat Comext.

(148) Vaatlusalusel perioodil langes Hiina impordihind 11 %.

4.4.3. *Hinna allalöömine*

(149) Selleks et teha kindlaks hinna allalöömine uurimisperioodil, võrdles komisjon:

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

2) vastavaid valimisse kaasatud Hiina eksportivate tootjate impordi kaalutud keskmisi hindu tooteliigi ja segmendi kohta esimese sõltumatu kliendi jaoks liidu turul, mis määrati CIF-hinnana (kulud, kindlustus, vedu), tehes asjakohased kohandused tollimaksude ja impordijärgsete kulude arvessevõtmiseks.

(150) Hindu võrreldi tooteliikide kaupa samal kaubandustasandil toimunud tehingutes, tehes vajaduse korral nõuetekohased kohandused ning arvates maha tagasimaksed ja hinnaalandused. Võrdluse tulemus on väljendatud protsendina valimisse kaasatud liidu tootjate käibest uurimisperioodil. See näitas, et asjaomasest riigist pärit asjaomase toote impordi kaalutud keskmine hinna allalöömise marginaal liidu turul oli 21–31 %. Pealegi leiti, et kaalutud keskmine hinna allalöömise marginaal on kolmes segmendis märkimisväärne: 1. ja 2. segmendis 24 % ning 3. segmendis 21–31 %. Hinna allalöömise märkimisväärne tase näitab selle juhtumi puhul dumpingu silmapaistvat mõju.

4.5. **Liidu tootmisharu majanduslik olukord**

4.5.1. *Üldised märkused*

(151) Uurides dumpinguhinnaga impordi mõju liidu tootmisharule, hinnati vastavalt alusmääruse artikli 3 lõikele 5 kõiki majandustegureid ja -näitajaid, mis liidu tootmisharu olukorda vaatlusalusel perioodil kujundasid.

(152) Nagu on märgitud põhjendustes 19–27, kasutati liidu tootmisharule põhjustatud võimaliku kahju uurimiseks väljavõttelist uuringut.

(153) Kahju kindlakstegemisel eristas komisjon makro- ja mikromajanduslikke kahjunäitajaid. Komisjon hindas makromajanduslikke näitajaid olenevalt asjaoludest kaebuses, Eurostati statistikas ja ETRMA avaldustes esitatud andmete alusel, et tagada andmete kehtivus kõikide liidu tootjate kohta. Mikromajanduslikke näitajaid hindas komisjon valimisse kaasatud liidu tootjate küsimustiku vastustes esitatud kontrollitud andmete ja ETRMA avalduste põhjal. Andmed hõlmasid valimisse kaasatud liidu tootjaid. Mõlemad andmekogumid leiti olevat liidu tootmisharu majanduslikule olukorrale tüüpilised.

(154) Makromajandusnäitajad on järgmised: toodang, tootmisvõimsus, tootmisvõimsuse rakendamine, müügimaht, turuosa, majanduskasv, tööhõive, tootlikkus ja dumpingumarginaali suurus.

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

(156) Kahju näitajate analüüsi metoodika kohta on kaks märkust.

(157) Nagu on märgitud põhjenduses 23, koosnevad liidu tootjad mahu poolest kahest äriühingute kategooriast: suurettevõtjad ja VKEd (väga killustatud), esindades vastavalt 85 % ja 15 % liidu tootjate kogumüügist liidus 2016. aastal. Samas liidu tootjate valimisse kaasamise tulemusena moodustasid valimisse kaasatud VKEde müügiandmed ligikaudu 4 % valimisse kaasatud liidu tootjate kogumüügist liidus. Seepärast otsustas komisjon kaaluda valimisse kaasatud liidu tootjate tulemusi kooskõlas iga äriühingute kategooria turuosaga. Kuna VKEd tegutsevad üksnes 3. segmendis, oli selle kohandamise otsene tagajärg 3. segmendi müügi osakaalu suurenemine valimisse kaasatud liidu tootjatelt saadud andmekogumi raames.

(158) Peale selle oli liidu tootjate kogumüük liidus jagunenud kolme segmendi vahel järgmiselt: 1. segment 51 %, 2. segment 23 % ja 3. segment 26 %. Samas ei kajastanud valimisse kaasatud liidu tootjate müügiandmed liidus isegi pärast põhjenduses 161 kirjeldatud kohandamist liidu müügi tegelikku osakaalu segmendi kohta. Seepärast otsustas komisjon kaaluda valimisse kaasatud liidu tootjate tulemusi kooskõlas iga segmendi osakaaluga liidu tootjate liidus esinevas kogumüügis, et tagada kolme segmendi esindatus vastavalt nende osakaalule liidu kogumüügimahus kõikide mikromajanduslike näitajate puhul.

(159) Mitu isikut väitsid, et kui komisjon järgib kolmeks segmendiks segmenteerimist, tuleb ka kahju määrata kindlaks segmentide tasandil. Eelkõige tuleb hinnata segmendipõhiselt liidu tootmisharu seisundit, samuti impordi mõju, näiteks tuleb hinnata 2. segmendi impordi (nii Hiinast kui ka teistest riikidest) mõju liidu 2. segmendi tootjatele.

(160) Komisjon leidis, et hoolimata liidu turu segmenteerimisest on põhjenduses 78 määratletud rehvidel samad peamised füüsikalised, keemilised ja tehnilised omadused ning nad on asendatavad. Seega määrati asjaomase toote puhul kahju kindlaks kooskõlas WTO dumpinguvastase lepinguga. WTO apellatsioonikogu leidis eelkõige, et „kui uurimist teostavad ametiasutused kontrollivad omamaise tootmisharu üht osa, peaksid nad põhimõtteliselt samamoodi kontrollima selle ülejäänud osi ja tootmisharu kui tervikut“ ([1]). Seepärast on segmendianalüüs WTO õigusnormide kohaselt võimalik, aga sellega peab kaasnema kogu tootmisharu analüüs. Samamoodi aktsepteeris Üldkohus, et kahju analüüs võib keskenduda segmendile, mida dumpinguhinnaga import on enim mõjutanud ([2]).

(161) Komisjon viis seega läbi segmendi tasandil teatavate näitajate analüüsi. Nagu on näidatud põhjendustes 212–216, kinnitab see analüüs, et liidu tootmisharu kandis kokkuvõttes kahju ning asjaomase toote suundumused tervikuna vastavad eraldi segmentide tasandil täheldatud suundumustele.

(162) Liidu tootmisharu majanduslikku olukorda analüüsitakse koondtasandil ning teatavate mikromajanduslike näitajate puhul ka liidu turu segmentide tasandil.

4.5.2. *Makromajanduslikud näitajad*

4.5.2.1. Toodang, tootmisvõimsus ja tootmisvõimsuse rakendamine

(163) Liidu hinnanguline kogutoodang, tootmisvõimsus ja tootmisvõimsuse rakendamine muutusid vaatlusalusel perioodil järgmiselt.

Tabel 4

Toodang, tootmisvõimsus ja tootmisvõimsuse rakendusaste

	2014	2015	2016	Uurimis-periood
Tootmismaht (tükkides)	20 722 065	20 199 411	20 496 669	20 863 087
Indeks 2014 = 100	*100*	*98*	*99*	*101*

([1]) WT/DS184/AB/R, 23.8.2001, USA – Teatavate Jaapanist pärit kuumvaltsitud terasetoodete suhtes kehtestatud dumpinguvastased meetmed, punkt 204.

([2]) Üldkohtu 28. oktoobri 2004. aasta otsus kohtuasjas T-35/01, Shanghai Teraoka Electronic Co.Ltd *vs.* nõukogu, punktid 129 ja 258.

	2014	2015	2016	Uurimis-periood
Tootmismaht (tükkides)	27 978 885	27 443 671	25 609 977	25 178 389
Indeks 2014 = 100	*100*	*98*	*92*	*90*
Tootmisvõimsuse rakendusaste (%)	74	74	80	83
Indeks 2014 = 100	*100*	*99*	*108*	*112*

Allikas: ETRMA, Eurostat Comexti impordi- ja ekspordiandmed ning kaebuse esitaja esitatud teave.

(164) Nagu on näidatud tabelis 4, püsis tootmine suhteliselt stabiilne ehk 20,9 miljonit ühikut uurimisperioodil, samal ajal kui tootmisvõimsuse rakendamise määr tõusis samal ajavahemikul 9 protsendipunkti.

(165) Tootmisvõimsuse rakendamisastme tõusu peamist põhjust saab seostada üksnes tootmisvõimsuse olulise vähenemisega (10 %). See puudutas peamiselt protekteerimisvaldkonda, sest vaatlusalusel perioodil lõpetas vähemalt 85 VKEd peaaegu kõikides liikmesriikides protekteeritud rehvide tootmise, aga oli seotud ka suurettevõtjate tütarettevõtjate sulgemisega ([1]).

(166) Liidu tootmismahu langussuundumus ja ettevõtjate tegevuse lõpetamine on vastuolus kriisijärgse tarbimise kasvuga liidus, millest liidu tootmisharu oleks võinud kasu saada.

4.5.2.2. Müügimaht ja turuosa

(167) Liidu tootmisharu müügimaht ja turuosa muutusid vaatlusalusel perioodil järgmiselt.

