ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2017/2206 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 29ης Νοεμβρίου 2017

για την επιβολή οριστικού δασμού αντιντάμπινγκ στις εισαγωγές τροχοφόρων φορείων και των βασικών μερών τους καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας, κατόπιν επανεξέτασης ενόψει της λήξης ισχύος των μέτρων σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/1036 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/1036 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 8ης Ιουνίου 2016, για την άμυνα κατά των εισαγωγών που αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ εκ μέρους χωρών μη μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης ([1]) («βασικός κανονισμός»), και ιδίως το άρθρο 11 παράγραφος 2,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

1.1. Προηγούμενες έρευνες και ισχύοντα μέτρα

(1) Τον Ιούλιο του 2005, με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1174/2005 ([2]), το Συμβούλιο επέβαλε οριστικό δασμό αντιντάμπινγκ στις εισαγωγές τροχοφόρων φορείων και των βασικών μερών τους («τροχοφόρα φορεία») καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας («ΛΔΚ» ή «Κίνα»). Τα μέτρα αυτά αποτελούνταν από έναν κατ' αξίαν δασμό αντιντάμπινγκ που κυμαινόταν μεταξύ 7,6 % και 46,7 % («τα αρχικά μέτρα»).

(2) Τον Ιούλιο του 2008, με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 684/2008 ([3]), το Συμβούλιο, μετά την αυτεπάγγελτη έναρξη μερικής ενδιάμεσης επανεξέτασης σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 3 του βασικού κανονισμού, αποσαφήνισε το πεδίο εφαρμογής των μέτρων και εξαίρεσε από τα αρχικά μέτρα αντιντάμπινγκ ορισμένα προϊόντα, παλετοφόρα ανυψωτικά, περονοφόρα ανυψωτικά, ψαλιδωτά ανυψωτικά και ζυγούς φορτηγών, τα οποία διαπιστώθηκε ότι διαφέρουν από τα (χειροκίνητα ανυψωτικά) τροχοφόρα φορεία, λόγω των χαρακτηριστικών, των ειδικών λειτουργιών και των τελικών τους χρήσεων.

(3) Τον Ιούνιο του 2009, με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 499/2009 ([4]), το Συμβούλιο, ύστερα από έρευνα κατά της καταστρατήγησης δυνάμει του άρθρου 13 του βασικού κανονισμού, επέκτεινε τον οριστικό δασμό αντιντάμπινγκ ο οποίος εφαρμόζεται σε «όλες τις άλλες εταιρείες» και επιβλήθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1174/2005 στα τροχοφόρα φορεία και τα βασικά μέρη τους που αποστέλλονται από την Ταϊλάνδη, είτε δηλώνονται ως καταγωγής Ταϊλάνδης είτε όχι.

(4) Τον Οκτώβριο του 2011, με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1008/2011 ([5]), το Συμβούλιο, κατόπιν επανεξέτασης ενόψει της λήξης ισχύος των μέτρων σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 2 του βασικού κανονισμού, επέβαλε οριστικό δασμό αντιντάμπινγκ στις εισαγωγές τροχοφόρων φορείων καταγωγής ΛΔΚ.

(5) Τον Απρίλιο του 2013, με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 372/2013 ([6]), το Συμβούλιο, κατόπιν ενδιάμεσης επανεξέτασης σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 3 του βασικού κανονισμού, τροποποίησε τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1008/2011 και επέβαλε δασμολογικό συντελεστή 70,8 % σε όλες τις εισαγωγές στην Ένωση τροχοφόρων φορείων καταγωγής ΛΔΚ.

([1]) ΕΕ L 176 της 30.6.2016, σ. 21.

([2]) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1174/2005 του Συμβουλίου, της 18ης Ιουλίου 2005, για την επιβολή οριστικού δασμού αντιντάμπινγκ και για την οριστική είσπραξη του προσωρινού δασμού που επιβλήθηκε στις εισαγωγές τροχοφόρων φορείων και των βασικών μερών τους καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας (ΕΕ L 189 της 21.7.2005, σ. 1).

([3]) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 684/2008 του Συμβουλίου, της 17ης Ιουλίου 2008, για την αποσαφήνιση του πεδίου εφαρμογής των μέτρων αντιντάμπινγκ που επιβλήθηκαν με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1174/2005 στις εισαγωγές τροχοφόρων φορείων και των βασικών μερών τους, καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας (ΕΕ L 192 της 19.7.2008, σ. 1).

([4]) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 499/2009 του Συμβουλίου, της 11ης Ιουνίου 2009, για την επέκταση του οριστικού δασμού αντιντάμπινγκ που επιβλήθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1174/2005 στις εισαγωγές τροχοφόρων φορείων και των βασικών μερών τους, καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας, στις εισαγωγές του ίδιου προϊόντος που αποστέλλονται από την Ταϊλάνδη, είτε δηλώνονται ως καταγωγής Ταϊλάνδης είτε όχι (ΕΕ L 151 της 16.6.2009, σ. 1).

([5]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1008/2011 του Συμβουλίου, της 10ης Οκτωβρίου 2011, για την επιβολή οριστικού δασμού αντιντάμπινγκ στις εισαγωγές τροχοφόρων φορείων και των βασικών μερών τους καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας, όπως επεκτάθηκε στις εισαγωγές τροχοφόρων φορείων και των βασικών μερών τους που αποστέλλονται από την Ταϊλάνδη, είτε δηλώνονται ως καταγωγής Ταϊλάνδης είτε όχι, κατόπιν επανεξέτασης ενόψει της λήξης της ισχύος των μέτρων, σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1225/2009 (ΕΕ L 268 της 13.10.2011, σ. 1).

([6]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 372/2013 του Συμβουλίου, της 22ας Απριλίου 2013, για την τροποποίηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1008/2011 για την επιβολή οριστικού δασμού αντιντάμπινγκ στις εισαγωγές τροχοφόρων φορείων και των βασικών μερών τους, καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας, κατόπιν μερικής ενδιάμεσης επανεξέτασης σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1225/2009 (ΕΕ L 112 της 24.4.2013, σ. 1).

(6) Τον Σεπτέμβριο του 2014, με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 946/2014 ([1]), η Επιτροπή, κατόπιν επανεξέτασης για «νέο εξαγωγέα» σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 4 του βασικού κανονισμού, τροποποίησε τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1008/2011 επιβάλλοντας ατομικό δασμολογικό συντελεστή 54,1 % στις εισαγωγές τροχοφόρων φορείων από την εταιρεία Ningbo Logitrans Handling Equipment Co.

(7) Τον Αύγουστο του 2016, με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2016/1346 ([2]), η Επιτροπή, ύστερα από έρευνα κατά της καταστρατήγησης δυνάμει του άρθρου 13 του βασικού κανονισμού, επέκτεινε τον ισχύοντα οριστικό δασμό αντιντάμπινγκ στις εισαγωγές ελαφρώς τροποποιημένων τροχοφόρων φορείων που φέρουν σύστημα ένδειξης βάρους το οποίο δεν είναι ενσωματωμένο στη βάση (τις περόνες) καταγωγής ΛΔΚ.

(8) Τα ισχύοντα επί του παρόντος μέτρα είναι οριστικός δασμός αντιντάμπινγκ στις εισαγωγές (χειροκίνητων ανυψωτικών) τροχοφόρων φορείων και των βασικών μερών τους, καταγωγής ΛΔΚ, ο οποίος αποτελείται από κατ' αξίαν δασμό ύψους 70,8 %.

1.2. **Αίτηση επανεξέτασης ενόψει της λήξης ισχύος των μέτρων**

(9) Σε συνέχεια της δημοσίευσης ανακοίνωσης για την επικείμενη λήξη ([3]) των ισχυόντων μέτρων αντιντάμπινγκ, η Επιτροπή έλαβε αίτηση για την έναρξη επανεξέτασης ενόψει της λήξης ισχύος των εν λόγω μέτρων κατά της ΛΔΚ σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 2 του βασικού κανονισμού.

(10) Η αίτηση υποβλήθηκε από δύο ενωσιακούς παραγωγούς, τις εταιρείες Toyota Material Handling Manufacturing Sweden AB και PR Industrial S.r.l. («οι αιτούντες»), οι οποίοι εκπροσωπούν ποσοστό μεγαλύτερο του 25 % της συνολικής ενωσιακής παραγωγής τροχοφόρων φορείων και των βασικών μερών τους.

(11) Η αίτηση βασίστηκε στο γεγονός ότι η λήξη της ισχύος των μέτρων θα οδηγούσε ενδεχομένως στη συνέχιση του ντάμπινγκ και στη συνέχιση της ζημίας για τον κλάδο παραγωγής της Ένωσης.

1.3. **Έναρξη επανεξέτασης ενόψει της λήξης ισχύος των μέτρων**

(12) Η Επιτροπή, αφού διαπίστωσε —κατόπιν διαβουλεύσεων με την επιτροπή που έχει συσταθεί δυνάμει του άρθρου 15 παράγραφος 1 του βασικού κανονισμού— ότι υφίστανται επαρκή αποδεικτικά στοιχεία για την έναρξη επανεξέτασης ενόψει της λήξης ισχύος των μέτρων, ανήγγειλε, στις 12 Οκτωβρίου 2016, με ανακοίνωση που δημοσιεύτηκε στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ([4]) («ανακοίνωση για την έναρξη διαδικασίας»), την έναρξη επανεξέτασης ενόψει της λήξης ισχύος των μέτρων, σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 2 του βασικού κανονισμού.

1.4. **Παράλληλη έρευνα για πιθανή καταστρατήγηση**

(13) Στις 19 Ιουλίου 2017 με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2017/1348 ([5]) η Επιτροπή κίνησε διαδικασία έρευνας σχετικά με την πιθανή καταστρατήγηση των ισχυόντων μέτρων αντιντάμπινγκ από εισαγωγές τροχοφόρων φορείων και των βασικών μερών τους που αποστέλλονται από το Βιετνάμ, είτε δηλώνονται ως καταγωγής Βιετνάμ είτε όχι, σύμφωνα με το άρθρο 13 του βασικού κανονισμού.

1.5. **Έρευνα**

1.5.1. *Ενδιαφερόμενα μέρη*

(14) Στην ανακοίνωση για την έναρξη της διαδικασίας, η Επιτροπή κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να έρθουν σε επαφή με τις υπηρεσίες της για να συμμετάσχουν στην έρευνα. Επιπλέον, η Επιτροπή ενημέρωσε ειδικά τους αιτούντες, άλλους γνωστούς ενωσιακούς παραγωγούς, τους γνωστούς παραγωγούς-εξαγωγείς, τις κινεζικές αρχές και τους γνωστούς εισαγωγείς και χρήστες σχετικά με την έναρξη της έρευνας και τους κάλεσε να συμμετάσχουν.

([1]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 946/2014 της Επιτροπής, της 4ης Σεπτεμβρίου 2014, για την τροποποίηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1008/2011 του Συμβουλίου για την επιβολή οριστικού δασμού αντιντάμπινγκ στις εισαγωγές τροχοφόρων φορείων και των βασικών μερών τους, καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας, κατόπιν επανεξέτασης για «νέο εξαγωγέα» σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1225/2009 του Συμβουλίου (ΕΕ L 265 της 5.9.2014, σ. 7).

([2]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2016/1346 της Επιτροπής, της 8ης Αυγούστου 2016, για την επέκταση στις εισαγωγές ελαφρώς τροποποιημένων τροχοφόρων φορείων καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας του οριστικού δασμού αντιντάμπινγκ που επιβλήθηκε με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1008/2011 του Συμβουλίου, όπως τροποποιήθηκε με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 372/2013 του Συμβουλίου, στις εισαγωγές τροχοφόρων φορείων και των βασικών μερών τους, καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας (ΕΕ L 214 της 9.8.2016, σ. 1).

([3]) Ανακοίνωση σχετικά με την επικείμενη λήξη της ισχύος ορισμένων μέτρων αντιντάμπινγκ (ΕΕ C 34 της 29.1.2016, σ. 15).

([4]) Ανακοίνωση για την έναρξη επανεξέτασης ενόψει της λήξης της ισχύος των μέτρων αντιντάμπινγκ που εφαρμόζονται στις εισαγωγές τροχοφόρων φορείων και των βασικών μερών τους καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας (ΕΕ C 373 της 12.10.2016, σ. 3).

([5]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2017/1348 της Επιτροπής, της 19ης Ιουλίου 2017, για την έναρξη έρευνας σχετικά με την πιθανή καταστρατήγηση των μέτρων αντιντάμπινγκ που επιβλήθηκαν με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1008/2011 του Συμβουλίου, όπως τροποποιήθηκε με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 372/2013, στις εισαγωγές τροχοφόρων φορείων και των βασικών μερών τους, καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας, από εισαγωγές που αποστέλλονται από το Βιετνάμ, είτε δηλώνονται ως καταγωγής Βιετνάμ ή όχι, και για την υπαγωγή των εν λόγω εισαγωγών σε καταγραφή (ΕΕ L 188 της 20.7.2017, σ. 1).

