

Sisekaitseakadeemia

Finantskolledž

Ly Runno

**KAUBANDUSKAITSEMEETMETE MÕJU EESTI  
IMPORDILE ÕHKREHVIDE JA JALGRATASTE NÄITEL**

Lõputöö

Juhendaja:

Helle Koitla, magistrikraadile vastav kvalifikatsioon

Kaasjuhendaja:

Indrek Saar, PhD

Tallinn 2023

SISEKAITSEAKADEEMIA LÕPUTÖÖ ANNOTATSIOON

Finantskolledž	Juuni 2023
<p>Töö pealkiri eesti keeles: Kaubanduskaitsemeetmete mõju eesti impordile õhkrehvide ja jalgrataste näitel</p> <p>Töö pealkiri võõrkeeles: <i>The impact of trade defense measures on Estonian import using the example of pneumatic tires and bicycles</i></p> <p>Lõputöö on kirjutatud teemal „Kaubanduskaitsemeetmete mõju eesti impordile õhkrehvide ja jalgrataste näitel“. Lõputöö on kirjutatud eesti keeles ning eesti- ja inglisekeelse kokkuvõttega. Töö koosneb 56 leheküljest, sisaldab 16 tabelit, seitset joonist ja nelja lisa. Lõputöö koostamisel kasutas autor kokku 45 erinevat eesti- ja inglisekeelset allikat. Lõputöö eesmärk on selgitada välja muutused Eesti impordis peale kaubanduskaitsemeetmete ülevaatamist ja kehtestamist perioodil 2015-2022, Euroopa Komisjoni kehtestatud määruste ning Statistikaameti andmete põhjal. Lõputöö uurimisprobleem on püstitatud küsimusena, kui palju mõjutavad kehtestatud kaubandusmeetmed Eesti impordi. Uurimistöös kasutati andmekogumismeetodina dokumendianalüüsi ja andmeanalüüsimetodina statistilist andmeanalüüsi. Kokku analüüsiti 14 Euroopa Komisjoni määrust. Uuringu tulemusel selgus, et peamiseks rakendatavaks kaubanduskaitsemeetmeks on dumpingumaks ning meetmeid kehtestavaid uurimisi algatatakse ainult ettevõtete kaebuste laekumise põhjal. Leiti, et kõige enam kehtestatakse dumpingu maksu Euroopa Liidu mõistes kolmandatele riikidele ning kõige sagedamini on menetluste tulemus lõpliku meetme kehtestamine. Töös kirjeldatakse statistiliselt kahele kaubale kehtivate kaubanduskaitsemeetmete mõju Eesti impordile. Lõputöös tehakse järeldusi, vaadeldaval perioodil toimunud impordi muudatustes.</p>	
Võtmesõnad: Kaubanduskaitsemeetmed, dumpingumaks, tasakaalustav tollimaks, import	
Võõrkeelsed võtmesõnad: <i>Trade protection measures, anti-dumping duty, countervailing duties, import</i>	
Säilitamise koht: Sisekaitseakadeemia raamatukogu	
<p>Töö autor: Ly Runno</p> <p>Olen koostanud lõputöö iseseisvalt. Kõik lõputöö koostamisel kasutatud teiste autorite tööd, seisukohad, kirjalistest allikatest ja mujal allikates saadud info on nõuetekohaselt viidatud. Annan Sisekaitseakadeemiale tasuta loa (lihtlitsentsi) minu loodud teose reprodutseerimiseks säilitamise ja elektroonilise avaldamise eesmärgil, sealhulgas Sisekaitseakadeemia raamatukogu digikogusse lisamise eesmärgil kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni. Annan loa teose üldsusele kättesaadavaks tegemiseks Sisekaitseakadeemia veebikeskkonna kaudu sealhulgas Sisekaitseakadeemia raamatukogu digikogu kaudu kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni. Olen teadlik, et nimetatud õigused jäävad alles ka autorile. Kinnitan, et lihtlitsentsi andmisega ei riku ma teiste isikute intellektuaalomandi ega isikuandmete kaitse õigusaktidest tulenevaid õigusi.</p> <p>Allkiri: (allkirjastatud digitaalselt)</p>	
Vastab lõputöö nõuetele	
Juhendaja: Helle Koitla	allkirjastatud digitaalselt
Vastab lõputöö nõuetele	
Kaasjuhendaja: Indrek Saar	allkirjastatud digitaalselt
Kaitsmisele lubatud	
Kolledži direktor: Kerly Randlane	allkirjastatud digitaalselt

# SISUKORD

TERMINITE JA LÜHENDITE LOETELU .....	4
SISSEJUHATUS .....	5
1.KAUBANDUSKAITSEMEETMETE                      RAKENDAMINE                      IMPORDI REGULEERIMISEL .....	8
1.1. Kaubanduskaitsemeetmete rakendamine ja menetluste algatamine .....	9
1.2. Kaubanduskaitsemeetmetest tekkinud kahju ning meetmete vältimiseks kasutatavad lahendused .....	14
2. EMPIIRILINE UURING .....	18
2.1. Uuringu meetodika, protsess ja valim .....	18
2.2. Dokumendianalüüsi tulemused.....	20
2.3. Kaubanduskaitsemeetmete mõju statistiline andmeanalüüs perioodil 2015-2022 ..	24
2.3.1. Uute kummist õhkrehvide impordi analüüs aastatel 2015-2022 .....	25
2.3.2. Mootoriga jalgrataste impordi analüüs aastatel 2016-2022.....	30
2.4. Järeldused ja ettepanekud .....	37
KOKKUVÕTE .....	40
SUMMARY.....	42
VIIDATUD ALLIKATE LOETELU .....	43
Lisa 1. Koodipuu.....	50
Lisa 2. Määrused.....	51
Lisa 3. Algandmed õhkrehvid, bussidele või veoautodele .....	52
Lisa 4. Algandmed mootorita jalgrattad .....	55

## TERMINITE JA LÜHENDITE LOETELU

ACD – täiendavad tollimaksud

AD – *antidumping*, dumpingumaks

ADA – *Anti-Dumping Agreement*, Dumpinguvastane leping

CPI – *consumer price index*, tarbiahinnaindeks

EL – Euroopa Liit

GATT – *The General Agreement on Tariffs and Trade*, üldine tolli- ja kaubanduskokkulepe

ITC – *International Trade Commission*, Rahvusvaheline Kaubanduskomisjon

TDI – *Trade Defence Instruments*, kaubandus kaitse vahendid

TTB – *Temporary trade barrier*, ajutine kaubanduskaitsemeede

WTO – *World Trading Organisation*, Maailma Kaubandus Organisatsioon

## SISSEJUHATUS

Teatud riikidest pärinevatele kaupadele rakenduvad Euroopa Liidus (edaspidi EL) kooskõlas Maailma Kaubandusorganisatsiooni (edaspidi WTO) lepingutega lisaks tavalistele tollimaksudele kaubanduskaitsemeetmed. Sellisteks meetmeteks on: dumpinguvastane tollimaks, tasakaalustav tollimaks, kaitsemeetmed. (Maksu-ja Tolliamet, 2022) Euroopa Komisjoni 2019. aastal avaldatud aastaaruande kohaselt on ELi kaubanduse kaitsemeetmed tõhusad ebaausate rahvusvaheliste kaubandustavade vähendamisel. Komisjoni kehtestatud dumpingu- või subsiidiumivastased tollimaksud vähendavad ebaausat importi keskmiselt 80%, jättes muud välistarned puutumata. ELi meetmed kaitsevad praegu ka 23 000 töökohta rohkem kui aasta varem. (EU Debates, 2020)

Teema on aktuaalne, sest viimased paar aastat on olnud küllaltki keerulised. Maailma räsitud pandeemia ja 24. veebruaril alanud Ukraina sõda on riikide majandusele jätnud oma jälje. Kaubavahetus elavnes 2021. aastal märgatavalt (27%, mis on 17% rohkem kui aastal 2019), ületades pandeemiaeelse taseme, samas kui teenustekaubandus jäi tunduvalt alla 2019. aasta näitajatele (16%, mis on 5% vähem kui aastal 2019) (WTO, 2022). Lisaks ajakohastasid Euroopa Parlament ja nõukogu ELi kaubanduskaitsemeetmeid 2018. aasta jaanuaris. Kaubanduse kaitsevahendid, nagu dumpingu- või subsiidiumivastased tollimaksud, on viis kaitsta Euroopa tootmist rahvusvaheliste kaubandusmoonutuste eest. (Euroopa Komisjon, 2022) Euroopa Liidu kaubanduse kaitsevahendid (Trade Defence Instruments, edaspidi TDI), mis kaitsevad Euroopa tööstust dumpinguhinna või subsideerimise kahjulike mõjude eest on nüüd tugevamad ja tõhusamad ning peegeldavad ELi väärtusi. Koos 2017. aasta detsembris tehtud muudatustega dumpingumarginaali arvutamisel on see õigusaktide ajakohastamine ELi kaubanduse kaitsemeetmete esimene suurem uuendus pärast WTO asutamist 1994. aastal. EL on pühendunud avatud reeglitel põhinevale kaubandussüsteemile. Seda on nüüd tugevdatud, tagades samal ajal võrdsed võimalused, tasakaalu ja õigluse ettevõtete suhtes. (Euroopa Komisjon, 2022) 26. oktoobril 2022 kogunes WTO dumpinguvastaste tavade komitee, et vaadata läbi liikmete viimased teated uute, muudetud või varem läbi vaadatud dumpinguvastaste seaduste ja määruste kohta ning aruanded dumpinguvastaste meetmete kohta.

Peamine probleem kaubanduskaitsemeetmete rakendamisel ei tule mitte rakendamisest Euroopa Liidus, vaid meetmete mõjust riikidele, millele need kehtestatud on. Eriti tunneb

ennast puudutatuna Hiina väitest, et kõik uurimised, mis nende suhtes algatatakse, peletavad investoreid ning mõjuvad riigi majandusele hävitavalt. Sama probleemi on tõstatanud Hiina ka USA suhtes. (Xiuping, *et al.*, 2019, p. 876)

Varem on lõputöid kirjutatud teemadel, nagu „Turukaitsemeetmete rakendamine kaubanduspoliitikas ja selle mõju Eesti ettevõtlusele“ (Minakova, 2008), „Kaubanduse kaitse instrumendid: väiksema tollimaksu reegli poliitilised ja praktilised mõjud Eestile“ (Peterson, 2017), lisaks on kirjutatud ka üks magistr töö teemal „Euroopa Liidu dumpinguvastaste meetmete mõju Eesti taastuvenergia arengule“ (Kull, 2017). Töodes on küll käsitletud kaubanduskaitsemeetmeid, kuid pigem on keskendunud tollimaksule ning meetmetega kaasnevatele keskkonna mõjudele. Ükski töödest ei uuri konkreetselt kaubanduskaitsemeetmete mõju ettevõtetele. Lisaks on vahepeal meetmeid uuendatud ning maailmas on toimunud olulisi sündmusi nagu pandeemia ja Ukraina sõda. Nagu eespool mainitud on 2018. aastal tehtud muudatused esimene suurem uuendus kaubanduskaitsemeetmetele peale WTO asutamist 1994. aastal ning pandeemia ja sõda on tõestanud, et kui palju riigid tegelikult üksteisest kaubanduslikult sõltuvad. Seega on lõputöö teema uudne.

Lõputöö uurimisprobleemiks on: kui palju mõjutavad kehtestatud kaubandusmeetmed importi? Tulenevalt uurimisprobleemist on sõnastatud neli uurimisküsimust:

1. Milliseid kaubanduskaitsemeetmeid kasutatakse Euroopa Liidus?
2. Millistele riikidele kaubanduskaitsemeetmed kehtestatakse?
3. Miks algatatakse kaubanduskaitsemeetmete kehtestamise menetlusi?
4. Kuidas on kaubanduskaitsemeetmed mõjutanud Eesti importi ja selle mahtu?

Lõputöö eesmärk on selgitada välja muutused Eesti impordis peale kaubanduskaitsemeetmete ülevaatamist ja kehtestamist perioodil 2015-2022. Eesmärgi saavutamiseks ning vastamiseks uurimisküsimusele on püstitatud kolm uurimisülesannet:

1. Teadusallikate alusel analüüsida kaubanduskaitsemeetmeid ja nende rakendamise aluseid.
2. Töö empiirilises osas analüüsida määruseid, et mõista meetmete kehtestamise aluseid konkreetsetele riikidele.

3. Töö empiirilises osas analüüsida Eesti väliskaubandusstatistikat perioodil 2016-2022, et näha millist mõju on avaldanud kaubanduskaitsemeetmed valitud perioodil.
4. Uuringu ja teooria põhjal teha ettepanekud kaubanduskaitsemeetmete võimalike kitsaskohtade parandamiseks.

Töö raames viiakse läbi kombineeritud empiiriline uuring. Üheks andmekogumismeetodiks on statistiline andmeanalüüs, mille käigus kogutakse andmeid Statistikaameti andmebaasist Eesti impordi kohta perioodil 2015-2022. Teiseks andmekogumismeetodiks on dokumendianalüüs, mille eesmärk on uurida Euroopa Komisjoni määruseid, millega on kehtestatud teatud kaupadele kaubanduskaitsemeetmed. Töös kasutatakse ettekavatsetud valimit ehk uuritavad kaasatakse üldkogumist valimisse ettekavatsetult ning sisuliste kriteeriumite alusel (Õunapuu, 2014, lk 150).

Lõputöö koosneb kahest peatükist, millest esimene jaguneb kaheks alapeatükiks. Esimeses peatükis antakse ülevaade kaubanduskaitsemeetmetest ning nende rakendamisest. Igas alapeatükis selgitatakse konkreetse meetme olemust ning selle vajalikkust. Teises peatükis keskendutakse üldisemalt ettevõtete teadlikkusele kaubanduskaitsemeetmetest ning nende mõjule ettevõtte tegevuses. Teises alapeatükis käsitletakse täpsemalt aastate 2015-2022 kaubanduskaitsemeetmete mõju ettevõtetele.

# 1. KAUBANDUSKAITSEMEETMETE RAKENDAMINE

## IMPORDI REGULEERIMISEL

Ajalooliselt ulatuvad tollimaksud juba vana Egiptuse aegadesse, kuid alles küllaltki hiljuti on riigid kehtestanud seoses vaba kaubandusega tariifid, mille eesmärk on parandada ebaausaid turumoonutusi ning üldist sotsiaalühiskonda. The General Agreement on Tariffs and Trade (GATT) moodustati 1947 aastal eesmärgiga vähendada tariife ja muid kaubandustõkkeid ning kaotada "vastastikkuse kasulikkuse" eelistused. Isegi peale seda jäi teatud vabadus antidumpingu ja tasakaalustavate tollimaksude kehtestamiseks. Kaheksa aastat peale GATT moodustamist mõistsid riigid teatud raskusi, mis võivad kaasneda kaubanduskaitsemeetmete kehtestamisega mitte-turumajandusega riikides. Toodetele, millele kehtivad dumpinguhinnad on tollimaksu arvutamine keeruline protsess isegi turumajanduse kontekstis; tehes seda aga toodete puhul, mis tulevad riikidest, kus ei kehti turumajandus, on see veelgi keerulisem ning see nõuab suuremat valmisolekut. (Williams, 2018, p. 434)

Nagu varem mainitud, on dumpinguvastased seadused kehtestatud eesmärgiga kaitsta kodumaist tööstust oletatava „ebaausa“ kaubanduse eest, st. madala hinnaga import. Mõned ettevõtted jätkavad siiski töötamist selle nimel, et pääseda välisturgudele, kasutades madalate kuludega strateegiat. Sageli ei täida ELi kaubanduse kaitsemeetmed oma eesmärki. Peamiselt Hiina ettevõtted on välja töötanud erinevaid dumpinguvastastest meetmetest kõrvalehoidmise meetodeid, mille tulemuseks on ELi ja Hiina omavaheline kassi ja hiire mäng. (Forganni & Reed, 2019, pp. 30-31)

Kaubanduskaitsemeetmete näol on tegemist kaupadele kehtestatavate lisamaksudega. Maks on rahasumma, mida koguvad valitsus või muud riigiasutused. Valitsus on kehtestanud imporditud (või mõnikord eksporditud) kaupadele tollimaksumäära ja tollimaks on tegelik rahasumma, mis makstakse imporditud/eksporditud kaupadelt. Seega dumpingu tollimakse võib kvalifitseerida maksude erikategooriaks, mille alla kuulub näiteks import. Neid koguvad sihtriikide tolliasutused ning need tasub importija. (Forganni & Reed, 2019, pp. 30-31)



## 1.1. Kaubanduskaitsemeetmete rakendamine ja menetluste algatamine

Globaliseerumise arenguga on arutelu vabakaubanduse, versus õiglase kaubanduse ja liberalismi, versus proteksionismi üle, muutunud üha keerulisemaks. Mõnikord tundub, et Maailma Kaubandusorganisatsiooni eeskirjad vastandavad arenenud turge tärkavatele turgudele, kuna valitsused püüavad laiendada rahvusvahelist kaubandust, kaitstes samal ajal kohalikku tööstust. Viimastel aastakümnetel on paljud riigid kasutanud aktiivselt oma turgude kaitsmiseks impordi konkurentsi vastu ajutisi kaubanduskaitsemeetmeid (edaspidi TTB) (Avsar, *et al.* 2022, p. 1449). Selleks on laialdaselt välja töötatud dumpinguvastaseid meetmeid, et takistada välismaiste odavate kaupade (sageli toodetud areneva majandusega riikides) sisenemist siseturule. Vastuseks on mõned eksportijad hakanud nendest dumpinguvastastest meetmetest kõrvale hoidma, kasutades selliseid strateegiaid nagu – ümberlaadimine, montaažitoimingud ja veidi muudetud tooted. Kui varem on käsitletud dumpinguvastaste meetmete eetilisi aspekte, siis praegu tuleks keskenduda hoopis kõrvalehoidmise strateegiate eetikale, pöörates erilist tähelepanu teooriatele, mis käsitlevad seaduste järgimist ning täpsemalt kodanikuallumatust ja kohusetundlikkusest kõrvalehoidumist. (Forganni & Reed, 2019, pp. 30-31)

Dumping on rahvusvahelises majanduses hästi tuntud termin, mida käsitletakse kui tegevust, mis võib häirida kaubandusmustreid. Rahvusvahelise Kaubanduskomisjoni poolt ametlikult määratletud dumping või kauba müük õiglasest väärtusest madalama hinnaga toimub siis kui ettevõtte ekspordib toodet madalama hinnaga kui hind, mida ta tavaliselt oma siseturul küsib (International Trade Commission, 2007). Selline probleem kujutab endast ohtu nii kodumaistele ettevõtetele kui ka töötajatele. Riigid tegutsevad dumpingu vastu käivitades ettevõttepõhiseid uurimisi, et kaitsta kodumaist tööstust ja vältida ebaausaid kaubandustavasid. (Akbaş, 2022, pp. 495-496)

