# ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2022/1221 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

## της 14ης Ιουλίου 2022

## για την επιβολή προσωρινού δασμού αντιντάμπινγκ στις εισαγωγές ορισμένων τροχών από αλουμίνιο για οδικά οχήματα καταγωγής Μαρόκου

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]) (στο εξής: βασικός κανονισμός), και ιδίως το άρθρο 7,

Αφού ζήτησε τη γνώμη των κρατών μελών,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

### 1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

#### 1.1. Έναρξη

(1) Στις 17 Νοεμβρίου 2021 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή (στο εξής: Επιτροπή) κίνησε διαδικασία έρευνας αντιντάμπινγκ σχετικά με τις εισαγωγές ορισμένων τροχών από αλουμίνιο για οδικά οχήματα καταγωγής Μαρόκου (στο εξής: οικεία χώρα), με βάση το άρθρο 5 του βασικού κανονισμού. Η Επιτροπή δημοσίευσε ανακοίνωση για την έναρξη διαδικασίας στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ([2]) (στο εξής: ανακοίνωση για την έναρξη διαδικασίας).

(2) Η Επιτροπή κίνησε τη διαδικασία έρευνας κατόπιν καταγγελίας που υποβλήθηκε στις 4 Οκτωβρίου 2021 από τον Σύνδεσμο των Ευρωπαίων Κατασκευαστών Τροχών (στο εξής: καταγγέλλων ή EUWA). Η καταγγελία υποβλήθηκε εξ ονόματος του ενωσιακού κλάδου παραγωγής κατά την έννοια του άρθρου 5 παράγραφος 4 του βασικού κανονισμού. Η καταγγελία περιείχε αποδεικτικά στοιχεία σχετικά με την ύπαρξη πρακτικής ντάμπινγκ και συνακόλουθης σημαντικής ζημίας, τα οποία ήταν επαρκή για να δικαιολογήσουν την έναρξη της έρευνας.

#### 1.2. Καταγραφή

(3) Η Επιτροπή υπέβαλε σε καταγραφή τις εισαγωγές του οικείου προϊόντος βάσει του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2022/934 της Επιτροπής ([3]) (στο εξής: κανονισμός καταγραφής).

#### 1.3. Ενδιαφερόμενη μέρη και αίτημα για τήρηση ανωνυμίας

(4) Στην ανακοίνωση για την έναρξη διαδικασίας, η Επιτροπή κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να επικοινωνήσουν μαζί της για να συμμετάσχουν στην έρευνα. Η Επιτροπή ενημέρωσε ειδικά για την έναρξη της έρευνας τον καταγγέλλοντα και τους γνωστούς ενωσιακούς παραγωγούς, τους γνωστούς παραγωγούς-εξαγωγείς και τις αρχές του Μαρόκου, γνωστούς εισαγωγείς, χρήστες και ενώσεις που είναι γνωστό ότι ενδιαφέρονταν και τους κάλεσε να συμμετάσχουν.

(5) Οι καταγγέλλοντες και δύο συνεργαζόμενοι χρήστες ζήτησαν να παραμείνουν απόρρητες οι επωνυμίες τους φοβούμενοι το ενδεχόμενο αντιποίνων από πελάτες. Η Επιτροπή έκρινε ότι υπήρχε πράγματι σοβαρός κίνδυνος αντιποίνων και δέχτηκε ότι οι επωνυμίες των καταγγελλόντων και των δύο συνεργαζόμενων χρηστών δεν θα πρέπει να κοινοποιηθούν. Για την αποτελεσματική τήρηση της ανωνυμίας, παρέμειναν απόρρητες και οι επωνυμίες των άλλων ενωσιακών παραγωγών, έτσι ώστε να αποφευχθεί το ενδεχόμενο ταυτοποίησης των επωνυμιών των καταγγελλόντων με τη μέθοδο της επαγωγής.

#### 1.4. Παρατηρήσεις σχετικά με την έναρξη διαδικασίας

(6) Τα ενδιαφερόμενα μέρη είχαν τη δυνατότητα να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με την έναρξη της έρευνας και να ζητήσουν ακρόαση από την Επιτροπή και/ή από τον/τη σύμβουλο ακροάσεων για τις διαδικασίες εμπορικών προσφυγών.

([1]) ΕΕ L 176 της 30.6.2016, σ. 21.

([2]) Ανακοίνωση για την έναρξη διαδικασίας αντιντάμπινγκ σχετικά με τις εισαγωγές ορισμένων τροχών από αλουμίνιο για οδικά οχήματα καταγωγής Μαρόκου (ΕΕ C 464 της 17.11.2021, σ. 19).

([3]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2022/934 της Επιτροπής της 16ης Ιουνίου 2022 για την υποχρέωση καταγραφής των εισαγωγών ορισμένων τροχών από αλουμίνιο για οδικά οχήματα καταγωγής Μαρόκου (ΕΕ L 162 της 17.6.2022, σ. 27).

(7) Τέσσερα μέρη ζήτησαν και έλαβαν ακρόαση από τις υπηρεσίες της Επιτροπής: η Ένωση Ευρωπαίων Κατασκευαστών Αυτοκινήτων (στο εξής: ACEA), ο EUWA, η εταιρεία Dika Morocco Africa S.A.R.L (στο εξής: Dika) και η εταιρεία Hands 8 SA (στο εξής: Hands).

(8) Η Dika και οι μαροκινές αρχές υποστήριξαν ότι τα αριθμητικά στοιχεία της καταγγελίας ήταν παρωχημένα, καθώς μεσολάβησε διάστημα σχεδόν 8 μηνών μεταξύ της περιόδου έρευνας και της ημερομηνίας έναρξης της έρευνας. Επιπλέον, η περίοδος έρευνας που επέλεξε ο καταγγέλλων συνέπιπτε απολύτως με την κορύφωση της πανδημίας COVID-19. Εξάλλου, η εξεταζόμενη από τον καταγγέλλοντα περίοδος υπερέβαινε κατά ένα έτος την περίοδο με βάση τη συνήθη πρακτική της Επιτροπής, όπως περιγράφεται στον σχετικό οδηγό ([4]). Η Dika έκρινε ότι η συγκεκριμένη απόφαση θα μπορούσε να θεωρηθεί άδικη και μεροληπτική και ότι η χρήση παρωχημένων αριθμητικών στοιχείων δεν μπορεί να συνιστά εκ πρώτης όψεως αποδεικτικό στοιχείο για την ύπαρξη ντάμπινγκ, ζημίας ή αιτιώδους συνάφειας, όπως απαιτείται με βάση το άρθρο 5 παράγραφος 4 του βασικού κανονισμού.

(9) Η Επιτροπή επισήμανε αρχικά ότι ο οδηγός στον οποίο παρέπεμπε η Dika αναφέρει ρητά ότι προορίζεται για την παροχή γενικών συμβουλών αλλά δεν συνιστά νομικά δεσμευτικό έγγραφο και το περιεχόμενό του δεν έχει υποχρεωτικό χαρακτήρα ([5]). Επιπλέον, το άρθρο 5 του βασικού κανονισμού δεν περιέχει καμία ειδική διάταξη όσον αφορά τον χρόνο που μεσολαβεί μεταξύ της καταγγελίας και των στοιχείων που παρέχονται. Σε κάθε περίπτωση, η περίοδος έρευνας της καταγγελίας έληξε στις 31 Μαρτίου 2021, ενώ η καταγγελία κατατέθηκε στις 4 Οκτωβρίου 2021. Επιπρόσθετα, ο καταγγέλλων υπέβαλε επίσης πρόσθετα στοιχεία σχετικά με τη ζημία έως τις 30 Ιουνίου 2021 ([6]). Ως εκ τούτου, τα στοιχεία που παρέσχε ο καταγγέλλων ήταν επικαιροποιημένα και κατά το δυνατόν εγγύτερα στην ημερομηνία κατάθεσης της καταγγελίας. Όσον αφορά τον ισχυρισμό σχετικά με την εξεταζόμενη περίοδο και την περίοδο έρευνας, πρακτική της Επιτροπής είναι να επιλέγει μια περίοδο έρευνας ενός έτους και των προηγούμενων τριών ημερολογιακών ετών προκειμένου να εξετάζει τις συναφείς τάσεις για την εκτίμηση της σχετικής ζημίας. Το γεγονός ότι ο καταγγέλλων παρέσχε στοιχεία για ένα πρόσθετο έτος δεν συνεπάγεται ότι χρησιμοποιήθηκαν παρωχημένα δεδομένα τα οποία θα μπορούσαν να καταστήσουν την εκτίμηση άδικη ή μεροληπτική. Αντιθέτως, ο καταγγέλλων διαβίβασε πληροφορίες σχετικά με την πιο πρόσφατη διαθέσιμη περίοδο, δηλαδή έως τις 31 Μαρτίου 2021. Επομένως, ο ισχυρισμός απορρίφθηκε.

(10) Η Dika ισχυρίστηκε ότι ο καταγγέλλων δεν παρέσχε αποδεικτικά στοιχεία που να δικαιολογούν τη χρήση κατασκευασμένης κανονικής αξίας, όπως απαιτείται με βάση το άρθρο 5 παράγραφος 2 του βασικού κανονισμού. Επιπλέον, το μέρος υποστήριξε ότι ο υπολογισμός της κατασκευασμένης κανονικής αξίας ήταν προβληματικός. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή θα έπρεπε να έχει καταλήξει στο συμπέρασμα ότι η καταγγελία δεν περιείχε επαρκή αποδεικτικά στοιχεία για την ύπαρξη ντάμπινγκ και θα έπρεπε να απορριφθεί σύμφωνα με το άρθρο 5 του βασικού κανονισμού.

(11) Η Dika ανέφερε ότι ο καταγγέλλων δεν χρησιμοποίησε τη μαροκινή εγχώρια τιμή πώλησης τροχών από αλουμίνιο για οδικά οχήματα, μολονότι θα μπορούσε να γνωρίζει τις τιμές αυτές, δεδομένου ότι ο ίδιος ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής εξάγει τροχούς από αλουμίνιο για οδικά οχήματα στο Μαρόκο. Επιπλέον, η Dika υποστήριξε ότι ο καταγγέλλων χρησιμοποίησε χρηματοοικονομικούς λογαριασμούς των παραγωγών-εξαγωγέων από το 2018 και το 2019 για να καταλήξει στο συμπέρασμα ότι δεν πραγματοποιήθηκαν πωλήσεις κατά τις συνήθεις εμπορικές πράξεις, παρότι οι εν λόγω λογαριασμοί προέρχονταν από περίοδο πριν από την περίοδο έρευνας που επέλεξε ο καταγγέλλων.

(12) Η Επιτροπή διαφώνησε. Ο καταγγέλλων στην παρούσα έρευνα είναι ο EUWA και όχι τα μεμονωμένα μέλη του. Δεδομένου ότι ο καταγγέλλων δεν είναι παραγωγός ούτε εξαγωγέας, δεν είχε πρόσβαση σε τέτοια στοιχεία. Επιπλέον, τα τιμολόγια θεωρούνται γενικά απόρρητα επιχειρηματικά στοιχεία. Συνεπώς, ο καταγγέλλων έπρεπε να βασιστεί σε δημόσιες πληροφορίες για τις εγχώριες τιμές πώλησης στο Μαρόκο, οι οποίες δεν ήταν διαθέσιμες κατά τον χρόνο της καταγγελίας. Όσον αφορά τους χρηματοοικονομικούς λογαριασμούς του 2018 και του 2019 των Μαροκινών παραγωγών-εξαγωγέων, επρόκειτο για τους μοναδικούς λογαριασμούς στη διάθεση του καταγγέλλοντα κατά τον χρόνο κατάθεσης της καταγγελίας. Ως εκ τούτο, ο καταγγέλλων δεν μπορούσε παρά να καταλήξει στο συμπέρασμα ότι, βάσει των πληροφοριών που ευλόγως διέθετε, δεν πραγματοποιήθηκαν εγχώριες πωλήσεις κατά τις συνήθεις εμπορικές πράξεις από τους γνωστούς Μαροκινούς παραγωγούς-εξαγωγείς. Επομένως, η χρήση τους για την κατασκευή της κανονικής αξίας ήταν δικαιολογημένη. Συνεπώς, ο ισχυρισμός απορρίφθηκε.

(13) Η Dika διατύπωσε επίσης επιχειρήματα σχετικά με εικαζόμενα ουσιώδη σφάλματα στον καθορισμό της κανονικής αξίας. Τα εν λόγω επιχειρήματα αφορούν την επιλογή του μεγέθους του τροχού, τη χρήση τιμών για τα πλινθώματα αλουμινίου με βάση τις εισαγωγές από την Κίνα, τη χρήση της διάρθρωσης κόστους του ενωσιακού παραγωγού, την εξαίρεση ορισμένων συντελεστών κόστους κατά τον υπολογισμό και την εφαρμογή ποσοστού κέρδους ύψους 6 %.

([4]) Επιτροπή, *How to Make an Anti-Dumping Complaint*, Οδηγός, σ. 7-8, και επίσης σ. 13, σ. 27, σ. 29, σ. 52, σ. 59 και σ. 67, διατίθεται στη διεύθυνση: https://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2006/december/tradoc_112295.pdf.

([5]) Ομοίως, σ. 3.

([6]) Βλέπε παράγραφο 108 της καταγγελίας και παράρτημα D2.

(14) Η Επιτροπή διαφώνησε με τα επιχειρήματα αυτά. Οι παραδοχές που χρησιμοποίησε ο καταγγέλλων για την κατασκευή της κανονικής αξίας βασίστηκαν στην εμπειρία και τη γνώση του καταγγέλλοντος για την αγορά, καθώς και σε δημόσια διαθέσιμες πληροφορίες. Το γεγονός ότι το ενδιαφερόμενο μέρος διαφωνεί με τις εν λόγω παραδοχές δεν αναιρεί την εγκυρότητά τους για τους σκοπούς κατασκευής της κανονικής αξίας στο πλαίσιο της καταγγελίας. Τα αριθμητικά στοιχεία στα οποία βασίστηκε η κανονική αξία τεκμηριώθηκαν από επαρκή αποδεικτικά στοιχεία και επιβεβαιώθηκαν από την ανάλυση των εν λόγω αποδεικτικών στοιχείων από την Επιτροπή. Ακόμη και όταν εφαρμόζονται ορισμένες προσαρμογές, όπως υποστήριξε το ενδιαφερόμενο μέρος, στις οποίες προέβη η Επιτροπή κατά την αξιολόγηση της καταγγελίας, επαρκή αποδεικτικά στοιχεία για την ύπαρξη ντάμπινγκ εξακολουθούσαν να υπάρχουν.

(15) Η Dika και οι μαροκινές αρχές ισχυρίστηκαν ότι στην ανάλυση της ζημίας που διενήργησε, ο καταγγέλλων δεν έλαβε υπόψη το γεγονός ότι η αγορά χωρίζεται μεταξύ κατασκευαστών πρωτότυπου εξοπλισμού (στο εξής: ΚΠΕ) και δευτερογενών αγορών (στο εξής: ΔΑ) και ότι, στο πλαίσιο κάθε αγοράς, υπάρχουν διαφορετικοί τύποι τροχών, δηλαδή τμήματα χαμηλότερης και υψηλότερης ποιότητας.

(16) Η Επιτροπή παρατήρησε ότι, ενώ οι τροχοί από αλουμίνιο των ΚΠΕ και ΔΑ έχουν διαφορετικούς διαύλους διανομής, έχουν τα ίδια φυσικά και τεχνικά χαρακτηριστικά και είναι εναλλάξιμοι. Ως εκ τούτου, οι ΚΠΕ και ΔΑ θα πρέπει να θεωρηθούν ως διαφορετικοί δίαυλοι πωλήσεων και όχι ως διαφορετικά τμήματα.

(17) Όσον αφορά τους δύο διαύλους πωλήσεων, ο καταγγέλλων εκτίμησε ότι οι μαροκινές εξαγωγές πιθανώς παραδίδονταν σχεδόν αποκλειστικά σε πελάτες ΚΠΕ. Η επακόλουθη ανάλυση των πληροφοριών που είχε στη διάθεσή της η Επιτροπή επιβεβαίωσε το γεγονός αυτό. Αυτό συνέβη επίσης με τους ενωσιακούς παραγωγούς του δείγματος που πωλούσαν σχεδόν αποκλειστικά σε πελάτες ΚΠΕ (περίπου 99,6 %).

(18) Όσον αφορά τους διαφορετικούς τύπους τροχών, η Επιτροπή επισήμανε ότι, μολονότι η καταγγελία δεν περιλάμβανε πλήρη ανάλυση της ζημίας ανά διαφορετικό τύπο τροχών από αλουμίνιο για οδικά οχήματα, παρείχε υπολογισμούς της υποτιμολόγησης και της πώλησης σε χαμηλότερες τιμές για δέκα αντιπροσωπευτικούς τύπους τροχών.

(19) Επομένως, ο ισχυρισμός απορρίφθηκε.

(20) Η Dika, η Hands και οι μαροκινές αρχές ισχυρίστηκαν ότι η εξέλιξη των μαροκινών εισαγωγών δεν μπορεί να προκαλέσει ούτε απειλεί να προκαλέσει ζημία στον ενωσιακό κλάδο παραγωγής, καθώς αυτές αντιστοιχούσαν σε ποσοστό μόλις 2,8 % της ενωσιακής αγοράς κατά την περίοδο από την 1η Απριλίου 2020 έως τις 31 Μαρτίου 2021 και δεν οδηγούν σε ύφεση ή συμπίεση των τιμών.

(21) Η ειδική ανάλυση της ζημίας που περιλαμβάνεται στην καταγγελία κατέδειξε ότι υπήρχαν επαρκή αποδεικτικά στοιχεία που υποδεικνύουν αυξανόμενη διείσδυση (τόσο σε απόλυτους όσο και σε σχετικούς όρους) των εισαγωγών από το Μαρόκο στην ενωσιακή αγορά, σε τιμές υποτιμολογημένες και σημαντικά χαμηλότερες από τις τιμές του ενωσιακού κλάδου παραγωγής. Αυτό φαίνεται να είχε σημαντική ζημία στον ενωσιακό κλάδο παραγωγής, όπως καταδεικνύεται, για παράδειγμα, από τη μείωση των πωλήσεων και του μεριδίου αγοράς του, από την επιδείνωση των οικονομικών αποτελεσμάτων ή από το επίπεδο των τιμών που χρέωνε ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής. Επομένως, ο ισχυρισμός απορρίφθηκε.

(22) Η Dika ισχυρίστηκε ότι ορισμένοι δείκτες ζημίας, όπως η παραγωγική ικανότητα, οι ενωσιακές τιμές και η ενωσιακή κατανάλωση, οι οποίοι περιλαμβάνονται στην καταγγελία, δεν στηρίζουν κάποια διαπίστωση ζημίας κατά την περίοδο έρευνας. Επιπλέον, η χρησιμοποίηση της πλήρους παραγωγικής ικανότητας δεν συνιστά επιλογή για τον παραγωγό τροχών από αλουμίνιο για οδικά οχήματα, δεδομένου ότι οι κατασκευαστές αυτοκινήτων την Ευρωπαϊκή Ένωση εφαρμόζουν μοντέλα εφοδιαστικής αλυσίδας «ακριβώς στην ώρα» («just-in-time»), τα οποία απαιτούν από τους παραγωγούς τροχών από αλουμίνιο για οδικά οχήματα να είναι ευέλικτοι και να έχουν διαθέσιμη παραγωγική ικανότητα ώστε να ανταποκρίνονται σε ανάγκες της τελευταίας στιγμής.

(23) Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι η διαπίστωση σημαντικής ζημίας που είναι αναγκαία για την έναρξη έρευνας απαιτεί εξέταση, μεταξύ άλλων, των σχετικών παραγόντων που περιγράφονται στον βασικό κανονισμό. Ωστόσο, το άρθρο 5 του βασικού κανονισμού δεν απαιτεί ρητά να παρουσιάζουν επιδείνωση όλοι οι παράγοντες ζημίας που αναφέρονται στο άρθρο 3 παράγραφος 5, ώστε η σημαντική ζημία να είναι επαρκώς τεκμηριωμένη για τους σκοπούς της έναρξης έρευνας. Μάλιστα, η διατύπωση του άρθρου 5 παράγραφος 2 του βασικού κανονισμού ορίζει ότι η καταγγελία πρέπει να περιέχει τα στοιχεία σχετικά με τις μεταβολές της ποσότητας των εισαγωγών που εικάζεται ότι αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ, σχετικά με την επίδραση των εν λόγω εισαγωγών επί των τιμών του ομοειδούς προϊόντος στην αγορά της Ένωσης και σχετικά με τα επακόλουθα των εισαγωγών για την ενωσιακή βιομηχανία, όπως προκύπτουν με βάση τους συναφείς παράγοντες (όχι απαραιτήτως όλους). Η καταγγελία περιείχε αυτές τις πληροφορίες, οι οποίες υποδείκνυαν την ύπαρξη ζημίας. Συνεπώς, η Επιτροπή έκρινε ότι η καταγγελία περιείχε επαρκή στοιχεία που αποδεικνύουν την ύπαρξη ζημίας και απέρριψε τον ισχυρισμό.