(15) Τα ενδιαφερόμενα μέρη είχαν την ευκαιρία να γνωστοποιήσουν τις απόψεις τους και να ζητήσουν ακρόαση από την Επιτροπή και/ή από τον σύμβουλο ακροάσεων για τις διαδικασίες εμπορικών προσφυγών, εντός της προθεσμίας που προβλεπόταν στην ανακοίνωση για την έναρξη της διαδικασίας.

1.6. **Ανάλογη χώρα**

(16) Στην ανακοίνωση για την έναρξη της διαδικασίας, η Επιτροπή ενημέρωσε τα ενδιαφερόμενα μέρη ότι πρότεινε τη Βραζιλία ως τρίτη χώρα με οικονομία της αγοράς («ανάλογη χώρα») κατά την έννοια του άρθρου 2 παράγραφος 7 στοιχείο α) του βασικού κανονισμού. Τα ενδιαφερόμενα μέρη είχαν την ευκαιρία να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με την επιλογή αυτή. Δεν υποβλήθηκαν παρατηρήσεις.

(17) Η Επιτροπή επικοινώνησε με τις αρχές της Βραζιλίας και ενημέρωσε τους δύο γνωστούς παραγωγούς τροχοφόρων φορείων στη Βραζιλία σχετικά με την έναρξη της έρευνας και τους κάλεσε να συμμετάσχουν. Ένας από τους παραγωγούς στη Βραζιλία ήταν πρόθυμος να συνεργαστεί. Δεν απάντησε κανένας άλλος γνωστός παραγωγός ούτε άλλος παραγωγός από τη Βραζιλία.

(18) Η Επιτροπή επιδίωξε επίσης τη συνεργασία γνωστών παραγωγών σε άλλες δυνητικά ανάλογες χώρες, και επιπλέον επικοινώνησε με τις αρμόδιες αρχές σε Καμπότζη, Ινδία, Μαλαισία, Ταϊβάν, Τουρκία και ΗΠΑ, καλώντας τις να αναφέρουν τα ονόματα και τις διευθύνσεις των ενώσεων παραγωγών και των παραγωγών που είναι γνωστό ότι παράγουν και πωλούν τροχοφόρα φορεία στην αγορά τους. Ωστόσο, καμία από τις χώρες με τις οποίες υπήρξε επικοινωνία δεν παρείχε τις πληροφορίες αυτές και κανένας παραγωγός από τις χώρες αυτές δεν ήταν πρόθυμος να συνεργαστεί.

(19) Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 17 πιο πάνω, συνεργασία υπήρξε μόνο με τη Βραζιλία, όπου ο ένας από τους δύο μεγάλους παραγωγούς της χώρας ήταν πρόθυμος να συνεργαστεί. Σε κάθε περίπτωση, έπειτα από την περαιτέρω εξέταση των διαθέσιμων πληροφοριών σχετικά με την αγορά, η Βραζιλία κρίνεται κατάλληλη ανάλογη χώρα και για την ανταγωνιστική της αγορά. Η ύπαρξη πραγματικού ανταγωνισμού αποδεικνύεται από την παρουσία τουλάχιστον δύο εγχώριων παραγωγών και τα στοιχεία των εισαγωγών. Στη Βραζιλία δεν έχουν επιβληθεί επί του παρόντος μέτρα αντιντάμπινγκ και παρά τον κανονικό δασμό ΜΕΚ για τις εισαγωγές ύψους 14 %, η αγορά της Βραζιλίας θεωρήθηκε ανοικτή στις εισαγωγές, όπως δείχνουν τα δημοσιοποιημένα στοιχεία σχετικά με τις εισαγωγές από το Διεθνές Κέντρο Εμπορίου (ITC) ([1]) για τα έτη από το 2012 έως το 2016. Από την έρευνα δεν προέκυψαν στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι η Βραζιλία δεν θα ήταν η κατάλληλη επιλογή με δεδομένη την κατάσταση του ανταγωνισμού στην αγορά της. Κατά συνέπεια, ως ανάλογη χώρα επιλέχθηκε η Βραζιλία.

1.7. **Δειγματοληψία**

(20) Στην ανακοίνωσή της για την έναρξη της διαδικασίας η Επιτροπή ανέφερε ότι ήταν πιθανό να προβεί σε δειγματοληψία των ενδιαφερόμενων μερών σύμφωνα με το άρθρο 17 του βασικού κανονισμού.

1.7.1. *Δειγματοληψία παραγωγών-εξαγωγέων στη ΛΔΚ*

(21) Λόγω του δυνητικά μεγάλου αριθμού παραγωγών-εξαγωγέων στη ΛΔΚ, στην ανακοίνωση για την έναρξη της διαδικασίας εξετάστηκε η δυνατότητα διενέργειας δειγματοληψίας.

(22) Για να μπορέσει η Επιτροπή να αποφασίσει κατά πόσον είναι αναγκαία η δειγματοληψία και, εάν ναι, να επιλέξει ένα δείγμα, ζητήθηκε από τους παραγωγούς-εξαγωγείς στη ΛΔΚ να αναγγελθούν εντός 15 ημερών από την έναρξη της επανεξέτασης και να παράσχουν στην Επιτροπή τις πληροφορίες που ζητούνταν στην ανακοίνωση για την έναρξη της διαδικασίας. Ωστόσο, κανένας από τους παραγωγούς-εξαγωγείς δεν αναγγέλθηκε. Ως εκ τούτου, η δειγματοληψία δεν ήταν αναγκαία.

1.7.2. *Δειγματοληψία εισαγωγέων*

(23) Λόγω του μεγάλου αριθμού μη συνδεδεμένων εισαγωγέων, κρίθηκε σκόπιμο, σύμφωνα με το άρθρο 17 του βασικού κανονισμού, να εξεταστεί το ενδεχόμενο εφαρμογής δειγματοληψίας. Για να μπορέσει η Επιτροπή να αποφασίσει κατά πόσον είναι αναγκαία η δειγματοληψία και, εάν ναι, να επιλέξει ένα δείγμα, ζητήθηκε από τα ανωτέρω μέρη να αναγγελθούν εντός 15 ημερών από την έναρξη της επανεξέτασης και να παράσχουν στην Επιτροπή τις πληροφορίες που ζητούνταν στην ανακοίνωση για την έναρξη της διαδικασίας. Ωστόσο, κανένας μη συνδεδεμένος εισαγωγέας δεν προθυμοποιήθηκε να συνεργαστεί. Ως εκ τούτου, η δειγματοληψία δεν ήταν αναγκαία.

([1]) www.trademap.org από το τμήμα Ανάλυσης και Έρευνας Αγοράς του Διεθνούς Κέντρου Εμπορίου (ITC)

1.7.3. *Δειγματοληψία των παραγωγών της Ένωσης*

(24) Στην ανακοίνωση για την έναρξη της διαδικασίας, η Επιτροπή ανακοίνωσε ότι είχε επιλέξει προσωρινά ένα δείγμα παραγωγών της Ένωσης. Σύμφωνα με την αίτηση επανεξέτασης, στην Ένωση υπάρχουν έξι παραγωγοί τροχοφόρων φορείων. Στο πλαίσιο της τρέχουσας διαδικασίας αναγγέλθηκαν πέντε παραγωγοί της Ένωσης. Κατά τον χρόνο έναρξης της διαδικασίας ήταν γνωστός ένας ακόμη παραγωγός της Ένωσης. Οι έξι αυτοί παραγωγοί της Ένωσης αντιπροσωπεύουν το σύνολο της ενωσιακής παραγωγής. Η Επιτροπή είχε σκοπό να διενεργήσει έρευνα και στους έξι παραγωγούς, και για τον λόγο αυτό δεν πραγματοποιήθηκε δειγματοληψία. Η Επιτροπή ενημέρωσε σχετικά όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη και τα κάλεσε να υποβάλουν παρατηρήσεις. Δεν υποβλήθηκαν παρατηρήσεις εντός της προθεσμίας.

1.8. **Ερωτηματολόγια**

(25) Απεστάλησαν ερωτηματολόγια στους έξι γνωστούς παραγωγούς της Ένωσης και στους δύο παραγωγούς τροχοφόρων φορείων στη Βραζιλία. Η Επιτροπή έλαβε απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο από πέντε παραγωγούς της Ένωσης και έναν παραγωγό τροχοφόρων φορείων στην Βραζιλία.

(26) Κανένας από τους χρήστες δεν υπέβαλε στην Επιτροπή πληροφορίες ούτε αναγγέλθηκε κατά τη διάρκεια της έρευνας.

1.9. **Επιτόπιες επαληθεύσεις**

(27) Η Επιτροπή αναζήτησε και επαλήθευσε όλα τα στοιχεία που έκρινε απαραίτητα για τον προσδιορισμό της πιθανότητας συνέχισης του ντάμπινγκ και της επακόλουθης ζημίας, αφενός, και του συμφέροντος της Ένωσης, αφετέρου. Επιτόπιες επαληθεύσεις, δυνάμει του άρθρου 16 του βασικού κανονισμού, πραγματοποιήθηκαν στις εγκαταστάσεις των ακόλουθων εταιρειών:

Παραγωγοί της Ένωσης:

— PR Industrial S.r.l., Casole d'Elsa, Ιταλία

— Toyota Material Handling Manufacturing Sweden AB, Mjölby, Σουηδία

— Logitrans A/S - Denmark, Ribe, Δανία

— ZAKREM Sp. z o.o., Grajewo, Πολωνία

— VMH - Material Handling s. r. o., Veľký Šariš, Σλοβακία

Παραγωγός στην ανάλογη χώρα:

— Paletrans Equipamentos, Cravinhos, Βραζιλία

1.10. **Περίοδος έρευνας και εξεταζόμενη περίοδος**

(28) Η έρευνα σχετικά με το ντάμπινγκ και τη ζημία κάλυψε την περίοδο από την 1η Οκτωβρίου 2015 έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2016 («περίοδος έρευνας επανεξέτασης» ή «ΠΕΕ»). Η εξέταση των συναφών τάσεων για την εκτίμηση της ζημίας κάλυψε την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2013 έως το τέλος της περιόδου έρευνας («εξεταζόμενη περίοδος»).

2. **ΥΠΟ ΕΠΑΝΕΞΕΤΑΣΗ ΠΡΟΪΟΝ ΚΑΙ ΟΜΟΕΙΔΕΣ ΠΡΟΪΟΝ**

(29) Το προϊόν που αποτελεί αντικείμενο της παρούσας επανεξέτασης είναι τα τροχοφόρα φορεία και τα βασικά μέρη τους, δηλαδή οι βάσεις και τα υδραυλικά τους συστήματα, που επί του παρόντος υπάγονται στους κωδικούς ΣΟ 8427 90 00 (κωδικοί TARIC 8427 90 00 11, 8427 90 00 13 και 8427 90 00 19) και ex 8431 20 00 (κωδικοί TARIC 8431 20 00 11, 8431 20 00 13 και 8431 20 00 19), καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας. Τα μέτρα αντιντάμπινγκ σχετικά με το προϊόν αυτό επεκτάθηκαν στο ίδιο προϊόν, το οποίο όμως παρουσιάζεται κατά την εισαγωγή με το αποκαλούμενο «σύστημα ένδειξης βάρους», που αποτελείται από μηχανισμό ζύγισης ο οποίος δεν είναι ενσωματωμένος στη βάση του, δηλαδή δεν είναι ενσωματωμένος στις περόνες, το οποίο υπάγεται επί του παρόντος στους κωδικούς TARIC 8427 90 00 30 και 8431 20 00 50 («το υπό επανεξέταση προϊόν»). Ο ανωτέρω ορισμός του προϊόντος επικαιροποιήθηκε σύμφωνα με το διορθωτικό στον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2016/1346 της Επιτροπής ([1]).

([1]) Διορθωτικό στον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2016/1346 της Επιτροπής, της 8ης Αυγούστου 2016, για την επέκταση στις εισαγωγές ελαφρώς τροποποιημένων τροχοφόρων φορείων καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας του οριστικού δασμού αντιντάμπινγκ που επιβλήθηκε με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1008/2011 του Συμβουλίου, όπως τροποποιήθηκε με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 372/2013 του Συμβουλίου, στις εισαγωγές τροχοφόρων φορείων και των βασικών μερών τους, καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας (ΕΕ L 202 της 3.8.2017, σ. 8).