Tabel 5

Müügimaht ja turuosa

	2014	2015	2016	Uurimis-periood
Müügi kogumaht liidu turul (tükkides)	14 584 057	14 558 260	14 385 254	14 426 297
Indeks 2014 = 100	*100*	*99,8*	*98,6*	*99,0*
Turuosa (%)	72,0	70,1	67,1	66,8
Indeks 2014 = 100	*100*	*97,3*	*93,1*	*92,8*

Allikas: ETRMA ja Eurostat Comext impordiandmete puhul.

(168) Kasvaval turul püsis müük liidus vaatlusalusel perioodil stabiilne. Selle tulemusena vähenes turuosa 5,2 protsendipunkti (72,0 %-lt 66,8 %-ni), samal ajal kui Hiina dumpinguhinnaga rehvide müügimaht suurenes 1,1 miljoni rehvi võrra.

4.5.2.3. Kasv

(169) Liidu tarbimine suurenes 6,6 % vaatlusalusel perioodil. Liidu tootmisharu müügimaht vähenes 1 %, olenemata tarbimise kasvust, ning see tõi kaasa liidu tootmisharu turuosa vähenemise. Asjaomasest riigist pärit impordi turuosa suurenes vaatlusalusel perioodil.

([1]) 2017. aastal sulges Goodyeari kontsern oma Ühendkuningriigi tehase (ligikaudu 330 töökohta); Michelini kontsern sulges liidus mitu tehast: Prantsusmaal kaks tehast (2014. aastal 700 töötajat ja 2017. aastal 330 töötajat), Saksamaal (2016. aastal 200 töötajat), Ungaris (2015. aastal 500 töötajat) ja Itaalias; Continentali kontsern sulges ühe tehase Saksamaal.

4.5.2.4. Tööhõive ja tootlikkus

(170) Tööhõive ja tootlikkus muutusid vaatlusalusel perioodil järgmiselt.

Tabel 6

Tööhõive ja tootlikkus

	2014	2015	2016	Uurimis-periood
Töötajate arv	38 445	36 478	34 959	34 188
Indeks 2014 = 100	*100*	*95*	*91*	*89*
Tootlikkus (ühikutes töötaja kohta)	539	554	586	610
Indeks 2014 = 100	*100*	*103*	*109*	*113*

Allikas: valimisse kaasatud liidu tootjatelt küsimustikule saadud kontrollitud vastused ning turviste tarnijatelt ja ETRMA-lt saadud avaldused.

(171) Vaatlusalusel perioodil kadus üle 4 200 otsese töökoha, mis mõjutasid nii VKEsid, mille puhul on vähemalt 85 tootjat üle liidu lõpetanud tootmise, kui ka suurettevõtjaid, mis on mitu tehast sulgenud.

(172) Peale selle väitis Itaalia Protekteerijate Ühing (AIRP), et liidu protekteerimissektoris on tootmise ja turustamise valdkonnas ligikaudu 13 000 töökohta. Protekteerimisvaldkond on suhteliselt tööjõumahukas ning võrreldes uue rehviga toetab protekteeritud rehv töökohtade arvu 3–4 korda rohkem. AIRPi hinnangul vähendab mitu seotud äriühingut praegu töötajate arvu või kasutab või massiliselt töötuskindlustuse fonde.

(173) Samal ajal suurenes tootlikkus 539 ühikult töötaja kohta 2014. aastal 610 ühikuni töötaja kohta uurimisperioodil.

4.5.2.5. Dumpingumarginaali suurus

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

(175) Käesolev on esimene vaatlusaluse toote dumpinguvastane uurimine liidus. Seetõttu puudusid andmed, mille alusel hinnata võimaliku varasema dumpingu mõju.

4.5.3. *Mikromajanduslikud näitajad*

4.5.3.1. Hinnad ja neid mõjutavad tegurid

(176) Valimisse kaasatud liidu tootjate keskmine ühiku müügihind liidus asuvatele sõltumatutele klientidele muutus vaatlusalusel perioodil järgmiselt.

Tabel 7

Müügihind liidus ja tootmiskulu

	2014	2015	2016	Uurimis-periood
Keskmine ühiku müügihind liidus (eurot/tükk)	237	225	216	218
Indeks 2014 = 100	*100*	*95*	*91*	*92*

	2014	2015	2016	Uurimis-periood
Keskmine ühiku tootmiskulu (euro/tükk)	200	188	183	188
Indeks 2014 = 100	*100*	*94*	*91*	*94*

Allikas: valimisse kaasatud liidu tootjate vastused küsimustikule (kontrollitud).

(177) Keskmine müügihind ühiku kohta vähenes 19 euro võrra, samal ajal kui ühikukulud vähenesid samal ajavahemikul 12 eurot. See vastab 8 % hinnalangusele vaatlusalusel perioodil, samal ajal kui kulud vähenesid 6 %.

(178) Tootmiskulu suurenes uurimisperioodil võrreldes 2016. aastaga, mis ei pruukinud müügihinnas täielikult kajastuda.

(179) Kolme segmendi kohta viidi läbi samal kirjeldatud meetodil põhinev eraldi analüüs.

(180) 1. segmendis vähenes keskmine müügihind ühiku kohta 25 euro võrra, samal ajal kui ühikukulud vähenesid samal ajavahemikul 19 eurot. Mõlemad vähenesid vaatlusalusel perioodil 9 %.

Tabel 8

Müügihind liidus ja tootmiskulu 1. segmendis

	2014	2015	2016	Uurimis-periood
Keskmine ühiku müügihind liidus (eurot/tükk)	270,8	255,3	245,3	245,7
Indeks 2014 = 100	*100*	*94*	*91*	*91*
Keskmine ühiku tootmiskulu (euro/tükk)	222	200	199	203
Indeks 2014 = 100	*100*	*90*	*89*	*91*

Allikas: valimisse kaasatud liidu tootjate vastused küsimustikule (kontrollitud).

(181) 2. segmendis vähenes keskmine müügihind ühiku kohta 27 euro võrra, samal ajal kui ühikukulud vähenesid samal ajavahemikul 17 eurot. See vastab 12 % keskmise hinna langusele vaatlusalusel perioodil, samal ajal kui kulud vähenesid 9 %.

Tabel 9

Müügihind liidus ja tootmiskulu 2. segmendis

	2014	2015	2016	Uurimis-periood
Keskmine ühiku müügihind liidu kogu turul (eurot/tükk)	228	212	193	201
Indeks 2014 = 100	*100*	*93*	*85*	*88*
Keskmine ühiku tootmiskulu (euro/tükk)	187	176	162	170
Indeks 2014 = 100	*100*	*94*	*87*	*91*

Allikas: valimisse kaasatud liidu tootjate vastused küsimustikule (kontrollitud).

(182) 3. segmendis vähenes keskmine müügihind ühiku kohta 9 euro võrra, samal ajal kui ühikukulud suurenesid samal ajavahemikul 2 eurot. See vastab 5 % keskmise hinna langusele vaatlusalusel perioodil, samal ajal kui kulud suurenesid 1 %.

Tabel 10

Müügihind liidus ja tootmiskulu 3. segmendis

	2014	2015	2016	Uurimis-periood
Keskmine ühiku müügihind liidu kogu turul (eurot/tükk)	181	176	172	172
Indeks 2014 = 100	*100*	*97*	*95*	*95*
Keskmine ühiku tootmiskulu (euro/tükk)	170	175	167	172
Indeks 2014 = 100	*100*	*103*	*98*	*101*

Allikas: valimisse kaasatud liidu tootjate vastused küsimustikule (kontrollitud).

4.5.3.2. Tööjõukulud

(183) Valimisse kaasatud liidu tootjate keskmine tööjõukulu muutus vaatlusalusel perioodil järgmiselt.

Tabel 11

Keskmised tööjõukulud töötaja kohta

	2014	2015	2016	Uurimis-periood
Keskmised tööjõukulud töötaja kohta (eurodes)	43 875	44 961	46 432	46 785
Indeks 2014 = 100	*100*	*102*	*105*	*106*

Allikas: valimisse kaasatud liidu tootjate vastused küsimustikule (kontrollitud).

(184) Keskmised tööjõukulud suurenesid vaatlusalusel perioodil 6 %.

4.5.3.3. Laovarud

(185) Valimisse kaasatud liidu tootjate laovarud muutusid vaatlusalusel perioodil järgmiselt.

Tabel 12

Laovarud

	2014	2015	2016	Uurimis-periood
Lõppvarud (indeks 2014 = 100)	*100*	*81*	*100*	*144*
Lõppvarud protsendina toodangust	7 %	6 %	7 %	9 %
Indeks 2014 = 100	*100*	*81*	*97*	*134*

Allikas: valimisse kaasatud liidu tootjate vastused küsimustikule (kontrollitud).

(186) Laovarud on suurenenud vaatlusalusel perioodil 44 % ning jõudnud ligikaudu 9 %-ni aastasest tootmismahust. See olukord avaldab valimisse kaasatud liidu tootjate finantsseisundile negatiivset mõju.