(24) Η Dika και η Hands αντέτειναν ότι η επιβολή μέτρων αντιντάμπινγκ δεν μπορεί να είναι προς το συμφέρον της Ένωσης.

(25) Όσον αφορά το τελευταίο, το συμφέρον της Ένωσης δεν αποτελεί σημαντικό κριτήριο για την αξιολόγηση του κατά πόσον μια καταγγελία δικαιολογεί την έναρξη διαδικασίας αντιντάμπινγκ δυνάμει του άρθρου 5 του βασικού κανονισμού. Ως εκ τούτου, οι παρατηρήσεις αυτές δεν εξετάστηκαν σε σχέση με ισχυρισμούς σχετικά με την κίνηση της διαδικασίας.

(26) Η Dika, η Hands και οι μαροκινές αρχές ισχυρίστηκαν ότι ο καταγγέλλων δεν έλαβε υπόψη άλλους παράγοντες, όπως την υποτιθέμενη έλλειψη ανταγωνισμού μεταξύ ενωσιακών τροχών από αλουμίνιο για οδικά οχήματα και μαροκινών τροχών από αλουμίνιο για οδικά οχήματα, λόγω του κατακερματισμού της αγοράς· τις εισαγωγές από τρίτες χώρες· τις συνέπειες από την πανδημία COVID-19.

(27) Η ανάλυση της καταγγελίας από την Επιτροπή επιβεβαίωσε ότι τα στοιχεία που αναφέρονται, δεν ήταν τεκμηριωμένα, αντικειμενικά ορθά ή επαρκή για να θέσουν υπό αμφισβήτηση το συμπέρασμα ότι η καταγγελία περιείχε επαρκή αποδεικτικά στοιχεία από τα οποία προέκυπτε ότι οι εισαγωγές του οικείου προϊόντος στην Ένωση πραγματοποιούνταν σε τιμές ντάμπινγκ και φαινόταν να προκαλούν σημαντική ζημία στους παραγωγούς της Ένωσης. Οι πτυχές αυτές είχαν καθοριστεί με βάση τα βέλτιστα αποδεικτικά στοιχεία που είχε στη διάθεσή του τότε ο καταγγέλλων και ήταν επαρκώς αντιπροσωπευτικά και αξιόπιστα. Επίσης, οι ισχυρισμοί που προέβαλαν η Dika, οι μαροκινές αρχές και η ACEA εξετάστηκαν λεπτομερώς κατά τη διάρκεια της έρευνας και αναλύονται περαιτέρω κατωτέρω.

(28) Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή επιβεβαίωσε ότι ο καταγγέλλων υπέβαλε επαρκή αποδεικτικά στοιχεία για την ύπαρξη ντάμπινγκ, ζημίας και αιτιώδους συνάφειας και, επομένως, πληρούνται οι απαιτήσεις που ορίζονται στο άρθρο 5 παράγραφος 2 του βασικού κανονισμού.

### 1.5. **Δειγματοληψία**

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

#### 1.5.1. *Δειγματοληψία ενωσιακών παραγωγών*

(30) Στην ανακοίνωσή της για την έναρξη διαδικασίας, η Επιτροπή δήλωσε ότι είχε επιλέξει προσωρινά δείγμα ενωσιακών παραγωγών. Η Επιτροπή επέλεξε ένα οριστικό δείγμα τριών ενωσιακών παραγωγών. Με βάση το άρθρο 17 του βασικού κανονισμού, το κριτήριο που χρησιμοποιήθηκε για την επιλογή του δείγματος ήταν οι μεγαλύτερες αντιπροσωπευτικές ποσότητες παραγωγής του ομοειδούς προϊόντος στην Ένωση κατά τη διάρκεια της περιόδου έρευνας, δηλαδή μεταξύ 1ης Οκτωβρίου 2020 και 30ής Σεπτεμβρίου 2021. Αυτό το προσωρινό δείγμα αποτελούνταν από τρεις ενωσιακούς παραγωγούς που βρίσκονταν σε τρία διαφορετικά κράτη μέλη Το δείγμα αντιστοιχεί περίπου στο 20 % της συνολικής παραγόμενης ποσότητας του ομοειδούς προϊόντος στην Ένωση και διασφαλίζει καλή γεωγραφική διασπορά. Η Επιτροπή κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν παρατηρήσεις σχετικά με το προσωρινό δείγμα, αλλά δεν έλαβε παρατηρήσεις.

#### 1.5.2. *Δειγματοληψία εισαγωγέων*

(31) Για να αποφασίσει αν η δειγματοληψία είναι αναγκαία και, αν είναι, να επιλέξει δείγμα, η Επιτροπή ζήτησε από τους μη συνδεδεμένους εισαγωγείς να παράσχουν τις πληροφορίες που προσδιορίζονται στην ανακοίνωση για την έναρξη διαδικασίας.

(32) Κανένας από τους γνωστούς μη συνδεδεμένους εισαγωγείς δεν προσκόμισε τα στοιχεία που ζητήθηκαν και δεν συμφώνησε να συμπεριληφθεί στο δείγμα.

#### 1.5.3. *Δειγματοληψία παραγωγών-εξαγωγέων στο Μαρόκο*

(33) Για να αποφασίσει κατά πόσον η δειγματοληψία είναι αναγκαία και, εάν ναι, να επιλέξει δείγμα, η Επιτροπή ζήτησε από όλους τους παραγωγούς-εξαγωγείς του Μαρόκου να παράσχουν τις πληροφορίες που προσδιορίζονται στην ανακοίνωση για την έναρξη διαδικασίας. Επιπλέον, η Επιτροπή ζήτησε από την αποστολή του Βασιλείου του Μαρόκου να ορίσει και/ή να επικοινωνήσει με τυχόν άλλους παραγωγούς-εξαγωγείς που θα ενδιαφέρονταν, ενδεχομένως, να συμμετάσχουν στην έρευνα.

(34) Μόνον δύο παραγωγοί-εξαγωγείς στην οικεία χώρα, οι οποίοι αντιπροσωπεύουν ουσιαστικά το σύνολο των εισαγωγών τροχών από αλουμίνιο για οδικά οχήματα από το Μαρόκο, διαβίβασαν τις ζητούμενες πληροφορίες. Επομένως, η Επιτροπή αποφάσισε ότι η δειγματοληψία δεν ήταν απαραίτητη.

### 1.6. **Απαντήσεις στα ερωτηματολόγια και επιτόπιες επαληθεύσεις**

(35) Η Επιτροπή απέστειλε ερωτηματολόγια σε τρεις ενωσιακούς παραγωγούς, στον καταγγέλλοντα, σε δύο γνωστούς χρήστες, καθώς και σε δύο παραγωγούς-εξαγωγείς της οικείας χώρας. Τα ίδια ερωτηματολόγια διατέθηκαν ηλεκτρονικά ([7]) την ημέρα έναρξης της διαδικασίας.

(36) Η Επιτροπή αναζήτησε και επαλήθευσε όλες τις πληροφορίες που έκρινε απαραίτητες για τον προσωρινό προσδιορισμό του ντάμπινγκ, της ζημίας και του συμφέροντος της Ένωσης. Εξαιτίας της πανδημίας COVID-19 και των μέτρων περιορισμού της κυκλοφορίας που έλαβαν διάφορες χώρες, η Επιτροπή δεν μπόρεσε να διενεργήσει όλες τις επιτόπιες επαληθεύσεις σύμφωνα με το άρθρο 16 του βασικού κανονισμού.

— Επιτόπιες επαληθεύσεις σύμφωνα με το άρθρο 16 του βασικού κανονισμού πραγματοποιήθηκαν στις εγκαταστάσεις των δύο ενωσιακών παραγωγών του δείγματος, σε έναν χρήστη ([8]) και στις εγκαταστάσεις των εξής παραγωγών-εξαγωγέων στο Μαρόκο: HANDS 8 SA (στο εξής: Hands)

— DIKA MOROCCO AFRIKA S.A.R.L (στο εξής: Dika)

(37) Επιπλέον, σύμφωνα με την ανακοίνωσή της σχετικά με τις συνέπειες της πανδημίας της COVID-19 στις έρευνές της αντιντάμπινγκ και κατά των επιδοτήσεων ([9]), η Επιτροπή διενήργησε εξ αποστάσεως διασταυρωτικούς ελέγχους όσον αφορά τη συνδεδεμένη με την Dika εταιρεία CITIC Dicastal Co., Ltd (στο εξής: CITIC) και έναν ενωσιακό παραγωγό.

### 1.7. **Περίοδος έρευνας και εξεταζόμενη περίοδος**

(38) Η έρευνα σχετικά με την πρακτική ντάμπινγκ και τη ζημία κάλυψε την περίοδο από την 1η Οκτωβρίου 2020 έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2021 (στο εξής: περίοδος έρευνας). Η εξέταση των συναφών τάσεων για την εκτίμηση της ζημίας κάλυψε την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2018 έως το τέλος της περιόδου έρευνας (στο εξής: εξεταζόμενη περίοδος).

## 2. **ΟΙΚΕΙΟ ΠΡΟΪΟΝ ΚΑΙ ΟΜΟΕΙΔΕΣ ΠΡΟΪΟΝ**

### 2.1. **Οικείο προϊόν**

(39) Το οικείο προϊόν είναι τροχοί από αλουμίνιο για τα οδικά μηχανοκίνητα οχήματα που υπάγονται στις κλάσεις ΕΣ 8701 έως 8705, έστω και αν συνοδεύονται από τα εξαρτήματά τους και έστω και αν είναι εξοπλισμένοι με ελαστικά, καταγωγής Μαρόκου, οι οποίοι επί του παρόντος υπάγονται στους κωδικούς ΣΟ ex 8708 70 10 και ex 8708 70 50 (κωδικοί TARIC: 8708 70 10 15, 8708 70 10 50, 8708 70 50 15 και 8708 70 50 50) (στο εξής: οικείο προϊόν).

(40) Οι τροχοί από αλουμίνιο για οδικά οχήματα πωλούνται παραδοσιακά στην Ένωση μέσω δύο διαύλων διανομής πωλήσεων: στους ΚΠΕ, οι οποίοι είναι επί το πλείστον αυτοκινητοβιομηχανίες, και στη δευτερογενή αγορά, η οποία περιλαμβάνει, για παράδειγμα, διανομείς, επιχειρήσεις λιανικού εμπορίου, συνεργεία επισκευών κ.λπ. Το οικείο προϊόν από το Μαρόκο πωλούνταν αποκλειστικά μέσω του διαύλου των ΚΠΕ κατά τη διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου. Στον δίαυλο διανομής των ΚΠΕ, οι αυτοκινητοβιομηχανίες διοργανώνουν διαγωνισμούς με υποβολή προσφορών για τροχούς από αλουμίνιο για οδικά οχήματα και συχνά συμμετέχουν στη διαδικασία ανάπτυξης ενός νέου τροχού που συνδέεται με το εμπορικό τους σήμα. Τόσο οι ενωσιακοί παραγωγοί όσο και Μαροκινοί εξαγωγείς μπορούν να ανταγωνίζονται στο πλαίσιο των ίδιων διαγωνισμών.

### 2.2. **Ομοειδές προϊόν**

(41) Η έρευνα έδειξε ότι τα ακόλουθα προϊόντα έχουν τα ίδια βασικά φυσικά, χημικά και τεχνικά χαρακτηριστικά, καθώς και τις ίδιες βασικές χρήσεις:

— το οικείο προϊόν·

— το προϊόν που παράγεται και πωλείται στην εγχώρια αγορά του Μαρόκου· και

— το προϊόν που παράγεται και πωλείται στην Ένωση από τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής.

(42) Ως εκ τούτου, στο παρόν στάδιο, η Επιτροπή αποφάσισε ότι τα εν λόγω προϊόντα αποτελούν ομοειδή προϊόντα κατά την έννοια του άρθρου 1 παράγραφος 4 του βασικού κανονισμού.

([7]) https://trade.ec.europa.eu/tdi/case_details.cfm?id=2563

([8]) Όπως εξηγήθηκε στην αιτιολογική σκέψη 5, οι επωνυμίες των ενωσιακών παραγωγών και των δύο χρηστών δεν κοινοποιούνται για λόγους τήρησης του απορρήτου.

([9]) ΕΕ C 86 της 16.3.2020, σ. 6.

## 3. **ΝΤΑΜΠΙΝΓΚ**

### 3.1. **Μαρόκο**

#### 3.1.1. *Συνεργασία με παραγωγούς-εξαγωγείς*

(43) Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 34 ανωτέρω, δύο Μαροκινοί παραγωγοί-εξαγωγείς, οι εταιρείες Dika και Hands, παρουσιάστηκαν κατά την έρευνα και απάντησαν στο ερωτηματολόγιο. Η Dika έχει συνδεδεμένη εταιρεία, τη CITIC, η οποία είναι κινέζος παραγωγός τροχών από αλουμίνιο για οδικά οχήματα. Η CITIC αγοράζει τροχούς από αλουμίνιο για οδικά οχήματα από την Dika και τους πωλεί στην Ένωση, στο Μαρόκο και σε άλλες τρίτες χώρες. Κατά τη διάρκεια του εξ αποστάσεως ελέγχου διασταύρωσης στη CITIC, διαπιστώθηκε σειρά σφαλμάτων, τα οποία εγείρουν σοβαρές αμφιβολίες ως προς την αξιοπιστία των καταλόγων εγχώριων πωλήσεων και πωλήσεων στην ΕΕ. Τα εν λόγω σφάλματα αφορούσαν κυρίως διαφορές μεταξύ των τιμών που καταχωρίστηκαν στους καταλόγους πωλήσεων, των τιμών στα τιμολόγια και των ποσών που πράγματι καταβλήθηκαν.

(44) Την 1η Απριλίου 2022, κατά τη διάρκεια της επιτόπιας επαλήθευσης στην Dika, αφού ολοκληρώθηκε ο εξ αποστάσεως έλεγχος διασταύρωσης στη CITIC, η εταιρεία προσκόμισε αναθεωρημένη εκδοχή των καταλόγων πωλήσεων, στην οποία συμπεριέλαβε εξηγήσεις για τις διαφορές είχαν εντοπιστεί. Τη συγκεκριμένη χρονική στιγμή δεν υπήρχε πλέον δυνατότητα επαλήθευσης ή ελέγχου διασταύρωσης των αναθεωρημένων καταλόγων πωλήσεων. Επιπλέον, προκαταρκτικός έλεγχος των πρόσφατα υποβληθέντων στοιχείων αποκάλυψε ότι οι αναθεωρήσεις στις οποίες προέβη η εταιρεία δεν αποκατέστησαν όλες τις διαφορές που επισημάνθηκαν κατά τον εξ αποστάσεως έλεγχο διασταύρωσης, παρότι ο συνολικός αριθμός των αναθεωρήσεων ήταν πολύ μεγαλύτερος του αναμενόμενου με βάση τον εξ αποστάσεως έλεγχο διασταύρωσης. Λόγω της φύσης και του αριθμού των λαθών, ορισμένα εκ των οποίων εξακολουθούσαν να υφίστανται μετά την αναθεώρηση, η Επιτροπή δεν μπορούσε να βασιστεί στην ακρίβεια των καταλόγων πωλήσεων. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή δεν ήταν σε θέση να επαληθεύσει τις αναγκαίες πληροφορίες για να καθορίσει ένα περιθώριο ντάμπινγκ για την εταιρεία.

(45) Σύμφωνα με το άρθρο 18 παράγραφος 4 του βασικού κανονισμού, μέσω επιστολής με ημερομηνία 5 Μαΐου 2022, η Dika και η συνδεδεμένη εταιρεία της ενημερώθηκαν σχετικά με τους λόγους για τους οποίους η Επιτροπή δεν θα λάβει υπόψη της τα στοιχεία που υποβλήθηκαν και τους δόθηκε η ευκαιρία να υποβάλουν περαιτέρω εξηγήσεις (στο εξής: επιστολή βάσει του άρθρου 18).

(46) Η εταιρεία απάντησε στην επιστολή της Επιτροπής στις 12 Μαΐου 2022. Στην απάντησή της, η εταιρεία εξήγησε ότι είχε καταχωρίσει τις πωλήσεις της στους καταλόγους πωλήσεων σύμφωνα με τις λογιστικές αρχές της. Ως εκ τούτου, η εταιρεία υποστήριξε, σε αντίθεση με τις δηλώσεις κατά τη διάρκεια του εξ αποστάσεως ελέγχου διασταύρωσης και την επιτόπια επίσκεψη επαλήθευσης, ότι οι αρχικοί κατάλογοι πωλήσεων, των οποίων η συνολική αξία μπορούσε να αντιπαραβληθεί με το λογιστικό σύστημα SAP της εταιρείας, ήταν πλήρεις και ακριβείς, δεν περιείχαν σφάλματα και δεν απαιτούσαν αναθεώρηση. Στην ουσία, οι αναθεωρήσεις στις οποίες προέβη η εταιρεία μετά τον εξ αποστάσεως έλεγχο διασταύρωσης διαβιβάστηκαν, κατά τους ισχυρισμούς, στην Επιτροπή μόνο ως ένδειξη πλήρους συνεργασίας της CITIC στην έρευνα. Ως εκ τούτου, η εταιρεία δήλωσε ότι η Επιτροπή θα πρέπει να χρησιμοποιήσει την αρχική μη αναθεωρημένη έκδοση των καταλόγων πωλήσεων. Επικουρικώς, η εταιρεία δήλωσε ότι η Επιτροπή μπορούσε να χρησιμοποιήσει τους αναθεωρημένους καταλόγους πωλήσεων, που υποβλήθηκαν μαζί με την επιστολή, δεδομένου ότι οι ελλείψεις δεν ήταν τέτοιες ώστε να δυσχεραίνουν αδικαιολόγητα τη συναγωγή ευλόγως ακριβών συμπερασμάτων. Οι εν λόγω κατάλογοι πωλήσεων ήταν παρόμοιοι με εκείνους που παρασχέθηκαν κατά την επιτόπια επαλήθευση, στους οποίους προστέθηκαν προηγουμένως ελλείποντα στοιχεία, ορισμένα σφάλματα διορθώθηκαν και δόθηκαν πρόσθετες εξηγήσεις. Ωστόσο, εξακολουθούν να υπάρχουν αρκετά σφάλματα, για ορισμένες συναλλαγές το πραγματικό εισπραχθέν ποσό δεν είχε ακόμη υποβληθεί και η Επιτροπή δεν ήταν σε θέση να διασταυρώσει ή να επαληθεύσει τους αναθεωρημένους καταλόγους πωλήσεων που υποβλήθηκαν με την απάντηση της εταιρείας στην επιστολή βάσει του άρθρου 18. Η εταιρεία δήλωσε επίσης ότι, σε περίπτωση που η Επιτροπή επέμενε στην εφαρμογή του άρθρου 18 του βασικού κανονισμού, θα έπρεπε να χρησιμοποιήσει τις χρηματοοικονομικές καταστάσεις της CITIC ως εν μέρει διαθέσιμα πραγματικά στοιχεία.

(47) Η Επιτροπή διαφώνησε με τα επιχείρημα που διατύπωσε η εταιρεία στην απάντησή της στην επιστολή βάσει του άρθρου 18. Το ερωτηματολόγιο αντιντάμπινγκ για τους παραγωγούς-εξαγωγείς απαιτούσε σαφώς την υποβολή των καταλόγων πωλήσεων ανά συναλλαγή. Στα πρότυπα των πινάκων που διαβιβάστηκαν μαζί με το ερωτηματολόγιο ζητούνται κατηγορηματικά τα δεδομένα όπως καταχωρίστηκαν στο τιμολόγιο (τιμολογιακή ποσότητα, τιμολογιακή αξία, σχετικά πιστωτικά σημειώματα κ.λπ.). Η ίδια η εταιρεία παραδέχτηκε ότι δεν συμπλήρωσε τους καταλόγους πωλήσεων με βάση τα τιμολόγια. Αντιθέτως, τους συμπλήρωσε με βάση τις λογιστικές της πρακτικές. Επιπλέον, η εταιρεία ισχυρίστηκε ότι κάθε διαφορά μεταξύ της τιμολογιακής αξίας και της τιμής που πράγματι εισπράχθηκε καταχωρίζεται κατά κανόνα στους καταλόγους πωλήσεων ως έκπτωση επί της τιμής, επιστροφή, πιστωτικό σημείωμα ή με άλλον τρόπο. Εντούτοις, διαπιστώθηκε ότι οι εν λόγω διαφορές δεν αποτυπώνονταν με συστηματικό τρόπο στους καταλόγους πωλήσεων της εταιρείας.