(30) Η έρευνα επιβεβαίωσε ότι, όπως και στην αρχική έρευνα, το υπό επανεξέταση προϊόν και τα προϊόντα που παράγονται και πωλούνται στην εγχώρια αγορά στην ΛΔΚ, τα προϊόντα που παράγονται και πωλούνται στην αγορά της ανάλογης χώρας, καθώς και εκείνα που παράγονται και πωλούνται στην Ένωση από τους ενωσιακούς παραγωγούς έχουν τα ίδια βασικά φυσικά και τεχνικά χαρακτηριστικά, καθώς και τις ίδιες χρήσεις και, ως εκ τούτου, θεωρούνται ότι είναι ομοειδή προϊόντα κατά την έννοια του άρθρου 1 παράγραφος 4 του βασικού κανονισμού.

3. ΠΙΘΑΝΟΤΗΤΑ ΣΥΝΕΧΙΣΗΣ Ή ΕΠΑΝΑΛΗΨΗΣ ΤΟΥ ΝΤΑΜΠΙΝΓΚ

3.1. **Προκαταρκτικές παρατηρήσεις**

(31) Σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 2 του βασικού κανονισμού, εξετάστηκε αν υπήρχε πρακτική ντάμπινγκ κατά την περίοδο της έρευνας επανεξέτασης και κατά πόσον η λήξη της ισχύος των μέτρων θα ήταν πιθανόν να οδηγήσει στη συνέχιση ή την επανάληψη του ντάμπινγκ.

(32) Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 22, κανένας Κινέζος παραγωγός-εξαγωγέας δεν συνεργάστηκε στην έρευνα. Συνεπώς, η Επιτροπή ενημέρωσε τις κινεζικές αρχές ότι, σύμφωνα με το άρθρο 18 του βασικού κανονισμού, ενδέχεται να χρησιμοποιηθούν τα διαθέσιμα πραγματικά στοιχεία σχετικά με τον Κινέζο παραγωγό-εξαγωγέα, προκειμένου να διαπιστωθεί κατά πόσον ασκείται πράγματι επί του παρόντος πρακτική ντάμπινγκ καθώς και η πιθανότητα συνέχισης ή επανάληψης του ντάμπινγκ. Η Επιτροπή δεν έλαβε παρατηρήσεις ή αιτήματα για παρέμβαση του συμβούλου ακροάσεων από τις κινεζικές αρχές ως προς το θέμα αυτό.

(33) Σ' αυτή τη βάση και σύμφωνα με το άρθρο 18 παράγραφος 1 του βασικού κανονισμού, τα συμπεράσματα σχετικά με την ύπαρξη ντάμπινγκ και την πιθανότητα συνέχισης ή επανάληψης του ντάμπινγκ που παρατίθενται παρακάτω βασίστηκαν στα διαθέσιμα πραγματικά στοιχεία, και ειδικότερα σε:

i) πληροφορίες που περιέχονταν στην αίτηση,

ii) στατιστικά στοιχεία της Eurostat και στοιχεία που υπέβαλαν τα κράτη μέλη στην Επιτροπή δυνάμει του άρθρου 14 παράγραφος 6 του βασικού κανονισμού («βάση δεδομένων του άρθρου 14 παράγραφος 6»),

iii) διαθέσιμα στατιστικά στοιχεία από την κινεζική βάση δεδομένων με τα στατιστικά στοιχεία για τις εξαγωγές,

iv) διαθέσιμα στατιστικά στοιχεία από τη διαδραστική βάση εμπορικών δεδομένων της Επιτροπής Διεθνούς Εμπορίου των ΗΠΑ (USITC DataWeb), με τη χρήση δεδομένων που ελήφθησαν από το Bureau of the Census των ΗΠΑ,

v) διαθέσιμα στατιστικά στοιχεία του «Εμπορικού Χάρτη» (Trade Map) του Τμήματος Ανάλυσης και Έρευνας Αγοράς του Διεθνούς Κέντρου Εμπορίου (ITC) στη Γενεύη της Ελβετίας.

3.2. **Ντάμπινγκ**

3.2.1. *Παραγωγοί-εξαγωγείς στους οποίους αναγνωρίστηκε καθεστώς οικονομίας της αγοράς στην αρχική έρευνα*

3.2.1.1. Κανονική αξία

(34) Σ' έναν παραγωγό-εξαγωγέα είχε χορηγηθεί καθεστώς οικονομίας της αγοράς («ΚΟΑ») κατά την επανεξέταση για «νέο εξαγωγέα» σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 4 του βασικού κανονισμού που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 7. Επομένως, η κανονική αξία για τον συγκεκριμένο παραγωγό-εξαγωγέα, λόγω του ότι δεν συνεργάστηκε, βασίστηκε στα διαθέσιμα στοιχεία, σύμφωνα με το άρθρο 18 του βασικού κανονισμού.

(35) Η κανονική αξία καθορίστηκε με βάση τις τιμές εξαγωγής προς κατάλληλη τρίτη χώρα στο αρχικό επίπεδο «εκ του εργοστασίου» στην Κίνα. Στη συγκεκριμένη περίπτωση χρησιμοποιήθηκαν τα στοιχεία των εισαγωγών τροχοφόρων φορείων καταγωγής Κίνας στις ΗΠΑ ([1]). Το 2016 εισήχθησαν στις ΗΠΑ περίπου 424 000 τροχοφόρα φορεία καταγωγής ΛΔΚ αξίας περίπου 76,115 εκατ. δολαρίων ΗΠΑ. Η τιμή εκ του εργοστασίου υπολογίστηκε μετά την εφαρμογή της μέσης συναλλαγματικής ισοτιμίας του ευρώ για το ίδιο έτος και την αφαίρεση ίδιου επιπέδου προσαρμογών για τις θαλάσσιες εμπορευματικές μεταφορές (5,5 %), την ασφάλιση θαλάσσιων μεταφορών (0,05 %) και τις εσωτερικές εμπορευματικές μεταφορές (1,67 %) όπως χρησιμοποιήθηκαν στα πορίσματα της μερικής ενδιάμεσης επανεξέτασης που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 5.

(36) Η μεθοδολογία αυτή κρίθηκε ως η πλέον εύλογη στο πλαίσιο της παρούσας επανεξέτασης ενόψει της λήξης ισχύος των μέτρων, δεδομένης της έλλειψης άλλων διαθέσιμων στοιχείων εξαιτίας της μη συνεργασίας.

([1]) *Πηγή:* Διαδραστική βάση εμπορικών δεδομένων της Επιτροπής Διεθνούς Εμπορίου των ΗΠΑ (USITC DataWeb), με τη χρήση δεδομένων που ελήφθησαν από το Bureau of the Census των ΗΠΑ.

3.2.1.2. Τιμή εξαγωγής

(37) Η τιμή εξαγωγής για τον εν λόγω παραγωγό-εξαγωγέα καθορίστηκε με βάση τις εισαγωγές του υπό επανεξέταση προϊόντος στην Ένωση κατά την περίοδο της έρευνας επανεξέτασης, όπως καταγράφονται στη βάση δεδομένων του άρθρου 14 παράγραφος 6.

3.2.1.3. Σύγκριση

(38) Η Επιτροπή συνέκρινε την κανονική αξία και την τιμή εξαγωγής όπως καθορίστηκαν βάσει τιμών εκ του εργοστασίου. Για να διασφαλιστεί δίκαιη σύγκριση, η τιμή εξαγωγής και η κανονική αξία προσαρμόστηκαν ώστε να ληφθούν υπόψη οι διαφορές που επηρεάζουν τις τιμές και τη συγκρισιμότητα των τιμών, σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 10 του βασικού κανονισμού. Για τις θαλάσσιες εμπορευματικές μεταφορές, τα έξοδα διεκπεραίωσης και τις εσωτερικές εμπορευματικές μεταφορές πραγματοποιήθηκαν προσαρμογές βάσει των στοιχείων που χρησιμοποιήθηκαν στα πορίσματα της μερικής ενδιάμεσης επανεξέτασης που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 5 σύμφωνα με το άρθρο 18 του βασικού κανονισμού.

3.2.1.4. Περιθώριο ντάμπινγκ

(39) Η Επιτροπή συνέκρινε τη σταθμισμένη μέση κανονική αξία με τη σταθμισμένη μέση τιμή εξαγωγής που προσδιορίστηκε παραπάνω, όπως προβλέπεται από το άρθρο 2 παράγραφοι 11 και 12 του βασικού κανονισμού.

(40) Σ' αυτή τη βάση το μέσο σταθμισμένο περιθώριο ντάμπινγκ, εκφρασμένο ως ποσοστό της τιμής CIF στα σύνορα της Ένωσης, πριν από την καταβολή δασμού, ήταν 5,7 % για την εταιρεία Ningbo Logitrans Handling Equipment Co.

3.2.2. *Παραγωγοί-εξαγωγείς στους οποίους δεν αναγνωρίστηκε καθεστώς οικονομίας της αγοράς κατά την αρχική έρευνα*

3.2.2.1. Κανονική αξία

(41) Όσον αφορά τους Κινέζους παραγωγούς-εξαγωγείς στους οποίους δεν αναγνωρίστηκε ΚΟΑ στην αρχική έρευνα, η κανονική τιμή θα πρέπει να καθοριστεί σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 7 στοιχείο α) του βασικού κανονισμού, δηλαδή με βάση την τιμή ή την κατασκευασμένη αξία σε κατάλληλη τρίτη χώρα με οικονομία της αγοράς («ανάλογη χώρα»).

(42) Όπως εξηγείται στις αιτιολογικές σκέψεις 16 έως 18, η Βραζιλία επελέγη ως ανάλογη χώρα και ένας παραγωγός στη Βραζιλία συνεργάστηκε στην έρευνα. Για τον παραγωγό αυτόν η κανονική αξία υπολογίστηκε με βάση τις τιμές «εκ του εργοστασίου» για τις επικερδείς πωλήσεις τροχοφόρων φορείων στην ανάλογη χώρα, που αντιπροσωπεύουν πάνω από το 20 % των συνολικών πωλήσεων, και κατασκευάστηκε σε όλες τις άλλες περιπτώσεις, σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 7 στοιχείο α) του βασικού κανονισμού.

3.2.2.2. Τιμή εξαγωγής

(43) Λόγω της μη συνεργασίας των Κινέζων παραγωγών-εξαγωγέων, οι τιμές εξαγωγής καθορίστηκαν σύμφωνα με το άρθρο 18 του βασικού κανονισμού, δηλαδή σύμφωνα με τη βάση δεδομένων του άρθρου 14 παράγραφος 6 για τις εισαγωγές που πραγματοποιήθηκαν στην Ένωση κατά την περίοδο της έρευνας επανεξέτασης. Ειδικότερα, οι τιμές εισαγωγής, όπως αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη 70, χρησιμοποιήθηκαν για να υπολογιστεί η τιμή εξαγωγής κατά τη διάρκεια της ΠΕΕ με αφαίρεση από αυτές τις τιμές εισαγωγής του ίδιου επιπέδου προσαρμογών για τις θαλάσσιες εμπορευματικές μεταφορές, τα έξοδα διεκπεραίωσης και τις εσωτερικές εμπορευματικές μεταφορές με αυτές που χρησιμοποιήθηκαν στα πορίσματα της μερικής ενδιάμεσης επανεξέτασης που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 5.

3.2.2.3. Σύγκριση

(44) Η Επιτροπή συνέκρινε την κανονική αξία και την τιμή εξαγωγής όπως καθορίστηκαν βάσει τιμών εκ του εργοστασίου. Στις περιπτώσεις που κρίθηκε αιτιολογημένο για να διασφαλιστεί δίκαιη σύγκριση, η τιμή εξαγωγής και η κανονική αξία προσαρμόστηκαν ώστε να ληφθούν υπόψη οι διαφορές που επηρεάζουν τις τιμές και τη συγκρισιμότητα των τιμών, σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 10 του βασικού κανονισμού. Για τις θαλάσσιες εμπορευματικές μεταφορές, τα έξοδα διεκπεραίωσης και τις εσωτερικές εμπορευματικές μεταφορές πραγματοποιήθηκαν προσαρμογές βάσει των στοιχείων που χρησιμοποιήθηκαν στα πορίσματα της μερικής ενδιάμεσης επανεξέτασης που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 5 σύμφωνα με το άρθρο 18 του βασικού κανονισμού.

3.2.2.4. Περιθώριο ντάμπινγκ

(45) Η Επιτροπή συνέκρινε τη σταθμισμένη μέση κανονική αξία με τη σταθμισμένη μέση τιμή εξαγωγής που προσδιορίστηκε παραπάνω, όπως προβλέπεται από το άρθρο 2 παράγραφοι 11 και 12 του βασικού κανονισμού.