Kõige märkimisväärsem muudatus uue kaubanduspoliitika vahendina on täiendavate tollimaksude (ACD) lisamine. Pärast nende rakendamist 2011. aastal, jõustati miljardite dollarite väärtuses lisatariife nende riikide tekstiili- ja rõivatoodetele, millel ei ole sooduskaubanduslepinguid. Arvestades seda arengut, on sellised riigid nagu Hiina, India ja teised Aasia riigid, mis olid varem olnud dumpinguvastaste uurimiste sihtmärgiks, loomulikult muutunud selle uue poliitikavahendi eksponentideks. Erinevalt dumpinguvastasest uurimisest on ACD meetmed pakkunud poliitikakujundajatele kulutõhususe ja rakendamise lihtsuse osas palju suuremaid eeliseid. Samuti pakuvad need

kaitset kodumaistele tootjatele ja vähendavad impordi kasvust tulenevat survet poliitikakujundajatele. Seetõttu võib oletada, et need kaks meetet täiendavad ja asendavad teineteist erineval määral. Teisisõnu, nii kodumaiste tootjate kui ka poliitikakujundajate vaatenurgast annavad ACD-d võrreldes dumpinguvastaste meetmetega praktiliselt sarnaseid tulemusi. (Akbaş, 2022, pp. 495-496)

Kui rääkida Hiina turumajandusliku staatuse tunnustamise mõjust Hiina suhtes algatatud dumpinguvastastele uurimistele, siis enamik uuringuid näitavad, et mitteturumajandusliku riigina käsitlemine seab Hiina dumpinguvastastes uurimistes ebasoodsasse olukorda, põhjustades mitte ainult suurenenud tõenäosust dumpinguvastaste uurimiste läbiviimiseks, aga ka suuremaid dumpinguvastaste ebaõnnestumiste määrasid ja tollimaksumäärasid (Zhang, *et al.*, 2022, p. 1926). Dumpinguvastased petitsioonid on praegu kõige populaarsemad vahendid, mida impordiga konkureerivad ettevõtted kasutavad. WTO liikmesriikide ametiühingud otsivad oma valitsustelt kaubanduskaitset. Hiinat peetakse suurimaks eksportijaks maailmas, samuti kipub Hiina olema peamine AD (antidumping) uurimiste alla sattuja. USA ja EL on Hiina kaks peamist kaubanduspartnerit ja ka kõige sagedasemad AD algatajad, kuna mõlemal on olnud või on kaubandusdefitsiit Hiinaga. Paljud konkureerivad impordi firmad ja teised huvigrupid süüdistavad Hiina ettevõtteid nii öelda „ebausate kaubandus võtete kasutamises“ ning otsivad kaitset oma valitsustelt. Valitused pöörduvad WTO poole, mis lubab oma liikmetel kohaldada ajutisi kaubandustõkkeid, et näiliselt kahju saanud ettevõtted saaksid taastuda. Ajutise kaubandustõkete kehtestamise kaasustest moodustavad 90% antidumpingu juhtumid. General Agreement on Tariffs (GATT) artikli VI ja WTO antidumpingu kokkuleppe kohaselt on riikidel, mis on lepetega liitunud, võimalik kohaldada diskrimineerivaid tariife välisettevõtete kaupadele, mille hinda peetakse ebaausaks ning mille puhul võib kaasneda materiaalne kahju kohalikele tööstustele. Sellest tulenevalt seisab Hiina silmitsi kasvava raskusega ekspordi (mis on olnud peamine alus Hiina suurele majanduslikule edule) kasvu säilitamisel. Algatatud uurimised Hiina vastu pole tekitanud muret mitte ainult Hiina ekspordiga seotud ettevõtetele ja Hiina valitsusele, vaid ka potentsiaalsele investoritele ja üldsusele laiemalt. (Xiuping, *et al.*, 2019, pp. 872, 874)

Ameerika Ühendriigid ja EL on varem olnud dumpinguvastaste meetmete suured kasutajad ning seetõttu on paljud dumpinguvastased uuringud keskendunud nende kahe

riigi ametivõimude poliitilistele teguritele. Siiski on dumpinguvastase poliitika kasutamine viimase kolme aastakümne jooksul sagenenud. Samuti on suurenenud vajadus analüüside järele, mis hindaksid laiemalt mitut riiki hõlmavate dumpinguvastaste meetmetega määratavaid tegureid. Hansen kirjeldab oma artiklis esitatud analüüsis kahte ideed. Esiteks- teoreetilised koostööd optimaalsete tariifidega ennustavad negatiivset seost tariifi suuruse ja asenduselastsuse vahel. Teooria on asjakohane ainult nende riikide jaoks, kellel on tariifimäära määramisel vähemalt mõningane autonoomia. Teiseks, kuigi WTO liikmesriikidel on vaid piiratud võimalus kasutada traditsioonilisi tariife, on eritollimaksude määramisel märkimisväärne autonoomia, kui dumpinguvastaste meetmete rakendamise tingimused on täidetud. Seega võib nendel erijuhtudel tariifide kujunemine kajastada riikide püüdlusi kehtestada eelistatud tariifitaset. Nende kahe elemendi kombineerimisel ilmneb teoreetilistest kaalutlustest pöördvärdeline seos dumpinguvastase tollimaksu suuruse ja asenduselastsuse vahel. (Hansen, *et al.*, 2014, p. 808)

Dumpinguvastase tollimaksu uurimise põhijooneks on selle kitsam lähenemine kaubandusvaidlustele. Need on pigem suunatud konkreetsetele välisettevõtetele, kellel on suured kaubamahud üksikute kaupadega, mis on määratletud kuni 10-kohaliste kaubakoodidega. Sellest tulenevalt on uurimisprotsess üksikasjalik, pikk ja ebaselge. Kuigi igal riigil on oma kohustuslikud või regulatiivsed protseduurid, algavad seda tüüpi juurdused tavaliselt petitiooniga kodumaise tööstuse nimel, mille esitab üks või mitu ettevõtet, keda impordi suurenemine kahjustab. (Zhang, *et al.*, 2020, p. 665)

WTO näeb ette range ajakava dumpinguvastaste uurimiste lõpetamiseks. ADA (Anti-Dumping Agreement) artiklis 5.10 on sätestatud, et juurdused tuleb lõpetada ühe aasta jooksul ja mitte mingil juhul hiljem kui 18 kuu jooksul pärast nende algatamist, välja arvatud eriolukordadel". See tähendab, et tavaolukorras tuleb dumpinguvastased uurimised lõpule viia kaheteistkümne kuu jooksul pärast nende algatamist. (Sibanda, 2020, p. 225)

Paljudes riikides on kahe-etapiline protsess, mis koosneb esialgselt kahju suurust hõlmavast otsusest ja lõplikust otsusest. Antidumpingu seadusi haldavad USA-s ühiselt Kaubandusministeerium ja Rahvusvaheline Kaubanduskomisjon (International Trade Commission, ITC). Neist esimene vastutab uurimise eest, et kas USA-s üldse toimub importkaupade dumpingut, samal ajal kui teine uurib, kas kodumaine tööstus on

väidetava dumpingu tõttu kahjustatud. Üksikud ettevõtted, ettevõtete rühmad, kaubanduskojad/tööstusliidud või ametiühingud võivad esitada antidumpingu avalduse Rahvusvahelisele Kaubanduskomisjonile, väites, et USA tööstus on saanud materiaalselt kahju või on saamas materiaalselt kahju imporditud kaupadelt, mida müüdi või müüakse turuhinnast madalama hinnaga. (Xiuping, *et al.*, 2019, p. 875) Tüüpiline dumpinguvastane uurimine Ameerika Ühendriikides kestab vähemalt 15 kuud. Peamised uurimis etapid koosnevad petitsiooni esitamisest USA Kaubandusministeeriumile ja Rahvusvahelisele Kaubanduskomisjonile. Samuti uurimise algatamisest agentuuride poolt, milles eeluurimise viivad läbid kõik asutused eraldi ning positiivsete eelotsusete korral jätkatakse uurimist lõpliku otsuse saamiseks. Käimasoleva dumpinguvastase juhtumi pikk protsess ja uurimise käigus tehtavad avastused võivad oluliselt mõjutada ettevõtete kauplemisskäitumist turul. Ameerika Ühendriikide dumpinguvastane seadus näeb ette, et kui nii esialgsed kui ka lõplikud dumpinguotsused on positiivsed, kehtestatakse tollimaksud tagasiulatuvalt impordile, mis siseneb Ameerika Ühendriikidesse pärast esialgset kindlaksmääramise kuupäeva. Üldiselt võib kodu- ja välismaiste ettevõtete, importijate, valitsusasutuste ja muude sidusrühmade vaheline suhtlus protsessi ajal olla väga intensiivne. Nende uurimisprotsesside mehhanism, dünaamika ja ebakindlad otsused on olnud selle valdkonna varasemate uuringute keskmes. (Zhang, *et al.*, 2020, p. 668)

Euroopa Liidus tegeleb dumpingu juhtumitega Euroopa Komisjon. Sarnaselt USAga võib kahju saanud osapool esitada petitsiooni EL Komisjonile, mille tulemusel peab komisjon algatama menetluse 45 päeva peale kaebuse saamist, kui selleks on piisav alus. Kogu menetlus tuleb lõpule viia 15 kuu jooksul. Samas, esimesed otsused ja märkused tehakse teatavaks esimese 9 kuu jooksul ning on kättesaadavad kõikidele osapooltele. Kui selgub, et on toimunud rikkumine ja leitakse, et imporditud kaubad müüdi tőepoolst turuhinnast madalama hinnaga ning sellest tulenes kahju EL'i tööstusele, kehtestatakse juhtumiga seotud toodetele ajutised dumpingumaksud. Peale seda tuleb lõplik otsus teha järgneva 6 kuu jooksul. Kui viimase otsusega kinnitatakse rikkumine, kehtestatakse lõplikud meetmed. Samas nende määrad võivad erineda algselt määratud ajutistest maksudest. EL'i välisele ettevõttele kehtib antidumpingu kohustus viis aastat. Samas võib kohustuse pikkust ka pikendada kui ametlik analüüs seda kinnitab. Kõigist 111-st Euroopa Liidu poolt Hiina vastu algatatud dumpingu-juhtumist on 79 (70%) lõppenud lõplike dumpinguvastaste meetmete kehtestamisega. (Xiuping, *et al.*, 2019, p. 876)

Antidumpingu kaasused on tootepõhised nii USAs kui ELis ning need võivad hõlmata tooteid ühest kui ka mitmest riigist. Samas on USA ja ELi antidumpingu seaduste vahel mitmeid erinevusi. Näiteks peab enne menetluse alustamist EL Komisjon kaaluma lisaks kohalikule turule tehtud kahjule ka Euroopa üldsuse huvisid. Näiteks ei tohi kohalikul turul tõusta nende kaupade hind, millele dumpingu kohustused kehtestati. USA seda aga ei hinda. Sellest tulenevat võivad Euroopa Liidu kehtestatud nõuded olla leebemad kui USAs. (Xiuping, *et al.*, 2019, p. 876)

WTO vaidlused on otsustava tähtsusega kaubanduse edendamisel. Oluline test selle kohta, kas WTO saavutab oma eesmärgid, tähendab uurida, kas vaidluste lahendamine aitab taastada kaubandust. Uuringutes on otsitud vastuseid, kas valitsused täidavad WTO otsuseid või mitte. Siiski on teada, et valitsused esitavad oma täitmist valesti või jäävad pigem ükskõikseks, asendades ühe poliitika teisega. (Peritz, 2022, p. 220)

Rahvusvahelised kohtud peavad kohtuvaidluste poliitika faasis olema kindlad. Nad peavad järgima seadust, jälgides samal ajal suveräänsete riikide poliitilisi vaateid. Kohtud peavad oma otsuste sõnastamisel silmas pidama eelseisvaid etappe: vastavuspoliitika ja tagasisidepoliitika. Sellest tulenevad suurenevad pinged veelgi, kui tekivad küsimused, mis on poliitilise alatooniga, nagu tervise- ja ohutusstandardid, intellektuaalomandi kaitse või riigisisese regulatsioonid. Teadlased on tuvastanud mitmeid viise, kuidas kohtud püüavad seda pinget juhtida. Kohtunikud võivad kohtuökonomika abil püüda vältida teatud otsuste tegemist. Nad võivad oma arvamuste selgust muuta. Samuti võivad nad tugineda varasemale praktikale, viidates kas kohtupraktikale või välistele autoriteediallikatele. Lisaks nendele väljakujunenud kohtustrateegiatele on WTO kohtunikud teadlikud nende keskest tähtsusest sisepoliitilistes vaidlustes, kasutades rohkem termineid, mis tähistavad ilmselget positiivset või negatiivset meeleolu. (Busch & Pelc, 2019, pp. 474–475)

## **1.2. Kaubanduskaitsemeetmetest tekkinud kahju ning meetmete vältimiseks kasutatavad lahendused**

Selles alapeatükis kirjeldatakse USA kehtestatud kaubanduskaitsemeetmetega kaasnevat keerulist kaubanduslikku olukorda Hiinas. Selle ilmestamiseks tuuakse näitena pesumasinate import Hiina ja USA vahel ning kuidas erinevate tariifide kehtestamine USA turgu mõjutab. Lisaks püütakse põhjendada, miks on Hiina kasutusele võtnud ebaseaduslikud kauba ekspordi meetodid.

Dumpinguvastaste regulatsioonimeetodite kasutamine on praktikas läbi teinud olulisi muutusi, st nende meetodite valik on muutunud mitmekesisemaks. Selle põhjused on eelkõige mittemajanduslikud aspektid, mis on seotud riigi julgeolekuprobleemide lahendamise, elu ja inimeste tervise kaitsmisega, taimestiku ja loomastiku kaitsmisega, ökoloogilise keskkonna säilitamisega, eetiliste küsimustega, religiooniga jne. Vastavalt merkantilistlikule teooriale on rahvusvahelises kaubanduses suurenenud mittetariifsete tõkete kasutamine, mida on rahvusvahelisel tasandil keerulisem kontrollida ning vaidlustada. Eelkõige peetakse silmas vabatahtlikku ekspordi piiranguid ja neid meetmeid, mille kohaldamine põhineb peamiselt siseriiklikul reguleerimissüsteemil. Samas, mis eelpool mainitute alla ei kuulu ning on vastuolus WTO eeskirjadega, on dumpinguvastased tollimaksud. See aga omakorda võimaldab nendega tõhusamalt manipuleerida. Dumpinguvastased tollimaksud on isegi paljudes arengumaades muutunud üheks kõige enam kasutatavaks kaubanduskaitse vahendiks. Kuid dumpinguvastased tollimaksud peaksid olema ainult juriidiline vahend dumpingutarnete vastu võitlemiseks, sest riigi majanduskaitse seisukohast on need suunatud negatiivsete tagajärgede ärahoidmisele ja kõrvaldamisele. Liberaalse teooria kohaselt on proteksionismlikud meetmed mitmepoolses kaubandussüsteemis tegelikult keelatud ning kõik taandub rahvusvahelise kaubanduse reguleerimisel avatuse ja vabaduse edendamisele. Kuid praktika näitab, et enamik riike järgib proteksionismi teooriat ehk kasutab dumpinguvastaseid meetmeid ning selle tulemusel võib EL komisjon algatada ka dumpinguvastaseid uurimisi. (Eken, 2020, p. 102)

Mitte ainult Euroopas ei kehti kaubanduskaitsemeetmed, vaid mitmed teisedki riigid on need kehtestanud kaitsmaks enda siseturgu. Üheks selliseks on USA. 2018. aastal oli kaubanduspoliitika USA-s majanduspoliitiliste debattide seas kõige populaarsem. Lausa sellisel määral, mida pole juba peaaegu veerand sajandit nähtud. Sel aastal kehtestasid

Ameerika Ühendriigid paljudele kaupadele – suures osas Hiinast – rea tariife, kasutades mitmesuguseid kaubanduspoliitilisi meetmeid, millele varasemad pretsedendid puuduvad. Nende tariifide majanduslikus mõjus kaubavoogudele, hindadele ja tootmisele ei saa kindel olla, sest pole teada nende tariifide muutuste ulatust. Ühest küljest on toodangu jaotuse suurenemine ülemaailmsetes väärtusahelates ja sellele vastav lisandväärtuse osakaalu vähenemine USA ekspordis viinud tariifide alusel karistamiseni, kuna maksustamine toimub imporditud kauba brutoväärtuselt. Teisest küljest, arvestades rahvusvaheliste ettevõtete tähtsust ülemaailmses tootmises, võib tootmine üle riigipiiride ümberpaigutamine olla lihtsam kui kunagi varem, mille tulemusel kaotavad tariifide mõju. (Flaen, *et al.*, 2020, pp. 2103-2104)

Vastukaaluks ebakindlusele, kuidas kaubanduspoliitika toimib integreeritud globaalses majanduses, on rahvusvahelise kaubanduse teoorias pikaajalised küsimused, millel on vähe või vastuolulised empiirilised tõendeid. Üheks selliseks küsimuseks on tariifide esinemine: kas impordimaksude summa kandub tarbijatele kõrgemate hindadena või neelavad selle välistootjad oma ekspordihinda langetades (Nizovtsev & Skiba, 2020, p. 183). Otseseid tõendeid tariifide mõju kohta tarbijahinnale on vähe, eriti sellise suure majanduse jaoks nagu USA, millel on potentsiaalne monopoolne jõud. Kuigi uued tariifid pakuvad palju õppimisvõimalusi, on suurem osa nendest pooltooted, kus hinnamõjude jälgimine läbi majanduse on eriti keeruline. Selleks, et saada ülevaadet USA hiljutise kaubanduspoliitika mõju kohta kaubavoogudele, kohalikule toodangule ning eelkõike hindadele, tuleb analüüsida ühe konkreetse tarbekauba importi. Selleks on praegu valitud pesumasinad. (Flaen, *et al.*, 2020, pp. 2103-2104)

Pesumasinate juhtumi uurimine pakub kasulikke õppetunde selle kohta, kuidas kaubanduspoliitika mõjutab majandust mitmel põhjusel. Esiteks on olnud pesumasinate import viimastel aastatel laiaulatuslike kaubanduspoliitikate põhiteemaks. Nende poliitikate vastandlikud mõjud annavad õppetunni selle kohta, kuidas erinevate kaubanduspoliitikate (eriti, mis on mitme- või ühepoolsed) omadused muudavad nende poliitikate mõju. Teiseks olid 2018. aasta alguses pesumasinatele kehtestatud uued tariifid esimesed pikast jadast Trumpi administratsiooni vastu võetud kaubanduspoliitilistest meetmetest ja seetõttu on nende tariifide täielik mõju ilmsem kui hiljem kehtestatud tariifide oma. Peamiselt vaadeldakse meetmeid, mis kehtestati Hiinale. (Flaen, *et al.*, 2020, pp. 2103-2104)