(48) Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 44 ανωτέρω, οι αναθεωρημένοι κατάλογοι πωλήσεων δεν ήταν δυνατόν να υποβληθούν σε έλεγχο διασταύρωσης ή επαλήθευση εγκαίρως. Όπως εξηγήθηκε στην εταιρεία στην επιστολή που απεστάλη στις 11 Μαρτίου 2022, πριν από τον εξ αποστάσεως έλεγχο διασταύρωσης και πριν από την επαλήθευση, και σύμφωνα με την ανακοίνωση σχετικά με τις επιπτώσεις της επιδημικής έξαρσης της νόσου COVID-19 στις έρευνες αντιντάμπινγκ και κατά των επιδοτήσεων, ([10]) στόχος του εξ αποστάσεως ελέγχου διασταύρωσης ήταν η διασφάλιση βεβαιότητας όσον αφορά τις πληροφορίες που υπέβαλε η εταιρεία στις απαντήσεις της στο ερωτηματολόγιο. Η εν λόγω βεβαιότητα δεν διασφαλίστηκε όσον αφορά τους καταλόγους πωλήσεων κατά τη διάρκεια του εξ αποστάσεως ελέγχου διασταύρωσης. Η διενέργεια επιπλέον εξ αποστάσεως ελέγχου διασταύρωσης στη CITIC, όπως πρότεινε η εταιρεία στην απάντησή της στην επιστολή βάσει του άρθρου 18, δεν θα έπρεπε να χρησιμοποιηθεί ως τρόπος επανόρθωσης της έλλειψης έγκαιρης ανταπόκρισης ή των σφαλμάτων που διαπιστώθηκαν κατά τον εξ αποστάσεως έλεγχο διασταύρωσης, ο οποίος διεξήχθη εντός της καθορισμένης προθεσμίας.

(49) Επιπλέον, ορισμένες αλλαγές που συζητήθηκαν κατά τη διάρκεια του εξ αποστάσεως ελέγχου διασταύρωσης δεν λήφθηκαν υπόψη στους αναθεωρημένους πίνακες. Στην απάντησή της στην επιστολή βάσει του άρθρου 18, η εταιρεία είχε υποβάλει νέο αναθεωρημένο κατάλογο πωλήσεων, με πρόσθετες αλλαγές, οι οποίες επίσης δεν μπορούσαν να διασταυρωθούν ή να επαληθευτούν. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή έκρινε ότι η εταιρεία δεν παρέσχε τις ζητούμενες πληροφορίες εντός των προθεσμιών της έρευνας. Η εναλλακτική λύση που πρότεινε η εταιρεία, να χρησιμοποιηθούν οι χρηματοοικονομικές καταστάσεις της CITIC ως εν μέρει διαθέσιμα πραγματικά στοιχεία, δεν έγινε αποδεκτή. Η χρήση των χρηματοοικονομικών καταστάσεων δεν θα επέτρεπε στην Επιτροπή να καθορίσει την κανονική αξία και την τιμή εξαγωγής στον βαθμό λεπτομέρειας και ακρίβειας που απαιτεί ο βασικός κανονισμός, αφού δεν θα έδιναν τη δυνατότητα ανάλυσης βάσει προϊόντος ή συναλλαγής.

(50) Εφόσον η Dika και η συνδεδεμένη εταιρεία της, CITIC, δεν διαβίβασαν τις πληροφορίες που θα επέτρεπαν στην Επιτροπή να καταλήξει σε ευλόγως ακριβές συμπέρασμα, και εφόσον οι πληροφορίες που θα καθιστούσαν εφικτή την εξαγωγή του εν λόγω συμπεράσματος δεν υποβλήθηκαν, η Επιτροπή αποφάσισε να μην λάβει υπόψη τις πληροφορίες που υπέβαλε η εταιρεία όσον αφορά τους καταλόγους εγχώριων πωλήσεων και πωλήσεων στην ΕΕ. Δεδομένου ότι οι εν λόγω πληροφορίες είναι καίριας σημασίας για τον καθορισμό της κανονικής αξίας και της τιμής εξαγωγής, η Επιτροπή δεν ήταν σε θέση να υπολογίσει ατομικό περιθώριο ντάμπινγκ για την εταιρεία.

(51) Κατά συνέπεια, η Επιτροπή δεν έλαβε προσωρινά υπόψη τις πληροφορίες που διαβίβασε ο συγκεκριμένος παραγωγός-εξαγωγέας και επιβεβαίωσε τη χρήση των διαθέσιμων πραγματικών στοιχείων όσον αφορά τον εν λόγω παραγωγό-εξαγωγέα, σύμφωνα με το άρθρο 18 παράγραφος 1 του βασικού κανονισμού.

3.1.2. *Κανονική αξία*

(52) Λόγω της εφαρμογής του άρθρου 18 παράγραφος 1 του βασικού κανονισμού, όπως περιγράφεται στο τμήμα 3.1.1 ανωτέρω, ο υπολογισμός του περιθωρίου ντάμπινγκ που παρουσιάζεται ακολούθως εφαρμόστηκε μόνον για τον άλλον Μαροκινό παραγωγό-εξαγωγέα, την εταιρεία Hands.

(53) Το άρθρο 2 παράγραφος 1 του βασικού κανονισμού αναφέρει ότι η κανονική αξία βασίζεται στις πληρωθείσες ή πληρωτέες τιμές, κατά τις συνήθεις εμπορικές πράξεις, από ανεξάρτητους πελάτες στη χώρα εξαγωγής. Εντούτοις, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι ο συνεργαζόμενος παραγωγός-εξαγωγέας δεν πραγματοποίησε εγχώριες πωλήσεις. Οι λιγοστές πωλήσεις τροχών από αλουμίνιο για οδικά οχήματα σε πελάτες στο Μαρόκο κατά την περίοδο έρευνας αφορούσαν έναν κατασκευαστή αυτοκινήτων εγκατεστημένο σε ελεύθερη δασμών οικονομική ζώνη («*zone d'accélération industrielle*», που προηγουμένως αποκαλούνταν επίσης «*zone franche*» ή «*zone franche d'exportation*»), παρόμοια με την οικονομική ζώνη στην οποία ήταν εγκατεστημένος ο συνεργαζόμενος παραγωγός. Ο εν λόγω κατασκευαστής αυτοκινήτων αγόρασε τροχούς από αλουμίνιο για οδικά οχήματα για χρήση στη συναρμολόγηση αυτοκινήτων. Ακολούθως, το αυτοκίνητο και όχι οι τροχοί από αλουμίνιο για οδικά οχήματα επρόκειτο να αποσταλούν από την ελεύθερη δασμών ζώνη είτε προς εγχώρια πώληση είτε προς εξαγωγή. Ο τελικός προορισμός του αυτοκινήτου, πάντως, δεν ήταν, κατά πάσα πιθανότητα, η εγχώρια αγορά. Το 90 % του συνόλου των αυτοκινήτων που κατασκευάζονται στο Μαρόκο προορίζονται για την εξαγωγική αγορά σύμφωνα με μελέτη του 2020 ([11]), η οποία επιβεβαιώθηκε επίσης με βάση πληροφορίες από Μαροκινούς κατασκευαστές αυτοκινήτων ([12]). Επιπλέον, σύμφωνα με τον νόμο 19-94 που διέπει τις ζώνες ελεύθερων συναλλαγών, τουλάχιστον το 70 % του κύκλου εργασιών των εταιρειών που είναι εγκατεστημένες στις εν λόγω ζώνες πρέπει να προέρχεται από εξαγωγές ([13]).

([10]) ΕΕ C 86 της 16.3.2020, σ. 6.

([11]) Henri-Louis Vedie, «*L'automobile: une filière marocaine stratégique, leader du secteur en Afrique*», Policy Center for the New South, Policy Paper 20/34, Νοέμβριος 2020 (διατίθεται στη διεύθυνση https://www.policycenter.ma/sites/default/files/2021-01/PP%20-%2020-34%20%28Henri-louis%20Vedie%29_0.pdf).

([12]) Ο όμιλος Renault, για παράδειγμα, εξήγαγε άνω του 95 % της παραγωγής του στις εγκαταστάσεις του στην Tangier (βλέπε https://www.tac.ma/news/english-1m-vehicles-exported-from-tangermed/).

([13]) Βλέπε «*LA LOI N° 19-94 RELATIVE AUX ZONES FRANCHES D'EXPORTATION*», Bulletin Officiel, 1995-02-15, no 4294, σ. 117-121.

(54) Όπως εξηγείται ανωτέρω, η πώληση τροχών από αλουμίνιο για οδικά οχήματα από τον παραγωγό-εξαγωγέα στον εν λόγω πελάτη στο Μαρόκο συνιστούσε πώληση από μια οικονομική ζώνη προς μια άλλη. Οι εταιρείες που είναι εγκαταστημένες στις εν λόγω οικονομικές ζώνες στο Μαρόκο εξαιρούνται από τους τελωνειακούς νόμους και κανονισμούς που ισχύουν κατά κανόνα στο μαροκινό έδαφος, και τα εμπορεύματα που εισέρχονται στην οικονομική ζώνη λογίζονται ως εξαγωγές ([14]). Δεδομένου ότι οι τροχοί από αλουμίνιο για οδικά οχήματα παράγονταν σε μια οικονομική ζώνη και, κατόπιν, πωλούνταν και αποστέλλονταν σε άλλη οικονομική ζώνη, δεν εισέρχονταν ποτέ στο τελωνειακό έδαφος του Μαρόκου και, συνεπώς, δεν μπορούσαν να θεωρούνται εγχώριες πωλήσεις.

(55) Σε κάθε περίπτωση, ακόμη και αν οι πωλήσεις στην ελεύθερη δασμών οικονομική ζώνη στο Μαρόκο θεωρούνταν εγχώριες πωλήσεις, δεν ήταν αντιπροσωπευτικές ούτε πραγματοποιούνταν κατά τις συνήθεις εμπορικές πράξεις, όπως απαιτείται βάσει του άρθρου 2 παράγραφος 1 του βασικού κανονισμού.

(56) Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή εξέτασε καταρχάς κατά πόσον η συνολική ποσότητα των εγχώριων πωλήσεων του συνεργαζόμενου παραγωγού-εξαγωγέα ήταν αντιπροσωπευτική, σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 2 του βασικού κανονισμού. Οι εγχώριες πωλήσεις είναι αντιπροσωπευτικές εάν η συνολική ποσότητα των εγχώριων πωλήσεων του ομοειδούς προϊόντος σε ανεξάρτητους πελάτες στην εγχώρια αγορά αντιπροσωπεύει τουλάχιστον το 5 % της συνολικής ποσότητας εξαγωγικών πωλήσεων του οικείου προϊόντος που πραγματοποιεί στην Ένωση κατά την περίοδο έρευνας. Στη βάση αυτή, οι πωλήσεις που πραγματοποίησε ο συνεργαζόμενος παραγωγός-εξαγωγέας στο Μαρόκο δεν ήταν αντιπροσωπευτικές.

(57) Στη συνέχεια, η Επιτροπή προσδιόρισε το ποσοστό των κερδοφόρων πωλήσεων σε ανεξάρτητους πελάτες στην εγχώρια αγορά για κάθε τύπο προϊόντος κατά την περίοδο έρευνας, προκειμένου να αποφασίσει αν θα χρησιμοποιηθούν οι πραγματικές εγχώριες πωλήσεις για τον υπολογισμό της κανονικής αξίας, σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 4 του βασικού κανονισμού. Η ανάλυση των εγχώριων πωλήσεων έδειξε ότι καμία εγχώρια πώληση δεν ήταν κερδοφόρος και, συνεπώς, δεν πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο των συνήθων εμπορικών πράξεων.

(58) Καθώς δεν υπήρχαν πωλήσεις του ομοειδούς προϊόντος στο πλαίσιο των συνήθων εμπορικών πράξεων στην εγχώρια αγορά, η Επιτροπή κατασκεύασε την κανονική αξία σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφοι 3 και 6 του βασικού κανονισμού.

(59) Το άρθρο 2 παράγραφος 3 του βασικού κανονισμού αναφέρει ότι όταν δεν υπάρχουν πωλήσεις του ομοειδούς προϊόντος στο πλαίσιο συνήθων εμπορικών πράξεων, η κανονική αξία του ομοειδούς προϊόντος υπολογίζεται με βάση το κόστος παραγωγής στη χώρα καταγωγής συν ένα εύλογο ποσό για τα έξοδα πώλησης, τα γενικά και διοικητικά έξοδα (στο εξής: ΓΔΕΠ) και τα κέρδη. Το άρθρο 2 παράγραφος 6 του βασικού κανονισμού ορίζει ότι τα ΓΔΕΠ και τα κέρδη υπολογίζονται με βάση πραγματικά στοιχεία για την παραγωγή και τις πωλήσεις, κατά τις συνήθεις εμπορικές πράξεις, του ομοειδούς προϊόντος, που έχει πραγματοποιήσει ο εξαγωγέας ή ο παραγωγός τον οποίο αφορά η έρευνα. Εντούτοις, δεδομένου ότι δεν υπάρχουν πωλήσεις του ομοειδούς προϊόντος στο πλαίσιο συνήθων εμπορικών πράξεων από την εταιρεία Hands, όπως εξηγείται ανωτέρω, το άρθρο 2 παράγραφος 6 του βασικού κανονισμού προβλέπει τη χρήση τριών εναλλακτικών μεθόδων:

α) τον σταθμισμένο μέσο όρο των πραγματικών ποσών που έχουν καθορισθεί για άλλους εξαγωγείς ή παραγωγούς ως προς τους οποίους γίνεται η έρευνα όσον αφορά την παραγωγή και τις πωλήσεις του ομοειδούς προϊόντος στην εγχώρια αγορά της χώρας καταγωγής·

β) τα πραγματικά ποσά που εφαρμόζονται από τον εκάστοτε εξαγωγέα ή παραγωγό στην παραγωγή και τις πωλήσεις, κατά τις συνήθεις εμπορικές πράξεις, της ίδιας γενικής κατηγορίας προϊόντων στην εγχώρια αγορά της χώρας καταγωγής·

γ) οποιαδήποτε άλλη εύλογη μέθοδο, υπό την προϋπόθεση ότι το προκύπτον βάσει αυτής ποσό κέρδους δεν υπερβαίνει το κέρδος που πραγματοποιούν υπό κανονικές συνθήκες άλλοι εξαγωγείς ή παραγωγοί σε σχέση με τις πωλήσεις προϊόντων της ιδίας γενικής κατηγορίας στην εγχώρια αγορά της χώρας καταγωγής.

(60) Όσον αφορά το άρθρο 2 παράγραφος 6 στοιχείο α), στο Μαρόκο υπήρχε μόνον άλλος ένας παραγωγός-εξαγωγέας τροχών από αλουμίνιο για οδικά οχήματα, η εταιρεία Dika. Όλες οι πωλήσεις τροχών από αλουμίνιο για οδικά οχήματα της Dika στο Μαρόκο πραγματοποιούνταν επίσης σε κατασκευαστές αυτοκινήτων εγκατεστημένους σε οικονομικές ζώνες. Όπως εξηγείται ανωτέρω στις αιτιολογικές σκέψεις 53 και 54, οι εν λόγω πωλήσεις δεν θεωρήθηκαν εγχώριες πωλήσεις. Επιπλέον, ο μέσος όρος που αναφέρεται στο άρθρο 2 παράγραφος 6 στοιχείο α) πρέπει να αποτελεί σταθμισμένο μέσο όρο τουλάχιστον δύο παραγωγών-εξαγωγέων ([15]). Συνεπώς, τα στοιχεία της Dika δεν θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν, ακόμη και αν οι πωλήσεις της θεωρούνταν αξιόπιστες. Ως εκ τούτου, το άρθρο 2 παράγραφος 6 στοιχείο α) δεν θα μπορούσε να εφαρμοστεί.

([14]) Βλέπε «*LA LOI N° 19-94 RELATIVE AUX ZONES FRANCHES D'EXPORTATION*», Bulletin Officiel, 1995-02-15, no 4294, σ. 117-121, ο οποίος τροποποιήθηκε ακολούθως από τον νόμο 14.21 για την αλλαγή του όρου «*zone franche*» σε «*zone d'accélération industrielle*». Βλέπε επίσης «*Code des douanes et impôts indirects relevant de l'administration des douanes et impôts indirects approuvé par le dahir portant loi n° 1-77-339 du 25 chaoual 1397 (9 octobre 1977), tel qu'il a été modifié et complete*».

([15]) EC – Anti-dumping duties on imports of cotton-type bed linen from India (WT/DS141/R, 30.10.2000, παράγραφοι 74 έως 77).

(61) Το άρθρο 2 παράγραφος 6 στοιχείο β) απαιτεί παραγωγή και πωλήσεις από τον εκάστοτε εξαγωγέα ή παραγωγό, κατά τις συνήθεις εμπορικές πράξεις, της ίδιας γενικής κατηγορίας προϊόντων στην εγχώρια αγορά της χώρας καταγωγής. Η Hands, εντούτοις, παρήγαγε μόνο τροχούς από αλουμίνιο για οδικά οχήματα και καμία πώλησή της δεν πραγματοποιούνταν στο πλαίσιο των συνήθων εμπορικών πράξεων. Ως εκ τούτου, το άρθρο 2 παράγραφος 6 στοιχείο α) επίσης δεν θα μπορούσε να εφαρμοστεί.

(62) Το άρθρο 2 παράγραφος 6 στοιχείο γ) αναφέρεται σε «οποιαδήποτε άλλη εύλογη μέθοδο» για τον καθορισμό των ΓΔΕΠ και των κερδών. Απουσία άλλων παραγωγών τροχών από αλουμίνιο για οδικά οχήματα στο Μαρόκο, η Επιτροπή έκρινε εύλογο να εφαρμόσει τα ΓΔΕΠ και τα κέρδη που διαπιστώθηκαν για παραγωγούς τροχών από αλουμίνιο για οδικά οχήματα στη Βραζιλία. Η Βραζιλία προτάθηκε ως κατάλληλη αντιπροσωπευτική χώρα στην αίτηση επανεξέτασης που αποτέλεσε τη βάση της εν εξελίξει έρευνας επανεξέτασης ενόψει της λήξης ισχύος των μέτρων όσον αφορά τους τροχούς από αλουμίνιο για οδικά οχήματα καταγωγής Κίνας ([16]). Διαπιστώθηκε ότι τα σταθμισμένα μέσα ΓΔΕΠ ήταν 11,49 % και τα σταθμισμένα μέσα κέρδη 4,89 %.

(63) Το άρθρο 2 παράγραφος 6 στοιχείο γ) επιβάλλει επίσης την εφαρμογή ανώτατου ορίου στα κέρδη που χρησιμοποιούνται στο πλαίσιο της συγκεκριμένης μεθοδολογίας, ώστε να διασφαλίζεται ότι το κέρδος που χρησιμοποιείται δεν υπερβαίνει το κέρδος που πραγματοποιούν υπό κανονικές συνθήκες άλλοι εξαγωγείς ή παραγωγοί σε σχέση με τις πωλήσεις προϊόντων της ιδίας γενικής κατηγορίας στην εγχώρια αγορά της χώρας καταγωγής. Δεν υπήρχαν άλλοι Μαροκινοί παραγωγοί τροχών από αλουμίνιο για οδικά οχήματα εκτός από την Dika και τη Hands, των οποίων το κέρδος δεν θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί, καθώς δεν πραγματοποιούσαν πωλήσεις στην εγχώρια μαροκινή αγορά. Επιπλέον, η Επιτροπή δεν είχε στη διάθεσή της πληροφορίες όσον αφορά το κέρδος που πραγματοποιούν άλλοι πιθανοί παραγωγοί ή εξαγωγείς ανταλλακτικών αυτοκινήτων από αλουμίνιο ή οποιωνδήποτε προϊόντων αλουμινίου σχετικών με την αυτοκινητοβιομηχανία στο Μαρόκο.