(46) Σ' αυτή τη βάση, το μέσο σταθμισμένο περιθώριο ντάμπινγκ, εκφρασμένο ως ποσοστό της τιμής CIF (κόστος, ασφάλιση, ναύλος) στα σύνορα της Ένωσης, πριν από την καταβολή του δασμού, ήταν 29,2 % για όλους τους παραγωγούς της ΛΔΚ στους οποίους δεν αναγνωρίστηκε καθεστώς οικονομίας της αγοράς κατά τη διάρκεια της αρχικής έρευνας.

3.2.3. *Εξέλιξη των εισαγωγών σε περίπτωση κατάργησης των μέτρων*

(47) Σε συνέχεια της διαπίστωσης πρακτικής ντάμπινγκ κατά την περίοδο της έρευνας επανεξέτασης, η Επιτροπή διερεύνησε την πιθανότητα συνέχισης της πρακτικής ντάμπινγκ σε περίπτωση κατάργησης των μέτρων. Αναλύθηκαν τα ακόλουθα στοιχεία: η παραγωγική ικανότητα και η πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα στη ΛΔΚ, η κινεζική εξαγωγική συμπεριφορά σε άλλες τρίτες χώρες και η ελκυστικότητα της αγοράς της Ένωσης.

(48) Δεδομένης της μη συνεργασίας από μέρους των Κινέζων παραγωγών-εξαγωγέων, σύμφωνα με το άρθρο 18 του βασικού κανονισμού, τα συμπεράσματα σχετικά με την πιθανότητα επανάληψης του ντάμπινγκ που παρατίθενται παρακάτω βασίστηκαν στα διαθέσιμα στοιχεία, και πιο συγκεκριμένα στις πηγές που αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη 22.

3.2.4. *Παραγωγική ικανότητα και πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα στην Κίνα*

(49) Σχετικά με την παραγωγή και την παραγωγική ικανότητα στην Κίνα, ελλείψει άλλων πηγών στοιχείων, η ανάλυση έγινε με βάση τα στοιχεία που υποβλήθηκαν κατά τη διάρκεια της έρευνας από τους αιτούντες για τους 22 μεγαλύτερους Κινέζους παραγωγούς.

(50) Σ' αυτή τη βάση, η παραγωγική ικανότητα στην Κίνα εκτιμήθηκε ότι ανερχόταν σε τουλάχιστον 2,5 εκατομμύρια τεμάχια ετησίως, η πραγματική παραγωγή σε περίπου 2,0 εκατομμύρια τεμάχια ετησίως και, ως εκ τούτου, η κινεζική πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα εκτιμήθηκε στο μισό τουλάχιστον εκατομμύριο τεμάχια ανά έτος. Ωστόσο, πρόκειται για συντηρητική εκτίμηση καθώς, σύμφωνα με τους αιτούντες, υπάρχουν 34 ακόμη γνωστές κινεζικές εταιρείες που κατασκευάζουν τροχοφόρα φορεία στην Κίνα σε μικρότερη κλίμακα.

(51) Η εν λόγω εκτιμώμενη πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα αντιστοιχεί περίπου στο 100 % της μέσης ετήσιας κατανάλωσης της αγοράς της Ένωσης από το 2014 έως το 2016. Επειδή δεν υπήρξαν αποδεικτικά στοιχεία που να αποδεικνύουν το αντίθετο, η Επιτροπή αποδέχτηκε την εν λόγω εκτίμηση ως εύλογη.

3.2.5. *Η εξαγωγική συμπεριφορά της Κίνας σε άλλες τρίτες χώρες*

(52) Όσον αφορά την εξαγωγική συμπεριφορά της Κίνας σε άλλες τρίτες χώρες, δεν υπάρχουν διαθέσιμα στατιστικά στοιχεία για το υπό επανεξέταση προϊόν μεμονωμένα. Οι σχετικοί κωδικοί εμπορευμάτων της κινεζικής βάσης δεδομένων με τα στατιστικά στοιχεία για τις εξαγωγές περιλαμβάνουν και άλλα προϊόντα, δηλαδή «Τροχοφόρα φορεία, χωρίς ηλεκτρικό κινητήρα, εφοδιασμένα με διάταξη ανυψώσεως», τα οποία έχουν υψηλότερη μοναδιαία τιμή απ' ό,τι τα τροχοφόρα φορεία, γεγονός που αυξάνει τη μέση τιμή εξαγωγής.

(53) Η αίτηση επανεξέτασης δεν παρέχει κανένα στοιχείο. Ως προσεγγιστική μεταβλητή για μια αδρή ένδειξη σχετικά με τις τάσεις του όγκου των εξαγωγών, αν και με τους περιορισμούς που επισημαίνονται ανωτέρω στην αιτιολογική σκέψη 52, θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί η κινεζική βάση δεδομένων με τα στατιστικά στοιχεία για τις εξαγωγές ([1]). Σ' αυτή τη βάση, διαπιστώθηκε ότι οι όγκοι των εξαγωγών παρέμειναν σημαντικοί και σχετικά σταθεροί από το 2014 έως το 2016.

(54) Σύμφωνα με την κινεζική βάση δεδομένων με τα στατιστικά στοιχεία για τις εξαγωγές, κατά την ΠΕΕ η μέση τιμή πώλησης στην ΕΕ ήταν 221 EUR ανά τεμάχιο, ενώ ανερχόταν μόλις σε 162 EUR ανά τεμάχιο στις αγορές άλλων τρίτων χωρών. Για τους ίδιους λόγους που προαναφέρθηκαν στην αιτιολογική σκέψη 52, θα πρέπει να υπενθυμιστεί ότι το επίπεδο της τιμής του υπό επανεξέταση προϊόντος σε άλλες τρίτες χώρες είναι ακόμη χαμηλότερο.

(55) Σχετικά με την εγχώρια κατανάλωση στην Κίνα, η αίτηση ανέφερε ότι είναι περίπου μισό εκατομμύριο τεμάχια ανά έτος. Ωστόσο, λόγω της έλλειψης συνεργασίας και άλλων στοιχείων, δεν υπάρχουν άλλες ενδείξεις σχετικά με τη δυνατότητα της Κίνας να απορροφήσει την πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα στο μέλλον. Παρ' όλα αυτά, αναμένεται ότι η αγορά της Ένωσης θα προσελκύσει το υπό επανεξέταση προϊόν, όπως εξετάζεται κατωτέρω στις αιτιολογικές σκέψεις 56 και 57.

3.2.6. *Ελκυστικότητα της ενωσιακής αγοράς*

(56) Η ενωσιακή αγορά ήταν ανέκαθεν ελκυστική για τους Κινέζους εξαγωγείς-παραγωγούς τροχοφόρων φορείων. Αυτό αποδεικνύεται από τη συνεχή παρουσία τους ήδη από την αρχική έρευνα, καθώς και από τις προσπάθειες που καταβλήθηκαν για να καταστρατηγηθούν τα ισχύοντα μέτρα στο παρελθόν μέσω Ταϊλάνδης, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 3, και μέσω της ελαφράς τροποποίησης του προϊόντος που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 7.

([1]) Ο σχετικός κωδικός εμπορεύματος της κινεζικής βάσης δεδομένων με τα στατιστικά στοιχεία για τις εξαγωγές περιλαμβάνει και άλλα προϊόντα, δηλαδή «Τροχοφόρα φορεία, χωρίς ηλεκτρικό κινητήρα, εφοδιασμένα με διάταξη ανυψώσεως», τα οποία έχουν υψηλότερη μοναδιαία τιμή. Η χρήση αυτής της βάσης δεδομένων θα μπορούσε να έχει ως αποτέλεσμα την υπερεκτίμηση των τιμών εξαγωγών για τα τροχοφόρα φορεία.

(57) Επιπλέον, η ελκυστικότητα της αγοράς της Ένωσης θα μπορούσε να επιβεβαιωθεί από το γεγονός ότι οι Κινέζοι παραγωγοί-εξαγωγείς μπορούν να επιτύχουν υψηλότερες τιμές στην αγορά της Ένωσης σε σύγκριση με τις τιμές που επιτυγχάνουν κατά μέσο όρο στις αγορές άλλων τρίτων χωρών, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 54.

3.3. **Συμπέρασμα για την πιθανότητα συνέχισης του ντάμπινγκ**

(58) Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή έκρινε ότι εάν τα μέτρα καταργηθούν υπάρχει μεγάλη πιθανότητα συνέχισης της πρακτικής ντάμπινγκ. Πράγματι, με βάση τα περιθώρια ντάμπινγκ που διαπιστώθηκαν κατά τη διάρκεια της ΠΕΕ για τις εισαγωγές στην αγορά της Ένωσης, είναι πιθανό οι εισαγωγές από την Κίνα να εξακολουθήσουν να πραγματοποιούνται σε τιμές ντάμπινγκ. Επιπλέον, με δεδομένη τη σημαντική παραγωγική ικανότητα και πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα της Κίνας, έστω και αν δεν υπάρχουν ενδείξεις σχετικά με την ικανότητα απορρόφησης, και δεδομένης της ελκυστικότητας της αγοράς της Ένωσης, είναι πιθανό τα προϊόντα αυτά να εξακολουθήσουν να εισέρχονται στην αγορά της Ένωσης σε μεγάλες ποσότητες, οι οποίες πιθανότατα θα αυξηθούν ακόμη περισσότερο εάν επιτραπεί η λήξη των μέτρων.

4. **ΠΙΘΑΝΟΤΗΤΑ ΣΥΝΕΧΙΣΗΣ Η ΕΠΑΝΑΛΗΨΗΣ ΤΗΣ ΖΗΜΙΑΣ**

4.1. **Ορισμός του ενωσιακού κλάδου παραγωγής και της ενωσιακής παραγωγής**

(59) Κατά την περίοδο της έρευνας επανεξέτασης, το ομοειδές προϊόν παραγόταν από έξι παραγωγούς στην Ένωση. Οι εν λόγω παραγωγοί αποτελούν τον «ενωσιακό κλάδο παραγωγής» κατά την έννοια του άρθρου 4 παράγραφος 1 του βασικού κανονισμού.

(60) Μόνο πέντε παραγωγοί της Ένωσης απάντησαν στο ερωτηματολόγιο. Ο έκτος παραγωγός της Ένωσης ήταν πρόθυμος να συνεργαστεί, αλλά δεν απάντησε στο ερωτηματολόγιο. Ο παραγωγός αυτός αντιπροσωπεύει το 2 % της συνολικής ενωσιακής παραγωγής. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή μπορούσε να στηρίξει τα πορίσματά της στους πέντε παραγωγούς που αντιπροσωπεύουν το 98 % της συνολικής ενωσιακής παραγωγής, καθώς και στην εκτίμηση για τον έκτο παραγωγό βάσει των πληροφοριών που παρασχέθηκαν κατά την τρέχουσα διαδικασία.

4.2. **Ενωσιακή κατανάλωση**

(61) Η Επιτροπή προσδιόρισε την ενωσιακή κατανάλωση βάσει του όγκου των πωλήσεων του ενωσιακού κλάδου παραγωγής στην αγορά της Ένωσης και βάσει των στοιχείων της Eurostat σχετικά με τις εισαγωγές.

(62) Οι συνολικές πωλήσεις του ενωσιακού κλάδου παραγωγής υπολογίστηκαν με βάση τις απαντήσεις των πέντε παραγωγών της Ένωσης στο ερωτηματολόγιο και εκτίμηση για την έκτη εταιρεία, η οποία βασίστηκε στο μερίδιό της στην αγορά.

(63) Με βάση τα ανωτέρω, η ενωσιακή κατανάλωση εξελίχθηκε ως εξής:

Πίνακας 1

Ενωσιακή κατανάλωση

	2013	2014	2015	ΠΕΕ
Ενωσιακή κατανάλωση (τεμάχια)	363 641	543 535	427 879	529 212
Δείκτης (2013 = 100)	*100*	*149*	*118*	*146*

Πηγή: Ερωτηματολόγιο του ενωσιακού κλάδου παραγωγής και στατιστικά στοιχεία της Eurostat.

(64) Από το 2013 έως την ΠΕΕ η ενωσιακή κατανάλωση αυξήθηκε κατά 46 %. Παρουσίασε μείωση από το 2014 έως το 2015, αλλά αυξήθηκε και πάλι σε επίπεδα παρόμοια με εκείνα του 2014 κατά τη διάρκεια της ΠΕΕ.

4.3. **Εισαγωγές από την οικεία χώρα**

(65) Ελλείψει συνεργασίας από μέρους των Κινέζων παραγωγών-εξαγωγέων στην παρούσα έρευνα, η Επιτροπή χρησιμοποίησε τα στατιστικά στοιχεία που ήταν διαθέσιμα στη Eurostat προκειμένου να προσδιορίσει τον όγκο και τις τιμές των εισαγωγών στην Ένωση από τη ΛΔΚ κατά την εξεταζόμενη περίοδο.