Imporditud pesumasinate vastu suunatud kaubanduspoliitika meetmete esimene voor koosnes riigipõhistest dumpinguvastastest tollimaksudest, mis olid suunatud konkreetsetele ettevõtetele, kes toodavad kindlates riikides. Need dumpinguvastased tollimaksud, mis kõigepealt kehtestati Mehhiko ja Lõuna-Korea toodangule 2012. aastal ning hiljem 2016. aastal Hiina toodangule, tõid kaasa tootmise suundumise teistesse riikidesse, samal ajal jättes USA impordi üldjoontes samaks. Selline nii öelda „riigist riiki hüppamine“ tuleneb praegu kehtivatest tollimaksu vältimise teooriatest ja välismaistele investeringutele suunatud ekspordiplatvormide mudelitest. Teises voorus kasutati USA kaubandusõiguse vähekasutatud valdkonda, kehtestades "kaitse" tariifid peaaegu kõikidele riikidele, kust pesumasinaid USA-sse imporditakse. Peale märkimisväärsete muutuste impordi ajastamisel, mis tekkisid tariifide jõustumise ajal (st impordi eeldatav suurenemine või kiireloomuline suurenemine enne tariifide esmakordset rakendamist), langesid nn jaotise 201 tariifid (kodumaised tööstused, mida impordi suurenemine on tõsiselt kahjustanud või mida ähvardab tõsine kahju) kokku uue kodumaise toodanguga, kuna nii LG Electronics kui ka Samsung Electronics avasid 2018. aastal Ameerika Ühendriikides oma tehased. Tulemusena saab öelda, et ettevõtted otsustasid viia tootmise, peale iga uue kaubanduspoliitikat kehtestamist, esmalt Koreast/Mehhikost Hiinasse, seejärel Taisse/Vietnami ja lõpuks Ameerika Ühendriikidesse – ning kõik muidugi selleks, et vältida imporditariifide maksmist. (Flaen, *et al.*, 2020, pp. 2103-2104)

Nende muutustega tootmises ja kaubavoogudes kaasnesid olulised hinnamuutused, mida mõõdeti tarbijahinnaindeksiga (consumer price index, CPI). Korea/Mehhiko dumpinguvastaste tollimaksude kehtestamisele järgnenud 12 kuu jooksul langes pesumasinate tarbijahinnaindeks tegelikult umbes 5 protsenti, muutes varasemate aastate mõõduka tõusu languseks. 12 kuud pärast Hiina dumpinguvastaste tollimaksude kehtestamist jätkas CPI oma varasemat langustrendi. Seevastu aga tõusis indeks 201. jaotise kaitsetariifidele järgnenud kuudel ning jõudes 2019. aasta veebruariks umbes 9 protsendini. (Flaen, *et al.*, 2020, pp. 2103-2104)

Kõikidest riikidest, millele kehtivad dumpingumaksud on oma pahameelt kõige häälekamalt väljendanud Hiina. Samuti on Hiina teadlased näinud palju vaeva, et leida tõendeid nende riigile tehtud ülekohtu kohta. Näiteks on mitmed Hiina ettevõtted USAs kehtivate dumpingumaksude vältimiseks kasutanud kaupade ekspordil ümber suunamist läbi kolmandate riikide. Selline ümber suunamine on sarnane, kuid mitte identne sageli



kasutatava reeksportimise või ümberlaadimisega, kuigi termineid võidakse mõnikord kasutada vaheldumisi. Nii reeksport kui ka ümberlaadimine on seadusliku kaudse ekspordi vahendid kolmandates riikides asuvate vahendajate kaudu. Reeksport peab läbima tollivormistuse kolmandates riikides, samas kui ümberlaadimine seda ei tee. Kumalgi juhul ei ole nõutav päritolusertifikaat. Samas- uuritud Hiina ettevõtete puhul viitab kauba dokumentides marsruudi muutmine teatud tüüpi kaudsele ekspordile, mille korral päritolusertifikaadil muudetakse ebaseaduslikult tegeliku päritoluriiki. (Liu & Shi, p. 1427)

Teadlase püüavad tuvastada maksudest kõrvalehoidmise heaolu tagajärgi sõltuvalt sellest, kas esialgsed dumpinguvastased meetmed on õigustatud. Kui Hiina eksportijad tõepoolest müüsid tooteid USA turule dumpinguhinnaga, siis on dumpinguvastased meetmed õigustatud ja dumpinguvastastest tollimaksudest kõrvalehoidmine võib vähendada heaolu. Kui importivad riigid kasutavad dumpinguvastaseid meetmeid lihtsalt ettekäändena kodumaise tööstuse kaitsmiseks, siis tegelikult ei tee kõrvalehoidumine kahju, muutes kaubandust moonutava poliitika ebatõhusaks. Igal juhul vähendab kaubanduse ümbersuunamine transpordi efektiivsust, sest see ei ole kõige tõhusam viis toodete Hiinast USA-sse saatmiseks. Kolmandate riikide ümbersuunatud toodete ekspordi suurenemine USA-sse ei tähenda majandusbuumi ja ekspordi kasvu ümbersuunavate riikide seotud sektorites. Need riigid toimivad lihtsalt vahendajatena, et hõlbustada marsruutimist ega anna erilist lisaväärtust. (Liu & Shi, p. 1454)

Kuigi põhiliselt toovad Hiina teadlased välja kitsaskohti kaubavahetusel USAga, siis väidavad nad, et selline käitumine, nagu eelpool kirjeldatud, võib olla levinud ka teistes riikides, näiteks Euroopa Liidus. Marsruudi muutmine ei ole spetsiifiline dumpinguvastasele tegevusele. Mistahes diskrimineerivad kaubandustõkked võivad sundida ettevõtteid nende tõkete vältimiseks suunama kaubavahetust läbi teiste riikide. Näiteks kui andmed on kättesaadavad, saab teha sarnaseid analüüse, et uurida, kuidas ettevõtted reageerivad hiljutisele tariifide tõstmise voorule, mis oli tingitud Trumpi administratsiooni USA-s algatatud kaubandussõdadest Hiina, ELi jne vastu. Ümbersuunatavate kaupade kogus ja mõju heaolule sõltuvad paljudest toote- või riigipõhistest teguritest. (Liu & Shi, p. 1454)

## 2. EMPIIRILINE UURING

### 2.1. Uuringu meetodika, protsess ja valim

Lõputöö eesmärk on selgitada välja muutused Eesti impordis peale kaubanduskaitsemeetmete ülevaatamist ja kehtestamist perioodil 2015-2022. Selleks, et täita lõputöö eesmärki, kasutati kombineeritult kvalitatiivset ja kvantitatiivset andmekogumis- ja analüüsimeetodeid ning tehti empiiriline uuring. Kvalitatiiv-kvantitatiivne uuring aitab uuritavat sügavamalt mõista (Õunapuu, 2014, lk 70). Uuringu osa jaguneb kaheks: dokumendianalüüsiks ja statistiliseks andmeanalüüsiks. Dokumendianalüüsi käigus uuritakse meetmete kehtestamise aluseid ja põhimõtteid Euroopa Komisjoni kehtestatud määruste põhjal. Statistilises andmeanalüüsis kirjeldatakse valitud määrustega kehtestatud meetmetega tekkinud muutusi Eesti impordile.

Töös on analüüsiobjektideks valitud kaks kaupa, mille impordile Hiinast on kehtestatud kaubanduskaitsemeetmed. Uuringu käigus uuriti kahele valitud kaubale – uutele kummist õhkrehvidele (busside või veoautode rehvid, koormusindeksiga üle 121) ja jalgratastele jm mootorita ratastele (k.a velorikšad ja kolmerattalised veojalgrattad) – kehtestatud dumpingumaksu ja tasakaalustava tollimaksu mõju impordile kolmandatest riikidest. Kaubad osutusid valituks, sest neile kehtivaid dumpingumaksu määruseid on hiljuti uuendatud (Euroopa Komisjon, 2022). Samuti tehti valik selle põhjal, millisele riigile on dumpingumaks kehtestatud. Töö teooriaosas (vt lk 10 ja 14-17) kirjeldatakse kaubanduskaitsemeetmete rakendamist Hiinale, selle tulemusel otsustati ka uuritavateks kaupadeks valida tooted, mille impordile Hiinast on meetmed kehtestatud. Võrdlusena kasutatakse suurimaid Eesti impordipartnereid nii Euroopa Liidus kui kolmandatest riikidest. Seda seepärast, et uuritakse, kas muutused kaupade importimisel Hiinast on toonud kaasa muutusi kaupade impordis teistest suurematest kaubanduspartneritest.

Analüüsi esimeses etapis viiakse läbi dokumendianalüüs. Dokumendianalüüs andmekogumismeetodina annab võimaluse uurida mitmesuguseid dokumente, hinnata neist leiduvat sisu ning sobivad andmed hilisemaks analüüsiks kokku koondada (Bowen, 2009, p. 27). Dokumendianalüüsis kasutatakse kvalitatiivset uurimismeetodit. Kvalitatiivset uurimistööd võib iseloomustada järgnevalt: selgitab sotsiaalset tegelikkust;

omistab tegelikkuse aspekte; aitab mõista sügavuti; püstitada uusi hüpoteese; teha maailm nähtavaks; kirjeldada tegelikkust; selgitada ja tõlgendada (Õunapuu, 2014, lk 56–57). Lisaks tegeleb kvalitatiivne uurimistöö rohkem protsessiga kui väljundite ja tulemustega (Atieno, 2009, p. 14). Uuringus on dokumentideks Euroopa Komisjoni kehtestatud dumpingumaksu kehtestavad või maksust vabastavad määrused (vt lisa 2). Uuringus kasutatakse eesmärgipärast valimit (Hirsjärvi, *et al.*, 2010, lk 155). Dokumendianalüüsi eesmärgiks oli leida dumpingumaksu reguleerivad määrused. Määruste valimisel võeti aluseks püstitatud uurimisküsimused ning eelpool mainitud analüüsiobjektideks valitud kaubad. Selleks, et leida kõik vajalikud määrused, otsiti peale kaupade välja valimist Euroopa Komisjoni internetileheküljelt valitud kaupadele kehtivad kõige hiljutisemad (määrused, mis on uuendatud aastal 2022) määrused (EUR-Lex, 2023) (vt lisa 2). Nende määruste põhjal leiti üles nii algsed kehtestamise määrused kui ka vahepealsed muutmis ning läbivaatus määrused. Analüüsis kasutatakse kodeerimist, mille käigus jagatakse andmed vastavalt uurimisküsimustele kategooriatesse. Dokumendianalüüsiga vastatakse kolmele uurimisküsimusele:

- Milliseid kaubanduskaitsemeetmeid kasutatakse Euroopa Liidus?
- Millistele riikidele kaubanduskaitsemeetmed kehtestatakse?
- Miks algatatakse kaubanduskaitsemeetmete kehtestamise menetlusi?

Uuringu teises osas analüüsitakse kirjeldavalt, milliseid muutusi on dokumendianalüüsi osas kirjeldatud määrustega kehtestatud dumpingumaksud avaldanud Eesti impordile. Analüüsiga leitakse vastus järgmisele uurimisküsimusele: kuidas on mõjutanud kaubanduskaitsemeetmed Eesti impordi mahtu? Kvantitatiivne uurimismeetod sobib uurimiseesmärkide täitmiseks, sest hallatakse suurt hulka andmeid, tulemused väljendatakse arvandmetes ja selgitatakse välja uuritavate nähtuste vahel esinevad seosed (Matthews & Ross, 2010, pp. 141-142). Samuti on kvantitatiivse analüüsimeetodi üheks tunnuseks see, et analüüsi käigus leitakse arvuline tulemus ning uuringu läbiviija on erapooletu vaatlaja rollis (Matthews & Ross, 2010, p. 142). Analüüs on koostatud Statistikaametist leitud andmete põhjal. Õhkrehvide, busside ja veoautode, impordi analüüsi perioodiks on 2015-2022 ning mootorita jalgratstel on valitud periood 2016-2022. Ajavahemiku perioodid valiti selle järgi, millal on kõige viimane määrus avaldatud, et kasutada kõige värskemaid andmeid. Perioodi valikul arvestati ka seda, et oleks võimalik võrrelda olukorda enne maksu kehtestamist ja olukorraga peale maksu kehtestamist. Analüüsi käigus uuritakse statistiliste aegridade põhjal, kuidas on muutunud

kaubamahud ning partnerriigid enne ja pärast meetmete kehtestamist. Uuring on ülesehitatud ning ka tulemused esitatakse mõlema kaubagrupi lõikes eraldi järgmiselt:

1. Analüüsitakse kogu valitud kaupade mahtude trende nii rahalises väärtuses (miljonites eurodes) kui füüsilistes kogustes (kilogrammides).
2. Analüüsitakse impordi struktuuri Euroopa Liidu ja kolmandate riikide lõikes.
3. Tuvastatakse viis suurimat Eesti impordipartnerit Euroopa Liidus ja kolmandatest riikidest. Nende kümne riigi kohta esitatakse impordimahud nii protsentides kui ka impordi väärtuse ja kogusena.
4. Uuringu lõpetab analüüs riikide lõikes, millele rakendatakse dumpingut, ning dumpingu mõjude hindamine kontrafaktuaalsusel põhineva lähenemisega.

Analüüsis kasutatakse dumpingu mõjude hindamiseks kontrafaktuaalsuse ehk võrdlusbaasi loogikat, see tähendab, et omavahel võrreldakse mingist poliitikast või programmist mõjutatud näitajat sellise näitajaga, mida ei ole poliitika või programm mõjutanud (Gertler, *et al.*, 2016, p. 48). Selle uuringu kontekstis on mõjutatud näitajaks valimisse kuuluvate kaupade import (õhkrehvid ja jalgrattad). Mõjutamata näitajaks on kogu import Hiinast. Selleks, et oleks võimalik võrdlust teha lahutatakse mõjutamata muutujast (kogu import Hiinast) mõjutatud näitaja (õhkrehvide ja jalgrataste import).

## 2.2. Dokumendianalüüsi tulemused

Dokumendianalüüsis on mõlemale kaubale tehtud ühine koodipuu, sest määruste läbivaatamisel selgus, et menetlused on algatatud samadel alustel ning menetluse otsusedki on sarnased. Suurema osa analüüsivatest dokumentidest moodustasid määrused, mis on kehtestatud jalgratastele, sest dumpingumaks jalgratastele ja nende osadele kehtib juba aastast 1993. Dumpinguvastased maksud kehtestatakse aastal 2016 vastuvõetud määrusega, mis määrab kaitse dumpinguhinnaga impordi eest riikidest, mis ei ole Euroopa Liidu liikmed.

Dokumendianalüüsi käigus koostati nelja kategooriaga koodipuu (vt lisa 1). **Esimesest kategooriast** selgub, millised riigid dumpingu menetlustesse satuvad. Selles kategoorias esineb kokku kolm koodi (vt tabel 1).

Tabel 1. Menetlusealused riigid (autori koostatud)

Kategooria	Kood
Kategooria 1 Menetlusealused riigid	Kood 1: Kolmandad riigid Kood 2: Aasia riigid Kood 3: Hiina

Dumpingumaksu määravate dokumentide alusel kehtestatakse need peamiselt **kolmandatele riikidele (kood 1)**. Kolmanda riigi all mõeldakse riike, mis ei kuulu Euroopa Liitu. 2023 aasta seisuga on Liidus 27 liikmesriiki. Samuti tuleb meeles pidada Euroopa Liidu ja kolmandate riikide vahelisi ühe- või mitmepoolseid kaubanduslepinguid. Uuritud määrustest selgub, et kaubanduskaitsemeetmeid rakendatakse peamiselt nendele riikidele, millel puuduvad Liiduga kehtivad kaubanduslepingud. Kaubanduskaitsemeetmeid rakendatakse eesmärgiga kaitsta Euroopa Liidu siseturul olevaid ettevõtteid.

Edasise uuringu käigus selgus, et suurem osa kaubanduskaitse meetmeid rakendatakse **Aasia riikidele (kood 2)**. Mitmetel Aasia riikidel nagu Tai, Taiwan, Hiina, ei ole Euroopa liiduga kaubanduslepinguid. Ometi on tegemist riikidega, kust imporditakse suurel määral erinevaid kaupu. Nagu varem mainitud, on kaubanduskaitsemeetmed selleks, et kaitsta Euroopa Liidu siseturgu. Eespool mainitud Aasia riigid müüvad tihti kaupa aga sellise hinnaga, mis võib kahjustada Euroopas olevaid ettevõtteid. Üheks peamiseks riigiks, millega sellised probleemid esinevad, on **Hiina (kood 3)**. Uurides dokumente selgus, et suur osa dumpingumaksudest ongi kehtestatud Hiinale.

**Teiseks kategooriaks on algse menetluse algatamise põhjused** (vt tabel 2). Selle kategooria alla kujunes ainult üks kood.

Tabel 2. Algse menetluse algatamise põhjused (autori koostatud)

Kategooria	Kood
Kategooria 2 Algse menetluse algatamise põhjused	Kood 1: Kaebuste esitamine

Põhjus, mille alusel kaubanduskaitsemeetmeid puudutavaid menetlusi alustatakse on ainult üks: **kaebuse esitamine (kood 1)**. Euroopas tegeleb dumpingu juhtumitega

Euroopa Komisjon. See, kuidas menetlusi alustatakse ning kuidas kulgeb menetlusprotsess, on täpsemalt kirjas töö teooriaosas (vt lk 12-13). Selleks, et saaks alustada dumpinguga seotud menetlusi, tuleb Euroopa komisjonile esitada kaebus, mille komisjon üle vaatab ning otsustab, kas menetluse algatamiseks on piisav alus. Kaebuse võivad esitada Euroopa Liidu ettevõtjad või ettevõtete ühendused, kes tunnevad, et neile on tekitatud kolmandatest riikidest imporditud kaupadega majanduslikku kahju. Euroopa Komisjon võib keelduda kaebuse menetlusse võtmisest.

**Kolmas kategooria** kajastab seda, mille alusel juba kehtivaid **määruseid muudetakse**. Selle kategooria alla koondusid kolm koodi (vt tabel 3). Dumpingumaksu saab kehtestada korraga viieks aastaks. Sellest tulenevalt on peamiseks kaubanduskaitsemeetmete muutmise põhjuseks nende **aegumisest tulenev uuesti läbi vaatamine (kood 1)**. Aegumise läbivaatamise käigus algatakse menetlus nii öelda uuesti. Protsess toimub sarnaselt sellele perioodile, kui määrus kehtestati esmakordselt. Kõik osapooled saavad esitada oma tõendeid ja vastuväiteid. Erinevuseks on see, et läbivaatuse aluseks on juba kehtestatud olulisemad määrused. Näiteks jalgratastele kehtestati dumpingumaks 1993. aastal ning sellel kaubale kehtestatud määrust on korduvalt üle vaadatud. 2019 kui jalgratasetele kehtiv määrus taas aeguma hakkas, märgiti läbivaatuse menetluses ära esialgne 1993. aasta määrus, samuti vahepealsed laiendused ning kitsendused aastatel 1997, 2013 ja 2015.

Tabel 3. Määruse muutmise põhjused (autori koostatud)

Kategooria	Kood
Kategooria 3 Menetluse taas alustamise põhjused	Kood 1: Aegumise tõttu vaatamine Kood 2: Uurimise taasalustamine Kood 3: Meetme vajalikkuse hindamine

Alati ei pea olema määruse läbivaatamise põhjuseks aegumine. Vahel muudetakse määrust, sest **taasalustatakse uurimisega (kood 2)**. Nimelt saab juba kehtivale dumpingumaksu määrusele esitada kaebusi. Selline olukord juhtus 2018 aastal kehtestatud dumpingumaksu ja tasakaalustava tollimaksu määruse all olevatele õhkrehvidele. Selle juhtumi puhul aga ei esitanud kaebust Euroopa Liidu ettevõtteid, vaid Hiina ettevõtteid, millele määrusega maksud kehtestatud olid. Euroopa Komisjon võttiski juhtumi uuesti menetlusse.