(64) Η Επιτροπή έκρινε ότι οι τροχοί από αλουμίνιο για οδικά οχήματα ανήκουν στην ίδια γενική κατηγορία με άλλα προϊόντα αλουμινίου, όπως τα προϊόντα εξώθησης αλουμινίου ή τα προφίλ αλουμινίου. Τα εν λόγω προϊόντα χρησιμοποιούν την ίδια βασική πρώτη ύλη (αλουμίνιο), η οποία αποτελεί το κύριο μέρος του κόστους παραγωγής τους. Επιπλέον, οι διάφορες διεργασίες παραγωγής περιλαμβάνουν την τήξη ή θέρμανση του αλουμινίου ώστε αυτό να αποκτήσει την επιθυμητή μορφή. Το μέσο σταθμισμένο κέρδος που είχαν οι επτά Μαροκινοί παραγωγοί ανάλογων προϊόντων αλουμινίου, για τους οποίους υπήρχαν διαθέσιμα στοιχεία για το 2020, ήταν 4,16 %. Το ποσοστό αυτό χρησιμοποιήθηκε ως ανώτατο όριο για το κέρδος των Βραζιλιανών παραγωγών τροχών από αλουμίνιο για οδικά οχήματα.

(65) Κατόπιν, κατασκευάστηκε η κανονική αξία προσθέτοντας στο κόστος παραγωγής της Hands τα ΓΔΕΠ και το κέρδος της Βραζιλίας που αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη 62, θέτοντας, όμως, ως ανώτατο όριο το 4,16 %.

3.1.3. *Τιμή εξαγωγής*

(66) Ο συνεργαζόμενος παραγωγός-εξαγωγέας πραγματοποιούσε εξαγωγές στην Ένωση είτε απευθείας σε ανεξάρτητους πελάτες είτε μέσω μιας συνδεδεμένης εταιρείας που ενεργούσε ως εισαγωγέας.

(67) Όσον αφορά τις πωλήσεις απευθείας σε ανεξάρτητους πελάτες στην Ένωση, η τιμή εξαγωγής ήταν η πραγματικά καταβληθείσα ή καταβλητέα τιμή για το οικείο προϊόν κατά την πώλησή του προς εξαγωγή στην Ένωση, σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 8 του βασικού κανονισμού.

(68) Όσον αφορά τις εξαγωγικές πωλήσεις στην Ένωση μέσω της συνδεδεμένης εταιρείας που ενεργούσε ως εισαγωγέας, η τιμή εξαγωγής καθορίστηκε με βάση την τιμή στην οποία το εισαγόμενο προϊόν μεταπωλήθηκε για πρώτη φορά σε ανεξάρτητους πελάτες στην Ένωση, σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 9 του βασικού κανονισμού. Στην περίπτωση αυτή, πραγματοποιήθηκαν προσαρμογές στην τιμή για όλα τα έξοδα που ανέκυψαν μεταξύ εισαγωγής και μεταπώλησης, συμπεριλαμβανομένων των δαπανών ΓΔΕΠ, καθώς και για τα πραγματοποιούμενα κέρδη. Τα κέρδη βασίστηκαν στα κέρδη που πραγματοποιούν υπό κανονικές συνθήκες οι μη συνδεδεμένοι εισαγωγείς, καθώς το πραγματικό κέρδος του συνδεδεμένου εισαγωγέα δεν κρίθηκε αξιόπιστο, εξαιτίας της σχέσης μεταξύ του συνεργαζόμενου παραγωγού-εξαγωγέα και του συνδεδεμένου εισαγωγέα. Δεδομένου ότι κανένας μη συνδεδεμένος εισαγωγέας δεν συνεργάστηκε με την Επιτροπή στο πλαίσιο της παρούσας έρευνας, η Επιτροπή χρησιμοποίησε το κέρδος που καθορίστηκε στην τελευταία έρευνα επανεξέτασης ενόψει της λήξης ισχύος των μέτρων όσον αφορά τροχούς από αλουμίνιο για οδικά οχήματα καταγωγής Κίνας. ([17])

3.1.4. *Σύγκριση*

(69) Η Επιτροπή συνέκρινε την κανονική αξία με την τιμή εξαγωγής του συνεργαζόμενου παραγωγού-εξαγωγέα βάσει τιμών εκ του εργοστασίου.

([16]) Ανακοίνωση για την έναρξη επανεξέτασης ενόψει της λήξης ισχύος των μέτρων αντιντάμπινγκ που εφαρμόζονται στις εισαγωγές ορισμένων τροχών από αλουμίνιο για οδικά οχήματα καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας (ΕΕ C 29 της 20.1.2022, σ. 34).

([17]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2017/109 της Επιτροπής, της 23ης Ιανουαρίου 2017, για την επιβολή οριστικού δασμού αντιντάμπινγκ στις εισαγωγές ορισμένων τροχών από αλουμίνιο για οδικά οχήματα, 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 (ΕΕ L 18 της 24.1.2017, σ. 1).

(70) Όπου δικαιολογούνταν από την ανάγκη εξασφάλισης δίκαιης σύγκρισης, η Επιτροπή προσάρμοσε την κανονική αξία και/ή την τιμή εξαγωγής, 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. Πραγματοποιήθηκαν προσαρμογές για το κόστος μεταφοράς, ασφάλισης, διεκπεραίωσης και φόρτωσης, τα έξοδα συσκευασίας, το πιστωτικό κόστος, τις επιστροφές και άλλες δαπάνες.

3.1.5. *Περιθώριο ντάμπινγκ*

(71) Για τον συνεργαζόμενο παραγωγό-εξαγωγέα, η Επιτροπή συνέκρινε τη μέση σταθμισμένη κανονική αξία κάθε τύπου του ομοειδούς προϊόντος με τη μέση σταθμισμένη τιμή εξαγωγής του αντίστοιχου τύπου του οικείου προϊόντος, σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφοι 11 και 12 του βασικού κανονισμού.

(72) Για όλους τους υπόλοιπους παραγωγούς-εξαγωγείς στο Μαρόκο, η Επιτροπή καθόρισε το περιθώριο ντάμπινγκ με βάση τα διαθέσιμα πραγματικά στοιχεία, σύμφωνα με το άρθρο 18 του βασικού κανονισμού. Προς τον σκοπό αυτόν, η Επιτροπή προσδιόρισε το επίπεδο συνεργασίας των παραγωγών-εξαγωγέων. Το επίπεδο συνεργασίας είναι η ποσότητα των εξαγωγών των συνεργαζόμενων παραγωγών-εξαγωγέων στην Ένωση, εκφρασμένη ως ποσοστό των συνολικών εισαγωγών από την οικεία χώρα στην Ένωση κατά την περίοδο έρευνας, οι οποίες καθορίστηκαν σύμφωνα με τα στοιχεία της βάσης δεδομένων Comext της Eurostat.

(73) Όπως εξηγείται στο τμήμα 3.1.1 ανωτέρω, υπήρχε μόνο ένας συνεργαζόμενος Μαροκινός παραγωγός-εξαγωγέας. Δεδομένου ότι οι εξαγωγές τροχών από αλουμίνιο για οδικά οχήματα της συγκεκριμένης εταιρείας συνιστούσαν λιγότερο από το 50 % των συνολικών εισαγωγών τροχών από αλουμίνιο για οδικά οχήματα της Ένωσης κατά τη διάρκεια της περιόδου έρευνας, το επίπεδο συνεργασίας θεωρήθηκε εν προκειμένω χαμηλό. Στη βάση αυτή, η Επιτροπή αποφάσισε ότι ήταν σκόπιμο να καθοριστεί το περιθώριο ντάμπινγκ για όλες τις άλλες εταιρείες στο επίπεδο του υψηλότερου περιθωρίου ντάμπινγκ που διαπιστώθηκε για τους τύπους του προϊόντος που πωλήθηκαν σε αντιπροσωπευτικές ποσότητες από τον συνεργαζόμενο παραγωγό-εξαγωγέα. Οι εξαγωγικές πωλήσεις των εν λόγω τύπων προϊόντων αντιπροσώπευαν περίπου το 50 % των συνολικών εξαγωγών του συνεργαζόμενου παραγωγού-εξαγωγέα στην Ένωση.

(74) Τα προσωρινά περιθώρια ντάμπινγκ, εκφρασμένα ως ποσοστό της τιμής CIF στα σύνορα της Ένωσης, πριν από την καταβολή του δασμού, καθορίζονται ως εξής:

| Εταιρεία | Προσωρινό περιθώριο ντάμπινγκ |
|---|---|
| HANDS 8 S.A. | 8,0 % |
| Όλες οι άλλες εταιρείες | 16,5 % |

## 4. **ΖΗΜΙΑ**

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

(75) Κατά την περίοδο έρευνας περίπου τριάντα παραγωγοί της Ένωσης παρήγαν το ομοειδές προϊόν. Οι παραγωγοί αυτοί αποτελούν τον «ενωσιακό κλάδο παραγωγής» κατά την έννοια του άρθρου 4 παράγραφος 1 του βασικού κανονισμού.

(76) Η συνολική παραγωγή της Ένωσης κατά τη διάρκεια της περιόδου έρευνας εκτιμήθηκε σε περίπου 64,3 εκατ. τεμάχια. Η Επιτροπή κατέληξε στον αριθμό αυτό με βάση όλες τις διαθέσιμες πληροφορίες σχετικά με τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής, όπως η απάντηση στο μακροοικονομικό ερωτηματολόγιο που υπέβαλε ο καταγγέλων. Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 30, οι ενωσιακοί παραγωγοί του δείγματος αντιπροσώπευαν περίπου το 20 % της συνολικής παραγόμενης ποσότητας του ομοειδούς προϊόντος από τους γνωστούς ενωσιακούς παραγωγούς.

4.2. **Ενωσιακή κατανάλωση**

(77) Η ενωσιακή κατανάλωση εξελίχθηκε ως εξής:

*Πίνακας 1*

**Ενωσιακή κατανάλωση (τεμάχια)**

| | 2018 | 2019 | 2020 | Περίοδος έρευνας |
|---|---|---|---|---|
| Συνολική κατανάλωση (σε χιλιάδες τεμάχια) | 77 873 | 73 797 | 59 530 | 64 311 |
| *Δείκτης (2018 = 100)* | *100* | *95* | *76* | *83* |

*Πηγή:* Βάση δεδομένων Comext της Eurostat, EUWA και επαληθευμένες απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο.

(78) Η Επιτροπή προσδιόρισε την ενωσιακή κατανάλωση με βάση τις συνολικές πωλήσεις του ενωσιακού κλάδου παραγωγής στην Ένωση συν τις συνολικές εισαγωγές από τρίτες χώρες προς την Ένωση. Οι πωλήσεις του ενωσιακού κλάδου παραγωγής στην αγορά της Ένωσης λήφθηκαν από την καταγγελία και προσαρμόστηκαν με βάση τα δεδομένα από τις απαντήσεις των παραγωγών της Ένωσης που συμμετείχαν στο δείγμα για την περίοδο έρευνας. Για τις εισαγωγές, η Επιτροπή βασίστηκε στη βάση δεδομένων Comext της Eurostat. Εντούτοις, καθώς η βάση δεδομένων Comext της Eurostat περιέχει μόνο το βάρος των εισαγωγών και όχι τον αριθμό τεμαχίων των τροχών από αλουμίνιο για οδικά οχήματα που εισήχθησαν, ήταν απαραίτητο να γίνει μετατροπή του βάρους σε τεμάχια. Ο καταγγέλλων εφάρμοσε στην καταγγελία τον λόγο μετατροπής που χρησιμοποιήθηκε στην τελευταία έρευνα για το ίδιο προϊόν ([18]) (δηλαδή 10,9 kg ανά τεμάχιο). Η εγκυρότητα του συγκεκριμένου λόγου μετατροπής επαληθεύτηκε με βάση τις απαντήσεις που έδωσαν στα ερωτηματολόγια οι Μαροκινοί παραγωγοί και οι ενωσιακοί παραγωγοί του δείγματος. Η έρευνα αποκάλυψε ότι το μέσο σταθμισμένο βάρος ανά τεμάχιο που εφαρμόζεται επί του παρόντος είναι 11,3 kg ανά τεμάχιο, καθώς η αγορά τείνει να προσανατολίζεται προς μεγαλύτερες διαμέτρους τροχούς, με αποτέλεσμα την αύξηση του βάρους ανά τροχό. Συνεπώς, για τον καθορισμό της ενωσιακής κατανάλωσης ανά τεμάχιο χρησιμοποιήθηκε αυτός ο λόγος..

(79) Όπως αναφέρεται ανωτέρω στην αιτιολογική σκέψη 16, η αγορά της Ένωσης είναι άνισα κατανεμημένη μεταξύ δύο διαύλων διανομής, των ΚΠΕ και ΔΑ. Το μεγαλύτερο μέρος των πωλήσεων αφορά τον δίαυλο ΚΑΕ με μερίδιο αγοράς 90 %. Ως εκ τούτου, ο δίαυλος ΔΑ με περίπου 10 % των πωλήσεων έχει περιορισμένο αντίκτυπο στη συνολική αξιολόγηση της ενωσιακής αγοράς. Ο αντίκτυπός του είναι ακόμη πιο περιορισμένος λόγω του γεγονότος ότι οι μαροκινοί παραγωγοί πραγματοποιούσαν πωλήσεις αποκλειστικά μέσω του διαύλου ΚΠΕ, γεγονός που ίσχυε και για τους τρεις ενωσιακούς παραγωγούς του δείγματος. Οι πωλήσεις των δεύτερων πραγματοποιήθηκαν σχεδόν αποκλειστικά μέσω του διαύλου ΚΠΕ (περίπου 99,6 % των πωλήσεών τους). Ως εκ τούτου, αυτό δεν είχε αντίκτυπο στην ανάλυση σύγκρισης τιμών στην προκειμένη περίπτωση, η οποία διενεργείται σε μικροοικονομικό επίπεδο με βάση τα στοιχεία που παρείχαν οι παραγωγοί-εξαγωγείς και οι ενωσιακοί παραγωγοί του δείγματος. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή αποφάσισε προσωρινά να μη διαχωρίσει την κατανάλωση μεταξύ των δύο διαύλων πωλήσεων για τους σκοπούς της παρούσας έρευνας.

(80) Η ενωσιακή κατανάλωση μειώθηκε κατά 5 % μεταξύ 2018 και 2019, κατά 19 % μεταξύ 2019 και 2020. Το 2020 η παραγωγή της αυτοκινητοβιομηχανίας μειώθηκε κατά περίπου 4,2 εκατομμύρια οχήματα λόγω της πανδημίας COVID-19, με άμεσο αντίκτυπο στους ανάντη προμηθευτές, καθώς οι πωλήσεις τροχών από αλουμίνιο για οδικά οχήματα μειώθηκαν κατά 14 εκατομμύρια το 2020 σε σύγκριση με το 2019. Η πτώση της παραγωγής ήταν ιδιαίτερα σημαντική κατά το 2ο τρίμηνο του 2020, αλλά η αγορά ανέκαμψε τους μήνες που ακολούθησαν. Η αγορά ανέκτησε 5 εκατομμύρια τροχούς: από 59 εκατομμύρια το 2020 σε 64 εκατομμύρια κατά τη διάρκεια της περιόδου έρευνας. Η κατανάλωση, ωστόσο, δεν έφτασε στα επίπεδα του 2019, εξαιτίας της έλλειψης σε ημιαγωγούς που χρησιμοποιούν οι κατασκευαστές αυτοκινήτων.

4.3. **Εισαγωγές από την οικεία χώρα**

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

(81) Η Επιτροπή προσδιόρισε την ποσότητα των εισαγωγών σύμφωνα με τα στοιχεία της βάσης δεδομένων Comext της Eurostat. Το μερίδιο αγοράς των εισαγωγών προσδιορίστηκε με βάση το μερίδιο που αντιπροσώπευαν αυτές οι εισαγωγές επί της συνολικής ενωσιακής κατανάλωσης.

([18]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2017/109, αιτιολογική σκέψη 169.

(82) Οι εισαγωγές στην Ένωση από την οικεία χώρα εξελίχθηκαν ως εξής:

*Πίνακας 2*

**Ποσότητα εισαγωγών (τεμάχια) και μερίδιο αγοράς**

| | 2018 | 2019 | 2020 | Περίοδος έρευνας |
|---|---|---|---|---|
| Ποσότητα εισαγωγών από το Μαρόκο (σε χιλιάδες τεμάχια) | 0 | 15,7 | 1 038 | 2 516 |
| *Δείκτης (2019 = 100)* | - | *100* | *6 611* | *16 025* |
| Μερίδιο αγοράς (%) | - | 0,0 | 1,7 | 3,9 |
| *Δείκτης (2019 = 100)* | - | *100* | *8 196* | *18 389* |

*Πηγή:* Βάση δεδομένων Comext της Eurostat.

(83) Ενώ το 2019 το Μαρόκο εξήγαγε μερικές χιλιάδες τεμάχια, κατά το 2020 και την περίοδο έρευνας παρατηρήθηκε επιτάχυνση των εισαγωγών, από 1 εκατομμύριο σε 2,5 εκατομμύρια τεμάχια. Στον κανονισμό καταγραφής αναφέρεται ότι κατά τους μήνες μετά το τέλος της περιόδου έρευνας η αύξηση διατήρησε τον ίδιο ρυθμό με αυτόν της περιόδου έρευνας. Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 79 ανωτέρω, οι εν λόγω πωλήσεις αφορούν αποκλειστικά τον δίαυλο πωλήσεων ΚΠΕ.

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

(84) Η Επιτροπή προσδιόρισε τις τιμές των εισαγωγών σύμφωνα με τα στοιχεία της βάσης δεδομένων Comext της Eurostat. Η υποτιμολόγηση των εισαγωγών καθορίστηκε με βάση τα στοιχεία που υπέβαλαν οι συνεργαζόμενοι παραγωγοί-εξαγωγείς και οι συνεργαζόμενοι ενωσιακοί παραγωγοί.

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

*Πίνακας 3*

**Μέσες τιμές εισαγωγής από το Μαρόκο**

| | 2018 | 2019 | 2020 | Περίοδος έρευνας |
|---|---|---|---|---|
| Σε EUR/τεμάχιο | - | 39,2 | 42,6 | 44,7 |
| *Δείκτης (2019 = 100)* | - | *100* | *109* | *114* |

*Πηγή:* Βάση δεδομένων Comext της Eurostat.

(86) Η μέση τιμή εισαγωγής από το Μαρόκο αυξήθηκε κατά 2 EUR ανά τεμάχιο μεταξύ 2020 και της περιόδου έρευνας. Ωστόσο, μέρος της τιμής πώλησης αναπροσαρμόζεται με βάση την τιμή του αλουμινίου στο Χρηματιστήριο Μετάλλων του Λονδίνου (στο εξής: LME), η οποία αυξήθηκε σημαντικά κατά τη διάρκεια της περιόδου αυτής, ήτοι κατά 25 %.

(87) Η Επιτροπή προσδιόρισε την υποτιμολόγηση κατά την περίοδο της έρευνας συγκρίνοντας:

(88) τις μέσες σταθμισμένες τιμές πώλησης ανά τύπο προϊόντος των ενωσιακών παραγωγών του δείγματος οι οποίες χρεώθηκαν απευθείας σε μη συνδεδεμένους πελάτες στην αγορά της Ένωσης, προσαρμοσμένες σε επίπεδο τιμών εκ του εργοστασίου· και

(89) τις αντίστοιχες μέσες σταθμισμένες τιμές ανά τύπο προϊόντος των εισαγωγών αποκλειστικά από την Hands στον πρώτο ανεξάρτητο πελάτη στην αγορά της Ένωσης, οι οποίες καθορίστηκαν με βάση το κόστος, την ασφάλιση και τον ναύλο (CIF), με τις κατάλληλες προσαρμογές για να ληφθούν υπόψη οι τελωνειακοί δασμοί και τα έξοδα μετά την εισαγωγή.

(90) Η σύγκριση τιμών έγινε ανά τύπο προϊόντος για συναλλαγές στο ίδιο επίπεδο εμπορίου, έπειτα από κατάλληλες προσαρμογές όπου αυτό κρίθηκε απαραίτητο, και αφού αφαιρέθηκαν οι επιστροφές και οι εκπτώσεις επί της τιμής. Το αποτέλεσμα της σύγκρισης εκφράστηκε ως ποσοστό του θεωρητικού κύκλου εργασιών των ενωσιακών παραγωγών του δείγματος κατά την περίοδο έρευνας. Προέκυψε μέσο σταθμισμένο περιθώριο υποτιμολόγησης της τάξης του 26,9 % των εισαγωγών στην αγορά της Ένωσης.

(91) Επιπλέον, η Επιτροπή διαπίστωσε την ύπαρξη συμπίεσης των τιμών. Πράγματι, όπως φαίνεται στον πίνακα 7, ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής πωλούσε σε τιμή κόστους το 2020 και κάτω από το κόστος παραγωγής κατά την περίοδο της έρευνας. Πρόκειται για τα έτη κατά τα οποία σημειώθηκε σημαντική διείσδυση των εισαγωγών που αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ και κατά τα οποία ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής έχασε μερίδιο αγοράς. Ως εκ τούτου, οι χαμηλές τιμές εισαγωγής των εισαγωγών που αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ εμπόδισαν τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής να αυξήσει τις τιμές πώλησής του, με αποτέλεσμα απώλειες κατά την περίοδο έρευνας.