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

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

Tabel 13

Kasumlikkus, rahavoog, investeeringud ja investeeringutasuvus

	2014	2015	2016	Uurimis-periood
Müügi kasumlikkus liidus sõltumatutele klientidele (% müügikäibest)	15,6	16,7	15,2	13,7
Indeks 2014 = 100	*100*	*107*	*98*	*88*
Rahavoog (miljonites eurodes)	309	312	292	272
Indeks 2014 = 100	*100*	*101*	*94*	*88*
Investeeringud (miljonites eurodes)	86	63	59	65
Indeks 2014 = 100	*100*	*73*	*69*	*76*
Investeeringutasuvus (%)	21,0	21,7	19,3	17,6
Indeks 2014 = 100	*100*	*103*	*92*	*84*

Allikas: valimisse kaasatud liidu tootjate vastused küsimustikule (kontrollitud).

(188) Et teha kindlaks valimisse kaasatud liidu tootjate kasumlikkus, esitas komisjon liidu sees sõltumatutele klientidele müüdud samasuguse toote eest saadud maksueelse puhaskasumi protsendina selle müügi käibest.

(189) Kogukasumlikkus vähenes 15,6 %-lt 2014. aastal 13,7 %-ni uurimisperioodil. See arvutati, tuginedes iga segmendi osakaalule müügimahus, nagu on selgitatud põhjendustes 161 ja 162. Kasumlikkuse vähenemine 1,9 protsendipunkti võrra tuleneb sellest, et hinnad langevad järsemalt (– 8 %) kui kulud (– 6 %).

(190) Kogukasumlikkust mõjutab 1. segmendi kasumlikkus, samal ajal kui 3. segment üksi vaadelduna muutus uurimisperioodil kahjumlikuks. Peale selle esineb ka kogu liidu tootmisharu kasumlikkuse suhteline langussuundumus.

(191) Netorahavoog näitab liidu tootjate suutlikkust oma tegevust ise rahastada. Netorahavoo suundumuse puhul esineb 12 % langus.

(192) Investeeringutasuvus on kasum väljendatuna protsendina investeeringute arvestuslikust netoväärtusest. Selle areng oli vaatlusalusel perioodil negatiivne ehk 21,0 %-lt 17,6 %-le.

(193) Kolme segmendi kohta viidi läbi samal kirjeldatud meetodil põhinev eraldi analüüs.

(194) 1. segmendi kasumlikkus kõikus vaatlusalusel perioodil. 2014. aastal oli see 17,9 % ja suurenes 2015. aastal 21,8 %-ni ning vähenes seejärel uurimisperioodil veidi allapoole 2014. aasta taset (17,5 %-ni). See selgitas osaliselt tootmiskulu ja hindade arengut, sest 2015. aastal vähenes tootmiskulu rohkem kui müügihinnad.

(195) Netorahavoog püsis 1. segmendis stabiilne, samal ajal kui investeeringutasuvus alanes vaatlusalusel perioodil 26,0 %-lt 24,3 %-ni.

Tabel 14

Kasumlikkus, rahavoog, investeeringud ja investeeringutasuvus 1. segmendis

	2014	2015	2016	Uurimis-periood
Müügi kasumlikkus liidus sõltumatutele klientidele (% müügikäibest)	17,9	21,8	18,9	17,5
Indeks 2014 = 100	*100*	*122*	*106*	*98*
Rahavoog (miljonites eurodes)	191	218	199	192
Indeks 2014 = 100	*100*	*113*	*104*	*100*
Investeeringud (miljonites eurodes)	54	36	35	38
Indeks 2014 = 100	*100*	*68*	*65*	*72*
Investeeringutasuvus (%)	26,0	29,3	25,0	24,3
Indeks 2014 = 100	*100*	*112*	*96*	*93*

Allikas: valimisse kaasatud liidu tootjate vastused küsimustikule (kontrollitud).

(196) 2. segmendis vähenes kasumlikkus vaatlusalusel perioodil 2,6 protsendipunkti (17,9 %-lt 2014. aastal 15,3 %-ni uurimisperioodil).

(197) Netorahavoog vähenes 2. segmendis märkimisväärselt ehk 22 % ning investeeringutasuvus alanes vaatlusalusel perioodil 20,4 %-lt 16,2 %-ni.

Tabel 15

Kasumlikkus, rahavoog, investeeringud ja investeeringutasuvus 2. segmendis

	2014	2015	2016	Uurimis-periood
Müügi kasumlikkus liidus sõltumatutele klientidele (% müügikäibest)	17,9	16,7	16,0	15,3
Indeks 2014 = 100	*100*	*93*	*90*	*86*
Rahavoog (miljonites eurodes)	88	76	65	69
Indeks 2014 = 100	*100*	*86*	*74*	*78*
Investeeringud (miljonites eurodes)	18	16	15	17
Indeks 2014 = 100	*100*	*92*	*84*	*97*
Investeeringutasuvus (%)	20,4	21,4	20,1	16,2
Indeks 2014 = 100	*100*	*105*	*98*	*79*

Allikas: valimisse kaasatud liidu tootjate vastused küsimustikule (kontrollitud).

(198) 3. segment oli uurimisperioodil kahjumlik (– 0,4 %). Eriti suured olid VKEde kahjumid (– 6,1 % uurimisperioodil). 3. segmendi suurettevõtjate kasumlikkus vähenes poole võrra alates 2014. aastast kuni uurimisperioodini ehk 10 %-lt 4,8 %-ni.

(199) Netorahavoog vähenes 3. segmendis märkimisväärselt ehk 62 % ning investeeringutasuvus alanes vaatlusalusel perioodil 7,6 %-lt 2,5 %-ni.

Tabel 16

Kasumlikkus, rahavoog, investeeringud ja investeeringutasuvus 3. segmendis

	2014	2015	2016	Uurimis-periood
Müügi kasumlikkus liidus sõltumatutele klientidele (% müügikäibest)	6,1	0,6	2,7	– 0,4
Indeks 2014 = 100	*100*	*10*	*45*	*– 7*
Rahavoog (miljonites eurodes)	28	17	26	11
Indeks 2014 = 100	*100*	*62*	*93*	*38*
Investeeringud (miljonites eurodes)	14	10	10	10
Indeks 2014 = 100	*100*	*69*	*66*	*66*
Investeeringutasuvus (%)	7,6	0,2	4,8	2,5
Indeks 2014 = 100	*100*	*2*	*62*	*33*

Allikas: valimisse kaasatud liidu tootjate vastused küsimustikule (kontrollitud).

4.6. **Segmentide omavahelised seosed**

(200) Liidu bussi- ja veoautorehvide turgu on majanduskriis tugevalt mõjutanud. Kuna rehvide tarbimine on lahutamatult seotud uute sõidukite ostuga ja sõidukiparkide läbisõiduga, sõltub see suurel määral üldisest majandustegevusest. Majandustegevuse ja eelkõige maanteeveoga transporditavate kaupade mahu muutused kajastuvad otseselt rehvimüügis. Ajal, mil veoautosid kasutatakse vähem, muutub uute veoautode soetamine ja veoautorehvide asendamine vähem vajalikuks ning seega rehviturg kahaneb.

(201) Pärast majanduskriisi on aset leidnud nõudluse struktuurne nihe kõrgema segmendi rehvidelt madalamate segmentide rehvide suunas, kus hinnad kipuvad ostuotsust mõjutama. Seda arvestades on imporditud rehvide odavad pakkumised ja teatavate sõidukipargi omanike eelistus valida odavamad rehvid omanud olulist rolli liidu turu ümberkujundamisel.

(202) Kuna protekteerijad on suure surve all, on aina rohkem tehaseid ja töökodasid suletud, nagu on märgitud põhjenduses 175. Kättesaadavate kohalike rajatiste puudumisel vähenevad kvaliteetse kulunud rehvi protekteerimise võimalused. Selle tagajärjel muutub mitmekordse protekteerimisvõimalusega kvaliteetse rehvi ostmine vähem atraktiivseks. Arvestades neid muutuseid ja pidades silmas 3. segmendi rehvide madala hinnaga importi, millest enamiku moodustas Hiina import, ei ole liidu uute rehvide tootjatel muud võimalust kui tugevdada oma kohalolekut ka 3. segmendis.

(203) Lisaks on segmentidevaheline konkurents selge ka madalamate segmentide hindade mõjust kõrgema segmendi hinnakujundusele. Liidus on 1. segmendi rehvide hindade puhul olnud tunda odava impordi survet. Kaebuse esitaja väitis, et mõju oli tuntavam piirkondades, kus 3. segmendi rehvid olid rohkem esindatud (st nendes piirkondades olid 1. segmendi rehvid tavaliselt madalama hinnaga kui teistes liidu piirkondades, mis viitab konkurentsimõjule, mida 3. segmendi rehvid avaldavad 1. segmendi rehvidele).

(204) See tähendab, et ettevõtjad tunduvad olevat asendanud osa oma 1. või 2. segmendi rehvide ostumahust 3. segmendi rehvide ostumahuga, mis näitab, et konkurents on segmendiülene.

(205) Alltoodud tabelis näidatakse osakaalu segmendi kohta liidu tarbimises aastatel 2012 ja 2016. Sel ajavahemikul suurenes liidu tarbimine ligikaudu 3,8 miljonit tükki ja üle 90 % sellest kasvust esines 3. segmendis (ligikaudu 3,6 miljonit tükki). See tõi kaasa 3. segmendi suhtelise tähtsuse nihke, mis tähendas tõusu 27 %-lt 39 %-ni liidu kogutarbimisest.