Dokumente uurides selgus, et määrusi saab muuta ka selleks, et **hinnata kehtivate meetmete vajalikkust** (kood 3). Selline menetlus leidis aset 2008 aastal ning eesmärk oli hinnata, kas jalgrataste impordile kehtestatud piirangud on endiselt vajalikud. Nimelt olid peale dumpingumaksu kehtestamist mitmed ettevõtted, millele meede kehtis, taotlenud meetmetest vabastamist ning selle ka saanud. Samuti oli suurenenud ettevõtete arv, mis vabastus taotlesid. Menetluse käigus leiti, et maks on siiski vajalik ning see jäeti jõusse.

**Neljandaks kategooriaks on menetluse otsused** ning sellesse kategooriasse kuulub kolm koodi (vt tabel 4). Peale kaebuse esitamist tuleb menetlus lõpule viia 15 kuu jooksul. Sellest nõudest tulenevat kehtestatakse kaupadele kõigepealt **ajutised maksud** (kood 1). Mõlemale kaubale- nii jalgratastele kui õhkrehvidele, kehtestati ajutine dumpingumaks ja tasakaalustav tollimaks. Nende määrustega kehtestatakse esialgsed maksumäärad, et dumpingule võimalikult kiiresti lõpp teha. Ajutised maksud kehtestatakse selleks, et jätkata menetlusega. Seda siis küll juba **lõplike maksude** kehtestamiseks (kood 2). Lõpliku dumpingumaksu kehtestamise otsus tuleb tavaliselt küllaltki ruttu peale ajutiste maksude kehtestamist. Näiteks- õhkrehvidele kehtestati ajutine dumpingumaks 04.05.2018 ning umbes kuue kuu pärast, 22.10.2018, kehtestati lõplik dumpinguvastane tollimaks. Lõpliku maksu kehtestamisega muutub ajutise maksu määrus kehtetuks.

Tabel 4. Menetluste otsused (autori koostatud)

Kategooria	Kood
Kategooria 4 Menetluste otsused	Kood 1: Ajutised maksud Kood 2: Lõplik maks Kood 3: Dumpingumaksust vabastamine

Lisaks ajutistele ja lõplikele meetmetele on võimalik ka **dumpingumaksust vabastamine** (kood 3). Kategooria kolm juures kirjeldati olukorda, kus Hiina ettevõtted esitasid Euroopa Üldkohtule kaebuse neile kehtestatud määruse kohta. Euroopa Üldkohus leidis, et Euroopa Komisjon oli õhkrehvidele kehtestatava dumpingumaksu ja tasakaalustava tollimaksu menetluses teinud ebaõiglaseid võrdlusi ning ei viinud läbi objektiivset uurimist. Üldkohus otsustas tühistada õhkrehvide dumpingule kehtestatud määrused. Selle tulemusena algatas Euroopa Komisjon uue uurimise, et kõrvaldada kohtu otsusega tekkinud puudused. Praegu kehtib busside või veoautode õhkrehvide impordile Hiinast registreerimiskohustus. See tähendab, et tolliasutused peavad ära ootama komisjoni rakendusmääruse avaldamise, millega tollimaksud taaskehtestatakse, enne kui

nad teevad otsuse dumpinguvastaste ja/või tasakaalustavate tollimaksude tagasimaksete ja vähendamise nõuete kohta. Ettevõtted võivad esitada taotluseid maksust vabastamiseks. Määrustes on ära toodud ettevõtete nimekirjad, millele meetmed kehtivad. Kui mõni neist ettevõtetest taotleb meetmetest vabadust ning talle see antakse, siis tehakse selle kohta eraldi otsus ning ettevõtte tuuakse eraldi välja.

### **2.3. Kaubanduskaitsemeetmete mõju statistiline andmeanalüüs perioodil 2015-2022**

2022. aasta Eesti peamised eksporditüübid olid elektrienergia (1,28 miljardit eurot), rafineeritud naftatooted (1,06 miljardit eurot), õlid jm tooted kivisöetõrvast (1,04 miljardit eurot), kommunikatsiooni ja sideseadmed (878 miljonit eurot) ja sõiduautod (599 miljonit eurot). Peamised imporditüübid on rafineeritud naftatooted (1,93 miljardit eurot), elektrienergia (1,42 miljardit eurot), sõiduautod (1,21 miljardit eurot), õlid jm tooted kivisöetõrvast (700 miljonit eurot) ja õlijäätmel naftast (613 miljonit eurot). (Statistikaamet, 2023)

Samuti olid 2022. aasta Eesti ekspordi peamised sihtriigid Soome (3,1 miljardit eurot), Läti (3 miljardit eurot), Rootsi (1,95 miljardit eurot), Leedu (1,3 miljardit eurot) ja Saksamaa (1,22 miljardit eurot). Impordi peamised päritoluriigid on Soome (3,95 miljardit eurot), Leedu (2,54 miljardit eurot), Saksamaa (2,45 miljardit eurot), Läti (2,4 miljardit eurot) ja Venemaa (1,8 miljardit eurot). (Statistikaamet, 2023)

Kuigi eelnevad kaks lõiku kirjeldavad Eesti kaubavahetust aastal 2022, siis üldjoontes avaneb selline pilt ka eelnevate aastate impordi ja ekspordi statistikaid uurides. Selles töös aga keskendutakse just impordile ning täpsemalt sellele impordile, mis tuleb kolmandatest riikidest. Nii nagu sissejuhatuses ja teooriaosas kirjeldatud (vt lk 5 ja 8), on Euroopa Liit ja teisedki riigid nt USA oma siseturu kaitseks kehtestanud kaubanduskaitsemeetmed. Need meetmed on rahalise koormusega ning rakenduvad ettevõtetele ja kaupadele. Peamiseks meetmeks, mida rakendatakse on dumpingumaks. Selle maksu tulemusena rakendub teatud kolmandatest riikidest imporditud kaupade tollimaksule lisatasu.

Kõige enam on dumpingumaksu kehtestatud just Hiina ettevõtetele ja kaupadele. 2022 oli Hiinast imporditavate kaupade väärtus 953 miljonit eurot, mis tegi riigist Eesti 9.



kaubanduspartneri. Võrreldes varasema aastaga kasvas import Hiinast Eestisse 33.9%. 2021 oli impordi väärtus 712 miljonit eurot ja 2022 oli 953 miljonit eurot. Viimasel ajal on impordi vedanud mootoriga käsitööriistad, mis moodustab 8.41% Hiinast toodavast koguimportist. Sellele järgneb trükilülitused, mille osatähtsus on 2.83%. (Statistikaamet, 2023)

### 2.3.1. Uute kummist õhkrehvide impordi analüüs aastatel 2015-2022

Alljärgnev tabel (vt tabel 5) kirjeldab Eesti impordi aastatel 2015-2022. Tabelis on toodud uute, kummist õhkrehvide- bussidele või veoautodele koormusindeksiga üle 121, impordi kogused nii rahalise väärtusena eurodes kui koguseliselt kilogrammides. Arvud näitavad kogu impordi nii Euroopa Liidu riikidest kui ka kolmandatest riikidest. Kui vaadata ainult toodud kauba kogust eurodes, saab öelda, et selle toote import on aastatega pigem kasvanud. Kuid kui vaadata kauba koguseid, siis on kõikumised suuremad. Seda eriti viimasel kolmel aastal. 2022 aasta import on rekordilised 21,14 miljonit eurot ning see tundub väga suur summa. Kuid kui vaadata toodud kogust, siis see on rahalisest summast neli korda väiksem. 2022. aastal imporditud kauba kogus on viimase kaheksa aasta üks madalamaid, ületades ainult 2015 aasta impordi. Tõsi- 2019. aastal oli import võrreldes ülejäänud aastatega samuti madalam, kuid sellel on oma põhjus ning 2019. aasta on selle kauba analüüsis väga oluline aasta. Muutuste põhjustele aastal 2019 peatutakse analüüsi käigus täpsemalt. Viimase kaheksa aasta impordi kokkuvõtteks võib öelda, et kuigi kogused eurodes on kasvanud, siis mahult on kogused jäänud pigem samaks.

Tabel 5. Uute kummist õhkrehvide, bussidele või veoautodele, koormusindeksiga üle 121 import aastatel 2015-2022 (Eesti Statistika, 2023; autori koostatud)

Aasta	Kokku väärtus eurodes	Kokku kogus (kg)
2015	16 180 316	5 511 175
2016	18 995 402	7 805 741
2017	19 286 647	9 785 651
2018	18 351 460	6 727 721
2019	17 575 707	5 647 389
2020	19 014 124	9 727 066
2021	21 033 439	8 082 786
2022	21 140 859	5 403 927

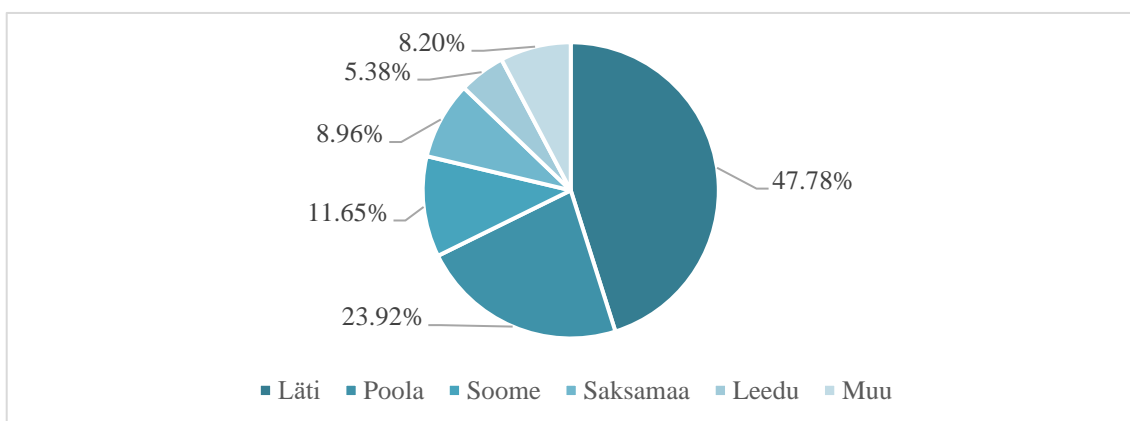
Tabelis 6 on eraldi välja toodud import Euroopa Liidust ja kolmandatest riikidest. Võrreldes tabeliga 1 on nüüd parem mõista, miks import rahalises väärtuses nii suur on.

Rahaliselt on import ilmselt suurem Euroopa Liidust, aga kui vaadata ka toodavaid koguseid, siis need on mõlema puhul peaaegu samad (kolmandad riigid ja EL). Aastad 2015, 2019 ja 2022 on need, kui impordi kogused kolmandatest riikidest, on olnud väiksemad kui Euroopa Liidust. Samuti on koguse ja hinna suhe kolmandatest riikidest võrdsem, samas kui Euroopas on hind pea neli korda suurem kui kogus.

Tabel 6. Uute kummist õhkrehvide, bussidele või veoautodele, koormusindeksiga üle 121 import aastatel 2015-2022 (Eesti Statistika, 2023; autori koostatud)

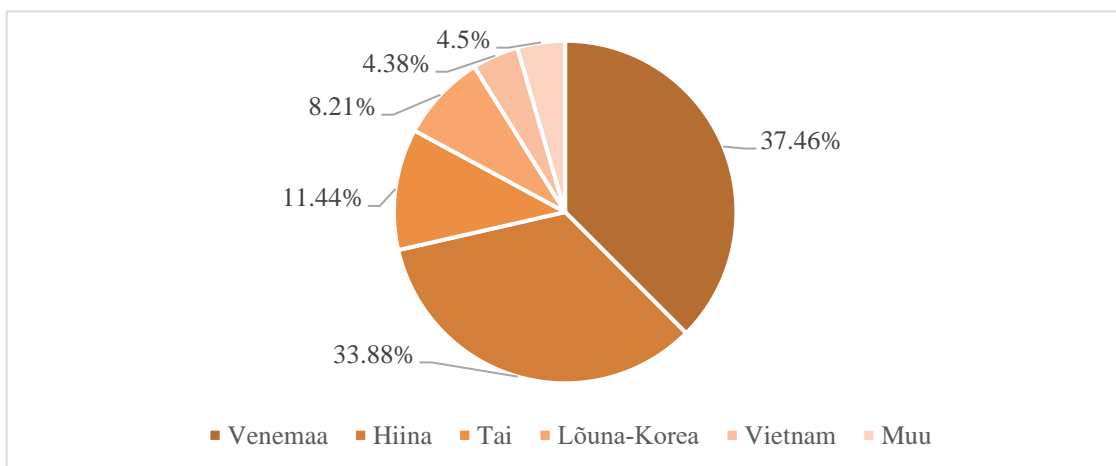
Aasta	Euroopa Liit (import)		Kolmandad riigid (import)	
	euro	kg	euro	kg
2015	11 489 156	3 528 736	4 691 160	1 982 439
2016	12 132 636	3 723 357	6 862 766	4 082 384
2017	10 965 672	3 365 852	8 320 975	6 419 799
2018	11 383 522	3 159 072	6 967 938	3 568 649
2019	11 519 549	3 235 736	6 056 158	2 411 653
2020	11 417 561	3 307 975	7 596 563	6 419 091
2021	14 450 374	3 883 822	6 583 065	4 198 964
2022	15 594 838	3 376 704	5 546 021	2 027 223

Andmeid analüüsid oli kõige üllatavam see, et Eesti üheks suurimaks impordipartneriks Euroopas on Läti. Joonisel 1 on kujutatud viie Eesti suurima impordipartneri aastatel 2015- 2022 saadetud kaupade võrdlus protsentides. Kui vaadelda tabeleid, mille põhjal joonised (vt joonis 1 ja 2) koostatud on (vt tabel 7 ja 8), on küll näha kui palju Eesti kuskilt kaupa impordib, kuid siiski paremini illustreerib seda protsentide põhjal koostatud joonis. Jooniselt (vt joonis 1) on näha, et peaaegu pool õhkrehvide impordist tuleb Lätist (47,78%). See, et import Poolast, Soomest ja Saksamaalt nii suur on, ei ole väga suur üllatus, sest tegemist on ikkagi suurriikidega.



Joonis 1. Aastate 2015-2022 õhkrehvide import viie suurima Euroopa saatjariigi järgi protsentides (Eesti Statistika, 2023; autori koostatud)

Sarnaselt Euroopa impordipartneritega koostati joonis ka kolmandate riikide kohta. Perioodil 2015-2022 importis Eesti õhkrehve kõige enam Venemaalt (37,46%), teine oli ilmselt mitte väga üllatuslikult Hiina (33,88%). Hoolimata kehtestatud dumpingumaksudest ja tasakaalustavast tollimaksust, ei ole need Hiina olulisust Eesti impordipartnerina mõjutanud. Edasisest uuringust selgub, et kaubanduskaitsemeetmed on siiski mingit mõju avaldanud. Kui joonise 1 juures sai kirjeldatud veidi üllatuslikku suurt importi Lätist, siis kolmandatest riikidest on küllaltki suur import Lõuna-Koreast. Samas on Lõuna-Korea näol tegemist ikkagi riigiga, kus toodetakse autosid, nii et võibolla ei peaks rehvide import sealt olema suur üllatus.



Joonis 2. Aastate 2015-2022 õhkrehvide import viie suurima kolmanda riigi saatjariigi järgi protsentides (Eesti Statistika, 2023; autori koostatud)

Tabel 7 näitab hinnavõrdlust viiest suurimast saatjariigist Euroopa Liidus ja kolmandatest riikidest. Nagu uuringust üllatuslikult selgub, siis impordib Eesti Euroopas kõige rohkem Lätist. Mis on veel huvitav, siis võrreldes kõikide teiste riikidega, kust Eesti rehve impordib, on kaubavahetus just Lätiga kõige stabiilsem ja iga aastaga pigem kasvanud. Sama saab öelda ka Poola kohta. Teistest riikidest impordis on kõikumised suuremad. Kuid selle töö arvestuses ei ole huviorbiidis import Euroopast, vaid kolmandatest riikidest, täpsemalt Hiinast. Nagu eelnevalt kirjeldatud, siis kehtestas Euroopa Komisjon Hiinale 2018 aasta sügisel dumpingumaksu ning selle maksu mõju on märgata ka alljärgnevas tabelis (vt tabel 7, lk 28).

Kui aastani 2018 oli import Hiinast pigem kasvanud, siis maksu kehtestamisega langes import drastiliselt, olles aastal 2019 ümardatult kõigest 129 tuhat eurot. Mõju on märgata ka 2018 aastal, kui menetlus veel käis, sest Euroopa Liidus tuleb kaubanduskaitsemeetmeid puudutavad menetlused lõpule viia 15 kuu jooksul, alates kaebuse esitamisest. Seoses algatatud menetlusega on märgata aastast 2018 uute impordi riikide turule tulemist nii Euroopast kui sealt väljapoole. Näiteks on üheks uueks tulijaks Vietnam (vt tabel 7). Vietnamist ei ole varem õhkrehve koormusindeksiga üle 121 imporditud, kuid alates 2018 aastast on sealt toodavad kogused olnud nii suured, et on jõudnud kolmandate riikide arvestuses viiendale kohale, edestades näiteks Türgit ja Jaapanit. Neist viimasega on kaubavahetus olnud stabiilne alates 2004 aastast (varasemad andmed, mida statistikaametist võimalik leida jäävad vahemikku 2004-2022). Tabeli järgi otsustades on sarnases olukorras Vietnamiga ka Tai (vt tabel 7), kuid erinevalt Vietnamist on Eesti importinud Taist ka enne aastat 2015. Teooria osas on kirjeldatud, kuidas mõned Hiina ettevõtted kasutavad kõrgematest maksudest kõrvale hiilimiseks kauba läbi muude riikide tarnimist (vt lk 17). Võttes arvesse seda teadmist, võib see selgitada järsku huvi kasvu Vietnami vastu, samas on selle tõestamine küllaltki keeruline, sest sarnaselt Hiinale on kehtestatud Vietnamile dumpingumakse mitte küll just praeguse analüüsi huviorbiidis olevale kaubale. On võimalik, et Vietnam oli hea odav alternatiiv Hiinale. Sellist mustrit, kus järsku hakkasid Eesti ettevõtted kaupu importima riikidest, millega pole ammu koostööd tehtud, on ette tulnud ka Euroopast. Headeks näideteks on Rumeenia ja Itaalia. Neist esimesest pole Eesti peale 2005 aastat õhkrehve importinud, kuid nüüd aastatel 2018-2020 on Rumeenia taas pildis. Itaaliaga nii suurt ajalist vahet ei ole olnud.