### 4.4. **Οικονομική κατάσταση του ενωσιακού κλάδου παραγωγής**

#### 4.4.1. *Γενικές παρατηρήσεις*

(92) 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 περιέλαβε αξιολόγηση όλων των οικονομικών δεικτών που έχουν σημασία για την κατάσταση του ενωσιακού κλάδου παραγωγής κατά την εξεταζόμενη περίοδο.

(93) Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 30, για τον προσδιορισμό της πιθανής ζημίας που υπέστη ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής χρησιμοποιήθηκε η μέθοδος της δειγματοληψίας.

(94) Για τον προσδιορισμό της ζημίας, η Επιτροπή προέβη σε διάκριση μεταξύ μακροοικονομικών και μικροοικονομικών δεικτών ζημίας. Η Επιτροπή αξιολόγησε τους μακροοικονομικούς δείκτες με βάση τα στοιχεία που περιέχονταν στην απάντηση στο μακροοικονομικό ερωτηματολόγιο. Τα στοιχεία αφορούσαν όλους τους ενωσιακούς παραγωγούς. Η Επιτροπή αξιολόγησε τους μικροοικονομικούς δείκτες με βάση τα στοιχεία που περιέχονταν στις απαντήσεις των ενωσιακών παραγωγών του δείγματος στο ερωτηματολόγιο. Τα στοιχεία αφορούσαν τους ενωσιακούς παραγωγούς του δείγματος. Διαπιστώθηκε ότι και τα δύο σύνολα στοιχείων ήταν αντιπροσωπευτικά της οικονομικής κατάστασης του ενωσιακού κλάδου παραγωγής.

(95) Οι μακροοικονομικοί δείκτες είναι οι εξής: παραγωγή, παραγωγική ικανότητα, χρησιμοποίηση παραγωγικής ικανότητας, ποσότητα πωλήσεων, μερίδιο αγοράς, ανάπτυξη, απασχόληση, παραγωγικότητα, μέγεθος του περιθωρίου ντάμπινγκ και ανάκαμψη από τις επιπτώσεις προηγούμενων πρακτικών ντάμπινγκ.

(96) Οι μικροοικονομικοί δείκτες είναι οι εξής: μέσες τιμές ανά τεμάχιο, κόστος ανά τεμάχιο, κόστος εργασίας, αποθέματα, κερδοφορία, ταμειακές ροές, επενδύσεις, απόδοση επενδύσεων και ικανότητα άντλησης κεφαλαίων.

#### 4.4.2. *Μακροοικονομικοί δείκτες*

##### 4.4.2.1. Παραγωγή, παραγωγική ικανότητα και χρησιμοποίηση της παραγωγικής ικανότητας

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

*Πίνακας 4*

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

| | 2018 | 2019 | 2020 | Περίοδος έρευνας |
|---|---|---|---|---|
| Ποσότητα παραγωγής (σε χιλιάδες τεμάχια) | 59 182 | 57 097 | 44 718 | 48 752 |
| *Δείκτης (2018 = 100)* | *100* | *96* | *76* | *82* |
| Παραγωγική ικανότητα (σε χιλιάδες τεμάχια) | 62 614 | 62 475 | 61 619 | 61 294 |
| *Δείκτης (2018 = 100)* | *100* | *100* | *98* | *98* |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Χρησιμοποίηση της παραγωγικής ικανότητας (%) | 95 | 91 | 73 | 80 |
| *Δείκτης (2018 = 100)* | *100* | *97* | *77* | *84* |

*Πηγή:* EUWA και ενωσιακοί παραγωγοί του δείγματος.

(98) Συνολικά, η ποσότητα παραγωγής του ενωσιακού κλάδου παραγωγής μειώθηκε κατά 18 % κατά την εξεταζόμενη περίοδο. Μεταξύ 2018 και 2019 σημείωσε ελαφρά μείωση κατά 4 %. Με την έλευση της πανδημίας COVID-19, η παραγωγή μειώθηκε κατά 12,3 εκατομμύρια τεμάχια το 2020 και ανέκαμψε κατά 4 εκατομμύρια τεμάχια κατά την περίοδο έρευνας.

(99) Ενώ η παραγωγική ικανότητα του ενωσιακού κλάδου παραγωγής μειώθηκε κατά 2 %, η χρησιμοποίηση της παραγωγικής ικανότητας ακολούθησε την ίδια αρνητική τάση με την παραγωγή και μειώθηκε κατά 15 % κατά τη διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου.

4.4.2.2. Ποσότητα πωλήσεων και μερίδιο αγοράς

(100) Κατά την εξεταζόμενη περίοδο, η ποσότητα πωλήσεων και το μερίδιο αγοράς του ενωσιακού κλάδου παραγωγής εξελίχθηκαν ως εξής:

*Πίνακας 5*

**Ποσότητα πωλήσεων και μερίδιο αγοράς**

| | 2018 | 2019 | 2020 | Περίοδος έρευνας |
|---|---|---|---|---|
| Ποσότητα πωλήσεων στην ενωσιακή αγορά (σε χιλιάδες τεμάχια) | 57 501 | 55 502 | 43 110 | 45 391 |
| *Δείκτης (2018 = 100)* | *100* | *97* | *75* | *79* |
| Μερίδιο αγοράς (%) | 73,8 | 75,2 | 72,4 | 70,6 |
| *Δείκτης (2018 = 100)* | *100* | *102* | *98* | *96* |

*Πηγή:* EUWA και ενωσιακοί παραγωγοί του δείγματος.

(101) Η ποσότητα πωλήσεων του ενωσιακού κλάδου παραγωγής στην ενωσιακή αγορά μειώθηκε κατά 21 % κατά την εξεταζόμενη περίοδο. Σημείωσε μείωση κατά 3 % μεταξύ 2018 και 2019 και, κατόπιν, πτώση κατά 12 εκατομμύρια τεμάχια το 2020. Στη διάρκεια της περιόδου έρευνας οι πωλήσεις ανέκαμψαν κατά 2,2 εκατομμύρια τεμάχια.

(102) Το μερίδιο αγοράς του ενωσιακού κλάδου παραγωγής σημείωσε ελαφρά αύξηση μεταξύ 2018 και 2019 και μείωση το 2020 και στη διάρκεια της περιόδου έρευνας.

4.4.2.3. Απασχόληση και παραγωγικότητα

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

*Πίνακας 6*

**Απασχόληση και παραγωγικότητα**

| | 2018 | 2019 | 2020 | Περίοδος έρευνας |
|---|---|---|---|---|
| Αριθμός εργαζομένων | 17 816 | 17 866 | 16 963 | 16 790 |
| *Δείκτης (2018 = 100)* | *100* | *100* | *95* | *94* |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Παραγωγικότητα (τεμάχια/ εργαζόμενο) | 3 322 | 3 196 | 2 636 | 2 904 |
| *Δείκτης (2018 = 100)* | *100* | *96* | *79* | *87* |

*Πηγή:* EUWA και ενωσιακοί παραγωγοί του δείγματος.

(104) Ενώ ο αριθμός των εργαζομένων μειώθηκε κατά 6 % κατά την εξεταζόμενη περίοδο, η παραγωγικότητα μειώθηκε κατά 13 %. Η μείωση της παραγωγικότητας οφείλεται κυρίως στη μείωση της ποσότητας παραγωγής κατά την εξεταζόμενη περίοδο. Η μείωση της παραγωγικότητας υποδηλώνει αύξηση του κόστους εργασίας ανά τεμάχιο παραγόμενων τροχών από αλουμίνιο για οδικά οχήματα.

4.4.2.4. Ανάπτυξη

(105) Όπως εξηγείται στα τμήματα 4.4.2.1 έως 4.4.2.3 ανωτέρω, η ποσότητα παραγωγής και η χρησιμοποίηση της παραγωγικής ικανότητας του ενωσιακού κλάδου παραγωγής μειώθηκαν σε ποσοστό 18 % και 16 % αντίστοιχα κατά την εξεταζόμενη περίοδο, μείωση που οδήγησε σε υψηλότερο σταθερό κόστος ανά παραγόμενο τεμάχιο και σε χαμηλότερη παραγωγικότητα. Το συνολικό κόστος του κλάδου παραγωγής αυξήθηκε κατά 1,7 EUR/τεμάχιο (+ 3,4 %) κατά την εξεταζόμενη περίοδο. Εντούτοις, η μέση τιμή πώλησης του ενωσιακού κλάδου παραγωγής μειώθηκε κατά 3,3 EUR/τεμάχιο (– 6,1 %).

(106) Επιπλέον, η ποσότητα πωλήσεων στην ενωσιακή αγορά σημείωσε πτώση κατά 21 % και το μερίδιο αγοράς κατά 5 % μεταξύ 2018 και της περιόδου έρευνας. Ως εκ τούτου, οι οικονομικές επιδόσεις του ενωσιακού κλάδου παραγωγής επιδεινώθηκαν. Όπως εξηγείται στο τμήμα 4.4.3.1 κατωτέρω, ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής αντιμετώπισε υψηλότερο κόστος παραγωγής, ενώ δεν μπόρεσε να προσαρμόσει αναλόγως τις οικείες τιμές πώλησης.

(107) Ως εκ τούτου, οι προοπτικές ανάπτυξης του ενωσιακού κλάδου παραγωγής τέθηκαν σε κίνδυνο.

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

(108) Όλα τα περιθώρια ντάμπινγκ υπερέβησαν κατά πολύ το ελάχιστο επίπεδο. Ο αντίκτυπος του μεγέθους των πραγματικών περιθωρίων ντάμπινγκ στον ενωσιακό κλάδο παραγωγής ήταν σημαντικός, δεδομένης της ποσότητας και των τιμών των εισαγωγών από την οικεία χώρα.

(109) Οι τροχοί από αλουμίνιο για οδικά οχήματα υπόκεινται σε μέτρα αντιντάμπινγκ κατά της Κίνας, τα οποία επιβλήθηκαν το 2010 ([19]). Στην τελευταία επανεξέταση ενόψει της λήξης ισχύος των μέτρων ([20]), η Επιτροπή κατάληξε στο συμπέρασμα ότι ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής δεν υφίστατο πλέον σημαντική ζημία και ότι, συνεπώς, είχε ανακάμψει από τις προηγούμενες πρακτικές ντάμπινγκ. Αυτό επιβεβαιώθηκε το 2018 και το 2019, όταν η οικονομική κατάσταση του ενωσιακού κλάδου παραγωγής βελτιώθηκε σημαντικά, προτού αρχίσει η έλευση των εισαγωγών από το Μαρόκο και η σημαντική τους αύξηση στη συνέχεια.

(110) Συνεπώς, η Επιτροπή επιβεβαίωσε ότι ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής είχε ανακάμψει από τις προηγούμενες πρακτικές ντάμπινγκ των εισαγωγών από την Κίνα, προτού εισέλθουν στην ενωσιακή αγορά οι εισαγωγές από το Μαρόκο που αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ.

4.4.3. *Μικροοικονομικοί δείκτες*

4.4.3.1. Τιμές και παράγοντες που επηρεάζουν τις τιμές

(111) Κατά την εξεταζόμενη περίοδο, οι μέσες σταθμισμένες τιμές πώλησης ανά τεμάχιο των ενωσιακών παραγωγών του δείγματος σε μη συνδεδεμένους πελάτες στην Ένωση εξελίχθηκαν ως εξής:

([19]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 964/2010 του Συμβουλίου, της 25ης Οκτωβρίου 2010, για την επιβολή οριστικού δασμού αντιντάμπινγκ και την οριστική είσπραξη του προσωρινού δασμού που επιβλήθηκε στις εισαγωγές ορισμένων τροχών από αλουμίνιο για οδικά οχήματα, καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας (ΕΕ L 282 της 28.10.2010, σ. 1).

([20]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2017/109.

*Πίνακας 7*

**Τιμές πώλησης στην Ένωση**

| | 2018 | 2019 | 2020 | Περίοδος έρευνας |
|---|---|---|---|---|
| Μέσες τιμές πώλησης ανά τεμάχιο στην ενωσιακή αγορά (EUR/τεμάχιο) | 53,9 | 52,3 | 49,3 | 50,6 |
| *Δείκτης (2018 = 100)* | *100* | *97* | *92* | *94* |
| Κόστος παραγωγής ανά τεμάχιο (EUR/τεμάχιο) | 49,9 | 48,2 | 49,3 | 51,6 |
| *Δείκτης (2018 = 100)* | *100* | *97* | *99* | *104* |

*Πηγή:* Ενωσιακοί παραγωγοί του δείγματος.

(112) Οι μέσες τιμές πώλησης του ενωσιακού κλάδου παραγωγής μειώθηκαν κατά 6 % κατά την εξεταζόμενη περίοδο, παρότι το μέσο κόστος παραγωγής αυξήθηκε κατά 4 % μεταξύ 2018 και της περιόδου έρευνας. Ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής δεν μπόρεσε να αυξήσει τις τιμές πώλησης για να καλύψει το αυξημένο κόστος παραγωγής.

(113) Οι πωλήσεις του ομοειδούς προϊόντος από τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής στην αγορά της Ένωσης βασίστηκαν σε πολυετείς συμβάσεις με πελάτες των κατασκευαστών αυτοκινήτων, οι οποίες καθόριζαν τις ποσότητες και τις τιμές. Οι κατασκευαστές αυτοκινήτων διαμορφώνουν συνθήκες σκληρού ανταγωνισμού μεταξύ των προμηθευτών μέσω διαγωνισμών με υποβολή προσφορών και επιλέγουν τους δύο προμηθευτές που προσφέρουν τους καλύτερους όρους, έπειτα από αρκετά στάδια διαγωνισμού, στη διάρκεια των οποίων οι παραγωγοί της ΕΕ πρέπει να ευθυγραμμιστούν, μεταξύ άλλων, με τους Μαροκινούς παραγωγούς, προσφέροντας χαμηλές τιμές. Ως αποτέλεσμα, ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής δεν μπορούσε να μετακυλίσει την αύξηση του κόστους παραγωγής. Παρότι ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής έχει ελάχιστο περιθώριο να αυξήσει τις τιμές πώλησης στο πλαίσιο της αύξησης των τιμών των πρώτων υλών κατά την εφαρμογή της ετήσιας σύμβασης, θα πρέπει καταρχήν να μπορεί να αυξήσει τις τιμές πώλησής του όταν διαπραγματεύεται τις συμβάσεις για το επόμενο έτος. Ωστόσο, ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής δεν κατόρθωσε να το πράξει στη διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου, λόγω της πίεσης που ασκούσαν οι εισαγωγές στις τιμές. Ως αποτέλεσμα, μειώθηκε η κερδοφορία του ενωσιακού κλάδου παραγωγής, όπως εξηγείται στο τμήμα 4.4.3.4 κατωτέρω.

4.4.3.2. Κόστος εργασίας

(114) Κατά την εξεταζόμενη περίοδο, το μέσο κόστος εργασίας των ενωσιακών παραγωγών του δείγματος εξελίχθηκε ως εξής:

*Πίνακας 8*

**Μέσο κόστος εργασίας ανά εργαζόμενο**

| | 2018 | 2019 | 2020 | Περίοδος έρευνας |
|---|---|---|---|---|
| Μέσο κόστος εργασίας ανά εργαζόμενο (EUR) | 35 216 | 35 700 | 33 084 | 35 951 |
| *Δείκτης (2018 = 100)* | *100* | *101* | *94* | *102* |

*Πηγή:* Ενωσιακοί παραγωγοί του δείγματος.

(115) Το μέσο κόστος εργασίας ανά εργαζόμενο του ενωσιακού κλάδου παραγωγής αυξήθηκε ελαφρώς σε ποσοστό 2 % κατά την εξεταζόμενη περίοδο, σημειώνοντας μικρή αύξηση το 2019 και μείωση κατά 6 % το 2020, κυρίως λόγω των διακοπών της παραγωγής ως αποτέλεσμα της πανδημίας COVID-19.

4.4.3.3. Αποθέματα

(116) Κατά την εξεταζόμενη περίοδο, τα επίπεδα των αποθεμάτων των ενωσιακών παραγωγών του δείγματος εξελίχθηκαν ως εξής:

*Πίνακας 9*

**Αποθέματα**

| | 2018 | 2019 | 2020 | Περίοδος έρευνας |
|---|---|---|---|---|
| Τελικά αποθέματα (σε χιλιάδες τεμάχια) | 556 | 439 | 492 | *776* |
| *Δείκτης (2018 = 100)* | *100* | *79* | *88* | *140* |
| Τελικά αποθέματα ως ποσοστό της παραγωγής (%) | 0,9 | 0,8 | 1,1 | 1,6 |
| *Δείκτης (2018 = 100)* | *100* | *89* | *122* | *177* |

*Πηγή:* Ενωσιακοί παραγωγοί του δείγματος.

(117) Τα αποθέματα αυξήθηκαν κατά 40 % κατά την εξεταζόμενη περίοδο. Μειώθηκαν κατά 21 % το 2019, κατά 12 % το 2020 και ανέκαμψαν σε ποσοστό + 57 % κατά τη διάρκεια της περιόδου έρευνας. Όπως εξηγείται στην αιτιολογική σκέψη 113, ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής τροχών από αλουμίνιο για οδικά οχήματα χαρακτηρίζεται από πολυετείς συμβάσεις-πλαίσια μεταξύ παραγωγών και πελατών οι οποίες καθορίζουν τις ποσότητες και τις τιμές. Οι εν λόγω συμβάσεις-πλαίσια εκτελούνται μέσω εντολών αγοράς ανάλογα με τις ανάγκες των πελατών. Ως εκ τούτου, ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής μπορεί να προγραμματίσει την παραγωγή και τα αποθέματά του. Κατά συνέπεια, τα αποθέματα δεν αποτελούν βασικό δείκτη για την αξιολόγηση των επιδόσεων του ενωσιακού κλάδου παραγωγής.

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

(118) Κατά την εξεταζόμενη περίοδο, η κερδοφορία, οι ταμειακές ροές, οι επενδύσεις και η απόδοση των επενδύσεων των ενωσιακών παραγωγών του δείγματος εξελίχθηκαν ως εξής:

*Πίνακας 10*

**Κερδοφορία, ταμειακές ροές, επενδύσεις και απόδοση επενδύσεων**

| | 2018 | 2019 | 2020 | Περίοδος έρευνας |
|---|---|---|---|---|
| Κερδοφορία των πωλήσεων στην Ένωση σε μη συνδεδεμένους πελάτες (% του κύκλου εργασιών των πωλήσεων) | 7,5 | 8,2 | 0,4 | - 1,6 |
| *Δείκτης (2018 = 100)* | *100* | *109* | *5* | *- 21* |
| Ταμειακές ροές (σε χιλιάδες EUR) | 81 153 | 82 495 | 31 805 | 22 956 |
| *Δείκτης (2018 = 100)* | *100* | *102* | *39* | *28* |
| Επενδύσεις (σε χιλιάδες EUR) | 37 788 | 30 757 | 19 848 | 21 845 |
| *Δείκτης (2018 = 100)* | *100* | *81* | *53* | *58* |
| Απόδοση επενδύσεων | 12,0 | 9,1 | 0,3 | - 0,5 |
| *Δείκτης (2018 = 100)* | *100* | *76* | *3* | *- 4* |

*Πηγή:* Ενωσιακοί παραγωγοί του δείγματος.

(119) Η Επιτροπή προσδιόρισε την κερδοφορία των ενωσιακών παραγωγών του δείγματος εκφράζοντας το καθαρό προ φόρων κέρδος των πωλήσεων του ομοειδούς προϊόντος σε μη συνδεδεμένους πελάτες εντός της Ένωσης ως ποσοστό του κύκλου εργασιών των εν λόγω πωλήσεων.

(120) Η κερδοφορία του ενωσιακού κλάδου παραγωγής αυξήθηκε μεταξύ 2018 και 2019, από 7,5 % σε 8,2 %, αλλά κατόπιν σημείωσε κατακόρυφη πτώση το διάστημα μεταξύ 2020 και περιόδου έρευνας, κατά το οποίο καταγράφηκαν ζημίες (– 1,6 %). Ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής δεν μπόρεσε να αυξήσει τις τιμές πώλησης για να καλύψει το αυξημένο κόστος παραγωγής και, συνεπώς, κατέστη ζημιογόνος.