4.3.1. *Όγκος και μερίδιο αγοράς των εισαγωγών από την οικεία χώρα*

(66) Ο όγκος των εισαγωγών στην Ένωση από την οικεία χώρα και το μερίδιο αγοράς εξελίχθηκαν ως εξής:

Πίνακας 2

Όγκος εισαγωγών και μερίδιο αγοράς

	2013	2014	2015	ΠΕΕ
Εισαγωγές από την Κίνα (τεμάχια)	239 251	113 929	85 976	85 482
Δείκτης	*100*	*48*	*36*	*36*
Μερίδιο κινεζικής αγοράς (%)	66	21	20	16
Δείκτης	*100*	*32*	*31*	*25*

Πηγή: Στατιστικές της Eurostat.

(67) Κατά την εξεταζόμενη περίοδο, ο όγκος των εισαγωγών από την Κίνα μειώθηκε κατά 64 %. Η μείωση αυτή σημειώθηκε κυρίως μεταξύ του 2013 και του 2015, ενώ τα επίπεδα εισαγωγών κατά την ΠΕΕ ήταν σε παρόμοια επίπεδα με το 2015.

(68) Η μείωση αυτή πρέπει να εξεταστεί σε σχέση με την αύξηση του δασμού αντιντάμπινγκ (από 46,7 % σε 70,8 %), η οποία πραγματοποιήθηκε το 2013, μετά την ενδιάμεση επανεξέταση που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 5.

(69) Κατά την εξεταζόμενη περίοδο το κινεζικό μερίδιο αγοράς μειώθηκε από 66 % σε 16 %, συνολική μείωση κατά 50 ποσοστιαίες μονάδες (ή 75 %).

4.3.2. *Τιμές των εισαγωγών από την οικεία χώρα και υποτιμολόγηση*

(70) Η μέση σταθμισμένη τιμή των εισαγωγών από την οικεία χώρα στην Ένωση εξελίχθηκε ως εξής:

Πίνακας 3

Τιμές εισαγωγής

	2013	2014	2015	ΠΕΕ
Τιμές εισαγωγών από την Κίνα (EUR/τεμάχιο)	117	119	146	154
Δείκτης	*100*	*102*	*125*	*132*

Οι τιμές δεν περιλαμβάνουν τους ισχύοντες δασμούς αντιντάμπινγκ.
Πηγή: Στατιστικές της Eurostat.

(71) Οι τιμές των εισαγωγών από την Κίνα αυξάνονταν συνεχώς κατά την εξεταζόμενη περίοδο και συνολικά κατά 32 % μεταξύ του 2013 και της ΠΕΕ.

(72) Ελλείψει συνεργασίας από μέρους των Κινέζων παραγωγών-εξαγωγέων που αποτελούν αντικείμενο της παρούσας έρευνας, η Επιτροπή προσδιόρισε την υποτιμολόγηση κατά την περίοδο της έρευνας επανεξέτασης συγκρίνοντας:

— τη μέση σταθμισμένη τιμή πώλησης του ενωσιακού παραγωγού που χρεώθηκε σε ανεξάρτητους πελάτες στην ενωσιακή αγορά, προσαρμοσμένη σε επίπεδο τιμής εκ του εργοστασίου, και

— τη μέση τιμή των εισαγωγών από την Κίνα με βάση τα στατιστικά στοιχεία της Eurostat, συμπεριλαμβανομένων των δασμών αντιντάμπινγκ.

(73) Με βάση τα ανωτέρω, κατά τη διάρκεια της ΠΕΕ, οι τιμές των εισαγωγών από την Κίνα ήταν χαμηλότερες από τις τιμές του ενωσιακού κλάδου παραγωγής κατά 1,9 % (ή 41 % αν στις τιμές των εισαγωγών από την Κίνα δεν υπολογιστούν οι δασμοί αντιντάμπινγκ).

4.4. **Εισαγωγές από τρίτες χώρες**

(74) Ο όγκος των εισαγωγών στην Ένωση από τρίτες χώρες εκτός της οικείας χώρας παρατίθεται στον πίνακα παρακάτω. Η ποσότητα και οι τάσεις των τιμών βασίζονται σε στοιχεία της Eurostat. Με βάση τα ανωτέρω, οι εισαγωγές στην Ένωση από τρίτες χώρες εξελίχθηκαν ως εξής:

Πίνακας 4

Όγκος εισαγωγών, μερίδιο της αγοράς και τιμές από τρίτες χώρες

	2013	2014	2015	ΠΕΕ
Μαλαισία (τεμάχια)	**2 933**	**252 004**	**136 046**	**182 177**
Δείκτης	*100*	*8 592*	*4 638*	*6 211*
Μερίδιο αγοράς (%)	1	46	32	34
Δείκτης	*100*	*5 748*	*3 942*	*4 268*
Μέση τιμή (EUR/τεμάχιο)	118	146	153	149
Δείκτης	*100*	*124*	*130*	*127*
Βιετνάμ (τεμάχια)	**6 817**	**22 133**	**30 329**	**58 512**
Δείκτης	*100*	*325*	*445*	*858*
Μερίδιο αγοράς (%)	2	4	7	11
Δείκτης	*100*	*217*	*378*	*590*
Μέση τιμή (EUR/τεμάχιο)	112	123	141	135
Δείκτης	*100*	*110*	*126*	*121*
Άλλες τρίτες χώρες (*) **(τεμάχια)**	**6 893**	**9 328**	**11 442**	**17 528**
Δείκτης	*100*	*135*	*166*	*254*
Μερίδιο αγοράς (%)	2	2	3	3
Δείκτης	*100*	*91*	*141*	*175*
Μέση τιμή (EUR/τεμάχιο)	951	430	288	346
Δείκτης	*100*	*45*	*30*	*36*
Σύνολο από τρίτες χώρες (τεμάχια)	**16 643**	**283 465**	**177 817**	**258 217**
Δείκτης	*100*	*1 703*	*1 068*	*1 552*
Μερίδιο αγοράς (%)	5	52	42	49
Δείκτης	*100*	*1 139*	*908*	*1 066*
Μέση τιμή (EUR/τεμάχιο)	461	153	160	160
Δείκτης	*100*	*33*	*35*	*35*

(*) εκτός Μαλαισίας και Βιετνάμ.
Πηγή: Στατιστικά στοιχεία της Eurostat και στατιστικά στοιχεία διαθέσιμα στη βάση δεδομένων του άρθρου 14 παράγραφος 6 (για τη Μαλαισία το 2014).

(75) Οι όγκοι των εισαγωγών από αγορές τρίτων χωρών αυξήθηκαν σημαντικά (από 16 643 τεμάχια το 2013 σε 258 217 τεμάχια κατά τη διάρκεια της ΠΕΕ) κατά την εξεταζόμενη περίοδο. Κατά τη διάρκεια της ΠΕΕ, το συνδυασμένο μερίδιο αγοράς τους έφτασε το 49 %. Η αύξηση αυτή θα πρέπει να εξεταστεί υπό το πρίσμα της απώλειας του μεριδίου αγοράς των εισαγωγών από την Κίνα (– 75 %) που αναλύεται στην αιτιολογική σκέψη 69.

(76) Η μέση τιμή των εισαγωγών από τρίτες χώρες αυξήθηκε κατά 13 % μεταξύ του 2013 και της ΠΕΕ.

(77) Ο όγκος των εισαγωγών από τη Μαλαισία αυξήθηκε απότομα κατά τη διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου και το αντίστοιχο μερίδιο αγοράς αυξήθηκε από 1 % το 2013 σε 34 % κατά την ΠΕΕ. Οι τιμές των εισαγωγών από τη Μαλαισία αυξήθηκαν κατά 27 % κατά την εξεταζόμενη περίοδο. Κατά την ΠΕΕ ήταν κατά μέσον όρο 3 % χαμηλότερες από τις τιμές των εισαγωγών από την Κίνα (χωρίς τους δασμούς αντιντάμπινγκ) και κατά 13 % χαμηλότερες από τις τιμές του ενωσιακού κλάδου παραγωγής.

(78) Ομοίως αυξήθηκαν σημαντικά οι όγκοι των εισαγωγών από το Βιετνάμ, με αντίστοιχη αύξηση στο μερίδιο αγοράς από 2 % σε 11 % μεταξύ του 2013 και της ΠΕΕ. Οι τιμές των εισαγωγών από το Βιετνάμ αυξήθηκαν κατά 21 % κατά την εξεταζόμενη περίοδο. Κατά την ΠΕΕ ήταν κατά μέσον όρο 12 % χαμηλότερες από τις τιμές των εισαγωγών από την Κίνα (χωρίς τους δασμούς αντιντάμπινγκ) και κατά 22 % χαμηλότερες από τις τιμές του ενωσιακού κλάδου παραγωγής.

5. **ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΕΝΩΣΙΑΚΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ**

5.1. **Γενικές παρατηρήσεις**

(79) Σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 5 του βασικού κανονισμού, η εξέταση των επιπτώσεων των εισαγωγών που αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ για τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής περιλαμβάνει αξιολόγηση όλων των οικονομικών δεικτών που έχουν σημασία για την κατάσταση του ενωσιακού κλάδου παραγωγής κατά την εξεταζόμενη περίοδο.

(80) Για τον προσδιορισμό της ζημίας, η Επιτροπή έκανε διάκριση μεταξύ των μακροοικονομικών και μικροοικονομικών δεικτών ζημίας. Η Επιτροπή αξιολόγησε τους μακροοικονομικούς δείκτες με βάση τα στοιχεία που περιέχονταν στις απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο, ενώ για τον έκτο παραγωγό υπολόγισε τους δείκτες αυτούς κατ' εκτίμηση βάσει των πληροφοριών που παρασχέθηκαν κατά την τρέχουσα διαδικασία. Η Επιτροπή αξιολόγησε τους μικροοικονομικούς δείκτες βάσει των στοιχείων που έδωσαν με τις απαντήσεις τους στο ερωτηματολόγιο οι πέντε ενωσιακοί παραγωγοί.

(81) Οι μακροοικονομικοί δείκτες είναι οι εξής: παραγωγή, παραγωγική ικανότητα, χρησιμοποίηση της παραγωγικής ικανότητας, όγκος πωλήσεων, μερίδιο αγοράς, ανάπτυξη, απασχόληση, παραγωγικότητα, μέγεθος του περιθωρίου ντάμπινγκ και ανάκαμψη από παλαιότερες πρακτικές ντάμπινγκ.

(82) Οι μικροοικονομικοί δείκτες είναι οι εξής: μέσες μοναδιαίες τιμές, μέσο μοναδιαίο κόστος, κόστος εργασίας, αποθέματα, αποδοτικότητα, ταμειακή ροή, επενδύσεις, απόδοση επενδύσεων και ικανότητα άντλησης κεφαλαίων.

5.2. **Μακροοικονομικοί δείκτες**

5.2.1. *Παραγωγή, παραγωγική ικανότητα και χρησιμοποίηση της παραγωγικής ικανότητας*

(83) Κατά την εξεταζόμενη περίοδο, η συνολική παραγωγή, η παραγωγική ικανότητα και η χρησιμοποίηση της παραγωγικής ικανότητας της Ένωσης εξελίχθηκαν ως εξής:

Πίνακας 5

Ενωσιακή παραγωγή, παραγωγική ικανότητα και χρησιμοποίηση της παραγωγικής ικανότητας

	2013	2014	2015	ΠΕΕ
Όγκος παραγωγής (τεμάχια)	134 632	187 979	194 129	226 379
Δείκτης	*100*	*140*	*144*	*168*
Παραγωγική ικανότητα (τεμάχια)	412 539	412 305	422 716	422 862
Δείκτης	*100*	*100*	*102*	*103*
Χρησιμοποίηση της παραγωγικής ικανότητας (%)	33	46	46	54
Δείκτης	*100*	*140*	*141*	*164*

Πηγή: Απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο, υπολογισμός κατ' εκτίμηση για τον έκτο παραγωγό (με βάση την απάντηση που δόθηκε στο πλαίσιο της τρέχουσας διαδικασίας)

(84) Μεταξύ του 2013 και της ΠΕΕ, η παραγωγή του ενωσιακού κλάδου παραγωγής αυξήθηκε σταθερά κατά 68 % σε όλη τη διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου, ενώ η παραγωγική του ικανότητα παρέμεινε σχετικά σταθερή, καθώς αυξήθηκε μόνο κατά 3 % κατά την ίδια περίοδο. Ως εκ τούτου, η χρησιμοποίηση της παραγωγικής ικανότητας αυξήθηκε κατά 64 %. Παρά την αύξηση αυτή, η χρησιμοποίηση της παραγωγικής ικανότητας παρέμεινε σε χαμηλά επίπεδα και έφθασε μόλις στο 54 % κατά την ΠΕΕ.