Tabel 7. Uute kummist õhkrehvide, bussidele või veoautodele, koormusindeksiga üle 121 import hindades aastatel 2015-2022, 10 suurimat saatjariiki (Eesti Statistika, 2023; autori koostatud)

Riik	Impordi väärtus (mln euro)							
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Läti	5,05	5,05	5,71	5,02	5,88	6,22	6,86	7,47
Poola	2,35	2,55	2,01	2,89	2,74	3,00	3,83	4,30
Soome	0,25	0,24	0,30	0,56	0,80	0,73	1,48	1,40
Saksamaa	2,20	2,95	1,19	1,16	0,50	0,21	0,36	0,29
Leedu	0,23	0,73	0,85	0,65	0,42	0,62	0,99	0,85
Venemaa	1,10	1,66	2,51	3,70	3,58	2,76	3,17	1,28
Hiina	2,74	4,04	5,04	1,07	0,13	2,84	1,40	0,57
Tai	0	0	0,31	1,10	1,07	1,18	0,82	1,54
Korea VB	0,41	0,77	0,41	0,65	0,66	0,40	0,61	0,40
Vietnam	0	0	0	0,29	0,54	0,38	0,17	0,93

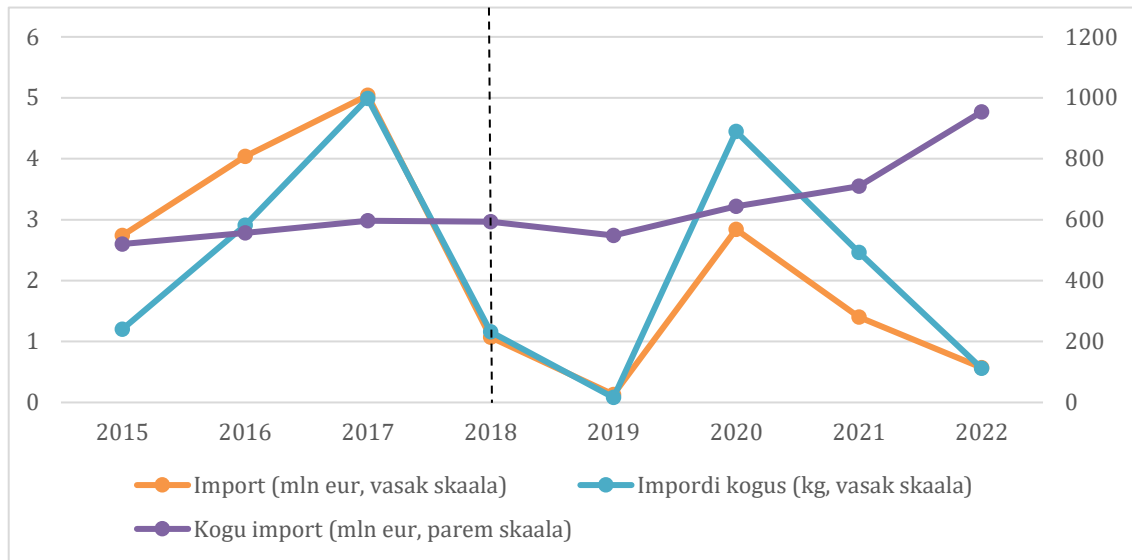
Tabel 8 kirjeldas õhkrehvide importi 10 suurimast saatjariigist hindades, siis tabel 7 (vt lk 28) kirjeldab sama 10 riigi importi kogustes. Nagu eelnevate tabelite 5 ja 6 kirjelduse juures märgitud, ei anna ainult hindade võrdlemine impordist täielikku ülevaadet. Selleks, et saaks aru kogu õhkrehvide impordi mahtudest on vaja juurde võtta mõni teine muutuja. Selleks ongi hea imporditav kogus kilogrammisesdes. Nagu selgub, siis impordib Eesti Euroopas kõige rohkem Lätist ning seda oli näha ka hindades. Euroopa riikidest kõige huvitavam on import Saksamaalt. Kui hindades (vt tabel 7) on näha, et aastast 2019 on kauba import sealt iga aastaga järjest vähenenud, siis kauba koguseid vaadates (vt tabel 8) on näha kui palju import tegelikult langenud on.

Tabel 8. Uute kummist õhkrehvide, bussidele või veoautodele, koormusindeksiga üle 121 import kilogrammides aastatel 2015-2022, 10 suurimat saatjariiki (Eesti Statistika, 2023; autori koostatud)

Riik	Imporditud kogus (mln kg)							
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Läti	1,51	1,60	1,85	1,47	1,75	1,91	1,95	1,77
Poola	0,66	0,65	0,49	0,68	0,71	0,80	0,96	0,74
Soome	64 075	58 965	0,11	0,16	0,23	0,21	0,41	0,30
Saksamaa	0,74	0,90	0,39	0,36	0,14	58 573	87 565	62 769
Leedu	79 108	0,30	0,28	0,18	0,11	0,15	0,26	0,19
Venemaa	0,50	0,78	1,16	1,63	1,49	1,21	1,31	0,43
Hiina	1,20	2,91	4,99	1,16	85 434	4,45	2,46	0,56
Tai	0	0	0,13	0,45	0,42	0,47	0,30	0,44
Korea VB	0,12	0,22	0,11	0,17	0,18	0,12	0,15	91 482
Vietnam	0	0	0	0,12	0,21	0,15	61 130	0,27

Eelnevad tabelid andsid ülevaate uute kummist õhkrehvide, bussidele või veoautodele, koormusindeksiga üle 121 impordist. Joonis 3 kirjeldab konkreetselt importi Hiina Rahvavabariigist. Oranž joon näitab impordi hinda miljonites eurodes ja sinine joon imporditud kogust kilogrammides. Tasub meelde tuletada, et Euroopa Komisjon kehtestas dumpingumaksu 18. oktoobril 2018 ning tasakaalustava tollimaksu sama aasta 9. novembril. Määruse kehtestamist tähistab joonisel katkendjoon (vt joonis 3). Nende määruste tulemusel on näha, et aastal 2019 langes import Hiinast märkimisväärselt, kukkudes varasemalt 5-lt miljonilt 128 928 tuhandele eurole. Kui aastani 2017 oli import pidevalt kasvanud, jõudes 2017. aastal juba 5 miljonini, siis teatavat langust on märgata ka 2018. aastal, kui menetlus veel käis. Samas on küllaltki ootamatu see, et aastal 2020 oli import taas hüppeliselt tõusnud, olles peaaegu 3 miljonit. Mis on veelgi kummalisem,

et kui enne aastat 2020 ei ületanud imporditud kogus hinda, siis aastatel 2020 ja 2021 ületavad kogused suurelt hinna.



Joonis 3. Uute kummist õhkrehvide, bussidele või veoautodele, koormusindeksiga üle 121 import aastatel 2015-2022, Hiinast (Eesti Statistika, 2023; autori koostatud)

Lilla joon joonisel 3 tähistab kõikide kaupade importi Hiinast. Graafiku paremas ääres olev skaala kujutab kogu importi Hiinas ning vasakpoolne skaala näitab meetmete aluste riikide importi. Peale määruse kehtestamist aastal 2018 on väike langus toimunud õhkrehvide impordis üldiselt. Samas ei saa väita, et langus on tingitud just kaubanduskaitsemeetmete kehtestamisega Hiinale, sest 2018. aasta import oli langenud juba enne meetmete kehtestamist (vt ka tabel 5 lk 26). Üldiselt võib öelda, et ka koguimportis toimus väike langus, kuid proportsionaalselt mitte nii suur, kui dumpingu all olevas kaubagrupis. Vaadates kogu importi Hiinast (lilla joon), siis on see aastate lõikes järjest kasvanud. Analüüsis, aga meetmete aluse kauba importi (oranž ja sinine joon) on märgata langust, kuigi vaadates üldist trendi (kogu import), siis võiks eeldada, et ka õhkrehvide import oleks pidanud kasvama. Seega võib järeldada, et vähemalt osa langusest, mis toimus dumpingu all olevas grupis, on seotud dumpinguga.

### 2.3.2. Mootoriga jalgrataste impordi analüüs aastatel 2016-2022

Aastal 2022 olid peamised riigid, kuhu jalgrattaid jm rattaid (k.a velorikšad ja kolmerattalised veojalgrattad), mootorita eksporditi, Leedu (1,72 miljonit eurot), Läti

(1,21 miljonit eurot), Kasahstan (445 tuhat eurot), Prantsusmaa (27,9 tuhat eurot) ja Venemaa (26,3 tuhat eurot). (Statistikaamet, 2023)

Samal perioodil olid peamised riigid, kust jalgrattaid jm rattaid (k.a velorikšad ja kolmerattalised veojalgrattad), mootorita imporditi, Belgia (5,01 miljonit eurot), Kambodža (2,5 miljonit eurot), Indoneesia (2,25 miljonit eurot), Saksamaa (1,24 miljonit eurot) ja Holland (916 tuhat eurot). (Statistikaamet, 2023)

Tabel 9 näitab mootorita jalgrataste impordi üldiselt, nii Euroopast kui kolmandatest riikidest. Sinise joonega on tähistatud impordi hind miljonites eurodes ja punane joon märgib impordi kogust kilogrammides. Nagu näha, siis aastate jooksul on jalgrataste import järjest kasvanud, seda nii hindades kui ka koguseliselt. Arvestades, milline on Euroopa Liidu suund (rohepööre), siis jätab selline graafik päris positiivse mulje ning annab lootust, et eestlased eelistavad jalgrattaid autodele. Samas, kuna tegemist on kogu impordiga, siis siit ei ole võimalik välja lugeda kaubanduskaitsemeetmete mõju, pigem võiks öelda, et kehtestatud meetmed ei ole üldse mõju avaldanud. Täpsema uuringu jaoks on koostatud, nagu ka õhkrehvide analüüsis (vt lk 20-26), erinevad tabelid.

Tabel 9. Jalgrattad jm rattad (k.a velorikšad ja kolmerattalised veojalgrattad), mootorita import aastatel 2016-2022 (Eesti Statistika, 2023; autori koostatud)

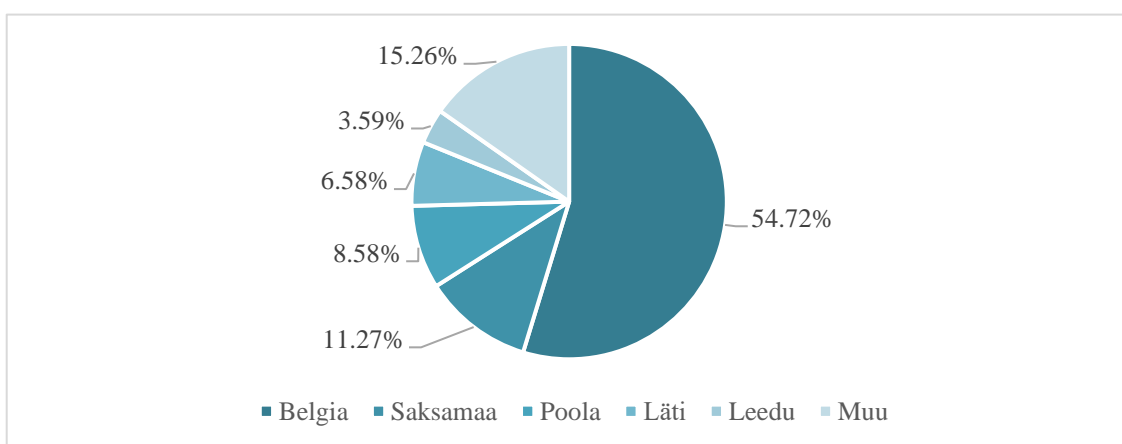
Aasta	Kokku kogus eurodes (mln)	Kokku kogus (kg)
2016	7 209 094	491 512
2017	6 400 294	430 728
2018	9 830 528	686 576
2019	9 712 198	632 619
2020	10 499 907	654 301
2021	16 835 837	1 063 755
2022	16 929 444	767 027

Tabelis 10 on täpsemalt välja toodud import Euroopa Liidust ja kolmandatest riikidest perioodil 2016-2022. Siin on küll arvulisi kõikumisi erievatel aastatel rohkem märgata, kuid üldiselt on jalgrataste import ikkagi tõusutrendis. Ära tasub märkida 2022 aasta madalam impordi kogus, kuid seda saab ilmselt seletada seoses Ukraina sõjaga maailmas valitsevast keerulisest poliitilisest olukorrast tuleneva hindade tõusuga. Sarnast mustrit oli märgata ka õhkrehvide impordi analüüsides, kus impordi hind kasvas, kuid tarnitud kogused olid võrreldes varasema aastaga väiksemad (vt lk 21).

Tabel 10. Jalgrattad jm rattad (k.a velorikšad ja kolmerattalised veojalgrattad), mootorita import aastatel 2016-2022 (Eesti Statistika, 2023; autori koostatud)

Aasta	Euroopa Liit (import)		Kolmandad riigid (import)	
	mln euro	kg	mln euro	kg
2016	4,930,331	302,518	2,278,763	188,994
2017	4,803,229	253,149	1,597,065	177,579
2018	7,059,963	422,943	2,770,565	263,633
2019	6,414,598	327,849	3,297,600	304,770
2020	7,824,352	368,113	2,675,555	286,188
2021	10,542,011	503,873	6,293,826	559,882
2022	11,318,119	412,846	5,611,325	354,181

Kuigi uuringu põhiohk on impordil kolmandatest riikidest, siis ei saa mööda vaadata ka impordist, mis tuleb Eestisse Euroopa Liidust, sest peab tõdema, et suurema osa jalgratastest tarnitakse Eestisse just nimelt Euroopast endast. Alljärgnev joonis kujutab Eesti suurimaid impordipartnereid Euroopas ning nende riikide keskmist importi perioodil 2016-2022 protsentides. Siit on, nagu eespool kirjeldatud (vt lk 27), veelkord näha, et Eesti põhiimport tuleb suures mahus Belgiast(54,72%). Ülejäänud riikidest on impordimahud veidi tagasihoidlikumad. Joonist koostades tekkis kahtlus, et ei ole võimalik viite riiki kokku saada, sest peale Belgia jääb ülejäänute protsent liiga madalaks, et oleks võrdluses kasulik. Peale arvutusi siiski selgus, et mitmel riigil on impordi protsent üle ühe.

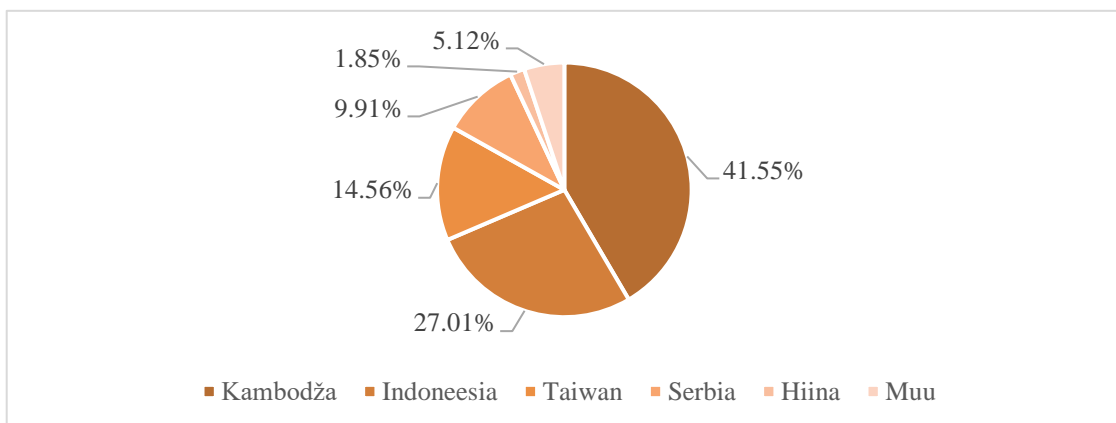


Joonis 4. Aastate 2016-2022 mootorita jalgrataste jm rataste import 5 suurima Euroopa saatjariigi järgi protsentides (Eesti Statistika, 2023; autori koostatud)



Uurides jalgrataste importi kujutavaid tabeleid, eristusid kolmandate riikide seast kaks suurimat impordipartnerit (vt joonis 6). Vägagi üllatuslikult on suurimaks tarnijamaaks Kambodža. Ootamatu on see sellepärast, et tegemist on maailma ühe vaesema riigiga, mis on äärmiselt korrumppeerunud (BBC News, 2023). See võib olla üheks näiteks, kuidas Hiina kasutab teisi riike oma toodangu impordiks (vt lk 17). Just sellise põhjendusega kehtestati 2019 aastale peale dumpinguaegumise läbivaatamist Hiinale uuesti dumpingumaks, lisades sinna juurde veel mõned riigid, mille hulgas oli ka Kambodža. Meetmed kehtivad olenemata sellest, mis on märgitud päritolumaaks.

Joonisel 6 on näidatud import perioodil 2016-2022 5-st suurimast kolmandast riigist. Nagu eelnevas lõigus mainitud on suurimaks saatjariigiks Kambodža. Hiina jääb alles viiendale kohale ja sedagi küllaltki napilt. Viie suurima kolmanda riigi seas, kust Eesti jalgrattaid impordib, ei kehti kaubanduskaitse meetmed ainult Taiwanile ja Serbiale. See ilmselt selgitab ka seda, miks peale 2019 aastat on import neist kahest riigist kasvanud.



Joonis 5. Aastate 2016-2022 mootorita jalgrataste jm rataste import 5 suurima kolmanda riigi saatjariigi järgi protsentides (Eesti Statistika, 2023; autori koostatud)

Tabelid 11 ja 12 näitavad jalgrataste importi Eestisse kümnest suurima saatja riigist nii Euroopas kui kolmandatest riikidest. Tabel 10 kajastab importi hindades ja tabel 7 imporditud kogust. Nagu varasemalt kirjeldatud on Euroopas suurimaks impordipartneriks Belgia. Ainult aastal 2022 oli import Belgiast natuke madalam kui eelnevatel aastatel, kuid ühestki teisest riigist ei toodud jalgrattaid sellegipoolest rohkem. Kuigi on märgata, et kui import Belgiast langes, siis teistes riikides tõusis. Import Saksamaalt ületas 2 miljoni piiri. Suure hüppe on teinud ka import Leedust, jäädes enne

2022 aastat kindlalt viiendaks. Kuid 2022 aastal oli Leedu import (712 325 mln), Läti aga (614 279).

Vaadates kolmandaid riike, siis tegelikult neid riike, kust perioodil 2016-2022 jalgrattaid imporditi, palju ei ole. Need viis, mis selles uuringus läbi käivad ongi peaaegu, et ainsad. Neile lisanduvad veel Ühendkuningriik (alates aastast 2020), Ameerika Ühendriigid, Sri Lanka ja Venemaa. Kogu uuringu keskmes olev Hiina, millele algsed kaubanduskaitsemeetmed jalgrataste impordile kehtestati juba 1993 aastal, jääb oma impordiga Eestisse pigem tagasihoidlikuks. Selle põhjuseks võib pidada kehtivaid piiranguid, samas on import Hiinast küllaltki kaootiline. Nimelt kõigub import palju, olles kord üle 100 tuhande ning siis jälle isegi alla 20 tuhande euro. Näiteks kui vaadata aastaid 2017- 2019 (vt tabel 11), siis näeb et aastal 2017 oli import 116 tuhat eurot, aga sellest järgmisel (2018) kõigest 21 tuhat. Aastal kui meetmed ametlikult uuesti kehtestati (vahepeal ei ole meetmed kehtivust lõpetanud, need vaadati aegumise tõttu üle ning taas-kehtestati), oli import 53 tuhat. Tavaliselt on olnud märgata meetmete kehtestamise aastal ning sellele järgneval aastal impordis langust. Hiina puhul seda ei esine. Külla aga on seda märgata impordil, mis tuleb Kambodžast ja Indoneesiast. Mõlemast riigist on meetmete kehtestamisele järgneval aastal (2020) import langenud. Selle tulemusel on kasvanud aga import Taiwanist ja Serbiast.