(121) Οι καθαρές ταμειακές ροές είναι η ικανότητα των ενωσιακών παραγωγών να αυτοχρηματοδοτούν τις δραστηριότητές τους. Η τάση των καθαρών ταμειακών ροών εξελίχθηκε πτωτικά, με σημαντική μείωση σε ποσοστό 72 % κατά την εξεταζόμενη περίοδο. Ως εκ τούτου, ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής αντιμετώπισε δυσκολίες ως προς την αυτοχρηματοδότηση των δραστηριοτήτων του, γεγονός που αποτελεί περαιτέρω ένδειξη της επιδείνωσης της οικονομικής του κατάστασης.

(122) Η απόδοση των επενδύσεων είναι το κέρδος ως ποσοστό της καθαρής λογιστικής αξίας των επενδύσεων. Ακολούθησε παρόμοια αρνητική τάση με την κερδοφορία και τις καθαρές ταμειακές ροές. Η απόδοση των επενδύσεων μειώθηκε σημαντικά μεταξύ του 2018 και της περιόδου έρευνας και ακολούθησε αρνητική πορεία κατά την περίοδο έρευνας. Ως εκ τούτου, ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής δεν μπόρεσε να παραγάγει αρκετά κέρδη για να καλύψει τις επενδύσεις του. Πράγματι, ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής διατήρησε τις επενδύσεις του κατά την εξεταζόμενη περίοδο, κυρίως λόγω της ανάγκης συμμόρφωσης με τις νομικές απαιτήσεις και τις ανάγκες της αγοράς, και δεν μπόρεσε να εξασφαλίσει την απόδοση των επενδύσεων αυτών. Η αρνητική εξέλιξη της απόδοσης των επενδύσεων κατά την εξεταζόμενη περίοδο έδειξε επίσης ότι η συνολική οικονομική κατάσταση του ενωσιακού κλάδου παραγωγής επιδεινώθηκε σε σημαντικό βαθμό.

(123) Η ικανότητα άντλησης κεφαλαίων των ενωσιακών παραγωγών του δείγματος επηρεάστηκε από την επιδείνωση της οικονομικής τους κατάστασης. Η σημαντική μείωση της κερδοφορίας και των καθαρών ταμειακών ροών ανέδειξε σοβαρές ανησυχίες όσον αφορά την κατάσταση ρευστότητας του ενωσιακού κλάδου παραγωγής και την ικανότητά του να αντλεί κεφάλαια για τη χρηματοδότηση της λειτουργικής του δραστηριότητας και των απαιτούμενων επενδύσεων.

4.4.4. *Συμπέρασμα σχετικά με τη ζημία*

(124) Οι οικονομικοί δείκτες τόσο σε μακροοικονομικό όσο και σε μικροοικονομικό επίπεδο επιδεινώθηκαν εν γένει κατά την εξεταζόμενη περίοδο.

(125) Ενώ η παραγωγική ικανότητα του ενωσιακού κλάδου παραγωγής παρέμεινε σταθερή, η χρησιμοποίηση της παραγωγικής ικανότητας μειώθηκε κατά 16 % μεταξύ του 2018 και της περιόδου έρευνας, μείωση που είχε ως αποτέλεσμα υψηλότερο σταθερό κόστος ανά τόνο τροχών από αλουμίνιο για οδικά οχήματα. Ακολουθώντας την ίδια τάση, η ποσότητα πωλήσεων και το μερίδιο αγοράς του ενωσιακού κλάδου παραγωγής σημείωσαν πτώση κατά την εξεταζόμενη περίοδο.

(126) Η οικονομική κατάσταση του ενωσιακού κλάδου παραγωγής επιδεινώθηκε κυρίως λόγω του αυξημένου κόστους παραγωγής, το οποίο δεν ήταν δυνατόν να καλυφθεί από αντίστοιχη αύξηση στις τιμές πώλησής του.

(127) Οι μέσες τιμές πώλησης του ενωσιακού κλάδου παραγωγής μειώθηκαν κατά 6 % κατά την εξεταζόμενη περίοδο, παρότι το μέσο κόστος παραγωγής αυξήθηκε κατά 9 % την ίδια περίοδο. Η πίεση των τιμών από τις εισαγωγές που αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ σε χαμηλότερες τιμές οδήγησε σε απώλειες από το 2020 και μετά, οι οποίες αυξήθηκαν περαιτέρω κατά την περίοδο της έρευνας. Ενώ οι καθαρές επενδύσεις αυξήθηκαν κατά 42 %, η απόδοση των επενδύσεων απέκτησε αρνητικό πρόσημο κατά τη διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου. Οι ταμειακές ροές ακολούθησαν επίσης αρνητική τάση, γεγονός που επηρέασε την ικανότητα του ενωσιακού κλάδου παραγωγής να αυτοχρηματοδοτεί τις δραστηριότητές του. Κατά την ίδια περίοδο, ο αριθμός των εργαζομένων μειώθηκε κατά 6 %· ωστόσο, η παραγωγικότητα μειώθηκε κατά 13 %, με αποτέλεσμα την αύξηση του κόστους εργασίας ανά τεμάχιο τροχών από αλουμίνιο για οδικά οχήματα.

(128) Όπως αναφέρεται ανωτέρω, οι οικονομικοί δείκτες, όπως η κερδοφορία, οι ταμειακές ροές και η απόδοση των επενδύσεων, επιδεινώθηκαν σημαντικά κατά την εξεταζόμενη περίοδο. Αυτή η επιδείνωση επηρέασε αρνητικά την ικανότητα του ενωσιακού κλάδου παραγωγής να αυτοχρηματοδοτεί τις δραστηριότητες, να πραγματοποιεί τις αναγκαίες επενδύσεις και να αντλεί κεφάλαια, εμποδίζοντας, με τον τρόπο αυτόν, την ανάπτυξή του και ακόμη και απειλώντας την επιβίωσή του.

(129) Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή συνήγαγε προσωρινά το συμπέρασμα ότι ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής υπέστη σημαντική ζημία κατά την έννοια του άρθρου 3 παράγραφος 5 του βασικού κανονισμού.

## 5. **ΑΙΤΙΩΔΗΣ ΣΥΝΑΦΕΙΑ**

(130) Σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 6 του βασικού κανονισμού, η Επιτροπή εξέτασε αν οι εισαγωγές που αποτελούσαν αντικείμενο ντάμπινγκ από την οικεία χώρα προκάλεσαν σημαντική ζημία στον ενωσιακό κλάδο παραγωγής. Σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 7 του βασικού κανονισμού, η Επιτροπή εξέτασε επίσης αν άλλοι γνωστοί παράγοντες θα μπορούσαν να έχουν προξενήσει κατά το ίδιο χρονικό διάστημα ζημία στον ενωσιακό κλάδο παραγωγής. Η Επιτροπή μερίμνησε ώστε τυχόν ζημία που προκλήθηκε από άλλους παράγοντες πέραν των εισαγωγών από την οικεία χώρα που αποτελούσαν αντικείμενο ντάμπινγκ να μην αποδοθεί στις εν λόγω εισαγωγές. Οι παράγοντες αυτοί είναι: οι εισαγωγές από άλλες τρίτες χώρες, η πανδημία COVID-19, η εξέλιξη του κόστους παραγωγής, οι εξαγωγικές επιδόσεις του ενωσιακού κλάδου παραγωγής και οι επιπτώσεις των πολυετών συμβάσεων.

### 5.1. **Επιπτώσεις των εισαγωγών που αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ**

#### 5.1.1. *Ποσότητα και μερίδιο αγοράς των εισαγωγών που αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ από την οικεία χώρα*

(131) Η Επιτροπή εξέτασε την εξέλιξη της ποσότητας των εισαγωγών από την οικεία χώρα και τις συνέπειές τους στον ενωσιακό κλάδο παραγωγής, όπως απαιτείται από το άρθρο 3 παράγραφος 2 του βασικού κανονισμού.

(132) Οι ποσότητες των εισαγωγών από την οικεία χώρα εξακολούθησαν να αυξάνονται κατά την εξεταζόμενη περίοδο, από 16 376 τεμάχια το 2019 σε 1 εκατομμύριο τεμάχια το 2020 και σε 2,5 εκατομμύρια τεμάχια κατά την περίοδο έρευνας. Η σημαντική αύξηση συνεχίστηκε ακόμη και κατά τη διάρκεια της πανδημίας COVID-19.

(133) Το μερίδιο αγοράς των εισαγωγών από το Μαρόκο αυξήθηκε από 0,0 % το 2018 σε 3,9 % κατά την περίοδο έρευνας. Κατά συνέπεια, σημειώθηκε σημαντική αύξηση των εισαγωγών που αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ κατά την έννοια του άρθρου 3 παράγραφος 3 του βασικού κανονισμού.

#### 5.1.2. *Τιμή των εισαγωγών που αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ από την οικεία χώρα και επιπτώσεις στις τιμές*

(134) Η μέση τιμή εισαγωγής από το Μαρόκο αυξήθηκε κατά 14 % από το 2019 έως την περίοδο έρευνας. Εντούτοις, η αύξηση αυτή μπορεί να αντανακλά μόνο εν μέρει την αύξηση, κατά την ίδια περίοδο, της τιμής του αλουμινίου στην LME, το οποίο αποτελεί τη βασική πρώτη ύλη των τροχών από αλουμίνιο για οδικά οχήματα. Όπως εξηγείται στην αιτιολογική σκέψη 90, οι τιμές των εισαγωγών από το Μαρόκο ήταν χαμηλότερες από τις τιμές του ενωσιακού κλάδου παραγωγής σε ποσοστό 8,0 %. Σε κάθε περίπτωση, οι σημαντικές ποσότητες εισαγωγών σε χαμηλές τιμές συμπίεσαν, επίσης, τις τιμές του ενωσιακού κλάδου παραγωγής, ο οποίος αναγκάστηκε να μειώσει τις τιμές του ώστε να παραμείνει ανταγωνιστικός, όπως εξηγείται στην αιτιολογική σκέψη 113, σε βαθμό που οι τιμές δεν κάλυπταν πλέον το κόστος παραγωγής.

#### 5.1.3. *Αιτιώδης συνάφεια μεταξύ των εισαγωγών που αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ από το Μαρόκο και της σημαντικής ζημίας του ενωσιακού κλάδου παραγωγής*

(135) Η αύξηση των ποσοτήτων εισαγωγών από το Μαρόκο σε συνδυασμό με τις χαμηλές μέσες τιμές πώλησής τους είχε αρνητικό αντίκτυπο στην οικονομική κατάσταση του ενωσιακού κλάδου παραγωγής. Επιπλέον, η συμμετοχή των Μαροκινών παραγωγών σε διαγωνισμούς με υποβολή προσφορών που διοργάνωναν οι κατασκευαστές αυτοκινήτων άσκησε πτωτική πίεση εν γένει στις αγοραίες τιμές. Ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής δεν μπόρεσε να αυξήσει τις τιμές πώλησής του προκειμένου να μετακυλίσει στους πελάτες το αυξανόμενο κόστος των πρώτων υλών, επειδή αντιμετώπιζε αθέμιτο ανταγωνισμό από τις εισαγωγές του οικείου προϊόντος. Η στρατηγική του ενωσιακού κλάδου παραγωγής ήταν η διατήρηση των ποσοτήτων παραγωγής και του μεριδίου αγοράς για την κάλυψη του σταθερού κόστους εις βάρος της κερδοφορίας του. Ως εκ τούτου, οι εισαγωγές σε χαμηλές τιμές από το Μαρόκο παρακώλυσαν την αύξηση των τιμών από τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής κατά την έννοια του άρθρου 3 παράγραφος 3 του βασικού κανονισμού και, συνεπώς, προκάλεσαν συμπίεση των τιμών.

(136) Με βάση τις ανωτέρω εκτιμήσεις, η Επιτροπή καθόρισε προσωρινά τη σημαντική ζημία που υπέστη ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής από τις εισαγωγές που αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ από την οικεία χώρα κατά την έννοια του άρθρου 3 παράγραφος 6 του βασικού κανονισμού.

### 5.2. **Επιπτώσεις άλλων παραγόντων**

#### 5.2.1. *Εισαγωγές από τρίτες χώρες*

(137) Κατά την εξεταζόμενη περίοδο, η ποσότητα των εισαγωγών από άλλες τρίτες χώρες εξελίχθηκε ως εξής:

*Πίνακας 11*

**Εισαγωγές από τρίτες χώρες**

| Χώρα | | 2018 | 2019 | 2020 | Περίοδος έρευνας |
|---|---|---|---|---|---|
| Τουρκία | Ποσότητα (σε χιλιάδες τεμάχια) | 7 983 | 7 632 | 7 010 | 8 364 |
| | *Δείκτης (2018 = 100)* | *100* | *96* | *88* | *105* |
| | Μερίδιο αγοράς (%) | 10,3 | 10,3 | 11,8 | 13,0 |
| | *Δείκτης (2018 = 100)* | *100* | *101* | *115* | *126* |
| | Μέση τιμή (EUR/τεμάχιο) | 53,6 | 51,9 | 49,7 | 51,1 |
| | *Δείκτης (2018 = 100)* | *100* | *97* | *93* | *95* |
| Κίνα | Ποσότητα (σε χιλιάδες τεμάχια) | 3 734 | 3 493 | 2 230 | 2 205 |
| | *Δείκτης (2018 = 100)* | *100* | *94* | *60* | *59* |
| | Μερίδιο αγοράς (%) | 4,8 | 4,7 | 3,7 | 3,4 |
| | *Δείκτης (2018 = 100)* | *100* | *98* | *77* | *71* |
| | Μέση τιμή (EUR/τεμάχιο) | 50,1 | 50,3 | 49,3 | 53,9 |
| | *Δείκτης (2018 = 100)* | *100* | *100* | *98* | *108* |
| Ταϊλάνδη | Ποσότητα (σε χιλιάδες τεμάχια) | 2 228 | 1 911 | 1 527 | 1 487 |
| | *Δείκτης (2018 = 100)* | *100* | *86* | *69* | *67* |
| | Μερίδιο αγοράς (%) | 2,9 | 2,6 | 2,6 | 2,3 |
| | *Δείκτης (2018 = 100)* | *100* | *90* | *90* | *79* |
| | Μέση τιμή (EUR/τεμάχιο) | 52,3 | 50,8 | 49,0 | 50,3 |
| | *Δείκτης (2018 = 100)* | *100* | *97* | *94* | *96* |
| Νότια Κορέα | Ποσότητα (σε χιλιάδες τεμάχια) | 1 813 | 1 577 | 1 460 | 1 065 |
| | *Δείκτης (2018 = 100)* | *100* | *87* | *81* | *59* |
| | Μερίδιο αγοράς (%) | 2,3 | 2,1 | 2,5 | 1,7 |
| | *Δείκτης (2018 = 100)* | *100* | *91* | *109* | *74* |
| | Μέση τιμή (EUR/τεμάχιο) | 52,2 | 52,9 | 50,9 | 53,5 |
| | *Δείκτης (2018 = 100)* | *100* | *101* | *97* | *102* |
| Άλλες τρίτες χώρες | Ποσότητα (σε χιλιάδες τεμάχια) | 4 612 | 3 663 | 3 151 | 3 279 |
| | *Δείκτης (2018 = 100)* | *100* | *79* | *68* | *71* |
| | Μερίδιο αγοράς (%) | 5,9 | 5,0 | 5,3 | 5,1 |
| | *Δείκτης (2018 = 100)* | *100* | *85* | *90* | *86* |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | Μέση τιμή (EUR/τεμάχιο) | 69,1 | 74,9 | 71,1 | 75,9 |
| | *Δείκτης (2018 = 100)* | *100* | *108* | *103* | *110* |
| Σύνολο όλων των τρίτων χωρών εκτός του Μαρόκου | Ποσότητα (σε χιλιάδες τεμάχια) | 20 372 | 18 278 | 15 380 | 16 402 |
| | *Δείκτης (2018 = 100)* | *100* | *90* | *75* | *81* |
| | Μερίδιο αγοράς (%) | 26,2 | 24,8 | 25,8 | 25,5 |
| | *Δείκτης (2018 = 100)* | *100* | *95* | *98* | *97* |
| | Μέση τιμή (EUR/τεμάχιο) | 56,2 | 56,1 | 54,1 | 56,5 |
| | *Δείκτης (2018 = 100)* | *100* | *100* | *96* | *101* |

*Πηγή:* Βάση δεδομένων Comext της Eurostat.

(138) Οι ποσότητες των εισαγωγών από άλλες τρίτες χώρες κατείχαν μερίδιο αγοράς 26,2 % το 2018 και 25,5 % κατά την περίοδο έρευνας. Η ποσότητα αυτών των εισαγωγών μειώθηκε κατά την εξεταζόμενη περίοδο σε ποσοστό 19 % και το μερίδιο αγοράς τους ακολούθησε εν μέρει την ίδια τάση σημειώνοντας μείωση 3 %. Η μέση τιμή εισαγωγής των εισαγωγών αυτών αυξήθηκε κατά 1 % και ήταν υψηλότερη σε σύγκριση με τη μέση τιμή του ενωσιακού κλάδου παραγωγής (+ 12 %) και σημαντικά υψηλότερη από τη μέση τιμή εισαγωγής από την οικεία χώρα (+ 26 %). Η μοναδική χώρα που αύξησε το μερίδιο αγοράς της κατά την εξεταζόμενη περίοδο, από 10,3 % σε 13,0 %, ήταν η Τουρκία. Εντούτοις, οι μέσες τιμές της Τουρκίας ήταν ελαφρώς υψηλότερες σε σύγκριση με τις τιμές του ενωσιακού κλάδου παραγωγής (+ 1 %) και σημαντικά υψηλότερες σε σχέση με τις τιμές εισαγωγής από την οικεία χώρα (+ +14 %).

(139) Επομένως, η Επιτροπή κατέληξε προσωρινά στο συμπέρασμα ότι οι εισαγωγές από άλλες τρίτες χώρες δεν συνέβαλαν στη ζημία που υπέστη ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής.

5.2.2. *Η πανδημία COVID-19*

(140) Το 2020 η παραγωγή της αυτοκινητοβιομηχανίας σημείωσε πτώση κατά περίπου 4,2 εκατομμύρια οχήματα λόγω της πανδημίας COVID-19 και, ως εκ τούτου, είχε άμεσο αντίκτυπο στους ανάντη προμηθευτές. Αντίστοιχα, οι πωλήσεις τροχών από αλουμίνιο για οδικά οχήματα μειώθηκαν κατά 14 εκατομμύρια το 2020 σε σύγκριση με το 2019. Η πτώση της παραγωγής ήταν ιδιαίτερα σημαντική κατά το 2ο τρίμηνο του 2020, αλλά η αγορά ανέκαμψε τους μήνες που ακολούθησαν. Η αγορά ανέκτησε 5 εκατομμύρια τροχούς: από 60 εκατομμύρια το 2020 σε 65 εκατομμύρια κατά τη διάρκεια της περιόδου έρευνας. Η κατανάλωση, εντούτοις, δεν έφτασε στα επίπεδα του 2019, εξαιτίας της έλλειψης σε ημιαγωγούς που χρησιμοποιούν οι κατασκευαστές αυτοκινήτων. Η αύξηση της ζήτησης κατά την περίοδο έρευνας δεν ωφέλησε τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής, αλλά κυρίως τις μαροκινές εισαγωγές (2,6 εκατομμύρια εισαγωγές και 4 % μερίδιο αγοράς κατά την περίοδο έρευνας). Εκτός από την αύξηση του όγκου πωλήσεων, οι μαροκινές εισαγωγές άσκησαν πτωτική πίεση στις τιμές και εμπόδισαν τους ενωσιακούς παραγωγούς να μετακυλίσουν την αύξηση του κόστους τους στους πελάτες τους, με αποτέλεσμα τη σημαντική μείωση του κύκλου εργασιών και ακόμη σημαντικότερες ζημίες σε σύγκριση με το 2020.

(141) Στο πλαίσιο αυτό, η πανδημία COVID-19 είχε πράγματι αρνητικό αντίκτυπο στον ενωσιακό κλάδο παραγωγής, ιδίως το 2020, όταν οι εγκαταστάσεις παραγωγής του ενωσιακού κλάδου παραγωγής χρειάστηκε να κλείσουν προσωρινά. Εντούτοις, όταν η αγορά ανέκαμψε μετά την πανδημία COVID-19, ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής δεν ωφελήθηκε, εξαιτίας των αυξημένων εισαγωγών από την οικεία χώρα σε τιμές που αποτελούσαν αντικείμενο ντάμπινγκ.

(142) Επομένως, η Επιτροπή κατέληξε προσωρινά στο συμπέρασμα ότι η πανδημία COVID-19 δεν άμβλυνε την αιτιώδη συνάφεια μεταξύ των εισαγωγών που αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ από την οικεία χώρα και της σημαντικής ζημίας που υπέστη ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής.