5.2.2. *Όγκος πωλήσεων και μερίδιο αγοράς*

(85) Κατά την εξεταζόμενη περίοδο, ο όγκος πωλήσεων και το μερίδιο αγοράς του ενωσιακού κλάδου παραγωγής εξελίχθηκαν ως εξής:

Πίνακας 6

Όγκος πωλήσεων και μερίδιο αγοράς

	2013	2014	2015	ΠΕΕ
Όγκος πωλήσεων (τεμάχια)	107 747	146 141	164 086	185 513
Δείκτης	*100*	*136*	*152*	*172*
Μερίδιο αγοράς (%)	30	27	38	35
Δείκτης	*100*	*91*	*129*	*118*

Πηγή: Απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο, υπολογισμός κατ' εκτίμηση για τον έκτο παραγωγό (με βάση την απάντηση που δόθηκε στο πλαίσιο της τρέχουσας διαδικασίας)

(86) Κατά την εξεταζόμενη περίοδο, ο όγκος των πωλήσεων του ενωσιακού κλάδου παραγωγής προς μη συνδεδεμένους πελάτες στην Ένωση αυξανόταν σημαντικά συνεχώς, σημειώνοντας συνολική αύξηση 72 %.

(87) Το μερίδιο αγοράς μειώθηκε κατά 9 % μεταξύ 2013 και 2014, καθώς ο όγκος των πωλήσεων αυξήθηκε βραδύτερα (36 %) απ' ό,τι η κατανάλωση (49 %). Το επόμενο έτος, ο όγκος των πωλήσεων εξακολούθησε να αυξάνεται κατά 12 %, ενώ η κατανάλωση μειώθηκε κατά 21 %. Ως εκ τούτου, το μερίδιο αγοράς αυξήθηκε κατά 42 %. Τέλος, μεταξύ του 2015 και της ΠΕΕ το μερίδιο αγοράς μειώθηκε κατά 8 %.

5.2.3. *Ανάπτυξη*

(88) Μεταξύ του 2013 και της ΠΕΕ, η αύξηση του όγκου των πωλήσεων (72 %) πραγματοποιήθηκε σε πλαίσιο αυξανόμενης κατανάλωσης (34 %), όπως επισημαίνεται στην αιτιολογική σκέψη 64. Επιπλέον, ο όγκος των εισαγωγών από άλλες τρίτες χώρες (εκτός της Κίνας) αυξήθηκε επίσης κατά την ίδια περίοδο κατά 34 %, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 75, ενώ ο όγκος των εισαγωγών από την Κίνα μειώθηκε κατά 64 % (βλέπε αιτιολογική σκέψη 67). Κατά συνέπεια, το μερίδιο αγοράς του κλάδου παραγωγής της Ένωσης αυξήθηκε από 30 % το 2013 σε 35 % κατά την ΠΕΕ (αύξηση κατά 5 ποσοστιαίες μονάδες).

5.2.4. *Απασχόληση και παραγωγικότητα*

(89) Κατά την εξεταζόμενη περίοδο, η απασχόληση και η παραγωγικότητα εξελίχθηκαν ως εξής:

Πίνακας 7

Απασχόληση και παραγωγικότητα

Δείκτης	2013	2014	2015	ΠΕΕ
Αριθμός εργαζομένων	222	265	271	289
Δείκτης	*100*	*119*	*122*	*130*
Παραγωγικότητα (τεμάχια/απασχολούμενο)	607	710	716	785
Δείκτης	*100*	*117*	*118*	*129*

Πηγή: Απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο, υπολογισμός κατ' εκτίμηση για τον έκτο παραγωγό (με βάση την απάντηση που δόθηκε στο πλαίσιο της τρέχουσας διαδικασίας)

(90) Ο αριθμός των εργαζομένων στον ενωσιακό κλάδο παραγωγής αυξήθηκε κατά 30 % στη διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου. Δεδομένου ότι η παραγωγή αυξήθηκε με ακόμα ταχύτερους ρυθμούς την ίδια περίοδο (δηλαδή κατά 68 %), η παραγωγικότητα, που αντικατοπτρίζει το μέσο αριθμό τεμαχίων που παράγονται ανά εργαζόμενο, αυξήθηκε κατά 29 %.

5.2.5. *Μέγεθος του περιθωρίου ντάμπινγκ και ανάκαμψη από τις επιπτώσεις προηγούμενων πρακτικών ντάμπινγκ*

(91) Τα μέτρα αντιντάμπινγκ κατά των εισαγωγών από τη ΛΔΚ επιβλήθηκαν για πρώτη φορά το 2005. Το επίπεδο των εν λόγω μέτρων αυξήθηκε το 2013, έπειτα από ενδιάμεση επανεξέταση.

(92) Κατά τη διάρκεια της ΠΕΕ, όπως αναλύεται στις αιτιολογικές σκέψεις 40 και 46, διαπιστώθηκε ότι τα περιθώρια ντάμπινγκ ήταν πάνω από το ελάχιστο (de minimis) επίπεδο. Κατά την εξεταζόμενη περίοδο οι όγκοι των εισαγωγών από τη ΛΔΚ μειώθηκαν κατά 34 %, γεγονός που οδήγησε επίσης σε μείωση του κινεζικού μεριδίου αγοράς από 66 % το 2013 σε 16 % κατά τη διάρκεια της ΠΕΕ. Όπως περιγράφεται στην αιτιολογική σκέψη 73, οι τιμές των κινεζικών εισαγωγών ήταν χαμηλότερες από τις τιμές πώλησης του ενωσιακού κλάδου παραγωγής στην αγορά της Ένωσης κατά 1,9 % στη διάρκεια της ΠΕΕ. Τα ισχύοντα μέτρα αντιντάμπινγκ μπορούν, συνεπώς, να θεωρηθούν αποτελεσματικά. Κατά τη διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου, ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής μπόρεσε να αυξήσει τον όγκο των πωλήσεών του και το μερίδιο αγοράς σημαντικά με θετικές συνέπειες για την οικονομική του κατάσταση και, ως εκ τούτου, ήταν σε θέση να αρχίσει να ανακάμπτει από τις επιπτώσεις του προηγούμενου ζημιογόνου ντάμπινγκ.

5.3. **Μικροοικονομικοί δείκτες**

5.3.1. *Τιμές και παράγοντες που επηρεάζουν τις τιμές*

(93) Οι μέσες μοναδιαίες τιμές πώλησης των πέντε ενωσιακών παραγωγών σε μη συνδεδεμένους πελάτες στην Ένωση παρουσίασαν κατά την εξεταζόμενη περίοδο την κατωτέρω εξέλιξη:

Πίνακας 8

Μέση τιμή πώλησης και μοναδιαίο κόστος

	2013	2014	2015	ΠΕΕ
Μέση μοναδιαία τιμή πώλησης στην Ένωση (EUR/τεμάχιο)	304	283	280	277
Δείκτης	*100*	*93*	*92*	*91*
Μοναδιαίο κόστος παραγωγής (EUR/τεμάχιο)	321	285	285	264
Δείκτης	*100*	*89*	*89*	*82*

Πηγή: Απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο

(94) Οι μέσες σταθμισμένες μοναδιαίες τιμές πώλησης του ενωσιακού κλάδου παραγωγής μειώθηκαν συνολικά κατά 9 % στη διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου. Την ίδια στιγμή, το μοναδιαίο κόστος παραγωγής του ενωσιακού κλάδου παραγωγής μειώθηκε κατά 18 %. Η κύρια αιτία της μείωσης αυτής ήταν η πτώση των τιμών των πρώτων υλών (δηλαδή του χάλυβα).

5.3.2. *Κόστος εργασίας*

(95) Το μέσο κόστος εργασίας των πέντε ενωσιακών παραγωγών που απάντησαν στο ερωτηματολόγιο εξελίχθηκε κατά την εξεταζόμενη περίοδο ως εξής:

Πίνακας 9

Μέσο κόστος εργασίας ανά εργαζόμενο

	2013	2014	2015	ΠΕΕ
Μέσο κόστος εργασίας ανά εργαζόμενο (EUR)	31 607	35 860	32 403	30 519
Δείκτης	*100*	*113*	*103*	*97*

Πηγή: Απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο

(96) Μεταξύ του 2013 και της ΠΕΕ το μέσο κόστος εργασίας ανά εργαζόμενο του ενωσιακού παραγωγού μειώθηκε ελαφρώς κατά 3 %. Αρχικά αυξανόταν μεταξύ 2013 και 2014, αλλά στη συνέχεια μειωνόταν συνεχώς και κατά την ΠΕΕ έφτασε σε χαμηλότερο επίπεδο από το 2013.

5.3.3. *Αποθέματα*

(97) Τα επίπεδα των αποθεμάτων των πέντε ενωσιακών παραγωγών που απάντησαν στο ερωτηματολόγιο εξελίχθηκαν κατά την εξεταζόμενη περίοδο ως εξής:

Πίνακας 10

Αποθέματα

	2013	2014	2015	ΠΕΕ
Τελικά αποθέματα (τεμάχια)	5 949	9 509	6 011	8 048
Δείκτης	*100*	*160*	*101*	*135*
Τελικά αποθέματα ως ποσοστό της παραγωγής (%)	4	5	3	4
Δείκτης	*100*	*114*	*70*	*80*

Πηγή: Απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο

(98) Τα τελικά αποθέματα του ενωσιακού κλάδου παραγωγής αυξήθηκαν κατά 60 % από το 2013 έως το 2014, ενώ στη συνέχεια μειώθηκαν κατά 59 % από το 2014 έως το 2015. Από το 2015 έως την ΠΕΕ, τα αποθέματα αυξήθηκαν και πάλι κατά 34 %. Κατά την εξεταζόμενη περίοδο τα τελικά αποθέματα αυξήθηκαν συνολικά κατά 35 %.

(99) Ωστόσο, εάν τα τελικά αποθέματα εξεταστούν ως ποσοστό της παραγωγής, κατά την εξεταζόμενη περίοδο σημειώθηκε μείωση 20 %.

5.3.4. *Κερδοφορία, ταμειακές ροές, επενδύσεις, απόδοση επενδύσεων και ικανότητα άντλησης κεφαλαίων*

(100) Η κερδοφορία, οι ταμειακές ροές, οι επενδύσεις και η αποδοτικότητα των επενδύσεων των πέντε ενωσιακών παραγωγών που απάντησαν στο ερωτηματολόγιο εξελίχθηκαν ως εξής κατά την εξεταζόμενη περίοδο:

Πίνακας 11

Κερδοφορία, ταμειακές ροές, επενδύσεις και απόδοση επενδύσεων

	2013	2014	2015	ΠΕΕ
Κερδοφορία των πωλήσεων στην Ένωση σε μη συνδεδεμένους πελάτες (% του κύκλου εργασιών πωλήσεων)	– 5,7	– 0,7	– 1,7	4,6
Δείκτης	*100*	*187*	*170*	*281*
Ταμειακές ροές (EUR)	1 351 755	850 864	3 391 912	4 086 913
Δείκτης	*100*	*63*	*251*	*302*
Καθαρές επενδύσεις (EUR)	689 176	2 072 908	782 675	837 146
Δείκτης	*100*	*301*	*114*	*121*
Απόδοση των επενδύσεων (κέρδος επί τοις εκατό της καθαρής λογιστικής αξίας των επενδύσεων)	– 96	– 9	– 23	68
Δείκτης	*100*	*190*	*176*	*270*

Πηγή: Απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο

(101) Η Επιτροπή καθόρισε την κερδοφορία για τους πέντε ενωσιακούς παραγωγούς που απάντησαν στο ερωτηματολόγιο εκφράζοντας το προ φόρων κέρδος των πωλήσεων του ομοειδούς προϊόντος σε μη συνδεδεμένους πελάτες εντός της Ένωσης ως ποσοστό του κύκλου εργασιών των εν λόγω πωλήσεων. Η κερδοφορία βελτιώθηκε από – 5,7 % το 2013 σε + 4,6 % κατά την ΠΕΕ. Ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής ήταν ζημιογόνος καθ' όλη τη διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου, με εξαίρεση την ΠΕΕ.

(102) Οι ταμειακές ροές, που είναι η ικανότητα των ενωσιακών παραγωγών να αυτοχρηματοδοτούν τις δραστηριότητές τους, διπλασιάστηκαν κατά την εξεταζόμενη περίοδο.