Tabel 11. Jalgrattad jm rattad (k.a velorikšad ja kolmerattalised veojalgrattad), mootorita import hindades aastatel 2016-2022, 10 suurimat saatjariiki (Eesti Statistika, 2023; autori koostatud)

Riik	Impordi väärtus (mln euro)						
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Belgia</b>	2,36	1,80	3,79	3,13	4,45	6,20	5,01
<b>Saksamaa</b>	664 796	347 758	346 156	633 694	798 786	1,10	2,10
<b>Poola</b>	403 517	481 307	603 250	810 371	426 008	708 822	1,10
<b>Läti</b>	486 428	580 545	442 875	516 526	473 687	364 094	614 279
<b>Leedu</b>	201 726	181 168	199 005	163 278	202 561	240 067	712 325
<b>Kambodža</b>	540 325	235 982	1,71	1,66	738 297	2,80	2,50
<b>Indoneesia</b>	505 561	677 544	504 180	852 554	583 374	1,25	2,25
<b>Taiwan</b>	523 458	445 692	422 992	450 942	550 193	666 261	512 452
<b>Serbia</b>	124 193	99 891	85 521	105 588	698 347	1,28	34 225
<b>Hiina</b>	69 688	116 280	21 921	53 869	61 823	114 977	14 838

Nagu uuringus korduvalt mainitud, ei saa täit ülevaadet vaadeldes ainult ühtesid andmeid, vaid peab olema midagi millega võrrelda. Selleks, et andmed täiendaksid üksteist, on valitud, sarnaselt õhkrehvide analüüsile, lisaks hinnale eurodes ka sissetoodud kogused kilogrammides. Võrreldes õhkrehvide importi jalgratastega, siis on hinna poolest suurusjärgud sarnasemad (vt tabelid 7 ja 10) kui imporditud kogused. Kui õhkrehve tuuakse miljonites kilodes, siis jalgrataste import ei ületa isegi mitte 200 tuhande kilo piiri. Kui võtta asja huumoriga, siis et kui üks jalgratas kasutab kahte rehvi on ka arusaadav, miks õhkrehvide import ületab jalgrataste oma nii mitmekordselt. Lisaks analüüsiti õhkrehvide uuringus nende rehvide importi, mida kasutatakse bussidel ja veoautodel ning neil sõidukitel läheb vaja rattaid 4-6, mõnel mudelil isegi 8.

Tulles tagasi imporditud jalgrataste koguse juurde, siis endiselt toob Eesti kõige rohkem sisse Belgiast ja Kambodžast. Hindade juures sai kirjeldatud, et import Saksamaalt on kasvanud, kuid koguste poolest seda öelda ei saa. Koguseliselt jääb Saksamaa import alla nii Poolale kui ka Lätile ning aasta 2022 arvestuses edestab Saksamaad ka Leedu. Samas on 2022 aasta import paljudest riikidest varasemaga võrreldes madalam ning sellest sai räägitud juba õhkrehvide analüüsis (vt lk 25).

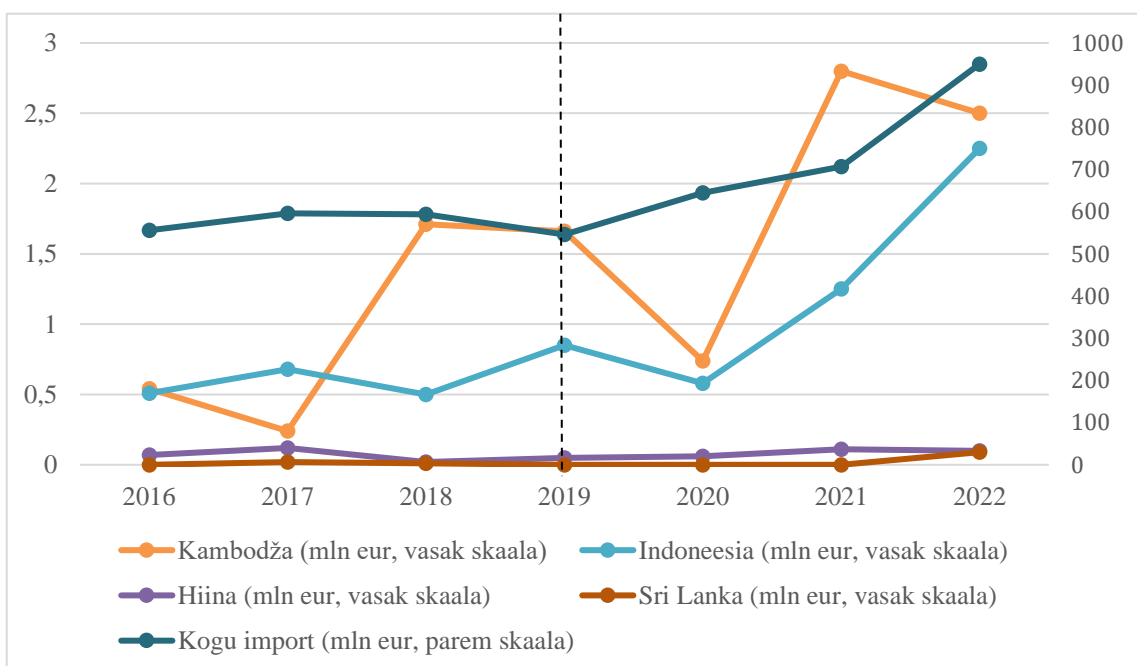
Tabel 12. Jalgrattad jm rattad (k.a. velorikšad ja kolmerattalised veojalgrattad), mootorita import kilogrammides aastatel 2016-2022, 10 suurimat saatjariiki (Eesti Statistika, 2023; autori koostatud)

Riik	Impordi kogus (kg)						
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Belgia</b>	98 065	48 450	159 356	119 030	169 275	256 330	159 268
<b>Poola</b>	36 536	39 771	65 634	60 680	35 264	53 907	43 617
<b>Läti</b>	45 532	50 222	39 681	45 031	40 387	33 005	43 634
<b>Saksamaa</b>	25 352	11 302	9 605	20 496	28 283	35 623	37 836
<b>Leedu</b>	18 632	24 088	22 324	20 385	27 944	29 347	54 669
<b>Kambodža</b>	47 891	21 007	134 317	118 245	51 022	165 583	121 314
<b>Indoneesia</b>	68 558	86 777	69 957	109 641	63 698	130 466	173 572
<b>Taiwan</b>	40 920	37 387	32 845	31 433	35 113	39 688	24 428
<b>Serbia</b>	24 654	18 562	17 260	20 056	115 972	192 575	4 420
<b>Hüina</b>	5 553	8 499	1 890	4 181	5 255	7 414	812

Joonis 6 kirjeldab täpsemalt importi nendest riikidest, millele kehtestati aasta 2019 määrus. Joonisel 6 on kujutatud määruse kehtestamine katkendjoonega. Nendeks riikideks olid lisaks Hiinale veel Kambodža, Indoneesia, Pakistan, Filipiinid, Sri Lanka, Malaisia ja Tuneesia. Nagu märgata, ei ole esitatud kõiki riike, millele määrus kehtestati.

Nimelt Pakistanist ei ole Eesti kunagi jalgrattaid importinud. Vähemalt nende andemete põhjal, mis on Statistikaametis (periood 2004-2022). Samuti ei ole Eesti rattaid importinud Tuneesiast. Filipiinidelt on rattaid imporditud kolmel aastal 2008, 2011 ja 2012. Peale aastat 2012 pole rohkem Eesti Filipiinidelt jalgrattaid toonud. Kuna analüüsi valiti periood 2016-2022, siis Filipiinid ei mahtunud valitud ajavahemikku. Sarnane olukord on ka impordiga Malaisiast – sealt on Eest jalgrattaid importinud ainult kolmel aastal 2006-2008. Seega ei mahu valitud perioodi ka Malaisia ning rohkem nende riikide impordil selles analüüsis ei peatuta.

Kaheksast riigist, millele 2019 aastal piirangud kehtestati jääb analüüsi ainult neli (Kambodža, Indoneesia, Hiina, Sri Lanka). Nende riikide impordi hind ja kogus on toodud eraldi välja selleks, et andmeid oleks kergem lugeda ning jälgida. Kolmest esimesest (vt joonis 7) riigist on juba eelnevat räägitud, kuid neile on lisandunud Sri Lanka. Nagu selgub, on import Sri Lankalt küllatki väike ning peale meetmete kehtestamist ei toodud sealt kaupa üldse. Iseenesest on see periood 2016-2022 Sri Lanka impordi analüüsi jaoks petlik, sest enne aastat 2016 oli import sealt päris korralik. Miks vahepeal aastane (2016) paus tekkis, on keeruline hinnata, aga peale 2018 aastat tekkinud vahe võib olla põhjustatud kehtestatud dumpingumaksud.



Joonis 6. Jalgrattad jm rattad (k.a velorikšad ja kolmerattalised veojalgrattad), mootorita impordi hind aastatel 2016-2022, maadest, millele kehtivad kaubanduskaitsemeetmed (Eesti Statistika, 2023; autori koostatud)

Lisaks on joonisel 6 kujutatud võrdlus kõikide kaupade impordiga Hiinast, tähistatud tumesinise joonega. Graafiku paremas ääres olev skaala kujutab kogu importi Hiina ning vasakpoolne skaala näitab meetmete aluste riikide importi. Meetmete mõju on märgata ainult aastal 2019 kui meetmed kehtestati. Peale aastat 2019 on kogu import pigem kasvanud. Nii nagu oli õhkrehvidega võib ka jalgratasete impordi kohta väita, et vähemalt osa langusest, mis toimus dumpinguga all olevas grupis, on seotud dumpinguga.

## **2.4. Järeldused ja ettepanekud**

Selles alapeatükis tehakse järeldused lõputöös tehtud analüüsi tulemustest ning esitatakse ettepanekud kaubanduskaitsemeetmete kehtestamisega tekkinud probleemidele. Töö empiirilises osas selgusid küllaltki ootamatud tulemused, mida dumpingumaksu kehtestamine kauba impordile endaga kaasa toob. Analüüsidokumentide ja statistikat saadi kinnitust töö teoreetilises osas kirjeldatud andmetele.

Lõputöö uurimisprobleem seisnes selles, kuidas mõjuvad kehtestatud kaubanduskaitsemeetmed Eesti impordile. Probleemi uurimiseks, keskenduti töös sellele, mille alusel kaubanduskaitsemeetmed kehtestatakse, kuidas algatakse menetlusi meetmete kohaldamiseks ning kui vajalikud kohaldatud meetmed on. Analüüsidokumentide kogutud andmeid, selgus, et pigem näevad kaubanduskaitsemeetmetes probleemi riigid, millele need kehtestatakse (vt lk 10-12) ning meetmete täitmisest kõrvale hoidmiseks püütakse leida erinevaid lahendusi. Euroopa Liidus kehtestatakse dumpingumaks ja teised meetmed kohaliku siseturu kaitseks. Seega ühtib analüüs teoreetilise osaga, kus käsitletakse meetmete kehtestamise aluseid kui ka võimalikke tagajärgi riikidele, millele need kehtestatakse (vt käesolev töö, lk 12-16). Selgus, et riigid, millele dumpingumaks kehtestatakse, peamiselt Hiina, hakkavad oma kaupa importima läbi teiste riikide, vältides nii kehtestatud kõrgemaid maksumäärasid. Uuringu käigus oli märgata, et peale dumpingumaksu kehtestamist ühele riigile, tekkisid kõrvale riigid, kust import samal perioodil hüppeliselt kasvas (vt tabel 7 ja 8). See ühtib ka teoorias kirjeldatud stsenaariumiga (vt käesolev töö, lk 17), kus Hiina kasutab teisi riike oma kauba päritolu varjamiseks ning niimoodi õnnestub neil mõnda aega kehtestatud meetmeid vältida. Analüüsis selgus, et peale mingi perioodi möödumist, kehtestati dumpingumaks lisaks Hiinale ka nendele riikidele, kust import järsult kasvanud oli.

Lõputöö esimene uurimisküsimus oli: „Milliseid kaubanduskaitsemeetmeid kasutatakse?“. Analüüsidest valitud määruseid võib väita, et kuigi meetmeid, mida kehtestada saab on kolm (dumpingumaks, tasakaalustav tollimaks ja kaitsemeetmed), siis kõige enam kasutatakse dumpingumaksu. Tihti lisatakse dumpingule ka tasakaalustav tollimaks. Kaitsemeetmeid esineb haruharva. Teoorias selgub samuti, et dumpingumaks on peamine kehtestatud meede. Kui kirjeldatakse kaubanduskaitsemeetmeid, siis tihti võrdsustatakse need dumpinguga, hoolimata sellest, et tegelikult on meetmeid kolme liiki. Nii selgubki, et teooria osas on kirjeldatud just dumpingu kehtestamise aluseid ja korda (vt käesolev töö, alates lk 9). Samuti kirjeldavad meetmete alused osapooled oma arvamust dumpingumaksust. Mingil määral kajastub töös ka tasakaalustav tollimaks.

Lõputöö teiseks uurimisküsimuseks oli: „Millistele riikidele kaubanduskaitsemeetmed kehtestatakse?“. Valitud määruste põhjal selgus, et meetmed kehtestatakse kolmandatele riikidele (riigid, mis ei kuulu Euroopa Liitu). Edasise uuringu käigus selgus, et palju rakendatakse kaubanduskaitse meetmeid Aasia riikidele. Määruste põhjal on peamine menetlusalune riik Hiina ning seda kinnitab ka töö teooria osa (vt lk 10-12). Menetlusaluste riikide hulgast leiab peamiselt riike, millel puuduvad Euroopa Liiduga ühe- või mitmepoolsed kaubanduslepingud. Lepinguta riikide hulka kuulub ka Hiina. Meetmeid võib kehtestada ka riikidele, millel on Euroopa Liiduga kehtiv kaubandusleping. Analüüsitud määrustest selgus, et meetmed on rakendatud Indoneesiale ja Vietnamile, millel on kehtivad ühepoolsed lepingud Euroopa Liiduga.

Töö kolmas uurimisküsimus käsitleb aluseid ja põhjuseid, millega kaubanduskaitsemeetmeid käsitlevaid menetlusi algatatakse: „Miks algatatakse kaubanduskaitsemeetmete kehtestamise menetlusi?“ Euroopa Liidus tähendab see seda, et ettevõtte või ettevõtted, mis tunnevad, et neile on tekkinud majanduslik kahju mingi toote impordi tõttu väljaspoolt Euroopa Liitu, võivad esitada asjakohase kaebuse Euroopa Komisjonile. Analüüsidest erinevaid dumpingu kehtestamise määruseid selgus, et kõik menetlused on algatatud kaebuste põhjal ning see kinnitas ka teooriaosas kirjeldatud (vt käesolev töö, lk 11).

Neljandaks ja viimaseks uurimisküsimuseks oli: „Kuidas on kaubanduskaitsemeetmed mõjutanud Eesti impordi?“ Sellele küsimusele vastamiseks tehti töö empiirilises osas statistiline andmeanalüüs. Uuringu perioodiks olid aastad 2015-2022, sest analüüsi valitud kaupadele kehtestatud kõige hiljutisemad määrused pärinevad sellest perioodist.

Analüüsis selgus, et peale meetmete kehtestamist, langes import sellest meetmete alusest riigist märgatavalt. Uuringu põhifookus oli impordil Hiinast, analüüsitvateks kaupadeks olid uued õhkrehvid bussidele või veoautodele ja mootorita jalgrattad. Hiina valiti selle pärast, et sellele riigile on kehtestatud kõige rohkem dumpingumakse. Lisaks oli näha peale määruse kehtestamist impordi kasvu Euroopa Liidu riikidest. Eelpool kirjeldatud muutused toimusid mõlema kauba impordil. Õhkrehvide import kasvas riikidest, kust enne dumpingumaksu kehtestamist Hiinale kaupu ei toodud. Uue riigina kerkis esile Vietnam, kust enne 2017 aastat analüüsi alust kaupa üldse toodud ei olnud (vt tabel 7 ja 8). Sellist nähust võib põhjendada teooria osas ja esimese uurimisküsimuse juures kirjeldatud skeemis, kus maksudest kõrvale hiilimiseks kasutatakse importi läbi teiste riikide (vt lk 17 ja 37). Samas ei ole seda võimalik ka tõestada, sest Vietnamile pole praegu piiranguid kehtestatud, samuti algatati õhkrehvide dumpingumaksu määramisel uus menetlus. Jalgratastele kehtivad dumpingumaksud aga juba aastast 1993, seega enne kui Eesti sai Euroopa Liidu liikmeks. Selle kauba analüüsi aluseks võeti samale kaubale rakenduv laiendusmäärus, millega lisati lisaks Hiinale veel seitse riiki. Taas oli näha langust impordis peale määruse kehtestamist. Samas tuleb tõdeda, et määruse mõjust tingitud impordi langus ei kehti kummagi kauba puhul rohkem kui aasta. Seega Eesti arvestuses rakendatud kaubanduskaitsemeetmed oodatud efekti ei oma.

Vastates uurimisküsimustele selgus, et kehtestatud kaubanduskaitsemeetmed ei ole uuritava perioodil avaldanud märkimisväärset mõju Eesti impordile. Kuna kaubanduskaitsemeetmete näol on tegemist meetmetega, mida Euroopa Liitu kuuluv riik ise oma algatuslikult kehtestada ei saa, on ka ettepanekute tegemine nende meetmete paremaks kasutamiseks keeruline. Uuringus selgus, et tegelikult Euroopa riigid neis meetmetes probleemi ei näe, pigem on see probleem nende riikide jaoks, kes asuvad väljaspool Euroopa Liitu. Lisaks on need meetmed loodud Euroopa siseturu kaitseks ning kehtivaid meetmeid vaadatakse pidevalt üle. Samas kerkis uuringut tehes esile küsimus seoses kaupade päritoluga. Sellest tulenevalt oleks ettepanek tõhustada kaupade mittedooduspäritolu tõestavate kaubasaatedokumentidele tehtavat kontrolli. Uuringust avaldus, et meetmete alused riigid võltsivad kaupade päritolu selleks, et kehtestatud kõrgemaid makse vältida.

## KOKKUVÕTE

Lõputöö teemaks oli „Lõputöö eesmärk on selgitada välja muutused Eesti impordis peale kaubanduskaitsemeetmete ülevaatamist ja kehtestamist perioodil 2015-2022“. Töös uuriti Euroopa Komisjoni määruste ja Statistikaameti andmete põhjal, millist mõju on avaldanud kehtestatud kaubanduskaitsemeetmed Eesti impordile. Töö uurimisprobleemiks püstitati järgmine küsimus: kui palju mõjutavad kehtestatud kaubandusmeetmed importi? Uurimisprobleemi täpsemaks analüüsiks koostati neli uurimisküsimust, milliseid meetmeid kasutatakse, mille alusel algatatakse menetlusi kuidas neid rakendatakse ning kuidas on kehtestatud meetmed mõjunud Eesti impordile. Selleks, et lahendada uurimisprobleemi otsustati välja selgitada, kuidas on perioodil 2015-2022 kehtestatud kaubanduskaitsemeetmed mõjutanud Eesti importi statistiliselt. Tulemuste saavutamiseks analüüsisin kõigepealt teaduskirjandust ja Euroopa Liidu väljastatud aruandeid.