Tabel 17

Liidu tarbimise lõhe segmendi kohta aastatel 2012–2016

	2012	2016
Liidu tarbimine	17 684 000	21 452 278
1. segment	46 %	37 %
2. segment	27 %	24 %
3. segment	27 %	39 %

Allikas: ETRMA ja Eurostat Comext.

(206) Komisjon tegi kogutud teabe põhjal kindlaks, et varem olid 1. segmendi rehvid teiste segmentide jaoks hinna võrdlusalus. Peamised liidu tootjad koondusid 1. ja 2. segmenti, kus rehvid olid/on välja töötatud kui pika kasutusajaga ja protekteeritavad rehvid. See õigustas märkimisväärselt kõrgemaid hindasid (ja kasumimarginaale) 1. ja 2. segmendi rehvide eeldatavate paremate näitajate eest. Tarbijad väärtustasid neid füüsikalisi ja tulemusnäitajaid ning olid valmis maksma nende omaduste eest kõrgemat hinda. Samas näitas komisjonile kättesaadav teave, et ülalnimetatud hinnasuundumus muutus ning tekkis vastupidi toimiv langusmõju, nii et 3. segmendi hinnad hakkasid mõjutama negatiivselt 1. segmenti. Seejuures enamik madala hinnaga impordist on seotud 3. segmendiga, kus liidu tootjad kandsid uurimisperioodil kahju.

(207) Ülaltoodu alusel tegi komisjon esialgu järelduse, et eri segmentide vahel esines tihe seos, mille puhul mõjutab 3. segmendile avalduv hinnasurve ka teiste segmentide hindasid.

4.7. **Järeldus kahju kohta**

(208) Kokkuvõttes viitavad kahju näitajad sellele, et liidu tootmisharu tervikuna on olnud suure surve all. Uurimisperioodi jooksul toimus langevatest müügihindadest hoolimata tootmisvõimsuse, investeeringute ja tööhõive vähenemine ning turuosa oluline kahanemine. Turuosa omandas segmenteerimisest olenemata asjaomase toote import liidu tootmisharu arvelt, tuues kaasa üle 4 200 töökoha kaotuse. Ehkki kasumlikkus oli kogu tootmisharus endiselt ligikaudu 14 %, vähenes see alates 2014. aastast kuni uurimisperioodini 1,9 protsendipunkti ning alates 2015. aastast kuni uurimisperioodini 3 protsendipunkti. Peale selle esineb ka kogu liidu tootmisharu kasumlikkuse suhteline langussuundumus.

(209) Samuti tehti esialgu kindlaks, et Hiina import kärpis märkimisväärselt liidu tootmisharu hindasid, mis omakorda viitas otsesele ja märkimisväärsele mõjule, mis avaldus halvenevatele tulemustele ning liidu tootmisharu tootmisvõimsuse, tootmismahu, tööhõive ja muude kahju näitajate langusele. Negatiivset arengut oli kõige rohkem tunda 3. segmendis, kus mitu VKEdest protekteerijat lahkusid turult ega saanud kasu sektori majanduse elavnemisest, ning see kajastus lõppkokkuvõttes madala hinnaga impordis. Tuletatakse meelde, et peamiselt 3. segmendis tegutsevate äriühingute tootmine moodustab ligikaudu 20 % liidu kogutootmisest. 3. segmendi kahjumid ei ole jätkusuutlikud ja seavad ohtu kogu liidu protekteerimissektori püsimajäämise.

(210) Peale selle mõjutas hinnasurve negatiivselt ka kõrgemate segmentide hindasid. 3. segmendi rehvide kasvav hinnasurve, mis tulenes madala hinnaga impordist, mis oli peamiselt seotud 3. segmendi rehvidega, on tekitanud sarnase arengu 2. segmendis, kus müügihinnad langesid vaatlusalusel perioodil 12 % ning isegi 1. segmendi rehvide hindu tuli konkurentsivõime säilitamiseks 9 % alandada.

(211) Arvestades hindade omavahelist seost segmentide vahel kandis ka kõige paremate tulemustega 1. segment tõepoolest vastupidise hindade langussurve tõttu kõigis kolmes segmendis, mida on selgitatud eelmises peatükis. See tõi kaasa tööstuse languse, väärtuse kahanemise kogu tarneahelas kõigis kolmes segmendis ja liidu turul pakutavate rehvide kvaliteedi vähenemise. Peale selle avaldab pingeline hinnakonkurents kõigis kolmes segmendis negatiivset mõju tootmisvõimsuse rakendamisele ning toob kaasa laovarude suurenemise (tabel 12) tootmisharus koos rahavoo ja investeeringute kahanemisega (tabel 13). Lisaks mõjutab protekteerimisvaldkonna kadumine liidus ka kasumlikkust, mille 1. ja 2. segmendis tegutsevad äriühingud saavad saavutada.

(212) Seega jõutakse esialgu järeldusele, et liidu tootmisharu kandis kahju alusmääruse artikli 3 lõike 5 tähenduses.

(213) Lisaks väitsid kaebuse esitajad, et esines kahju edasise süvenemise risk. Nende arvates on teistel impordi- ja eksporditurgudel kehtestatud mitmeid meetmeid, mis võivad põhjustada vahetut kaubanduse pöördumist. Peale selle väidetakse, et liidu tootjad on oma eksporditurgudel ohus, sest mõned riigid, nagu Türgi, on algatanud kaitsemeetmete uurimise. Olukorra halvenemise risk võib olla seotud ka väga suure ülemäärase tootmisvõimsusega HRVs, kus kasutamata tootmisvõimsus moodustab ligikaudu 40 % Hiina praegusest ekspordist. Kaebuse esitajad kartsid lisaks struktuurset mõju ELi rehviturule, sest lisakulusid kvaliteetsete rehvide ostmiseks oleks aina keerulisem põhjendada, kui kvaliteetse rehvi mitmekordse protekteerimise võimalus kaoks koos protekteerimissektoriga. Lisaks prognoosivad nad HRVst pärit rehvide pidevat täiustumist. Kui HRVst pärit kvaliteetsematel rehvidel lubataks dumpinguhinnaga konkureerida liidu rehvidega, vähendaks see liidu rehvitööstuse marginaale ning seega selle investeerimis- ja innovatsioonisuutlikkust. See omakorda sunniks liidu tootmisharu tuginema kehvema kvaliteediga rehvidele, mis nõuavad piiratud investeeringuid teadus- ja arendustegevusele, mõjutades omakorda nende protekteeritavust.

(214) Komisjon täheldas selles etapis, et HRV rehvitööstuse aluspõhimõtetes ([1]) julgustatakse rehvitootjaid täiustama tehnilisi aspekte ja kaubamärgikujundust (näiteks rakendama kaubamärgistrateegiaid, suurendama kaubamärgi populaarsust ja mainet ning jätkama kaubamärgi väärtuse suurendamist), ning märkis, et paralleelne subsiidiumidevastane juhtum on pooleli. Seepärast kutsus ta eeltoodut silmas pidades pooli esitama märkuseid eelmises põhjenduses esitatud punktide kohta, mille kaebuse esitajad on tõstatanud, et tal oleks võimalik neid punkte lõppetapis üksikasjalikult analüüsida.

5. **PÕHJUSLIKUD SEOSED**

(215) Vastavalt alusmääruse artikli 3 lõikele 6 uuris komisjon, kas vaatlusalusest riigist pärit dumpinguhinnaga import põhjustas liidu tootmisharule olulist kahju. Alusmääruse artikli 3 lõike 7 kohaselt uuris komisjon ka seda, kas liidu tootmisharu võisid samal ajal kahjustada muud teadaolevad tegurid.

(216) Komisjon kandis hoolt selle eest, et võimalikku kahju, mida põhjustasid muud tegurid kui vaatlusalusest riigist pärit dumpinguhinnaga import, ei omistataks dumpinguhinnaga impordile. Need tegurid on: import kolmandatest riikides, liidu tootjate ekspordimüügi tulemused ning kulude areng.

5.1. **Dumpinguhinnaga impordi mõju**

(217) HRVst pärit dumpinguhinnaga import lõi liidu tootmisharu hinnad uurimisperioodil oluliselt alla ning hinna allalöömismarginaal varieerus vahemikus 21–31 %, mille tõttu vähenesid liidu tootmisharu turuosa ja kasumlikkus (vastavalt 72,0 %-lt 66,8 %-ni ning 15,6 %-lt 2014. aastal 13,7 %-ni vaatlusalusel perioodil). Kokkuvõttes vähenes liidu tootmisharu müügimaht vaatlusalusel perioodil veidi, samal ajal kui HRVst pärit impordi maht suurenes 32 % ning seega hõivas suurema osa liidu tarbimise kasvust.

(218) Kokkuvõttes asendus vaatlusalusel perioodil liidu tootmisharu turuosa kahanemine (– 5,2 protsendipunkti) Hiina impordiga (+ 4,2 protsendipunkti).