5.2.3. *Εξαγωγικές επιδόσεις του ενωσιακού κλάδου παραγωγής*

(143) Κατά την εξεταζόμενη περίοδο, η ποσότητα των εξαγωγών των ενωσιακών παραγωγών του δείγματος εξελίχθηκε ως εξής:

*Πίνακας 12*

**Εξαγωγικές επιδόσεις των ενωσιακών παραγωγών του δείγματος**

| | 2018 | 2019 | 2020 | Περίοδος έρευνας |
|---|---|---|---|---|
| Ποσότητα εξαγωγών (σε χιλιάδες τεμάχια) | 3 454 | 2 892 | 2 138 | 2 719 |
| *Δείκτης (2018 = 100)* | *100* | *84* | *62* | *79* |
| Μέση τιμή (EUR/τεμάχιο) | 67,3 | 68,7 | 60,6 | 66,5 |
| *Δείκτης (2018 = 100)* | *100* | *102* | *90* | *99* |

*Πηγή:* EUWA για τις ποσότητες εξαγωγών και επαληθευμένες απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο για τη μέση τιμή.

(144) Κατά την περίοδο έρευνας, οι εξαγωγικές πωλήσεις σε μη συνδεδεμένους πελάτες αντιπροσώπευαν το 5,6 % της συνολικής παραγωγής του ενωσιακού κλάδου παραγωγής. Κατά την εξεταζόμενη περίοδο, οι ποσότητες των εξαγωγών παρουσίασαν διακυμάνσεις — αρχικά μειώθηκαν μεταξύ 2018 και 2020 κατά 38 % και στη συνέχεια αυξήθηκαν κατά την περίοδο έρευνας. Συνολικά, οι εξαγωγικές πωλήσεις μειώθηκαν κατά την εξεταζόμενη περίοδο κατά 21 %. Η τιμή εξαγωγής ανά τεμάχιο ήταν σημαντικά υψηλότερη σε σύγκριση με τις τιμές στην Ένωση κατά την εξεταζόμενη περίοδο.

(145) Κατά την περίοδο έρευνας, ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής πώλησε πάνω από το 95 % της παραγωγής του στην αγορά της Ένωσης. Ως εκ τούτου, παρόλο που η μείωση των εξαγωγικών επιδόσεων θα μπορούσε να έχει συμβάλει στη ζημία που υπέστη ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής, η Επιτροπή κατέληξε προσωρινά στο συμπέρασμα ότι, λαμβανομένου υπόψη του υψηλού μεριδίου των πωλήσεων στην Ένωση σε σύγκριση με τις εξαγωγικές πωλήσεις, η εξέλιξη αυτή δεν άμβλυνε την αιτιώδη συνάφεια μεταξύ των εισαγωγών που αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ από την οικεία χώρα και της ζημίας που υπέστη ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής.

5.2.4. *Επιπτώσεις των πολυετών συμβάσεων και εξέλιξη του κόστους παραγωγής*

(146) Οι πωλήσεις του ομοειδούς προϊόντος από τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής στην αγορά της Ένωσης βασίστηκαν σε πολυετείς συμβάσεις με πελάτες της αυτοκινητοβιομηχανίας, οι οποίες καθορίζουν τις τιμές κατά τη διάρκεια της παραγωγής ενός συγκεκριμένου τύπου αυτοκινήτου. Ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής έχει ελάχιστο περιθώριο να αυξήσει τις τιμές πώλησης στο πλαίσιο της αύξησης των τιμών των πρώτων υλών κατά τη διάρκεια της εφαρμογής της ετήσιας σύμβασης. Κατά κανόνα, ωστόσο, ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής θα πρέπει να μπορεί να αυξήσει τις τιμές πώλησής του όταν διαπραγματεύεται τις συμβάσεις για το επόμενο έτος. Όπως εξηγείται στο τμήμα 4.4.3.1 ανωτέρω, ενώ το μέσο κόστος παραγωγής του ενωσιακού κλάδου παραγωγής αυξήθηκε κατά 9 % μεταξύ του 2018 και της περιόδου έρευνας, η μέση τιμή πώλησης του ενωσιακού κλάδου παραγωγής στην αγορά της Ένωσης παρέμεινε σταθερή.

(147) Όπως απεικονίζεται στον πίνακα 7 ανωτέρω, ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής δεν δυσκολεύτηκε, παρά τις ετήσιες συμβάσεις, να πωλεί σε τιμές που κάλυπταν το κόστος παραγωγής του το 2018 και το 2019, όταν οι εισαγωγές από το Μαρόκο ήταν ανύπαρκτες. Εντούτοις, όταν ξεκίνησε η έλευση των εισαγωγών το 2020 και η σημαντική τους αύξηση κατά την περίοδο έρευνας, λόγω της πίεσης που άσκησαν στις τιμές, ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής δεν ήταν πλέον σε θέση να προσαρμόσει επαρκώς τις τιμές πώλησής του στο πλαίσιο των πιο πρόσφατων ετήσιων συμβάσεων προκειμένου να καλύψει το αυξανόμενο κόστος παραγωγής του. Ως αποτέλεσμα, ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής κατόρθωσε μόλις να επιτύχει πολύ χαμηλό κέρδος το 2020 και κατέστη ζημιογόνος κατά την περίοδο έρευνας.

(148) Κατά συνέπεια, η χρονική υστέρηση μεταξύ της αύξησης του κόστους των πρώτων υλών και της αύξησης των τιμών πώλησης λόγω των ετήσιων συμβάσεων δεν φάνηκε να εμποδίζει τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής να προσαρμόσει τις τιμές πώλησής του στο αυξανόμενο κόστος παραγωγής κατά την εξεταζόμενη περίοδο. Επομένως, η Επιτροπή κατέληξε προσωρινά στο συμπέρασμα ότι ο καθορισμός των τιμών πώλησης στις ετήσιες συμβάσεις δεν άμβλυνε την αιτιώδη συνάφεια μεταξύ των εισαγωγών που αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ και της ζημίας που διαπιστώθηκε.

5.2.5. *Κατανάλωση*

(149) Οι χρήστες ισχυρίστηκαν ότι η συρρίκνωση της αγοράς τροχών από αλουμίνιο για οδικά οχήματα της Ένωσης προκάλεσε ζημία στον ενωσιακό κλάδο παραγωγής.

(150) Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 139, η ενωσιακή κατανάλωση μειώθηκε κατά 13 εκατομμύρια τεμάχια, δηλαδή σε ποσοστό 17 % κατά την εξεταζόμενη περίοδο. Τα αριθμητικά στοιχεία για τις ενωσιακές πωλήσεις αντανακλούν την τάση της ενωσιακής κατανάλωσης. Ωστόσο, όταν η κατανάλωση ανέκαμψε κατά την περίοδο έρευνας και αυξήθηκε κατά 8 % σε σύγκριση με το 2020, ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής δεν μπόρεσε να ωφεληθεί από αυτή, εξαιτίας των εισαγωγών από το Μαρόκο. Πράγματι, το μερίδιο αγοράς του ενωσιακού κλάδου παραγωγής μειώθηκε κατά 2,9 ποσοστιαίες μονάδες, από 71,7 % το 2020 σε 68,8 % κατά την περίοδο έρευνας, ενώ το μερίδιο αγοράς των εισαγωγών από το Μαρόκο αυξήθηκε κατά 129 %, από 1,7 % το 2020 σε 3,9 % κατά την περίοδο έρευνας. Συνεπώς, αιτία της ζημίας που υπέστη ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής ήταν η συμπίεση των τιμών που προκάλεσαν οι εισαγωγές σε χαμηλές τιμές που αποτελούσαν αντικείμενο ντάμπινγκ και όχι η απώλεια ποσοτήτων λόγω της πτώσης της κατανάλωσης.

(151) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή κατέληξε προσωρινά στο συμπέρασμα ότι η συρρίκνωση της ζήτησης της αγοράς κατά 17 % δεν μπορούσε να θεωρηθεί ως αιτία ζημίας που αμβλύνει την αιτιώδη συνάφεια μεταξύ των εισαγωγών που αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ και της διαπιστωθείσας ζημίας.

### 5.3. **Συμπέρασμα σχετικά με την αιτιώδη συνάφεια**

(152) Η επιδείνωση της οικονομικής κατάστασης του ενωσιακού κλάδου παραγωγής συνέπεσε χρονικά με την αύξηση των ποσοτήτων των εισαγωγών τροχών από αλουμίνιο για οδικά οχήματα από την οικεία χώρα, οι οποίες πραγματοποιήθηκαν σε τιμές ντάμπινγκ.

(153) Η Επιτροπή διέκρινε και διαχώρισε τις επιπτώσεις όλων των γνωστών παραγόντων στην κατάσταση του ενωσιακού κλάδου παραγωγής από τις ζημιογόνους επιπτώσεις των εισαγωγών που αποτελούσαν αντικείμενο ντάμπινγκ. Λήφθηκαν υπόψη οι επιπτώσεις των εισαγωγών από άλλες τρίτες χώρες, της πανδημίας COVID-19 και της μείωσης της ζήτησης, της εξέλιξης του κόστους παραγωγής, των εξαγωγικών επιδόσεων του ενωσιακού κλάδου παραγωγής και των πολυετών συμβάσεων.

(154) Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή κατέληξε προσωρινά στο συμπέρασμα ότι η σημαντική ζημία που υπέστη ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής προκλήθηκε από τις εισαγωγές που αποτελούσαν αντικείμενο ντάμπινγκ από την οικεία χώρα και ότι οι άλλοι παράγοντες, είτε μεμονωμένα είτε συλλογικά, δεν άμβλυναν την αιτιώδη συνάφεια μεταξύ των εισαγωγών που αποτελούσαν αντικείμενο ντάμπινγκ και της σημαντικής ζημίας.

## 6. **ΕΠΙΠΕΔΟ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ**

(155) Για να καθοριστεί το επίπεδο των μέτρων, η Επιτροπή εξέτασε αν η επιβολή δασμού χαμηλότερου από το περιθώριο ντάμπινγκ θα επαρκούσε για την εξάλειψη της ζημίας που προκλήθηκε στον ενωσιακό κλάδο παραγωγής από τις εισαγωγές που αποτελούσαν αντικείμενο ντάμπινγκ.

### 6.1. **Περιθώριο ζημίας**

(156) Η ζημία θα εξαλειφόταν εάν ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής ήταν σε θέση να επιτύχει έναν στόχο κερδοφορίας μέσω της πώλησης σε τιμή-στόχο κατά την έννοια του άρθρου 7 παράγραφοι 2γ και 2δ του βασικού κανονισμού.

(157) Σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 2γ του βασικού κανονισμού, για τον καθορισμό του στόχου κερδοφορίας, η Επιτροπή έλαβε υπόψη τους ακόλουθους παράγοντες: το επίπεδο κερδοφορίας πριν από την αύξηση των εισαγωγών από την οικεία χώρα, το επίπεδο κερδοφορίας που απαιτείται για την κάλυψη του πλήρους κόστους και των επενδύσεων, της έρευνας και ανάπτυξης (Ε & Α) και της καινοτομίας, και το επίπεδο κερδοφορίας που αναμένεται υπό κανονικές συνθήκες ανταγωνισμού. Το εν λόγω περιθώριο κέρδους δεν θα πρέπει να είναι κατώτερο του 6 %.

(158) Ως πρώτο βήμα, η Επιτροπή καθόρισε ένα βασικό κέρδος που καλύπτει το πλήρες κόστος υπό κανονικές συνθήκες ανταγωνισμού. Η Επιτροπή έλαβε υπόψη τα κέρδη που αποκόμισαν οι ενωσιακοί παραγωγοί του δείγματος προτού επιταχυνθούν οι αθέμιτες εισαγωγές από το Μαρόκο και αρχίσουν να προκαλούν ζημία στην ενωσιακή βιομηχανία. Το εν λόγω περιθώριο κέρδους καθορίστηκε στο 7,9 %, ποσοστό που αντιστοιχεί στο μέσο κέρδος που κατέγραψε ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής το διάστημα 2018-2019.

(159) Ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής παρουσίασε στοιχεία που αποδεικνύουν ότι το επίπεδο των οικείων επενδύσεων, της έρευνας και ανάπτυξης (Ε & Α) και της καινοτομίας κατά την εξεταζόμενη περίοδο θα ήταν υψηλότερο υπό κανονικές συνθήκες ανταγωνισμού. Πράγματι, διαπιστώθηκε ότι οι ισχυρισμοί του ενωσιακού κλάδου παραγωγής ήταν δικαιολογημένοι. Για να αποτυπωθεί αυτό στον στόχο κερδοφορίας, η Επιτροπή υπολόγισε τη διαφορά μεταξύ δαπανών για επενδύσεις, Ε & Α και καινοτομία υπό κανονικές συνθήκες ανταγωνισμού, σύμφωνα με τα στοιχεία που υπέβαλε ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής και επαλήθευσε η Επιτροπή, με τις πραγματικές δαπάνες για επενδύσεις, Ε & Α και καινοτομία κατά την εξεταζόμενη περίοδο. Η διαφορά αυτή, εκφραζόμενη ως ποσοστό του κύκλου εργασιών, ήταν 0,4 %.

(160) Το ποσοστό αυτό του 0,4 % προστέθηκε στο βασικό κέρδος του 7,9 % που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 158, με αποτέλεσμα να προκύψει στόχος κερδοφορίας 8,3 %.

(161) Σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 2δ) του βασικού κανονισμού, ως τελικό στάδιο, η Επιτροπή εκτίμησε το μελλοντικό κόστος που θα προκύψει από τις πολυμερείς περιβαλλοντικές συμφωνίες, και τα σχετικά πρωτόκολλα, στις οποίες η Ένωση είναι συμβαλλόμενο μέρος, και από τις συμβάσεις της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας (ΔΟΕ) που απαριθμούνται στο παράρτημα Ια, το οποίο θα υποστεί ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής κατά την περίοδο εφαρμογής του μέτρου σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 2. Με βάση τα διαθέσιμα αποδεικτικά στοιχεία, η Επιτροπή καθόρισε πρόσθετο κόστος ύψους 0,5 EUR/τεμάχιο. Αυτό το επιπλέον κόστος προστέθηκε στη μη ζημιογόνο τιμή που αναφέρεται στην ανωτέρω αιτιολογική σκέψη.

(162) Στη βάση αυτή, η Επιτροπή υπολόγισε μια σταθμισμένη μέση μη ζημιογόνο τιμή ύψους 55,9 EUR/τεμάχιο του ομοειδούς προϊόντος για τον ενωσιακό κλάδος παραγωγής, εφαρμόζοντας το προαναφερθέν περιθώριο στόχου κερδοφορίας στο κόστος παραγωγής των ενωσιακών παραγωγών του δείγματος κατά την περίοδο έρευνας και προσθέτοντας, στη συνέχεια, τις προσαρμογές βάσει του άρθρου 7 παράγραφος 2δ ανά τύπο προϊόντος.

(163) Στη συνέχεια, η Επιτροπή καθόρισε το επίπεδο του περιθωρίου ζημίας με βάση σύγκριση της μέσης σταθμισμένης τιμής εισαγωγής των συνεργαζόμενων παραγωγών-εξαγωγέων του δείγματος στο Μαρόκο, όπως καθορίστηκε για τους υπολογισμούς της υποτιμολόγησης, με τη μέση σταθμισμένη μη ζημιογόνα τιμή του ομοειδούς προϊόντος που πωλούνταν από τους ενωσιακούς παραγωγούς του δείγματος στην αγορά της Ένωσης κατά την περίοδο έρευνας. Τυχόν διαφορές που προέκυψαν από αυτήν τη σύγκριση εκφράστηκαν ως ποσοστό της μέσης σταθμισμένης αξίας CIF των εισαγωγών.

(164) Το επίπεδο εξάλειψης της ζημίας για «όλες τις άλλες εταιρείες» προσδιορίζεται κατά τον ίδιο τρόπο με το περιθώριο ντάμπινγκ για τις εν λόγω εταιρείες (βλέπε αιτιολογική σκέψη 73).

| Χώρα | Εταιρεία | Περιθώριο ντάμπινγκ (%) | Περιθώριο ζημίας (%) |
|---|---|---|---|
| Μαρόκο | Hands | 8,0 | 44,0 |
| | Όλες οι άλλες εταιρείες | 16,5 | 51,6 |

## 7. **ΣΥΜΦΕΡΟΝ ΤΗΣ ΕΝΩΣΗΣ**

### 7.1. **Συμφέρον του ενωσιακού κλάδου παραγωγής**

(165) Η επίδραση των μέτρων αντιντάμπινγκ θα είναι θετική για τους ενωσιακούς παραγωγούς, καθώς τα μέτρα θα επιτρέψουν στον ενωσιακό κλάδο παραγωγής να προσαρμόσει τις τιμές πώλησής του για να καλύψει το αυξημένο κόστος παραγωγής. Ως εκ τούτου, ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής θα επανέλθει σε βιώσιμη κατάσταση, χάρη στην οποία θα μπορέσει να πραγματοποιήσει μελλοντικές επενδύσεις, ιδίως για να συμμορφωθεί με τις περιβαλλοντικές και κοινωνικές απαιτήσεις.

(166) Εάν δεν ληφθούν μέτρα, ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής θα συνεχίσει να υφίσταται σημαντική ζημία και η οικονομική του κατάσταση, ιδίως όσον αφορά την κερδοφορία, την απόδοση των επενδύσεων και τις ταμειακές ροές, αναμένεται να επιδεινωθεί περαιτέρω, ιδίως λόγω της αύξησης των εισαγωγών που αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ από την οικεία χώρα, οι οποίες συνεχίστηκαν μετά την περίοδο έρευνας, με αποτέλεσμα να απειληθεί η βιωσιμότητά του.

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

(167) Μετά την έναρξη της επανεξέτασης, πραγματοποιήθηκαν επαφές με τους εισαγωγείς. Ωστόσο, κανένας δεν συνεργάστηκε στην έρευνα.

(168) Όσον αφορά τους χρήστες, δύο κατασκευαστές αυτοκινήτων και η ένωσή τους, η Ένωση Ευρωπαίων Κατασκευαστών Αυτοκινήτων (στο εξής: ACEA), συνεργάστηκαν.

(169) Οι κατασκευαστές αυτοκινήτων είναι πελάτες του ενωσιακού κλάδου παραγωγής τροχών από αλουμίνιο για οδικά οχήματα. Ήδη προμηθεύονται περίπου το 70 % των αναγκών τους για τροχούς από αλουμίνιο για οδικά οχήματα από τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής. Οι εισαγωγές από την οικεία χώρα κατείχαν μερίδιο αγοράς 3,9 % στην αγορά της Ένωσης κατά την περίοδο έρευνας και οι εισαγωγές από άλλες τρίτες χώρες κατείχαν μερίδιο αγοράς 25,5 % με υψηλότερα επίπεδα τιμών από αυτά του ενωσιακού κλάδου παραγωγής. Κατά συνέπεια, οι κατασκευαστές αυτοκινήτων διαθέτουν, πέραν του ενωσιακού κλάδου παραγωγής και του Μαρόκου, και άλλες πηγές εφοδιασμού. Αυτό επιβεβαιώθηκε επίσης από το γεγονός ότι οι αγορές τροχών από αλουμίνιο για οδικά οχήματα από το Μαρόκο αντιστοιχούσαν περίπου στο 30 % των συνολικών αγορών τροχών από αλουμίνιο για οδικά οχήματα των δύο χρηστών κατά την περίοδο έρευνας. Επιπλέον, με βάση τα στοιχεία που διαβίβασαν οι δύο χρήστες στις απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο, οι τροχοί από αλουμίνιο για οδικά οχήματα αντιστοιχούσαν περίπου στο 0,5 % του κόστους παραγωγής τους. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή κατέληξε προσωρινά στο συμπέρασμα ότι ο αντίκτυπος των μέτρων επί των τροχών από αλουμίνιο για οδικά οχήματα στους κατασκευαστές αυτοκινήτων είναι περιορισμένος.

(170) Η ACEA ισχυρίστηκε ότι εισαγωγές από το Μαρόκο αντιμετώπισαν τις στρατηγικές ανάγκες των κατασκευαστών αυτοκινήτων της Ένωσης, τις οποίες οι ενωσιακοί παραγωγοί τροχών από αλουμίνιο για οδικά οχήματα δεν μπορούν να ικανοποιήσουν, καθώς ηθελημένα επέλεξαν να μην αυξήσουν την παραγωγική τους ικανότητα. Ως εκ τούτου, οι κατασκευαστές αυτοκινήτων δεν έχουν άλλη επιλογή παρά να διαφοροποιήσουν τον εφοδιασμό τους, βασιζόμενοι, μεταξύ άλλων, σε διάφορες πηγές εισαγωγών.