Enne kui alustati uuringuga koguti töö teooria ossa erinevate osapoolte kirjeldused kaubanduskaitsemeetmete kehtestamise põhimõtete kohta. Teooria osas kirjeldatakse kaubanduskaitsemeetmete kehtestamise aluseid nii Euroopa Liidu põhimõtete järgi kui ka USA näitel. Lisaks kirjeldatakse, kuidas suhtuvad meetmetesse need riigid, millele dumpingumaks kehtestatud on. Samuti on teooria osas seletatud, kuidas meetmete alused riigid neist kõrvale püüavad hiilida. Teooriale järgneb uuring, mis koosnes dokumendianalüüsist ja statistilisest andmeanalüüsist. Dokumendi analüüsi käigus koguti kokku Euroopa Komisjoni määrused, mis reguleerisid valimis olnud kaupadele (õhkrehvid bussidele või veoautodele ja mootoritta jalgrattad) kehtestatud dumpingumaksu. Nende andmete põhjal koostati koodipuu, mis hõlmas menetlusaluseid riike, menetluste esialgse algatamise ja taasalgatamise põhjuseid ning menetlustega tehtud otsuseid ja koode.

Dokumendianalüüsi tulemusel selgus, et kõige enam kehtestatakse kaubanduskaitsemeetmeid kolmandatele riikidele (riigid, mis ei kuulu ELi). Samuti avaldus, et Euroopa Liidus dumpingumaksu ja teiste meetmete kehtestamiseks mõeldud menetlusi algatatakse ainult kaebuste põhjal. Nimelt peab Euroopa Liidu ettevõtte või ettevõtted esitama Euroopa Komisjonile kaebuse, kui tunnevad, et nende majandustegevus on saanud kahjustada, väljastpoolt ELi imporditava kauba tõttu.



Selleks, et kehtivaid määruseid hakataks uuesti üle vaatama ning menetluste taas algatamiseks oli mitmeid põhjuseid. Selgus, et peamiseks on kehtiva määruse aegumine, nimelt ei ole võimalik kehtestada lõplike kaubanduskaitsemeetmeid kauemaks kui viieks aastaks. Selle perioodi möödumisel tuleb määrused üle vaadata. Uuringut selgus, et üldjuhul peale aegumise ülevaatamist kehtestati meetmed uuesti. Rääkides kehtestatavatest meetmetest selgus, et kõige rohkem kehtestatakse lõplike meetmeid. Nende aluseks on küll ajutised meetmed, kuid need kehtestatakse selleks, et esialgne uurimine ei veniks liiga pikaks. Nimelt tuleb algne uurimine lõpetada 15 kuu jooksul peale kaebuse esitamist.

Statistilise andmeanalüüsi käigus selgus, et kehtestatud dumpingumaksud ei oma otsust suurt mõju Eesti impordile. Uuringust nähtus, et aasta peale meetmete kehtestamist oli tõesti nende riikide impordis näha langust, kuid langusele järgneval aastal oli import taas esialgsel tasemel, mõningatel juhtudel isegi kõrgem. Samuti oli märgata, et kui ühest riigist import langes, siis teistest kasvas, lisaks ilmusid turule riigid, kust enne valitud toote importi toimunud ei olnud.

Lõputöö teemat on võimalik edasi arendada, tehes täpsemad uuringud ning mille maht oleks suurem ja kuhu oleks Eesti impordi asemel aluseks võetud Euroopa Liidu import. Selleks, et seda valdkonda täpsemalt uurida, oleks vajalik koostada küsitlus ettevõtetega, mis on kaupa importinud meetmete alustest riikidest. Kasulik oleks küsitleda ettevõtteid nii Eestist kui teistest Euroopa Liidu riikidest. Euroopa Liidu laiem uurimine annaks paremaid tulemusi mõistmaks kaubanduskaitsemeetmete vajalikkust. Seda selle pärast, et ükski ELi liige ei saa meetmeid kehtestada iseseisvalt, vaid need kehtestatakse liidu üleselt ning kuigi Eestis kehtestatud meetmed impordile väga tuntavat mõju ei avaldanud, siis ELis laiemalt võib mõju olla suurem. Samas tekkis probleem seoses kaupade päritoluga, nimelt võltsivad meetmete alused riigid oma riigist saadetavate kaupade päritolu. Sellest tulenevalt tehti ettepanek kaupade mittesooduspäritolu reguleerivate määruste läbivaatamiseks ning tõhustamiseks.

## SUMMARY

The aim of the thesis is to find out the changes in Estonian imports after the review and establishment of trade protection measures in the period 2015-2022 by analysing the regulations set by the European Commission. Also by analysing the data about Estonian import in the set period provided by Staistkaamet. In order to achieve the goal of the research, there were four research tasks set. The first task one was to analyze the scientific literature and previous research on how the trade protectin mesures are set and what do the countrys witch are affected by them think of these measures. The second task was to analyze the European Commission regulations set to carry out the mesures. The third task of the research was to analyze the statistics provided by Statistikaamet witch containd the data about Estonian import in the years of 2015-2022. The fourth and final task was to make conclusions of the analazys and give advise for the measures better work.

The research problem of the thesis was the question: how much do trade measures affect import? In order to solve the problem, four more specific research questions were given. Firstly, what kind of trade defence measures are used? Duering the research it came clear that most comman trade teffence measur is the anti-dumping measure and that these measures are mostly set to third countries (not in EU). Secondly, why are procedures for establishing trade defense measures initiated? Inisiation for measure related invastigations comes mostly from the firms in EU, they have to file a coplaint in order to start trede teffence ivestigations.

Thirdly, on what basis are trade defence measures implemented? And fourthly, how have trade protection measures affected Estonian import? The research revealed that, the effect of trade defence measures lasted only year after the regulations had been confirmed. Research also revealed that after the measures had taken hold and the iport from the countries affected had decreased, other countries, where the analyzed goods hadn't been imported, appeared.

No solutions were given to improve the use of trade protection measures, because based only Estonian import isn't possible to make definitive decisions, whether the measures are effective or not. Trade defence measures affect EUs economy as a whole and in oder to make decisions more thorough research is needed.

## VIIDATUD ALLIKATE LOETELU

Akbaş, S., 2022. An Emerging Factor in Turkish Anti-Dumping Policy: Additional Customs Duty. *Hacettepe University Journal of Economics & Administrative Sciences / Hacettepe Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 40 (3), pp. 494-513.

Atieno, C. P., 2009. An Analysis of the Strengths and Limitation of Qualitative and Quantitative Research Paradigms. *Journal Article of Problems of Education in the 21st Century*, 13, pp. 13–18.

Avsar, V., Gollu, G., Sevinc, N., 2022. Strict trade measures, flexible financing. *Southern Economic Journal*. 88 (4), 2022, pp. 1431-1452.

BBC News, 2023. *Cambodia country profile*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.bbc.com/news/world-asia-pacific-13006539> [Kasutatud 02.04.2023]

Bowen, G. A., 2009. Document Analysis as a Qualitative Research Method. *Qualitative Research Journal*, 9(2), pp. 27–40.

Busch, M. L., Pelc, K. J., 2019. Words Matter: How WTO Rulings Handle Controversy. *International Studies Quarterly*, 63 (3), 2019, pp. 464-476.

Eesti Statistika, 2023. *Vkk34: kaupade eksport ja import kauba (sits) ja riigi järgi 2004 – 2022*. [Võrgumaterjal] Leitav: [https://andmed.stat.ee/et/statsql/majandus\\_\\_valiskaubandus\\_\\_kaupade\\_vk/VKK34](https://andmed.stat.ee/et/statsql/majandus__valiskaubandus__kaupade_vk/VKK34) [Kasutatud 24.03.2023]

Eken, I., 2020. Anti-Dumping Regulation of the World Market at the Present Stage. *Journal of Management Policy & Practice*, 21 (1), pp. 92-104.

EU Debates, News & Opinions, 2022. *Trade defence report: restoring the level playing field for European producers*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.pubaffairsbruxelles.eu/eu-institution-news/trade-defence-report-restoring-the-level-playing-field-for-european-producers/> [Kasutatud 30. 10. 2022].

Euroopa Komisjon, 2022. *Europe's trade defence instruments – now stronger and more effective*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://circabc.europa.eu/ui/group/2e3865ad-3886->

[4131-92bb-a71754fffec6/library/a43ebafe-ae6c-46f6-a56c-e3a4896a7c71/details](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/HTML/?uri=CELEX:4131-92bb-a71754fffec6/library/a43ebafe-ae6c-46f6-a56c-e3a4896a7c71/details)

[Kasutatud 30.10.2022].

Euroopa Komisjon, 2015. *Komisjoni rakendusmäärus (EL) 2015/776, 18. mai 2015, millega laiendatakse nõukogu määrusega (EL) nr 502/2013 Hiina Rahvabariigist pärit jalgrataste impordi suhtes kehtestatud lõplikku dumpinguvastast tollimaksu Kambodžast, Pakistanist ja Filipiinidelt lähetatud jalgrataste impordile, olenemata sellest, kas päritolumaana on deklareeritud Kambodža, Pakistan või Filipiinid või mitte.*

[Võrgumaterjal]

Leitav:

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=CELEX:32015R0776&from=ET> [Kasutatud 07.04.2023]

Euroopa Komisjon, 2018a. *Komisjoni määrus (EL) 2018/683, 4. mai 2018, millega kehtestatakse ajutine dumpinguvastane tollimaks teatavate Hiina Rahvabariigist 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.*

[Võrgumaterjal] Leitav: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018R0683&from=FR> [Kasutatud 07.04.2023]

Euroopa Komisjon, 2018b. *Komisjoni rakendusmäärus (EL) 2018/1579, 18. oktoober 2018, millega kehtestatakse teatavate Hiina Rahvabariigist pärit uute või protekteeritud kummist õhkrehvide (mida kasutatakse bussidel või veoautodel ning mille koormusindeks on üle 121) impordi suhtes lõplik dumpinguvastane tollimaks ja nõutakse lõplikult sisse kõnealuse impordi suhtes kehtestatud ajutine tollimaks ning millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EL) 2018/163.*

[Võrgumaterjal] Leitav: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018R1579&from=ET>

[Kasutatud 07.04.2023]

Euroopa Komisjon, 2018c. *Komisjoni rakendusmäärus (EL) 2018/1690, 9. november 2018, millega kehtestatakse lõplik tasakaalustav tollimaks teatavate Hiina Rahvabariigist pärit uute või protekteeritud kummist õhkrehvide (mida kasutatakse bussidel või veoautodel ning mille koormusindeks on üle 121) impordi suhtes ja muudetakse komisjoni rakendusmäärust (EL) 2018/1579, millega kehtestatakse teatavate Hiina Rahvabariigist pärit uute või protekteeritud kummist õhkrehvide (mida kasutatakse bussidel või veoautodel ning mille koormusindeks on üle 121) impordi suhtes lõplik dumpinguvastane tollimaks ja nõutakse lõplikult sisse kõnealuse*

*impordi suhtes kehtestatud ajutine tollimaks ning millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EL) 2018/163.* [Võrgumaterjal] Leitav: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018R1690&from=ET> [Kasutatud 07.04.2023]

Euroopa Komisjon, 2019. *Komisjoni rakendusmäärus (EL) 2019/1379, 28. august 2019, millega pärast aegumise läbivaatamist vastavalt määruse (EL) 2016/1036 artikli 11 lõikele 2 kehtestatakse Hiina Rahvabariigist pärit jalgrataste impordi suhtes lõplik dumpinguvastane tollimaks, mis laieneb Indoneesiast, Malaisiast, Sri Lankalt, Tuneesiast, Kambodžast, Pakistanist ja Filipiinidelt lähetatud jalgrataste impordile, olenemata sellest, kas need riigid on deklareeritud päritolumaana või mitte.* [Võrgumaterjal] Leitav: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019R1379&from=ET> [Kasutatud 07.04.2023]

Euroopa Komisjon, 2022a. *Komisjoni rakendusmäärus (EL) 2022/1175, 7. juuli 2022, millega kehtestatakse pärast uurimise taasalusdamist registreerimisnõue teatavate Hiina Rahvabariigist pärit uute või protekteeritud kummist õhkrehvide (mida kasutatakse bussidel või veoautodel ning mille koormusindeks on üle 121) impordi suhtes, et rakendada 4. mai 2022. aasta otsuseid liidetud kohtuasjades T-30/19 ja T-72/19, mis käsitlevad rakendusmäärust (EL) 2018/1579 ja rakendusmäärust (EL) 2018/1690.* [Võrgumaterjal] Leitav: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=CELEX:32022R1175&from=ET> [Kasutatud 07.04.2023]

Euroopa Komisjon, 2022b. *Töökohad ja majandus koroonaviiruse pandeemia ajal.* [Võrgumaterjal] Leitav: [https://ec.europa.eu/info/live-work-travel-eu/coronavirus-response/jobs-and-economy-during-coronavirus-pandemic\\_et#majandusprognoosid](https://ec.europa.eu/info/live-work-travel-eu/coronavirus-response/jobs-and-economy-during-coronavirus-pandemic_et#majandusprognoosid) [Kasutatud 19.10.2022]

Euroopa Komisjon, 2022c. *Töökohad ja majandus koroonaviiruse pandeemia ajal.* [Võrgumaterjal] Leitav: [https://policy.trade.ec.europa.eu/enforcement-and-protection/trade-defence\\_en](https://policy.trade.ec.europa.eu/enforcement-and-protection/trade-defence_en) [Kasutatud 19.10.2022]

Euroopa Liidu Nõukogu, 1997. *Council regulation (EC) No 71 /97 of 10 January 1997 extending the definitive anti-dumping duty imposed by Regulation (EEC) No 2474/93 on bicycles originating in the People's Republic of China to imports of certain bicycle parts from the People's Republic of China, and levying the extended duty on such imports registered under Regulation (EC) No 703/96.* [Võrgumaterjal] Leitav: <https://eur->

[lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:31997R0071&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:31997R0071&from=EN)

[Kasutatud 07.04.2023]

Euroopa Liidu Nõukogu, 2000. *Nõukogu määrus (EÜ) nr 1524/2000, 10. juuli 2000, millega kehtestatakse lõplik dumpinguvastane tollimaks Hiina Rahvabariigist pärit jalgrataste impordi suhtes.* [Võrgumaterjal] Leitav: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=CELEX:32000R1524&from=ET> [Kasutatud 07.04.2023]

Euroopa Liidu Nõukogu, 2005. *Nõukogu määrus (EÜ) nr 1095/2005, 12. juuli 2005, millega kehtestatakse lõplik dumpinguvastane tollimaks Vietnamist pärit jalgrataste impordi suhtes ning muudetakse määrust (EÜ) nr 1524/2000, millega kehtestatakse lõplik dumpinguvastane tollimaks Hiina Rahvabariigist pärit jalgrataste impordi suhtes.* [Võrgumaterjal] Leitav: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=CELEX:32005R1095&from=ET> [Kasutatud 07.04.2023]

Euroopa Liidu Nõukogu, 2008. *Nõukogu määrus (EÜ) nr 171/2008, 25. veebruar 2008, millega jäetakse jõusse nõukogu määrus (EÜ) nr 71/97, millega laiendatakse Hiina Rahvabariigist pärit jalgrataste impordi suhtes kehtestatud dumpinguvastast tollimaksu teatavate Hiina Rahvabariigist pärit jalgrattavaruosade impordile.* [Võrgumaterjal] Leitav: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=CELEX:32008R0171&from=EN> [Kasutatud 07.04.2023]

Euroopa Liidu Nõukogu, 2011. *Nõukogu rakendusmäärus (EL) nr 990/2011, 3. oktoober 2011, millega pärast aegumise läbivaatamist vastavalt määruse (EÜ) nr 1225/2009 artikli 11 lõikele 2 kehtestatakse Hiina Rahvabariigist pärit jalgrataste impordi suhtes lõplik dumpinguvastane tollimaks.* [Võrgumaterjal] Leitav: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=CELEX:32011R0990&from=en> [Kasutatud 07.04.2023]

Euroopa Liidu Nõukogu, 2013. *Nõukogu määrus (EL) nr 502/2013, 29. mai 2013, millega muudetakse pärast määruse (EÜ) nr 1225/2009 artikli 11 lõike 3 kohast vahepealset läbivaatamist rakendusmäärust (EL) nr 990/2011, millega kehtestatakse Hiina Rahvabariigist pärit jalgrataste impordi suhtes lõplik dumpinguvastane tollimaks.* [Võrgumaterjal] Leitav: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=CELEX:32013R0502&from=EN> [Kasutatud 07.04.2023]

Euroopa Parlament ja Euroopa Nõukogu, 2016. *Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrus (EL) 2016/1036, 8. juuni 2016, kaitse kohta dumpinguhinnaga impordi eest riikidest, mis ei ole Euroopa Liidu liikmed (kodifitseeritud)*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=CELEX:32016R1036&from=ET>

[Kasutatud 07.04.2023]

Euroopa Ühenduste Nõukogu, 1993. *Nõukogu määrus (EMÜ) nr 2474/93, 8. september 1993, lõpliku dumpinguvastase tollimaksu kehtestamise kohta Hiina Rahvavabariigist pärinevate jalgrataste impordile ühendusse ja ajutise dumpinguvastase tollimaksu lõpliku sissenõudmise kohta*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=CELEX:31993R2474&from=EL> [Kasutatud 07.04.2023]

Flaen, A., Hortacsu, A., Tintelnot, F., 2020. The Production Relocation and Price Effects of US Trade Policy: The Case of Washing Machines. *American Economic Review*, 110 (7), pp. 2103-2127.

Forganni, A., Reed, H., 2019. Circumvention of Trade Defence Measures and Business Ethics. *Journal of Business Ethics*, 155 (1), pp. 29-40.

Gertler, P., J., Martinex, S., Premand, P., Rawlings, L., B., Vermeersch, C., M., J., 2016. *Impact Evaluation in Practice second edition*. Washington D.C: World Bank Group.

Hansen, J., Meinen, P., & Nielsen, J., 2014. Elasticity of substitution and anti-dumping decisions. *Review of World Economics*, 150 (4), pp. 787-816.

Hirsjärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P., 2010. *Uuri ja kirjuta*. Tallinn: Kirjastus Medicina.

Kull, K., 2017. *Euroopa Liidu dumpinguvastaste meetmete mõju Eesti taastuvenergia arengule. Magistitöö*. Tallinn: Eesti Maaülikool

Liu, X., Shi, H., 2019. Anti-dumping duty circumvention through trade rerouting: Evidence from Chinese exporters. *World Economy*, 42 (5), pp. 1427-1466.

Maksu- ja Tolliamet, 2022. *Tollimaks*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.emta.ee/ariklient/toll-kaubavahetus/kaubamaksustamine/tollimaks#kaubanduskaitsemeetmed> [Kasutatud 19.10.2022]

Matthews, B. & Ross, L., 2010. *Research Methods. A practical guide for the social sciences*. Essex: Pearson Education Limited.