(219) Kahju näitajate analüüs põhjendustes 155–203 näitab, et liidu tootmisharu majanduslik olukord ja eelkõige finantsseisund on halvenenud ning see langeb kokku HRVst pärit dumpinguhinnaga impordi suure mahu ilmnemisega. Selle impordi hinnad kärpisid liidu tootmisharu hindasid ning on avaldanud märkimisväärset

([1]) Tööstus- ja teabeministeeriumi teade rehvitööstuse aluspõhimõtete trükkimise ja levitamise kohta. Kehtestav institutsioon: Tööstus- ja infotehnoloogiaministeerium. Dokumendi number: Gong Chan Ye Zheng Ce [2010] nr 2. Kehtestamise kuupäev: 15.9.2010. Jõustumiskuupäev: 15.9.2010.

langussurvet liidu turul kehtivatele hindadele. Peamised tegurid, millega käesoleval juhtumil arvestada tuleb, on impordi järsk suurenemine ja märkimisväärne hindade allalöömine.

(220) Hiina eksportijatel õnnestus suurendada märkimisväärselt oma turuosa liidu tootmisharu arvelt. Uurimisperioodil koondus suurem osa dumpinguhinnaga Hiina impordi kogumahust 3. segmenti, sundides mitut liidu tootjat selles segmendis, eelkõige VKEdest protektеerijaid, turult lahkuma. Lisaks nagu on selgitatud põhjenduses 137, tegi komisjon kindlaks, et selline dumpinguhinnaga suur maht on mõjutanud hinnakujundust. Varem mõjutasid hinnakujundust 1. segmendi hinnad, st et 2. segmendi hinnad kehtestati sõltuvalt 1. segmendi hindadest ning 3. segmendi hinnad sõltuvalt 2. segmendi hindadest. Nüüd oli see vastupidi – 2. segmendi hinnad kujunesid 3. segmendi hindade alusel ja 2. segmendi hinnad 2. segmendi hinnad 1. segmendi hindade alusel. See tõi kaasa müügihindade languse kõigis segmentides. Komisjon tegi seega esialgu järelduse, et HRVst pärit dumpinguhinnaga impordi järsk kasv omas liidu tootmisharu kannatatud olulise kahju puhul määravat rolli.

(221) Muud tegurid, mida uuriti põhjuslikkuse analüüsil kooskõlas alusmääruse artikli 3 lõikega 7, olid: import teistest riikidest, liidu tootmisharu eksporditulemused ja liidu tootmisharu kulude areng.

5.2. **Import kolmandatest riikidest**

(222) Impordimahud muudest kolmandatest riikidest muutusid vaatlusalusel perioodil järgmiselt.

Tabel 18

Import kolmandatest riikidest

Riik	2014	2015	2016	Uurimis-periood
Türgi				
Türgist pärit impordi maht	712 497	710 504	856 110	884 241
Indeks (2014 = 100)	*100*	*100*	*120*	*124*
Türgist pärit impordi ühikuhinnad	212	216	194	185
Indeks (2014 = 100)	*100*	*102*	*91*	*87*
Turuosa (%)	3,5	3,4	4,0	4,1
Liidu impordi kogumahu osa (%)	12,6	11,4	12,1	12,3
Lõuna-Korea				
Koreast pärit impordi maht	431 676	463 643	477 185	381 167
Indeks (2014 = 100)	*100*	*107*	*111*	*88*
Koreast pärit impordi ühikuhinnad	219	191	181	186
Indeks (2014 = 100)	*100*	*87*	*83*	*85*
Turuosa (%)	2,1	2,2	2,2	1,8
Liidu impordi kogumahu osa (%)	7,6	7,4	6,8	5,3

Riik	2014	2015	2016	Uurimis-periood
Jaapan				
Jaapanist pärit impordi maht	386 128	418 802	398 427	390 859
Indeks (2014 = 100)	*100*	*108,5*	*103,2*	*101,2*
Jaapanist pärit impordi ühikuhinnad	293	227	218	221
Indeks (2014 = 100)	*100*	*77,6*	*74,4*	*75,4*
Turuosa (%)	1,9	2,0	1,9	1,8
Liidu impordi kogumahu osa (%)	6,8	6,7	5,6	5,5
Venemaa				
Venemaalt pärit impordi maht	181 031	237 582	270 515	279 798
Indeks (2014 = 100)	*100*	*131,2*	*149,4*	*154,6*
Venemaalt pärit impordi ühikuhinnad	145	131	130	130
Indeks (2014 = 100)	*100*	*90,7*	*89,6*	*89,5*
Turuosa (%)	0,9	1,1	1,3	1,3
Liidu impordi kogumahu osa (%)	3,2	3,8	3,8	3,9
Tai				
Taist pärit impordi maht	142 735	177 209	174 994	167 509
Indeks (2014 = 100)	*100*	*124,2*	*122,6*	*117,4*
Taist pärit impordi ühikuhinnad	310	226	233	241
Indeks (2014 = 100)	*100*	*72,9*	*75,3*	*77,7*
Turuosa (%)	0,7	0,9	0,8	0,8
Liidu impordi kogumahu osa (%)	2,5	2,8	2,5	2,3
Muud kolmandad riigid				
Kõikidest muudest riikidest pärit impordi maht	338 457	376 075	469 425	464 224
Indeks (2014 = 100)	*100*	*111*	*139*	*137*
Kõikidest muudest riikidest pärit impordi ühikuhinnad	202	195	200	192
Indeks (2014 = 100)	*100*	*96*	*99*	*95*
Turuosa (%)	1,7	1,8	2,2	2,1
Liidu impordi kogumahu osa (%)	6,0	6,0	6,6	6,5

Riik	2014	2015	2016	Uurimis-periood
Kolmandad riigid kokku, välja arvatud HRV				
Kõikidest muudest riikidest pärit impordi maht	2 192 524	2 383 815	2 646 656	2 567 798
Indeks (2014 = 100)	*100*	*109*	*121*	*117*
Kõikidest muudest riikidest pärit impordi ühikuhinnad	227	202	192	189
Indeks (2014 = 100)	*100*	*89*	*85*	*83*
Turuosa (%)	10,8	11,5	12,3	11,9
Liidu impordi kogumahu osa (%)	38,7	38,3	37,5	35,8

Allikas: Eurostat.

(223) Kolmandatest riikides pärit impordi turuosa suurenes vaatlusalusel perioodil veidi ehk 10,8 %-lt 11,9 %-ni. Muude kolmandate riikide koguimpordist olid üksnes Venemaa impordi keskmised hinnad Hiina impordihindadega sarnased. Asjaomase toote impordi keskmised hinnad olid selgelt kõrgemad kui Hiina impordi keskmised hinnad. Asjaomase toote Venemaalt pärit impordi turuosa suurenes vaatlusalusel perioodil 0,9 %-lt 1,3 %-le. Samas ei kaotanud Venemaa impordi piiratud kogused põhjuslikku seost dumpinguhinnaga impordi ja liidu tootmisharu kannatatud kahju vahel.

(224) Seepärast järeldas komisjon, et isegi kui muudest kolmandatest riikidest pärit import võis avaldada teatavat piiratud mõju liidu tootmisharu olukorrale, oli peamine kahju põhjustaja HRVst pärit dumpinguhinnaga import.

5.2.1. *Liidu tootmisharu eksporditulemus*

(225) Liidu tootjate ekspordimaht muutus vaatlusalusel perioodil järgmiselt.

Tabel 19

Liidu tootmisharu eksporditulemus

	2014	2015	2016	Uurimis-periood
Ekspordimaht (tükkides)	6 079 036	5 920 561	5 893 729	5 920 981
Indeks 2014 = 100	*100*	*97,4*	*97,0*	*97,4*
Keskmine hind (eurot/tükk)	188	179	169	168
Indeks 2014 = 100	*100*	*95,3*	*89,9*	*89,8*

Allikas: Eurostat Comext.

(226) Eurostati andmetel vähenes ekspordimaht vaatlusalusel perioodil 2,6 %. Keskmisi ekspordihindasid mõjutavad väärtuse ülekanded seotud äriühingutele. Puuduvad tõendid, et liidu eksporditegevus võiks kaotada põhjusliku seose dumpinguhinnaga impordi ja tuvastatud kahju vahel.

5.3. **Kulude areng**

(227) Nagu on märgitud põhjenduses 181, vähenesid liidu tootmisharu kogukulud 12 eurot rehvi kohta vaatlusalusel perioodil tingituna peamiste toorainete (looduslik ja sünteetiline kautšuk) muutustest. Samas vähenes liidu tootmisharu keskmine müügihind 19 eurot rehvi kohta tingituna dumpinguhinnaga Hiina impordi hinnasurvest.

(228) Seega võib teha järelduse, et kulude muutus ei saanud olla liidu tootmisharu kahju põhjuseks.

5.4. **Järeldus põhjusliku seose kohta**

(229) Tehti kindlaks põhjuslik seos liidu tootjate kantud kahju ja asjaomastest riikidest pärit dumpinguhinnaga impordi vahel.