(103) Οι επενδύσεις αυξήθηκαν κατά 21 % κατά την εξεταζόμενη περίοδο, ιδίως κατά το 2014, στη διάρκεια του οποίου ήταν κατά 201 % υψηλότερες από το προηγούμενο έτος. Η αύξηση αυτή οφειλόταν κατά κύριο λόγο στο γεγονός ότι ένας από τους ενωσιακούς παραγωγούς απέκτησε μια επιχειρηματική μονάδα, η οποία εν μέρει κατασκευάζει τροχοφόρα φορεία.

(104) Η απόδοση των επενδύσεων, που είναι το ποσοστό κέρδους επί της καθαρής λογιστικής αξίας των επενδύσεων, βελτιώθηκε από – 96 % το 2013 σε 68 % κατά την ΠΕΕ. Συνολικά, η αύξηση της απόδοσης των επενδύσεων (+ 170 %) είναι σχετικά ευθυγραμμισμένη με την αύξηση της κερδοφορίας (181 %) κατά την εξεταζόμενη περίοδο.

5.4. **Συμπέρασμα σχετικά με τη ζημία**

(105) Λόγω των ισχυόντων δασμών αντιντάμπινγκ, και ιδίως μετά την αύξησή τους σε 70,8 % το 2013 έπειτα από την ενδιάμεση επανεξέταση που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 5, ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής μπόρεσε να αρχίσει να ανακάμπτει από τις επιπτώσεις του προηγούμενου ζημιογόνου ντάμπινγκ.

(106) Κατά την εξεταζόμενη περίοδο, σχεδόν όλοι οι δείκτες, δηλαδή του όγκου παραγωγής, της χρησιμοποίησης της παραγωγικής ικανότητας, του όγκου των πωλήσεων, της απασχόλησης, της παραγωγικότητας, των αποθεμάτων, των επενδύσεων και της απόδοσης των επενδύσεων, και τέλος της αποδοτικότητας, παρουσίασαν ορατή βελτίωση. Το μοναδιαίο κόστος παραγωγής μειώθηκε εν μέρει λόγω του χαμηλότερου κόστους των πρώτων υλών και της αύξησης στον όγκο παραγωγής.

(107) Παρ' όλα αυτά, ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής μόλις πρόσφατα άρχισε να ανακάμπτει από τις επιπτώσεις της προηγούμενης πρακτικής ντάμπινγκ και η ανάκαμψη αυτή εξακολουθεί να είναι εύθραυστη. Αυτό αποδεικνύεται από το γεγονός ότι ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής κατόρθωσε να καταγράψει κέρδη μόνο κατά το τέλος της εξεταζόμενης περιόδου, δηλαδή κατά τη διάρκεια της ΠΕΕ. Ομοίως, σε συνθήκες απότομης αύξησης της κατανάλωσης (+ 46 %), ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής μπορούσε να διευρύνει το μερίδιο αγοράς του μόνο κατά 5 εκατοστιαίες μονάδες.

(108) Συμπερασματικά, ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής δεν υπέστη σημαντική ζημία στη διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου κατά την έννοια του άρθρου 3 παράγραφος 5 του βασικού κανονισμού. Όπως προαναφέρθηκε, δεδομένου ότι η ανάκαμψη του ενωσιακού κλάδου παραγωγής είναι πολύ πρόσφατη, η κατάστασή του παραμένει ωστόσο εύθραυστη.

6. **ΠΙΘΑΝΟΤΗΤΑ ΕΠΑΝΑΛΗΨΗΣ ΤΗΣ ΖΗΜΙΑΣ**

6.1. **Προκαταρκτική παρατήρηση**

(109) Η έρευνα κατέδειξε ότι οι εισαγωγές από την Κίνα πραγματοποιούνταν σε τιμές ντάμπινγκ κατά την ΠΕΕ και ότι υπήρχε πιθανότητα συνέχισης του ντάμπινγκ, αν έληγε η ισχύς των μέτρων.

(110) Με βάση τη διαπίστωση ότι ο κλάδος παραγωγής της Ένωσης δεν υπέστη σημαντική ζημία κατά την ΠΕΕ, εξετάστηκε η πιθανότητα επανεμφάνισης μεγάλης ζημίας αν έληγε η ισχύς των μέτρων. Για την ανάλυση αυτή, η Επιτροπή έλαβε υπόψη τα συμπεράσματα που περιγράφονται στις αιτιολογικές σκέψεις 49 έως 57, δηλαδή:

— τη σημαντική παραγωγική ικανότητα και πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα της ΛΔΚ (αιτιολογικές σκέψεις 49 έως 51),

— την εξαγωγική συμπεριφορά των Κινέζων παραγωγών-εξαγωγέων σε αγορές άλλων τρίτων χωρών (αιτιολογικές σκέψεις 52 έως 55), και

— την ελκυστικότητα της ενωσιακής αγοράς (αιτιολογικές σκέψεις 56 και 57).

(111) Επιπλέον, η Επιτροπή υπολόγισε τις πιθανές επιπτώσεις των κινεζικών εισαγωγών στον ενωσιακό κλάδο παραγωγής, αν ο όγκος τους αυξανόταν σημαντικά.

6.2. **Πιθανά επίπεδα τιμών των κινεζικών εισαγωγών στην ενωσιακή αγορά**

(112) Η Επιτροπή χρησιμοποίησε την τιμή των κινεζικών εισαγωγών χωρίς τους δασμούς αντιντάμπινγκ που ίσχυαν κατά την ΠΕΕ για να υπολογίσει το πιθανό επίπεδο των τιμών των κινεζικών εισαγωγών στην αγορά της Ένωσης σε περίπτωση κατάργησης των μέτρων. Σ' αυτή τη βάση, οι κινεζικές τιμές θα ήταν χαμηλότερες από τις τιμές πώλησης του ενωσιακού κλάδου παραγωγής κατά 41 % κατά μέσο όρο, όπως διαπιστώνεται στην αιτιολογική σκέψη 73 ανωτέρω.

(113) Αντιμέτωπη με τόσο μεγάλη πίεση τιμών σε μεγάλους όγκους εισαγωγών, η κερδοφορία του ενωσιακού κλάδου παραγωγής είναι πιθανόν να πληγεί αμέσως, ακόμη και να επιστρέψει σε κατάσταση ζημίας. Μάλιστα, στην περίπτωση αυτή, ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής είτε θα αναγκαζόταν να μειώσει τις τιμές του, με άμεσο αρνητικό αντίκτυπο στην κερδοφορία, είτε θα μπορούσε να αποφασίσει να διατηρήσει τα επίπεδα των τιμών του αμετάβλητα προσπαθώντας να διατηρήσει την κερδοφορία του. Ωστόσο, όπως έχει παρατηρηθεί στο παρελθόν, αυτό θα είχε αρνητικό αντίκτυπο στον όγκο των πωλήσεών του προς όφελος των Κινέζων εξαγωγέων. Επίσης, αν μειωνόταν ο όγκος των πωλήσεων, θα αυξανόταν το ποσοστό πάγιου κόστους ανά τεμάχιο, ιδίως λόγω του γεγονότος ότι πρόκειται για κλάδο παραγωγής υψηλής έντασης κεφαλαίου. Αυτό με τη σειρά του θα επηρέαζε επίσης αρνητικά την κερδοφορία του ενωσιακού κλάδου παραγωγής. Ως εκ τούτου, η διατήρηση των τιμών πώλησης στην αγορά της Ένωσης σε επίπεδα παρόμοια με εκείνα που ίσχυαν κατά τη διάρκεια της ΠΕΕ δεν μπορεί να θεωρηθεί βιώσιμη στρατηγική, καθώς δεν θα μπορούσε να συνεχιστεί μακροπρόθεσμα.

(114) Επιπλέον, το ανωτέρω σενάριο θα εξακολουθούσε να ισχύει ακόμη και αν η κατανάλωση αυξανόταν. Πράγματι, λόγω της τεράστιας πλεονάζουσας παραγωγικής ικανότητας της Κίνας, η οποία πιθανότατα θα εξαγόταν στην αγορά της Ένωσης σε τιμές χαμηλότερες από τις τιμές του ενωσιακού κλάδου παραγωγής κατά περίπου 41 %, ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής δεν θα ήταν σε θέση να αντιμετωπίσει την αναμενόμενη σημαντική αναζωογόνηση των κινεζικών εισαγωγών, η οποία όχι μόνο θα καταλάμβανε το σημερινό μερίδιο αγοράς του ενωσιακού κλάδου παραγωγής, αλλά ενδεχομένως θα καρπωνόταν και την αυξημένη κατανάλωση. Ως προς αυτό, υπενθυμίζεται ότι το μερίδιο αγοράς των εισαγωγών από την Κίνα ανερχόταν σε 83 % κατά την ΠΕΕ της πρώτης επανεξέτασης ενόψει της λήξης ισχύος των μέτρων.

(115) Τέλος, το περιθώριο της πώλησης σε χαμηλότερες τιμές με βάση τις τιμές των εισαγωγών από την Κίνα χωρίς δασμούς ανερχόταν στο 75 % περίπου κατά τη διάρκεια της ΠΕΕ, γεγονός το οποίο παρέχει επίσης μια εύλογη εκτίμηση των πιθανών περιθωρίων πώλησης σε χαμηλότερες τιμές, αν έληγε η ισχύς των μέτρων.

6.3. **Επιπτώσεις των εισαγωγών από άλλες τρίτες χώρες**

(116) Όπως περιγράφεται στην αιτιολογική σκέψη 77, σε μια αγορά με αυξανόμενη κατανάλωση, οι εισαγωγές από τη Μαλαισία κατέλαβαν μεγάλο μέρος του κινεζικού μεριδίου αγοράς κατά την εξεταζόμενη περίοδο. Έτσι, ενώ η Μαλαισία κέρδισε 33 εκατοστιαίες μονάδες ως προς το μερίδιο αγοράς, η Κίνα έχασε 50 εκατοστιαίες μονάδες. Κατά την ίδια περίοδο ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής κέρδισε μόλις 5 εκατοστιαίες μονάδες.

(117) Αν έληγε η ισχύς των μέτρων, οι κινεζικές τιμές εισαγωγής θα ήταν χαμηλότερες από τις τιμές του ενωσιακού κλάδου παραγωγής, όπως αποδεικνύεται στην αιτιολογική σκέψη 112. Επίσης, κατά τη διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου, οι τιμές των εισαγωγών από την Κίνα (χωρίς δασμούς αντιντάμπινγκ) ήταν κατά πολύ χαμηλότερες από τις τιμές εισαγωγής από τη Μαλαισία κατά την ίδια περίοδο, εκτός από την ΠΕΕ κατά τη διάρκεια της οποίας ήταν κατά 3 % υψηλότερες.

(118) Είναι πιθανό ότι οι Κινέζοι παραγωγοί-εξαγωγείς θα μπορούσαν να μειώσουν ακόμη περισσότερο τις τιμές τους για να επανακτήσουν το μερίδιο αγοράς τους. Ισχυρή ένδειξη στο θέμα αυτό είναι το επίπεδο τιμών των κινεζικών εξαγωγών προς άλλες τρίτες χώρες που έχουν καταγραφεί στη βάση δεδομένων για τις κινεζικές εξαγωγές, όπως περιγράφεται στην αιτιολογική σκέψη 54 ([1]).

(119) Σ' αυτή τη βάση, μπορεί να αναμένεται ότι οι κινεζικές εισαγωγές σε χαμηλές τιμές είναι πιθανόν να επηρεάσουν τόσο τον όγκο των πωλήσεων του ενωσιακού κλάδου παραγωγής όσο και τον όγκο των εισαγωγών από τη Μαλαισία. Δεδομένου ότι οι τιμές του ενωσιακού κλάδου παραγωγής ήταν κατά μέσο όρο υψηλότερες από τις τιμές εισαγωγής από τη Μαλαισία, μπορεί επίσης να αναμένεται ότι οι κινεζικές εισαγωγές είναι πιθανό να έχουν μεγαλύτερο αρνητικό αντίκτυπο στις πωλήσεις του ενωσιακού κλάδου παραγωγής απ' ό,τι στις εισαγωγές από τη Μαλαισία, καθώς οι πελάτες του ενωσιακού κλάδου παραγωγής θα έχουν πολύ μεγαλύτερο κίνητρο να στραφούν στους Κινέζους προμηθευτές απ' ό, τι οι πελάτες των Μαλαισιανών προμηθευτών.

(120) Σ' αυτή τη βάση, είναι πιθανό οι κινεζικές εισαγωγές που θα (επαν)εισέλθουν στην αγορά της Ένωσης σε χαμηλές τιμές να ανακτήσουν μερίδιο της αγοράς, κυρίως εις βάρος του ενωσιακού κλάδου παραγωγής.