Minakova, A., 2008. *Turukaitsemeetmete rakendamine kaubanduspoliitikas ja selle mõju Eesti ettevõtlusele. Lõputöö*. Tallinn: Sisekaitseakadeemia.

Nizovtsev, D., Skiba, A., 2020. Non-equivalent pass-through of anti-dumping duties, countervailing duties and import tariffs. *World Economy*, 43 (1), pp. 170-190.

Peritz, L., 2020. When are International Institutions Effective? The Impact of Domestic Veto Players on Compliance with WTO Rulings. *International Studies Quarterly*, 64 (1), 2020, pp. 220–234.

Peterson, I., 2017. *Kaubanduse kaitse instrumendid: väiksema tollimaksu reegli poliitilised ja praktilised mõjud Eestile. Lõputöö*. Tallinn: Sisekaitseakadeemia.

Sibanda, O. S., 2020. Procedural Requirements of the South African Anti-Dumping Law and Practice Prior to Imposition of Anti-Dumping Duties: Are They Really WTO-inconsistent? *Foreign Trade Review*, 55 (2), pp. 139-263.

Zhang, J.-Q., Liu, L.-J., 2022. Uncertainties of Trade Environment, Market Economy Status, and Anti-Dumping Investigations—Evidence from China. *Emerging Markets Finance & Trade*, 58 (7), pp. 1925-1937.

Zhang, X., Sun, C., Gordon, J., Li, C., Munn, I., 2020. Antidumping Duty Investigations and Decisions in the Global Forest Products Industry. *Forest Science*, 66 (6), pp. 666–677.

Williams, A., 2018. What a dump! The current state of antidumping duty calculations in non-market economy cases. *Emory International Law Review*, 32 (3), pp. 433-465.

WTO, 2022. *Highlights of world trade in 2021*. [Võrgumaterjal] Leitav: [https://www.wto.org/english/res\\_e/booksp\\_e/wtsr\\_2022\\_c2\\_e.pdf](https://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/wtsr_2022_c2_e.pdf) [Kasutatud 31.12.2022]

Õunapuu, L. 2014. Kvalitatiivne ja kvantitatiivne uurimisviis sotsiaalteadustes. Tartu Ülikool. [Võrgumaterjal] Leitav:



[http://dspace.ut.ee/bitstream/handle/10062/36419/ounapuu\\_kvalitatiivne.pdf](http://dspace.ut.ee/bitstream/handle/10062/36419/ounapuu_kvalitatiivne.pdf) [Kasutatud 31.12.2022].

Xiuping, H., Ying J., Qian, S., Xinyi, X., 2019. Do antidumping measures affect Chinese export-related firms? *Review of Quantitative Finance & Accounting*, 52 (3), pp. 871-900.

## Lisa 1. Koodipuu

Kategooriad	Koodid
Kategooria 1 Menetlusealused riigid	Kood 1: Kolmandad riigid Kood 2: Hiina Kood 3: Aasia riigid
Kategooria 2 Algse menetluse algatamise põhjused	Kood 1: Kaebuste esitamine
Kategooria 3 Menetluse taas alustamise põhjused	Kood 1: Aegumise läbi vaatamine Kood 2: Urimise taasalustamine Kood 3: Meetme vajalikkuse hindamine
Kategooria 4 Menetluste otsused	Kood 1: Ajutised maksud Kood 2: Lõplik maks Kood 3: Dumpingumaksust vabastamine

## Lisa 2. Määrused

Järjekorr anumber	Määruse number	Väljaandnud asutus	Avaldamise kuupäev
1	(EL) 2016/1036	Euroopa Parlament ja Euroopa Liidu Nõukogu	30.06.2016
2	(EL) 2018/683	Euroopa Komisjon	07.05.2018
3	(EL) 2018/1579	Euroopa Komisjon	22.10.2018
4	(EL) 2018/1690	Euroopa Komisjon	12.11.2018
5	(EL) 2022/1175	Euroopa Komisjon	08.07.2022
6	(EMÜ) nr 2474/93	Euroopa Ühenduste Nõukogu	09.09.1993
7	(EÜ) nr 71/97	Euroopa Komisjon	18.01.1997
8	(EÜ) nr 1095/2005	Euroopa Liidu Nõukogu	14.07.2005
9	(EÜ) nr 1524/2000	Euroopa Liidu Nõukogu	14.07.2000
10	(EÜ) nr 171/2008	Euroopa Liidu Nõukogu	28.02.2008
11	(EL) nr 990/2011	Euroopa Liidu Nõukogu	06.10.2011
12	(EL) nr 502/2013	Euroopa Liidu Nõukogu	05.06.2013
13	(EL) 2015/776	Euroopa Komisjon	19.05.2012
14	(EL) 2019/1379	Euroopa Komisjon	29.08.2019

### Lisa 3. Alandmed õhkrehvid, bussidele või veoautodele

Tabel 13. Alandmed uute kummist õhkrehvide, bussidele või veoautodele, koormusindeksiga üle 121 impordi väärtus perioodil 2015-2022 (Statistikaamet, 2023)

Riik	Kauba väärtus, eurot							
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
AE Araabia Ühendemiraadid	313 296	237 451	..	..	..	..	278 839	488 752
AR Argentina	..	..	..	..	..	..	..	..
AT Austria	..	..	..	..	145	..	..	..
BE Belgia	..	4 848	..	12 746	47 037	53 113	228 355	141 459
BG Bulgaaria	..	..	..	26	..	21 266	..	..
BY Valgevene	..	..	..	..	..	..	..	..
CN Hiina	2 739 701	4 043 413	5 036 045	1 066 121	128 928	2 837 336	1 404 510	571 208
CZ Tšehhi	6 793	4 058	32 708	67 445	92 633	5 603	9 848	126 009
DE Saksamaa	2 200 588	2 949 628	1 186 325	1 163 953	503 597	210 511	360 482	288 669
DK Taani	330 771	9 335	5 044	19 133	..	..	4 063	41 919
ES Hispaania	..	..	..	119 498	46 461	..	92 474	..
FI Soome	252 185	242 943	296 468	559 738	801 454	730 138	1 483 348	1 397 658
FR Prantsusmaa	..	..	36 436	15 963	..	..	..	..
HK Hongkong (CN)	..	121 641	..	..	..	..	..	101 192
HU Ungari	..	..	..	..	..	..	..	..
IT Itaalia	18 568	14 096	..	..	222 756	18 564	..	65 095
JP Jaapan	..	26 460	55 396	39 992	23 237	25 253	20 553	15 279
KR Korea Vabariik	412 172	771 769	410 215	653 515	661 186	402 401	606 637	402 592
LT Leedu	225 511	728 611	845 677	649 116	421 444	617 964	989 527	849 357
LU Luksemburg	1 009 167	414 470	393 221	328 982	183 685	38 422	28 820	291 395
LV Läti	5 054 465	5 052 641	5 721 745	5 021 863	5 883 355	6 216 553	6 856 582	7 474 569
MY Malaisia	..	..	..	..	..	..	116 665	211 630
NL Holland	3 941	145 980	385 391	261 516	431 718	351 494	552 598	323 738
NO Norra	59 896	..	..	..	..	..	1 422	..
PL Poola	2 354 190	2 545 402	2 008 892	2 894 376	2 738 248	2 999 001	3 825 245	4 301 423
RO Rumeenia	..	..	..	204 477	43 596	41 437	..	..
RU Venemaa	1 096 801	1 662 032	2 507 050	3 700 114	3 583 887	2 715 768	3 169 904	1 279 094
SE Rootsi	5 096	20 624	5 659	64 690	103 074	6 850	4 268	32 429

SG Singapur	..	..	..	..	..	..	..	..
SI Sloveenia	27 881	..	48 106	..	..	1 729	..	..
SK Slovakkia	..	..	..	..	346	104 916	14 764	261 118
TH Tai	..	..	312 269	1 101 744	1 067 892	1 179 937	816 685	1 541 868
TR Türgi	63 046	..	..	115 862	55 805	57 608	..	..
UA Ukraina	4 374	..	..	..	..	..	..	..
UK Suurbritannia	..	..	..	..	..	..	..	..
US Ameerika Ühendriigid	1 873	..	..	..	..	..	..	..
VN Vietnam	..	..	..	290 591	535 226	378 260	167 852	934 405

Tabel 14. Algandmed uute kummist õhkrehvide, bussidele või veoautodele, koormusindeksiga üle 121 impordi netomass perioodil 2015-2022 (Statistikaamet, 2023)

Riik	Kauba väärtus, eurot							
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
AE Araabia Ühendemiraadid	128 772	103 016	..	..	..	..	87 541	147 553
AR Argentina	..	..	..	..	..	..	..	..
AT Austria	..	..	..	..	20	..	..	..
BE Belgia	..	1 258	..	2 860	15 631	16 062	57 541	31 122
BG Bulgaaria	..	..	..	117	..	3 287	..	..
BY Valgevene	..	..	..	..	..	..	..	..
CN Hiina	1 201 670	2 911 498	4 992 554	1 157 545	85 434	4 448 343	2 245 699	556 009
CZ Tšehhi	1 855	1 003	8 475	13 948	29 380	1 268	1 819	28 150
DE Saksamaa	744 518	904 629	385 098	362 078	141 924	58 573	87 565	62 769
DK Taani	84 561	2 010	635	5 854	..	..	1 109	10 738
ES Hispaania	..	..	..	33 017	13 218	..	20 079	..
FI Soome	64 075	58 965	107 574	157 040	234 985	208 995	413 322	300 125
FR Prantsusmaa	..	..	10 829	3 906	..	..	..	..
HK Hongkong (CN)	..	54 274	..	..	..	..	..	27 462
HU Ungari	..	..	..	..	..	..	..	..
IT Itaalia	16 500	22 300	..	..	43 943	4 650	..	26 520
JP Jaapan	..	9 413	16 942	11 456	7 420	6 565	5 260	2 705
KR Korea Vabariik	118 144	221 931	112 788	172 935	183 479	116 181	148 606	91 482
LT Leedu	79 108	302 464	277 322	180 857	114 751	151 919	260 124	188 694
LU Luksemburg	352 933	147 749	136 640	111 715	59 258	14 145	7 433	60 321

LV Läti	1 514 856	1 595 870	1 852 408	1 467 232	1 746 480	1 909 345	1 946 372	1 771 415
MY Malaisia	..	..	..	..	..	..	43 827	60 440
NL Holland	976	30 666	75 579	61 631	83 143	80 186	124 341	71 238
NO Norra	12 000	..	..	..	..	..	240	..
PL Poola	658 065	648 555	490 774	681 157	714 706	804 197	957 954	741 969
RO Rumeenia	..	..	..	61 998	13 128	13 087	..	..
RU Venemaa	496 173	782 250	1 163 627	1 630 755	1 494 134	1 211 981	1 311 345	434 586
SE Rootsi	1 887	7 888	2 244	15 662	25 019	2 515	1 630	5 648
SG Singapur	..	..	..	..	..	..	..	..
SI Sloveenia	9 402	..	18 274	..	..	588	..	..
SK Slovakkia	..	..	..	..	150	39 158	4 533	77 995
TH Tai	..	..	133 890	449 111	422 120	473 638	295 316	438 721
TR Türgi	23 101	..	..	29 831	14 021	15 357	..	..
UA Ukraina	2 471	..	..	..	..	..	..	..
UK Suurbritannia	..	..	..	..	..	..	..	..
US Ameerika Ühendriigid	109	..	..	..	..	..	..	..
VN Vietnam	..	..	..	117 014	205 044	147 027	61 130	268 264

## Lisa 4. Algandmed mootorita jalgrattad

Tabel 15. Algandmed jalgrataste impordi väärtus perioodil 2016-2022 (Statistikaamet, 2023)

Riik	Kauba väärtus, eurot						
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
AE Araabia Ühendemiraadid	..	..	..	..	..	..	..
AT Austria	99 583	115 038	111 752	41 369	195 813	280 320	33 322
AU Austraalia	..	232	..	..	3 824	..	..
BE Belgia	2 359 384	1 799 063	3 794 296	3 126 728	4 451 153	6 197 122	5 005 581
BG Bulgaaria	201 193	262 874	41 270	183 299	239 447	297 045	338 229
BR Brasiilia	1 077	..	..	..	..	..	..
BY Valgevene	..	..	..	18 944	..	10 336	..
CA Kanada	..	..	182	..	..	..	706
CH Šveits	..	..	122 039	8 960	..	..	..
CM Kamerun	..	..	..	..	..	..	50
CN Hiina	69 688	116 280	21 921	53 869	61 823	114 977	14 838
CZ Tšehhi	22 903	30 182	13 962	33 571	22 441	14 252	3 820
DE Saksamaa	664 796	347 758	346 156	633 694	798 786	1 099 711	2 070 294
DK Taani	..	..	2 817	1 865	18 995	57 774	9 513
EL Kreeka	..	..	..	10 712	..	..	..
ES Hispaania	2 841	21 332	18 820	52 171	28 551	36 221	55 961
FI Soome	39 876	325 328	184 949	92 095	133 365	297 377	123 656
FR Prantsusmaa	11 817	5 422	2 679	..	..	..	5 172
HK Hongkong (CN)	734	246	..	..	..	..	..
HR Horvaatia	..	..	..	..	..	..	..
HU Ungari	111 764	43 442	831	..	..	..	8 281
ID Indoneesia	505 561	677 544	504 180	852 554	583 374	1 249 681	2 251 252
IL Iisrael	..	..	..	..	..	..	..
IN India	..	..	..	..	..	..	..
IT Itaalia	501 731	183 611	210 986	217 189	232 914	275 858	276 110
JP Jaapan	..	..	..	..	..	..	..
KH Kambodža	540 325	235 982	1 713 866	1 658 623	738 297	2 798 206	2 504 921
KR Korea Vabariik	..	..	..	..	..	..	..
LK Sri Lanka	..	16 235	13 532	..	..	..	88 861
LT Leedu	201 726	181 168	199 005	163 278	202 561	240 067	712 325
LV Läti	486 428	580 545	442 875	516 526	473 687	364 094	614 279
MD Moldova	..	..	..	..	..	..	..

MX Mehhiko	..	..	..	..	..	..	..
MY Malaisia	..	..	..	..	..	..	..
NL Holland	279 956	312 304	790 485	369 284	476 275	636 740	916 215
NO Norra	201	126	178	1 537	1 058	381	358
PH Filippiinid	..	..	..	..	..	..	..
PL Poola	403 517	481 307	603 250	810 371	426 008	708 822	1 104 003
PT Portugal	..	..	781	..	..	..	..
RS Serbia	124 193	99 891	85 521	105 588	698 347	1 283 232	34 225
RU Venemaa	291	..	219	2 200	36 004	165 226	181 663
SE Rootsi	13 077	20 433	18 831	8 855	6 266	7 755	3 716
SI Sloveenia	..	..	..	..	..	..	..
SK Slovakkia	30 706	6 271	27 584	36 012	..	7 685	6 941
TH Tai	..	48	..	..	..	..	..
TR Türgi	..	..	..	148 164	..	..	..
TW Taiwan (CN)	523 458	445 692	422 992	450 942	550 193	666 261	512 452
UA Ukraina	2 320	..	..	..	388	..	..
UK Suurbritannia	563	87 025	126 417	107 082	117 032	20 787	30 343
US Ameerika Ühendriigid	9 386	4 915	8 153	6 716	3 307	5 908	22 359
VG Briti Neitsisaared (UK)	..	..	..	..	..	..	..
VN Vietnam	..	..	..	..	..	..	..

Tabel 16. Algandmed jalgrataste impordi netomass perioodil 2016-2022 (Statistikaamet, 2023)

Riik	Kauba netomass, kg						
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
AE Araabia Ühendemiraadid	..	..	..	..	..	..	..
AT Austria	1 716	1 579	3 967	2 031	5 680	15 359	4 293
AU Austraalia	..	5	..	..	5 278	..	..
BE Belgia	98 065	48 450	159 356	119 030	169 275	256 330	159 268
BG Bulgaaria	13 186	17 540	2 358	14 760	12 003	21 508	17 565
BR Brasiilia	40	..	..	..	..	..	..
BY Valgevene	..	..	..	2 507	..	1 305	..
CA Kanada	..	..	79	..	..	..	13
CH Šveits	..	..	4 500	15	..	..	..
CM Kamerun	..	..	..	..	..	..	30
CN Hiina	5 553	8 499	1 890	4 181	5 255	7 414	812
CZ Tšehhi	1 665	1 424	891	1 763	1 643	285	117
DE Saksamaa	25 352	11 302	9 605	20 496	28 283	35 623	37 836



DK Taani	..	..	220	58	221	600	449
EL Kreeka	..	..	..	1 335	..	..	..
ES Hispaania	166	1 146	733	1 181	303	344	2 084
FI Soome	4 453	20 773	14 403	11 778	13 388	17 028	9 000
FR Prantsusmaa	1 000	337	47	..	..	..	194
HK Hongkong (CN)	26	30	..	..	..	..	..
HR Horvaatia	..	..	..	..	..	..	..
HU Ungari	8 467	1 932	42	..	..	..	350
ID Indoneesia	68 558	86 777	69 957	109 641	63 698	130 466	173 572
IL Iisrael	..	..	..	..	..	..	..
IN India	..	..	..	..	..	..	..
IT Itaalia	32 420	11 638	4 320	10 248	10 926	10 737	8 046
JP Jaapan	..	..	..	..	..	..	..
KH Kambodža	47 891	21 007	134 317	118 245	51 022	165 583	121 314
KR Korea Vabariik	..	..	..	..	..	..	..
LK Sri Lanka	..	3 780	3 360	..	..	..	11 628
LT Leedu	18 632	24 088	22 324	20 385	27 944	29 347	54 669
LV Läti	45 532	50 222	39 681	45 031	40 387	33 005	43 634
MD Moldova	..	..	..	..	..	..	..
MX Mehhiko	..	..	..	..	..	..	..
MY Malaisia	..	..	..	..	..	..	..
NL Holland	10 261	14 793	84 462	11 662	14 333	26 102	30 067
NO Norra	1 471	869	637	1 025	1 281	920	356
PH Filippiinid	..	..	..	..	..	..	..
PL Poola	36 536	39 771	65 634	60 680	35 264	53 907	43 617
PT Portugal	..	..	25	..	..	..	..
RS Serbia	24 654	18 562	17 260	20 056	115 972	192 575	4 420
RU Venemaa	26	..	55	20	6 042	22 726	16 774
SE Rootsi	850	1 771	746	493	425	590	572
SI Sloveenia	..	..	..	..	..	..	..
SK Slovakkia	2 705	450	1 700	300	..	850	340
TH Tai	..	20	..	..	..	..	..
TR Türgi	..	..	..	17 187	..	..	..
TW Taiwan (CN)	40 920	37 387	32 845	31 433	35 113	39 688	24 428
UA Ukraina	521	..	..	..	15	..	..
UK Suurbritannia	41	5 064	7 292	5 578	6 757	1 338	389
US Ameerika Ühendriigid	804	1 510	3 871	1 502	3 792	125	1 192
VG Briti Neitsisaared (UK)	..	..	..	..	..	..	..
VN Vietnam	..	..	..	..	..	..	..