(230) Asjaomase riigi suureneva dumpinguhinnaga impordi märkimisväärne hinna- ja mahusurve liidu tootmisharule vaatlusalusel perioodil ei lasknud liidu tootmisharul liidu turu kriisijärgsest kasvust osa saada. Kõige karmim konkurents esineb tõepoolest 3. segmendis, kus leiab aset enamik Hiina impordist, mõjutades ka kõrgemaid segmente, nagu on selgitatud põhjendustes 204–210. Eespool toodud kahjunäitajate analüüsist nähtub, et liidu tootmisharu üldist majanduslikku olukorda on mõjutanud Hiinast pärit dumpingust tingitud madalate hindadega impordi suurenemine, mis lööb liidu hinnad olulisel määral alla. Hiina eksportijatel õnnestus omandada märkimisväärne turuosa liidu tootmisharu arvelt, mis tõi kaasa tööhõive vähenemise ja tootmisvõimsuse kahanemise. Liidu tootmisharu kaotas ajavahemikus 2014. aastast kuni uurimisperioodini oma turuosast 5,2 protsendipunkti ja selle müügimaht vähenes, samal ajal kui tarbimine liidu turul suurenes. Peale selle esineb ka kogu liidu tootmisharu kasumlikkuse langussuundumus ning tootmisharu kannab kahju eelkõige 3. segmendi rehvide puhul.

(231) Komisjon selgitas välja kõikide teadaolevate tegurite mõju liidu tootmisharule ja eraldas selle dumpinguhindadega impordi kahjulikust mõjust. Ei leitud, et teiste tuvastatud tegurite, nagu muudest kolmandatest riikidest pärit impordi, liidu tootjate ekspordimüügi tulemuste ja kulude arengu mõju liidu tootmisharu turuosa, hindade ja kasumlikkuse negatiivsele arengule oleks kaotanud põhjusliku seose. Isegi nende kombineeritud mõju analüüsimise järel jäi komisjon samale seisukohale: ilma dumpinguhinnaga impordita ei oleks kahjulik mõju liidu tootmisharu olukorrale olnud kindlasti nii ulatuslik. Eelkõige poleks turuosa langenud sellisele tasemele ning tööhõive oleks säilinud.

(232) Seega tegi komisjon käesolevas etapis järelduse, et liidu tootmisharule tekkinud olulise kahju põhjus oli asjaomasest riigist pärit dumpinguhinnaga import ning et teised tegurid ei kõrvaldanud seda põhjuslikku seost ei eraldi ega koos vaadelduna.

6. **LIIDU HUVID**

(233) Kooskõlas alusmääruse artikliga 21 uuris komisjon, kas ta saaks teha selge järelduse, et hoolimata kahjuliku dumpingu kindlakstegemisest ei ole praegusel juhul meetmete võtmine liidu huvides. Liidu huvide kindlakstegemisel võeti arvesse kõigi asjaomaste huvitatud isikute, sealhulgas liidu tootmisharu ja importijate huve.

6.1. **Liidu tootmisharu huvid**

(234) Võimalike dumpinguvastaste meetmete mõju on liidu tootjate ja eelkõige VKEde jaoks tõenäoliselt positiivne. Need saaksid kasu tarbimise kasvust ja õiglaste tingimustega turust. Eelkõige oodatakse, et nendel tingimustel suudavad liidu tootjad suurendada oma müüki ja seega taasomandada kaotatud turuosa. See suurendaks omakorda veelgi liidu tootmist ja tootmisvõimsuse rakendusastet. Õiglastel tingimustel suudaks liidu tootmisharu tõsta oma hindasid ja parandada oma finantsseisundit.

(235) Arvestades protekteerimisvaldkonna ja protekteeritavate rehvide tootmise omavahelisi seoseid, võimaldaks kavandatavad meetmed eelkõige protekteerimissektoril püsima jääda. See edendaks tööhõivet, eelkõige kuna protekteerimissektor on tööjõumahukas ning hõlmab kogu liitu.

6.2. **Liidu kasutajate ja importijate huvid**

(236) Algatamisteade saadeti rohkem kui 40 asjaomase toote importijale ja kasutajale ning nende ühingutele.

(237) Viis mitteseotud importijat vastas valimi moodustamisega seotud küsimustikule. Nad esindavad [10–15 %] HRVst pärit koguimpordist. Nendest viiest äriühingust kaks kaasati nende impordimahu alusel valimisse (moodustades [6–10 %] Hiina koguimpordist) ning nad vastasid küsimustikule.

(238) Mõlema valimisse kaasatud importija puhul moodustas asjaomase toote import Hiinast uurimisperioodil märkimisväärse osa käibest. Nende ärimudel põhineb peamiselt lepingutel Hiina eksportivate tootjatega, ehkki neil on ka alternatiivseid allikaid (kas siseturul või muudest kolmandatest riikidest). Seega ehkki meetmed avaldavad nende tegevusele mõju, eeldatakse ka seda, et meetmete kehtestamine tõstab hinnad liidu turul õiglasele tasemele.

(239) Teine ärimudel tugineb nii-öelda üksnes konteineripõhisele kauplemisstrateegiale. Sel juhul on importijatel rohkem paindlikkust tarneallikate muutmiseks. Kolm valimisse mittekuuluvat importijat kuuluvad sellesse kategooriasse ning nende impordimaht on uurimisperioodil vähem kui 2 % Hiina koguimpordist. Selline madal koostöötase viitab asjaolule, et meetmete kehtestamine ei avalda nende tegevusele märkimisväärset mõju.

(240) Teavet esitasid veel kaksteist importijat ja kaks importijate ühingut ning enamik neist esitas teavet pärast registreerimismääruse avaldamist. Esitati märkusi registreerimise ja meetmete võimaliku kehtestamise kohta. Samas ei esitanud ükski liidu importija põhjendatud väiteid.

(241) Seega ehkki kavandatavad meetmed ei ole kasutajate ja importijate huvides, ei suutnud komisjon selles etapis kvantifitseerida võimalikku negatiivset mõju neile.

6.3. **Tarnijate huvid**

(242) Turviste tarnijad on esitanud avaldusi, mis toetavad dumpinguvastaste meetmete kehtestamist, väites, et need meetmed on vajalikud protekteerimissektori püsimajäämiseks. Ilma protekteerimistegevuseta kannataks nende äritegevus suurt kahju. Seda küsimust vaadeldakse uurimise käigus täiendavalt.

6.4. **Muud huvid**

(243) Liidu pikaajaline poliitika ([1]) on vähendada jäätmeid ja hallata tooraineid jätkusuutlikult. Liidu poliitika on tõepoolest kahepoolne: see käsitleb jäätmetest hoidumist ja julgustab ringlussevõttu ([2]). Peale selle kehtib horisontaalne poliitikaeesmärk julgustada liidu turul väikeste ja keskmise suurusega ettevõtjate olemasolu ([3]).

(244) Protekteerimine on tõhusa ringmajanduse jaoks väga oluline. Lisaks usaldusväärsuse, tulemuslikkuse ja ohutuse kõrge standardi tagamisele loovad protekteeritud rehvid ka suure eelise keskkonna seisukohast (vähesem toorainete ja energia tarbimine ning vähesem CO_2 heide, saaste ja veetarbimine). Seega aitab see ka kaasa selliste ulatuslikumate ühiskondlike eesmärkide saavutamisele, nagu teatavates liidu poliitikapõhimõtetes tunnustatud eesmärgid.

(245) Mitu huvitatud isikut rõhutas, et kõrgema hinnaklassi rehvide tootjad toodavad uusi kvaliteetseid rehve, millel peaks olema pikk kasutusiga ja mida saab protekteerida. Ilma protekteerimissektorita toob konkurents rehvitööstuses lõppkokkuvõttes kaasa võidujooksu languse suunas, mille tagajärjed liidus on tööstuse ammendumine, väärtuse kahanemine kogu tarneahelas ning pakutavate toodete kvaliteedi halvenemine.

(246) AIRP väitis, et protekteerimistegevus on ringmajanduse näide, sest ühe rehvi protekteerimisel võrreldes uue rehvi tootmisega kasutatakse 70 % vähem toorainet, 65 % vähem energiat ja 19 % vähem vett ning see tekitab 37 % vähem CO_2 ja 21 % vähem õhusaastet (tahkeid osakesi) ning põhjustab 29 % vähem mullaerosiooni riikides, kus toodetakse looduslikku kautšukki.

(247) Peale selle takistab protekteerimissektor praegu ligikaudu 240 000 kasutatud rehvi teket igal aastal. Seega meetmed, mis kaitsevad liidus kvaliteetseid protekteeritavaid rehve ja on kehtestatud eelkõige ühekordselt kasutatavate rehvide vastu, aitaksid samuti veelgi rohkem kaasa jäätmete ärahoidmisele kooskõlas jäätmedirektiivi eesmärkidega, sest need toetaksid elujõulise protekteerimissektori püsimist liidus.

([1]) Vt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 19. novembri 2008. aasta direktiiv 2008/98/EÜ, mis käsitleb jäätmeid ja millega tunnistatakse kehtetuks teatud direktiivid (ELT L 312, 22.11.2008, lk 3).

([2]) Vt 2018. aasta jaanuaris vastu võetud ELi ringmajanduse tegevuskava; http://ec.europa.eu/environment/circular-economy/index_en.htm.

([3]) Vt komisjoni poliitika, millega toetatakse väikeseid ja keskmise suurusega ettevõtjaid; https://ec.europa.eu/growth/smes/business-friendly-environment/small-business-act_en.