([1]) Υπενθυμίζεται ότι ο σχετικός κωδικός ΣΟ της κινεζικής βάσης δεδομένων με τα στατιστικά στοιχεία για τις εξαγωγές περιλαμβάνει και άλλα προϊόντα, δηλαδή «Τροχοφόρα φορεία, χωρίς ηλεκτρικό κινητήρα, εφοδιασμένα με διάταξη ανυψώσεως», τα οποία έχουν υψηλότερη μοναδιαία τιμή.

(121) Όσον αφορά τις εισαγωγές από το Βιετνάμ, το μερίδιο αγοράς του οποίου αυξήθηκε κατά 9 ποσοστιαίες μονάδες κατά την εξεταζόμενη περίοδο, επί του παρόντος αποτελούν αντικείμενο έρευνας κατά της καταστρατήγησης όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 7, η οποία ξεκίνησε λόγω του ότι οι εισαγωγές αυτές εικάζεται ότι είναι καταγωγής Κίνας.

(122) Σε κάθε περίπτωση, η τιμή των εισαγωγών από το Βιετνάμ, όπως φαίνεται στην αιτιολογική σκέψη 78, ήταν χαμηλότερη από την τιμή πώλησης του ενωσιακού κλάδου παραγωγής καθ' όλη την εξεταζόμενη περίοδο. Όπως περιγράφεται ανωτέρω, θεωρείται επομένως ότι οι πελάτες του ενωσιακού κλάδου παραγωγής θα έχουν μεγαλύτερο κίνητρο να στραφούν προς τις εισαγωγές σε χαμηλές τιμές από την Κίνα από τους πελάτες των Βιετναμέζων προμηθευτών. Οι τελευταίοι πωλούσαν ήδη τροχοφόρα φορεία στην αγορά της Ένωσης σε χαμηλότερη τιμή από την τιμή των κινεζικών εισαγωγών, εκτός από το 2014. Σ' αυτή τη βάση, μπορεί να αναμένεται ότι οι κινεζικές εισαγωγές κατά πάσα πιθανότητα θα έχουν μεγαλύτερη αρνητική επίπτωση στον ενωσιακό κλάδο παραγωγής παρά στις εισαγωγές από το Βιετνάμ.

6.4. **Συμπέρασμα για την πιθανότητα επανάληψης της ζημίας**

(123) Συνοπτικά, η έρευνα κατέδειξε ότι οι εισαγωγές από την Κίνα πραγματοποιούνταν σε επίπεδα τιμών ντάμπινγκ κατά τη διάρκεια της ΠΕΕ. Επιπλέον, η Επιτροπή διαπίστωσε την ύπαρξη σημαντικής παραγωγικής ικανότητας και πλεονάζουσας παραγωγικής ικανότητας στη ΛΔΚ, εκτίμησε ότι οι Κινέζοι παραγωγοί-εξαγωγείς πωλούν σε χαμηλότερες τιμές σε τρίτες αγορές απ' ό,τι στην αγορά της Ένωσης, έλαβε υπόψη τη συνεχή παρουσία των Κινέζων παραγωγών-εξαγωγέων στην αγορά της Ένωσης και σημείωσε τις προσπάθειες που έγιναν για την καταστρατήγηση των ισχυόντων μέτρων. Επιπλέον, η Επιτροπή εκτίμησε ότι η πιθανή τιμή των κινεζικών εισαγωγών σε περίπτωση κατάργησης των μέτρων θα ήταν σημαντικά υποτιμολογημένη και σε χαμηλότερη τιμή πώλησης από την τιμή της Ένωσης. Τέλος, η Επιτροπή εκτίμησε ότι οι επιπτώσεις των εισαγωγών από άλλες τρίτες χώρες θα είναι μικρότερες από τις επιπτώσεις των κινεζικών εισαγωγών στον ενωσιακό κλάδο παραγωγής, σε περίπτωση κατάργησης των μέτρων. Βάσει αυτών, μπορεί να εξαχθεί το συμπέρασμα ότι η κατάργηση των μέτρων θα οδηγήσει κατά πάσα πιθανότητα στην επανάληψη της ζημίας για τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής.

7. **ΣΥΜΦΕΡΟΝ ΤΗΣ ΕΝΩΣΗΣ**

(124) Σύμφωνα με το άρθρο 21 του βασικού κανονισμού, η Επιτροπή εξέτασε αν η διατήρηση των υφιστάμενων μέτρων αντιντάμπινγκ στις εισαγωγές του υπό επανεξέταση προϊόντος καταγωγής ΛΔΚ, σε συνέχεια των πορισμάτων της παρούσας επανεξέτασης ενόψει της λήξης ισχύος των μέτρων, θα ήταν προς όφελος της Ένωσης στο σύνολό της. Ο προσδιορισμός του συμφέροντος της Ένωσης βασίστηκε στην εκτίμηση όλων των ποικίλων συμφερόντων, συμπεριλαμβανομένων των συμφερόντων του ενωσιακού κλάδου παραγωγής, των εισαγωγέων και των χρηστών. Όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη είχαν την ευκαιρία να γνωστοποιήσουν τις απόψεις τους σύμφωνα με το άρθρο 21 παράγραφος 2 του βασικού κανονισμού.

7.1. **Συμφέρον του ενωσιακού κλάδου παραγωγής**

(125) Η Επιτροπή διαπίστωσε ότι, κατά τη διάρκεια της ΠΕΕ, ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής έχει αρχίσει να ανακάμπτει από τις προηγούμενες πρακτικές ντάμπινγκ. Ωστόσο, αν τα μέτρα κατά της Κίνας καταργηθούν, είναι πιθανή η επανάληψη της ζημίας καθώς ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής θα εκτεθεί σε εισαγωγές που αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ από την Κίνα πιθανώς σε μεγάλο όγκο και οι οποίες θα ασκούν σημαντική πίεση τιμών.

(126) Κατά συνέπεια, η οικονομική κατάσταση του ενωσιακού κλάδου παραγωγής είναι πιθανόν να επιδεινωθεί, με αποτέλεσμα μεγάλη απώλεια του όγκου των πωλήσεων και του μεριδίου αγοράς που θα οδηγήσει σε ζημία.

(127) Αντιθέτως, η διατήρηση των μέτρων θα επιτρέψει στον ενωσιακό κλάδο παραγωγής να παγιώσει τη θετική οικονομική κατάσταση που παρουσιάζει τελευταία.

7.2. **Συμφέρον των μη συνδεδεμένων εισαγωγέων και των χρηστών**

(128) Η Επιτροπή επικοινώνησε με δώδεκα γνωστούς εισαγωγείς και εννέα γνωστούς χρήστες κατά την έναρξη της διαδικασίας. Κανένας από τους εισαγωγείς δεν απάντησε στο έντυπο δειγματοληψίας ούτε υπέβαλε παρατηρήσεις. Ομοίως, κανένας από τους χρήστες δεν αναγγέλθηκε ούτε υπέβαλε οποιεσδήποτε παρατηρήσεις.

(129) Υπενθυμίζεται ότι στην έρευνα που οδήγησε στην επιβολή των αρχικών μέτρων το 2005 και κατά την επανεξέταση ενόψει της λήξης ισχύος των μέτρων που οδήγησε στην επέκταση των μέτρων αυτών το 2011, διαπιστώθηκε ότι ο αντίκτυπος των μέτρων δεν θα έχει σοβαρές επιπτώσεις στους εισαγωγείς/χρήστες στην Ένωση.

(130) Επειδή δεν υπάρχουν νέα στοιχεία τα οποία να μπορούν να οδηγήσουν σε διαφορετικό συμπέρασμα, η Επιτροπή, ως εκ τούτου, κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η συνέχιση των μέτρων δεν θα επηρεάσει τους εισαγωγείς ή τους χρήστες της Ένωσης σε μεγάλο βαθμό.

7.3. **Συμπέρασμα σχετικά με το συμφέρον της Ένωσης**

(131) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι δεν υπήρχαν επιτακτικοί λόγοι από την άποψη του συμφέροντος της Ένωσης που θα συνηγορούσαν κατά της διατήρησης των οριστικών μέτρων αντιντάμπινγκ στις εισαγωγές τροχοφόρων φορείων καταγωγής ΛΔΚ.

8. **ΜΕΤΡΑ ΑΝΤΙΝΤΑΜΠΙΝΓΚ**

(132) Όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη ενημερώθηκαν για τα ουσιώδη πραγματικά περιστατικά και το σκεπτικό βάσει των οποίων επρόκειτο να διατηρηθεί η ισχύς των μέτρων αντιντάμπινγκ. Επίσης, τους δόθηκε προθεσμία για την υποβολή παρατηρήσεων μετά την παρούσα κοινοποίηση. Δεν υποβλήθηκαν παρατηρήσεις οι οποίες να αμφισβητούν τα ανωτέρω πορίσματα.

(133) Από τα ανωτέρω συνάγεται ότι, σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 2 του βασικού κανονισμού, τα μέτρα αντιντάμπινγκ που εφαρμόζονται στις εισαγωγές τροχοφόρων φορείων καταγωγής ΛΔΚ θα πρέπει να διατηρηθούν.

(134) Η επιτροπή που έχει συσταθεί βάσει του άρθρου 15 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/1036 δεν διατύπωσε γνώμη,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

1. Επιβάλλεται οριστικός δασμός αντιντάμπινγκ στις εισαγωγές τροχοφόρων φορείων και των βασικών μερών τους, δηλαδή των βάσεων και των υδραυλικών συστημάτων τους, που κατατάσσονται επί του παρόντος στους κωδικούς ΣΟ ex 8427 90 00 (κωδικοί TARIC 8427 90 00 11, 8427 90 00 13 και 8427 90 00 19) και ex 8431 20 00 (κωδικοί TARIC 8431 20 00 11, 8431 20 00 13 και 8431 20 00 19), καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας, όπως επεκτάθηκε στο ίδιο προϊόν, το οποίο όμως παρουσιάζεται κατά την εισαγωγή με το αποκαλούμενο «σύστημα ένδειξης βάρους», που αποτελείται από μηχανισμό ζύγισης ο οποίος δεν είναι ενσωματωμένος στη βάση του, δηλαδή δεν είναι ενσωματωμένος στις περόνες, το οποίο υπάγεται επί του παρόντος στους κωδικούς TARIC 8427 90 00 30 και 8431 20 00 50. Για τον σκοπό του παρόντος κανονισμού, τα τροχοφόρα φορεία είναι φορεία με τροχούς που στηρίζουν περόνες ανύψωσης για τον χειρισμό παλετών, τα οποία έχουν σχεδιαστεί έτσι ώστε να ωθούνται, να έλκονται ή να οδηγούνται με το χέρι επί ομαλής, επίπεδης, σκληρής επιφάνειας από πεζό χειριστή που χρησιμοποιεί αρθρωτό βραχίονα. Τα χειροκίνητα ανυψωτικά τροχοφόρα φορεία είναι σχεδιασμένα μόνον για την ανύψωση φορτίου, με μόχλευση του βραχίονα, σε ύψος επαρκές για τη μεταφορά του φορτίου και δεν διαθέτουν άλλες πρόσθετες λειτουργίες ή χρήσεις, όπως για παράδειγμα i) τη μετακίνηση και την ανύψωση φορτίων για να τοποθετηθούν σε μεγαλύτερο ύψος ή τη βοήθεια στην αποθήκευση φορτίων (παλετοφόρα ανυψωτικά)· ii) τη στοίβαξη μιας παλέτας επάνω στην άλλη (περονοφόρα ανυψωτικά)· iii) την ανύψωση φορτίου σε επίπεδο εργασίας (ψαλιδωτά ανυψωτικά)· ή iv) την ανύψωση και το ζύγισμα φορτίων (ζυγοί φορτηγών).

2. Ο συντελεστής του οριστικού δασμού αντιντάμπινγκ που εφαρμόζεται στην καθαρή τιμή «ελεύθερο στα σύνορα της Ένωσης», πριν από την επιβολή δασμού, για τα προϊόντα που περιγράφονται στην παράγραφο 1 και παράγονται από τις εταιρείες που απαριθμούνται κατωτέρω, καθορίζεται ως εξής:

Εταιρεία	Δασμολογικός συντελεστής (%)	Πρόσθετος κωδικός TARIC
Zhejiang Noblelift Equipment Joint Stock Co. Ltd, 58, Jing Yi Road, Economic Development Zone, Changxing, Zhejiang Province, 31300, ΛΔΚ.	70,8	A603
Ningbo Logitrans Handling Equipment Co., Ltd.,	54,1	A070
Όλες οι άλλες εταιρείες	70,8	A999

3. Εκτός αν ορίζεται διαφορετικά, εφαρμόζονται οι διατάξεις που ισχύουν για τους τελωνειακούς δασμούς.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσής του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 29 Νοεμβρίου 2017.

Για την Επιτροπή

Ο Πρόεδρος

Jean-Claude JUNCKER