(248) Kooskõlas AIRP läbi viidud uuringutega säästab Itaalia igal aastal tänu protekteerimisele keskmiselt 30 miljonit liitrit toornaftat, samuti 20 000 tonni muid strateegilisi tooraineid, nagu looduslik ja sünteetiline kautšuk, tahmasuits, tekstiilkiud, teras ja vask, ning vähendab CO_2 heidet 10 202 tonni võrra. Samade uuringute kohaselt vähendab iga protekteeritud rehv CO_2 heidet 26,5 kg võrra.

(249) Seega meetmed, mis kaitsevad liidus kvaliteetseid protekteeritavaid rehve ja on kehtestatud eelkõige ühekordselt kasutatavate rehvide vastu, tugevdaksid ka poliitika sidusust liidu eesmärkidega, mis käsitlevad jäätmete vähendamist ja ringmajandust, sest need toetaksid elujõulise protekteerimissektori püsimist liidus. Peale selle, arvestades, et selles sektoris tegutsevad peamiselt VKEd, oleks need meetmed kooskõlas ka komisjoni olulise eesmärgiga toetada neid äriühinguid.

6.5. **Järeldus liidu huvide kohta**

(250) Dumpinguvastaste meetmed avaldaksid liidu tootjatele positiivset mõju. Hoolimata väidetest, et võib esineda negatiivne mõju liidu importijatele, ei oleks tollimaks siiski ebaproportsionaalne, pidades silmas kogu liidu tootmisharu üleilmseid mõjusid. Tegelikult leitakse, et liidu tootmisharu vaba tootmisvõimsus ja import teistest riikidest maandaksid riske, pakkudes alternatiivseid tarneallikaid. Ausa konkurentsi ja võrdsete tingimuste taastamine dumpinguhinnaga impordi puudumisel aitaksid luua kogu liidu rehviturul jõudsa arengu ning tugevdada poliitika sidusust ringmajanduse, jäätmetest hoidumise ja liidus VKEde kaitsmise eesmärkidega. Neid põhjendusi arvestades ei ole veenvaid põhjendusi HRVst pärit bussi- ja veoautorehvide impordi suhtes ajutiste meetmete kehtestamise vastu.

(251) Dumpinguvastaste meetmete kehtestamine peaks seega andma liidu tootmisharule võimaluse püsida turul ja parandada oma seisundit. On suur risk, et kui meedet ei kehtestata, võib liidu tootmisharu olla sunnitud protekteeritud rehvide valdkonnast keskpikas perspektiivis lahkuma, mis toob vältimatult kaasa töökohtade kadumise – nagu on juba juhtunud, arvestades mitmete VKEde sulgemist, nagu on märgitud põhjenduses 175. Importijate või kasutajate seisukohast ei tehtud uurimise selles etapis kindlaks veenvaid põhjendusi HRVst pärit bussi- ja veoautorehvide impordi suhtes dumpinguvastaste meetmete kehtestamise vastu.

7. **AJUTISED DUMPINGUVASTASED MEETMED**

(252) Dumpingu, kahju, põhjuslike seoste ja liidu huvide kohta tehtud komisjoni järelduste põhjal tuleks kehtestada ajutised meetmed, et asjaomase toote dumpinguhinnaga import ei põhjustaks liidu tootmisharule edasist kahju.

7.1. **Kahju kõrvaldamist võimaldav tase (kahjumarginaal)**

(253) Meetmete ulatuse kindlaksmääramiseks selgitas komisjon kõigepealt välja, kui suurt tollimaksu on vaja, et kõrvaldada liidu tootmisharu kantud kahju.

(254) Kahju kõrvaldataks, kui liidu tootmisharu saaks katta oma tootmiskulud ja teenida samasuguse toote müügilt liidu turul maksueelset kasumit, mida seda tüüpi tootmisharu saaks sektoris mõistlikult saavutada tavapärastes konkurentsitingimustes, nimelt dumpinguhinnaga impordi puudumisel. See sihtkasum kehtestati kasumi põhjal, mille liidu tootmisharu teenis 2014. aastal. Seda käsitleti vaatlusalusel perioodil aastana, mil valitsesid kõige normaalsemad konkurentsitingimused, sest Hiina impordi maht oli väikseim ja keskmine impordihind kõrgeim.

(255) Selle põhjal arvutas komisjon välja samasuguse toote mittekahjustava hinna liidu tootmisharu jaoks. Selleks liideti kasumimarginaal 15,6 % valimisse kaasatud liidu tootjate tootmiskulule uurimisperioodil ning lahutati liidu müügihinnast uurimisperioodil saavutatud tegelik kasumimarginaal ning asendati see 15,6 % kasumimarginaaliga.

(256) Seejärel tegi komisjon kindlaks kahju kõrvaldamist võimaldava taseme, lähtudes valimisse kaasatud HRV koostööd tegevate eksportivate tootjate kaalutud keskmise impordihinna (mis määrati kindlaks impordi madalama hinnaga pakkumise uurimisel) ning valimisse kaasatud liidu tootjate poolt uurimisperioodil liidu turul müüdud samasuguse toote kahju mittetekitava kaalutud keskmise hinna võrdlusest. Võrdluse tulemusena saadud vahe väljendati protsendina kaalutud keskmisest CIF-impordihinnast.

(257) Kahju kõrvaldamist võimaldav tase muude koostööd tegevate äriühingute ja kõigi teiste äriühingute puhul on kindlaks määratud samal viisil kui nende äriühingute dumpingumarginaal (vt põhjendused 127–128).

7.2. **Ajutised meetmed**

(258) Hiina Rahvavabariigist pärit vaatlusaluse toote impordi suhtes tuleks kehtestada ajutised dumpinguvastased meetmed kooskõlas alusmääruse artikli 7 lõike 2 väiksema tollimaksu reegliga. Komisjon võrdles kahjumarginaale ja dumpingumarginaale. Tollimaksude suurus tuleks määrata dumpingu- või kahjumarginaali tasemele, olenevalt sellest, kumb on madalam.

(259) Nagu on märgitud põhjenduses 7 kehtestas komisjon registreerimismäärusega HRV-st pärit asjaomase toote impordi suhtes registreerimisnõude, pidades silmas dumpinguvastaste ja tasakaalustusmeetmete võimalikku tagasiulatuvat kohaldamist alusmääruse artikli 14 lõike 5 ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2016/1037 ([1]) (edaspidi „subsiidiumivastane alusmäärus“) artikli 24 lõike 5 alusel.

(260) Käimasoleva dumpinguvastase uurimise puhul ning võttes arvesse eespool esitatud järeldusi, tuleks katkestada alusmääruse artikli 14 lõike 5 kohane impordi registreerimine dumpinguvastase uurimise eesmärgil.

(261) Paralleelselt toimuva subsiidiumivastase uurimise puhul tuleks kooskõlas subsiidiumivastase alusmääruse artikli 24 lõikega 5 jätkata HRVst pärit asjaomase toote impordi registreerimist.

(262) Menetluse praeguses etapis ei ole võimalik teha otsust dumpinguvastaste meetmete tagasiulatuva kohaldamise kohta.

(263) Harmoneeritud süsteemi gruppe 8708 ja 8716 käsitlevate selgitavate märkuste kohaselt tuleb rehvidega komplekteeritud sõidurattad, haagiste ja poolhaagiste rehvidega rattad klassifitseerida gruppidesse 8708 ja 8716. Kuna on olemas risk, et käitajad võivad meetmetest kõrvalehoidmiseks importida Hiina rehvidega komplekteeritud rattaid, pidas komisjon riski minimeerimise eesmärgil asjakohaseks jälgida selliste rataste importi. Jälgimise kava käigus kogutud teavet saaks kasutada ka alusmääruse artikli 13 kohaseks meetmetest kõrvalehoidmise uurimiseks, kui seda peaks tulevikus vaja olema. Seepärast tuleks uutele või protekteeritud kummist õhkrehvidega sõiduratastele, haagiste ja poolhaagiste kummist õhkrehvidega ratastele, mida kasutatakse bussidel või veoautodel ning mille koormusindeks on üle 121, kehtestada eraldi TARICi koodid.

(264) Esialgsed dumpinguvastase tollimaksu määrad, mida väljendatakse protsentides CIF-hinnast liidu piiril enne tollimaksude tasumist, peaksid seega olema järgmised:

Äriühing	Dumpingumarginaal (%)	Kahjumarginaal (%)	Ajutine dumpinguvastane tollimaks (%)
Xingyuani kontsern	166,7	68,8	68,8
Giti kontsern	98,7	33,2	33,2
Aeoluse kontsern	151,2	48,1	48,1
Hankooki kontsern	80,4	29,3	29,3
Muud koostööd teinud äriühingud	110,3	40,2	40,2
Kõik teised äriühingud	166,7	68,8	68,8

(265) Kõnealuse määrusega äriühingutele kehtestatavad individuaalsed dumpinguvastase tollimaksu määrad määrati kindlaks uurimise järelduste põhjal. Seepärast kajastavad need asjaomaste äriühingute käesoleva uurimise ajal kindlaks tehtud olukorda. Nimetatud tollimaksumäärasid kohaldatakse üksnes vaatlusaluse toote impordi suhtes, mis on pärit asjaomasest riigist ja mille on tootnud nimetatud juriidilised isikud. Imporditud vaatlusaluse toote suhtes, mille on tootnud mis tahes muu määruse regulatiivosas konkreetselt nimetamata äriühing, kaasa arvatud mõni konkreetselt nimetatud äriühingutega seotud üksus, tuleks kohaldada tollimaksumäära, mida kohaldatakse kõikide teiste äriühingute puhul. Nende suhtes ei tohi kohaldada ühtegi individuaalsetest dumpinguvastastest tollimaksumääradest.

([1]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 8. juuni 2016. aasta määrus (EL) 2016/1037 kaitse kohta dumpinguhinnaga impordi eest riikidest, mis ei ole Euroopa Liidu liikmed (ELT L 176, 30.6.2016, lk 55).

(266) Äriühing, kes muudab hiljem oma juriidilise isiku nime, võib taotleda kõnealuste individuaalsete dumpinguvastaste tollimaksumäärade kohaldamist. Taotlus tuleb saata komisjonile. 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 nimevahetuse kohta *Euroopa Liidu Teatajas*.

(267) Et minimeerida tollimaksudest kõrvalehoidmist maksumäärade suurte erinevuste tõttu, on individuaalsete dumpinguvastase tollimaksu määrade rakendamise tagamiseks vaja erimeetmeid. 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.

(268) Selleks et tagada dumpinguvastaste tollimaksude nõuetekohane rakendamine, tuleks kõigi muude äriühingute dumpinguvastast tollimaksu kohaldada mitte ainult uurimise käigus koostööd mitteteinud eksportivate tootjate suhtes, vaid ka selliste tootjate suhtes, kellel liitu suunatud eksport uurimisperioodil puudus.

8. **MEETMETE VORM**

(269) Komisjon leidis, et väärtuselisel tollimaksul on kaks peamist puudust. Esiteks ajendab väärtuseline tollimaks äriühingut müüma oma tootevaliku madalama hinnaga tooteid. See tekitaks lisasurve 3. segmendis, ehkki just selles turusegmendis on vaja suurimat kaitset karmi ebaausa konkurentsi eest. Seega pidas komisjon asjakohasemaks kehtestada 3. segmendi rehvide suhtes tollimaks teataval absoluutsel tasemel.

(270) Teiseks võib väärtuseline tollimaks kaasa tuua ka 1. segmendi ja 2. segmendi rehvide üsna kõrged hinnad. Seega esineb risk, et need kvaliteetsed rehvid võivad muutuda liiga kalliks, ehkki just need rehvid võivad olla liidu protekteerimissektori jaoks kasulikud. Liidu protekteerijad vajavad sobivaid rehvimantleid, mida võivad pakkuda kas liidu 1. või 2. segmendi tootjad või mõned nende segmentide Hiina eksportijad. Kui meetmetega kehtestatakse 1. ja 2. segmendi liitu importimise suhtes liiga karmid sanktsioonid, võib see avaldada negatiivset mõju liidu ringmajanduse poliitilistele eesmärkidele.

(271) Seega leidis komisjon esialgu, et liidu huvides on kehtestada tüki kohta arvestatav kindlasummaline tollimaks, mis arvutatakse iga eksportija individuaalse kahjumarginaali alusel. Sellised kindlasummalised tollimaksud kõrvaldaksid riski, et ei käsitleta piisavalt 3. segmendis esinevat dumpingut, kuna 3. segmendi rehve imporditakse liitu suurtes kogustes ning nende eest makstaks suhteliselt kõrget kindlasummalist tollimaksu võrreldes nende tegeliku väärtusega. Samal ajal võivad sellised tollimaksud mõjuda negatiivselt 1. ja 2. segmendi rehvide liitu importimisele; need rehvid on aga protekteeritavad ja seda saavad teha liidu ettevõtjad.

(272) Kokkuvõttes leidis komisjon, et on asjakohane kehtestada ajutised tollimaksud kindlasummaliste tollimaksude vormis.

9. **LÕPPSÄTTED**

(273) Hea halduse huvides kutsub komisjon huvitatud isikuid esitama kindlaksmääratud tähtaja jooksul kirjalikke märkusi ja/või taotlema, et komisjon ja/või kaubandusmenetlustes ärakuulamise eest vastutav ametnik nad ära kuulaks.

(274) Ajutiste tollimaksude kehtestamist käsitlevad järeldused on esialgsed ja neid võidakse uurimise lõppjärgus muuta,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

1. Kehtestatakse ajutine dumpinguvastane tollimaks selliste teatavate uute või protekteeritud kummist õhkrehvide impordile, mida kasutatakse bussidel või veoautodel ning mille koormusindeks on üle 121 ning mis kuuluvad CN-koodide 4011 20 90 ja ex 4012 12 00 (TARICi kood 4012 12 00 10) alla ning on pärit Hiina Rahvavabariigist.

2. Ajutised dumpinguvastased tollimaksud, mida kohaldatakse lõikes 1 kirjeldatud ja allpool loetletud äriühingute toodetud toote suhtes, on eurodes tüki kohta järgmised:

Äriühing	Ajutine dumpinguvastane tollimaks (eurot/tükk)	TARICi lisakood
Xingyuan Tire Group Ltd., Co.; Guangrao Xinhongyuan Tyre Co., Ltd.	82,17	C331
Giti Tire (Anhui) Company Ltd.; Giti Tire (Fujian) Company, Ltd; Giti Tire (Hualin) Company Ltd.; Giti Tire (Yinchuan) Company, Ltd.	57,42	C332
Aeolus Tyre Co., Ltd; Chonche Auto Double Happiness Tyre Corp., Ltd; Qingdao Yellow Sea Rubber Co., Ltd; Pirelli Tyre Co, Ltd	64,13	C333
Chongqing Hankook Tire Co., Ltd.; Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd.;	52,85	C334
Lisas loetletud muud koostööd tegevad äriühingud	62,79	
Kõik teised äriühingud	82,17	C999

3. Lõikes 2 või lisas nimetatud äriühingute jaoks kindlaks määratud individuaalset tollimaksumäära kohaldatakse tingimusel, et liikmesriigi tollile esitatakse kehtiv faktuurarve, millele on lisatud kuupäevaga ja faktuurarve väljastanud üksuse töötaja allkirjaga (märgitud peab olema töötaja nimi ja amet) avaldus järgmise tekstiga: „*Mina, allakirjutanu, kinnitan, et käesoleva arvega hõlmatud Euroopa Liitu ekspordiks müüdava (asjaomase toote) (koguses … tükki) tootis (äriühingu nimi ja aadress) (TARICi lisakood) Hiina Rahvavabariigis. Kinnitan, et siinsel arvel esitatud teave on täielik ja õige.*“ Kui sellist arvet ei esitata, kohaldatakse kõikide teiste äriühingute suhtes kohaldatavat tollimaksu.

4. Lõikes 1 nimetatud toode lubatakse liidus vabasse ringlusse ajutise tollimaksu summa suuruse tagatise esitamisel.

5. Kummist õhkrehvidega sõiduautode, haagiste ja poolhaagiste kummist õhkrehvidega rataste (mida kasutatakse bussidel või veoautodel ning mille koormusindeks on üle 121) TARICi koodid on 8708 70 10 15, 8708 70 10 80, 8708 70 50 15, 8708 70 50 80, 8708 70 91 15, 8708 70 99 15, 8716 90 90 15 and 8716 90 90 80.

6. Kui ei ole sätestatud teisiti, kohaldatakse asjakohaseid kehtivaid tollimaksusätteid.

Artikkel 2

1. Huvitatud isikud võivad 25 päeva jooksul alates käesoleva määruse jõustumisest:

a) taotleda nende oluliste faktide ja kaalutluste teatavakstegemist, mille alusel käesolev määrus on vastu võetud;

b) esitada komisjonile oma kirjalikke märkusi, sealhulgas märkusi kaubamärkide segmentidesse liigitamise kohta, ning

c) taotleda ärakuulamist komisjonis ja/või kaubandusmenetlustes ärakuulamise eest vastutava ametniku juures.

2. Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2016/1036 artikli 21 lõikes 4 osutatud isikud võivad 25 päeva jooksul alates käesoleva määruse jõustumisest esitada märkusi ajutiste meetmete kohaldamise kohta.

Artikkel 3

Komisjoni rakendusmääruse (EL) 2018/163 artikli 1 lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Tolliasutustele antakse käesolevaga määruse (EL) 2016/1037 artikli 24 lõike 5 kohaselt korraldus võtta asjakohased meetmed, et registreerida järgmiste toodete Euroopa Liitu suunduv import: HRVst pärit uued ja protekteeritud bussi- ja veoautorehvid, mille koormusindeks on üle 121 ning mida praegu klassifitseeritakse CN-koodide 4011 20 90 ja ex 4012 12 00 (TARICi kood 4012 12 00 10) alla.“

Artikkel 4

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

Artiklit 1 kohaldatakse kuus kuud.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 4. mai 2018

Komisjoni nimel
president
Jean-Claude JUNCKER

LISA

Valimisse kaasamata koostööd teinud Hiina eksportivad tootjad:

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

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