(171) Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 40, ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής τροχών από αλουμίνιο για οδικά οχήματα είναι προμηθευτής των κατασκευαστών αυτοκινήτων και η δραστηριότητά του εξαρτάται από τους διαγωνισμούς με υποβολή προσφορών που προκηρύσσουν οι εν λόγω μεγάλες εταιρείες. Η ανάδειξη των προμηθευτών τροχών από αλουμίνιο για οδικά οχήματα και, συνεπώς, οι πραγματικές διανομές τροχών πραγματοποιούνται χρόνια πριν από την παραγωγή αυτοκινήτων, γεγονός που λογικά παρέχει χρόνο στον κλάδο παραγωγής τροχών από αλουμίνιο για οδικά οχήματα να προσαρμόσει την παραγωγή του. Εφόσον χρειαστεί, ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής τροχών από αλουμίνιο για οδικά οχήματα θα μπορούσε να αυξήσει την παραγωγική του ικανότητα σε σχετικά σύντομο διάστημα, καθώς οι απαιτούμενες επενδύσεις δεν αφορούν τις καμίνους ή τους θαλάμους βαφής, αλλά τις μηχανές χύτευσης, οι οποίες μπορούν να εγκατασταθούν εύκολα. Συνεπώς, οι ενωσιακοί παραγωγοί τροχών από αλουμίνιο για οδικά οχήματα δεν επένδυσαν σε πρόσθετη παραγωγική ικανότητα μάλλον λόγω της έλλειψης επαρκών μελλοντικών συμβάσεων από τους κατασκευαστές αυτοκινήτων. Επομένως, ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής δεν είχε επαρκή κίνητρα να επενδύσει σε πρόσθετη παραγωγική ικανότητα ελλείψει προβλέψιμης αύξησης στη ζήτηση της παραγωγής του. Επιπλέον, η ενωσιακή κατανάλωση ανερχόταν σε 64,31 εκατομμύρια τεμάχια κατά την περίοδο έρευνας. Η συνολική παραγωγική ικανότητα του ενωσιακού κλάδου παραγωγής ήταν 61,29 εκατομμύρια τεμάχια, ενώ η συνολική ενωσιακή παραγωγή ανερχόταν σε 48,75 εκατομμύρια τεμάχια κατά την περίοδο έρευνας και οι εξαγωγές του ενωσιακού κλάδου παραγωγής σε 2,71 εκατομμύρια τεμάχια. Κατά συνέπεια, ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής διαθέτει ήδη επαρκή παραγωγική ικανότητα για να καλύψει σχεδόν τη συνολική ζήτηση τροχών από αλουμίνιο για οδικά οχήματα στην Ένωση. Επομένως, ο ισχυρισμός απορρίφθηκε.

(172) Η ACEA υποστήριξε ότι ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής τροχών από αλουμίνιο για οδικά οχήματα δεν ικανοποιούσε τις απαιτήσεις πλεονάζουσας παραγωγικής ικανότητας που θέτουν οι κατασκευαστές αυτοκινήτων (ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής ανέφερε υψηλό επίπεδο χρησιμοποίησης της παραγωγικής ικανότητας, άνω του 95 %) και οι κατασκευαστές αυτοκινήτων ήταν υποχρεωμένοι να διαφοροποιήσουν τον εφοδιασμό τους, προμηθευόμενοι ιδίως από το Μαρόκο.

(173) Η Επιτροπή επισήμανε ότι δεν υποβλήθηκε κανένα στοιχείο που να αποδεικνύει ότι ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής τροχών από αλουμίνιο για οδικά οχήματα δεν κέρδισε διαγωνισμούς με υποβολή προσφορών λόγω ζητήματος που αφορούσε την παραγωγική του ικανότητα ή ότι ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής τροχών από αλουμίνιο για οδικά οχήματα δεν ανταποκρίθηκε σε εμπορικές παραγγελίες τροχών από αλουμίνιο για οδικά οχήματα από τους κατασκευαστές αυτοκινήτων. Επιπλέον, η χρησιμοποίηση της παραγωγικής ικανότητας που διαπιστώθηκε για την περίοδο έρευνας ήταν 80 %. Συνεπώς, ο ισχυρισμός απορρίφθηκε.

(174) Η ACEA ισχυρίστηκε ότι οι συνέπειες της πανδημίας COVID-19 προκάλεσαν διατάραξη στις αλυσίδες εφοδιασμού και ότι οι κατασκευαστές αυτοκινήτων επλήγησαν ολοσχερώς από την πανδημία COVID-19, καταγράφοντας συνολική απώλεια 4,2 εκατομμυρίων οχημάτων, η οποία αντιστοιχεί στο 22,9 % της ενωσιακής παραγωγής το 2019. Η κερδοφορία των κατασκευαστών αυτοκινήτων συμπιέστηκε. Αυτό επηρέασε με ανάλογο τρόπο τους προμηθευτές της αυτοκινητοβιομηχανίας.

(175) Η Επιτροπή επισήμανε ότι οι περισσότεροι κατασκευαστές αυτοκινήτων κατέγραψαν κέρδη κατά το οικονομικό έτος 2021, τα οποία υπερέβησαν το σύνηθες ποσοστό που καταγράφηκε κατά τα προηγούμενα έτη ([21]).

(176) Δεν υπάρχουν άλλα στοιχεία στον φάκελο που να αποδεικνύουν ότι τα μέτρα θα είχαν σημαντικές αρνητικές επιπτώσεις για τους χρήστες, μεγαλύτερες από τις θετικές για τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής.

([21]) Σημείωμα για τον φάκελο σχετικά με τις ετήσιες εκθέσεις για το έτος 2021 που δημοσιεύουν ορισμένοι κατασκευαστές αυτοκινήτων.

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

(177) Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή κατέληξε προσωρινά στο συμπέρασμα ότι δεν συντρέχουν επιτακτικοί λόγοι σύμφωνα με τους οποίους δεν είναι προς το συμφέρον της Ένωσης να επιβληθούν μέτρα στις εισαγωγές τροχών από αλουμίνιο για οδικά οχήματα καταγωγής Μαρόκου στο παρόν στάδιο της έρευνας.

## 8. **ΠΡΟΣΩΡΙΝΑ ΜΕΤΡΑ ΑΝΤΙΝΤΑΜΠΙΝΓΚ**

(178) Με βάση τα συμπεράσματα στα οποία κατέληξε η Επιτροπή όσον αφορά το ντάμπινγκ, τη ζημία, την αιτιώδη συνάφεια, το επίπεδο των μέτρων και το συμφέρον της Ένωσης, θα πρέπει να επιβληθούν προσωρινά μέτρα, ώστε να αποτραπεί η πρόκληση μεγαλύτερης ζημίας στον ενωσιακό κλάδο παραγωγής από τις εισαγωγές που αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ.

(179) Βάσει των προαναφερομένων, οι προσωρινοί δασμολογικοί συντελεστές αντιντάμπινγκ, εκφρασμένοι σε τιμή CIF στα σύνορα της Ένωσης, πριν από την καταβολή τελωνειακού δασμού, θα πρέπει να έχουν ως εξής:

| Χώρα | Εταιρεία | Προσωρινός δασμός αντιντάμπινγκ |
|---|---|---|
| Μαρόκο | HANDS 8 S.A. | 8,0 % |
| | Όλες οι άλλες εταιρείες | 16,5 % |

(180) Ο ατομικός δασμολογικός συντελεστής αντιντάμπινγκ για κάθε εταιρεία που προσδιορίζεται στον παρόντα κανονισμό καθορίστηκε βάσει των συμπερασμάτων της παρούσας έρευνας. Ως εκ τούτου, αντανακλά την κατάσταση που διαπιστώθηκε στη διάρκεια της παρούσας έρευνας όσον αφορά την εν λόγω εταιρεία. Ο εν λόγω δασμολογικός συντελεστής εφαρμόζεται αποκλειστικά στις εισαγωγές του οικείου προϊόντος καταγωγής της οικείας χώρας που παράγεται από την κατονομαζόμενη νομική οντότητα. Οι εισαγωγές του οικείου προϊόντος που παράγεται από οποιαδήποτε άλλη εταιρεία η οποία δεν αναφέρεται ρητά στο διατακτικό του παρόντος κανονισμού, συμπεριλαμβανομένων οντοτήτων που συνδέονται με την εταιρεία που αναφέρεται ρητά, θα πρέπει να υπόκεινται στον δασμολογικό συντελεστή που ισχύει για «όλες τις άλλες εταιρείες». Αυτές δεν θα πρέπει να υπόκεινται σε κανέναν από τους ατομικούς δασμολογικούς συντελεστές αντιντάμπινγκ.

(181) Για να εξασφαλιστεί η ορθή επιβολή των δασμών αντιντάμπινγκ, ο δασμός αντιντάμπινγκ για όλες τις άλλες εταιρείες θα πρέπει να ισχύει όχι μόνο για τους παραγωγούς-εξαγωγείς που δεν συνεργάστηκαν στην παρούσα έρευνα, αλλά και για τους παραγωγούς που δεν πραγματοποίησαν εξαγωγές στην Ένωση κατά την περίοδο έρευνας.

(182) Για να ελαχιστοποιηθούν οι κίνδυνοι καταστρατήγησης λόγω της διαφοράς των δασμολογικών συντελεστών, απαιτούνται ειδικά μέτρα για να διασφαλιστεί η εφαρμογή των ατομικών δασμών αντιντάμπινγκ. Οι εταιρείες με ατομικούς δασμούς αντιντάμπινγκ πρέπει να προσκομίζουν έγκυρο εμπορικό τιμολόγιο στις τελωνειακές αρχές των κρατών μελών. Το τιμολόγιο πρέπει να είναι σύμφωνο με τις απαιτήσεις που ορίζονται στο άρθρο 1 παράγραφος 3 του παρόντος κανονισμού. Οι εισαγωγές που δεν συνοδεύονται από τέτοιο τιμολόγιο θα πρέπει να υπόκεινται στον δασμό αντιντάμπινγκ που εφαρμόζεται σε «όλες τις άλλες εταιρείες».

(183) Μολονότι η προσκόμιση του εν λόγω τιμολογίου είναι απαραίτητη για την εφαρμογή από τις τελωνειακές αρχές των κρατών μελών των ατομικών συντελεστών αντιντάμπινγκ στις εισαγωγές, το εν λόγω τιμολόγιο δεν αποτελεί το μόνο στοιχείο που πρέπει να λαμβάνουν υπόψη οι τελωνειακές αρχές. Πράγματι, οι τελωνειακές αρχές των κρατών μελών, ακόμα και αν τους υποβληθεί τιμολόγιο το οποίο πληροί όλες τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο άρθρο 1 παράγραφος 3 του παρόντος κανονισμού, οφείλουν να διενεργούν τους δικούς τους συνήθεις ελέγχους και μπορούν, όπως και σε όλες τις άλλες περιπτώσεις, να απαιτούν πρόσθετα έγγραφα (έγγραφα αποστολής κ.λπ.) για την επαλήθευση της ακρίβειας των στοιχείων που περιέχονται στη δήλωση και να διασφαλίζουν ότι η συνακόλουθη εφαρμογή του χαμηλότερου δασμολογικού συντελεστή είναι δικαιολογημένη, σύμφωνα με την τελωνειακή νομοθεσία.

(184) Σε περίπτωση σημαντικής αύξησης της ποσότητας των εξαγωγών μίας από τις εταιρείες που επωφελούνται από τους χαμηλότερους συντελεστές ατομικού δασμού μετά την επιβολή των εξεταζόμενων μέτρων, η εν λόγω αύξηση της ποσότητας των εξαγωγών θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι συνιστά από μόνη της μεταβολή των τρόπων διεξαγωγής εμπορικών συναλλαγών λόγω της επιβολής μέτρων κατά την έννοια του άρθρου 13 παράγραφος 1 του βασικού κανονισμού. Σε τέτοια περίπτωση, και με την επιφύλαξη της τήρησης των σχετικών όρων, είναι δυνατό να κινηθεί έρευνα κατά της καταστρατήγησης. Η εν λόγω έρευνα θα μπορούσε, μεταξύ άλλων, να εξετάσει την ανάγκη κατάργησης του ατομικού δασμολογικού συντελεστή (ή συντελεστών) και τη συνακόλουθη επιβολή δασμού σε επίπεδο χώρας.

(185) Οι στατιστικές σχετικά με τους τροχούς από αλουμίνιο για οδικά οχήματα εκφράζονται συχνά σε αριθμούς τεμαχίων. Ωστόσο, δεν καθορίζεται καμία συμπληρωματική μονάδα για τους τροχούς από αλουμίνιο για οδικά οχήματα στη Συνδυασμένη Ονοματολογία που δημοσιεύθηκε στο παράρτημα I του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2658/87 του Συμβουλίου ([22]) για τη δασμολογική και στατιστική ονοματολογία και το κοινό δασμολόγιο. Είναι, συνεπώς, αναγκαίο να αναγράφεται στη διασάφηση για θέση σε ελεύθερη κυκλοφορία όχι μόνο το βάρος σε χιλιόγραμμα ή τόνους, αλλά και ο αριθμός τεμαχίων για τις εισαγωγές του οικείου προϊόντος.

## 9. **ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ**

(186) Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 3, η Επιτροπή υπέβαλε σε καταγραφή τις εισαγωγές του οικείου προϊόντος. Πραγματοποιήθηκε καταγραφή με σκοπό την ενδεχόμενη είσπραξη δασμών αναδρομικά, σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 4 του βασικού κανονισμού.

(187) Με βάση τις διαπιστώσεις στο προσωρινό στάδιο, η καταγραφή των εισαγωγών θα πρέπει να διακοπεί.

(188) Στο παρόν στάδιο της διαδικασίας δεν έχει ληφθεί καμία απόφαση σχετικά με πιθανή αναδρομική εφαρμογή μέτρων αντιντάμπινγκ.

## 10. **ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΚΑΤΑ ΤΟ ΠΡΟΣΩΡΙΝΟ ΣΤΑΔΙΟ**

(189) Σύμφωνα με το άρθρο 19α του βασικού κανονισμού, η Επιτροπή ενημέρωσε τα ενδιαφερόμενα μέρη σχετικά με τη σχεδιαζόμενη επιβολή προσωρινών δασμών. Οι πληροφορίες αυτές διατέθηκαν επίσης στο ευρύ κοινό μέσω του ιστότοπου της ΓΔ Εμπορίου. Δόθηκε στα ενδιαφερόμενα μέρη προθεσμία τριών εργάσιμων ημερών για να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με την ακρίβεια των υπολογισμών που είχαν γνωστοποιηθεί ειδικά σ' αυτά. Παρόμοια σχόλια δεν υποβλήθηκαν. Οι παρατηρήσεις μετά την εκ των προτέρων γνωστοποίηση όσον αφορά άλλες πτυχές της έρευνας, που δεν σχετίζονται με την ακρίβεια των υπολογισμών, θα εξεταστούν στο οριστικό στάδιο της έρευνας.

## 11. **ΤΕΛΙΚΗ ΔΙΑΤΑΞΗ**

(190) Στο πλαίσιο της χρηστής διοίκησης, η Επιτροπή θα καλέσει τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν γραπτές παρατηρήσεις και/ή να ζητήσουν ακρόαση από την Επιτροπή εντός καθορισμένης προθεσμίας. Τα ενδιαφερόμενα μέρη μπορούν επίσης να ζητήσουν ακρόαση από τον/τη σύμβουλο ακροάσεων σε διαδικασίες εμπορικών προσφυγών.

(191) Τα συμπεράσματα σχετικά με την επιβολή προσωρινών δασμών είναι προσωρινά και μπορεί να τροποποιηθούν κατά το οριστικό στάδιο της έρευνας,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

*Άρθρο 1*

1. Επιβάλλεται προσωρινός δασμός αντιντάμπινγκ στις εισαγωγές τροχών από αλουμίνιο για τα οδικά μηχανοκίνητα οχήματα που υπάγονται στις κλάσεις 8701 έως 8705, έστω και αν συνοδεύονται από τα εξαρτήματά τους και έστω και αν είναι εξοπλισμένοι με ελαστικά, οι οποίοι επί του παρόντος υπάγονται στους κωδικούς ΣΟ ex 8708 70 10 και ex 8708 70 50 (κωδικοί TARIC: 8708 70 10 15, 8708 70 10 50, 8708 70 50 15 και 8708 70 50 50) και είναι καταγωγής Μαρόκου.

2. Οι συντελεστές του προσωρινού δασμού αντιντάμπινγκ που εφαρμόζεται επί της καθαρής, «ελεύθερης στα σύνορα της Ένωσης» τιμής, πριν από την καταβολή δασμού, για το προϊόν που περιγράφεται στην παράγραφο 1 και παράγεται από τις εταιρείες που παρατίθενται κατωτέρω, καθορίζονται ως εξής:

| Χώρα | Εταιρεία | Προσωρινός δασμός αντιντάμπινγκ | Πρόσθετος κωδικός TARIC |
|---|---|---|---|
| Μαρόκο | HANDS 8 S.A. | 8,0 % | C873 |
| | Όλες οι άλλες εταιρείες | 16,5 % | C999 |

([22]) Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2658/87 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1987, για τη δασμολογική και στατιστική ονοματολογία και το κοινό δασμολόγιο (ΕΕ L 256 της 7.9.1987, σ. 1).

3. Η εφαρμογή του ατομικού δασμολογικού συντελεστή που καθορίζεται για την εταιρεία που αναφέρεται στην παράγραφο 2 εξαρτάται από την προσκόμιση έγκυρου εμπορικού τιμολογίου στις τελωνειακές αρχές των κρατών μελών, στο οποίο αναγράφεται δήλωση που φέρει ημερομηνία και υπογραφή υπαλλήλου της οντότητας που εκδίδει το τιμολόγιο, με αναφορά του ονόματος και της θέσης του/της, με την ακόλουθη διατύπωση: «*Ο/Η υπογεγραμμένος/-η πιστοποιώ ότι (ο όγκος) του (οικείου προϊόντος) που πωλήθηκε προς εξαγωγή στην Ευρωπαϊκή Ένωση και καλύπτεται από το παρόν τιμολόγιο έχει παραχθεί από την εταιρεία (επωνυμία και διεύθυνση της εταιρείας) (πρόσθετος κωδικός TARIC) στο Μαρόκο. Δηλώνω ότι τα στοιχεία που αναγράφονται στο παρόν τιμολόγιο είναι πλήρη και ακριβή.*» Αν δεν προσκομιστεί τέτοιο τιμολόγιο, εφαρμόζεται ο δασμός που ισχύει για όλες τις άλλες εταιρείες.

4. Η θέση σε ελεύθερη κυκλοφορία, στην Ένωση, του προϊόντος που αναφέρεται στην παράγραφο 1 υπόκειται στην καταβολή εγγύησης ίσης με το ποσό που αντιστοιχεί στον προσωρινό δασμό.

5. Όταν υποβάλλεται διασάφηση για τη θέση σε ελεύθερη κυκλοφορία του προϊόντος που αναφέρεται στην παράγραφο 1, αναγράφεται ο αριθμός τεμαχίων του εισαγόμενου προϊόντος στο σχετικό πεδίο της εν λόγω διασάφησης, με την επιφύλαξη της συμπληρωματικής μονάδας που ορίζεται στη Συνδυασμένη Ονοματολογία.

6. Εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά, εφαρμόζονται οι διατάξεις που ισχύουν για τους τελωνειακούς δασμούς.

*Άρθρο 2*

1. Τα ενδιαφερόμενα μέρη υποβάλλουν τις γραπτές παρατηρήσεις τους σχετικά με τον παρόντα κανονισμό στην Επιτροπή εντός 15 ημερολογιακών ημερών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού.

2. Τα ενδιαφερόμενα μέρη ζητούν, αν το επιθυμούν, ακρόαση από την Επιτροπή εντός 5 ημερολογιακών ημερών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού.

3. Τα ενδιαφερόμενα ζητούν, αν το επιθυμούν, ακρόαση από τον/τη σύμβουλο ακροάσεων στις διαδικασίες εμπορικών προσφυγών εντός 5 ημερολογιακών ημερών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού. Ο/Η σύμβουλος ακροάσεων εξετάζει τα αιτήματα που υποβάλλονται εκτός της εν λόγω προθεσμίας και μπορεί να αποφασίσει αν θα τα αποδεχθεί ή όχι, ανάλογα με την περίπτωση.

*Άρθρο 3*

1. Οι τελωνειακές αρχές καλούνται να διακόψουν την καταγραφή των εισαγωγών που επιβλήθηκε με το άρθρο 1 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2022/934.

2. Στοιχεία τα οποία συλλέχθηκαν και αφορούν προϊόντα που εισήλθαν στην ΕΕ για κατανάλωση έως 90 ημέρες πριν από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού θα διατηρηθούν μέχρι την έναρξη ισχύος πιθανών οριστικών μέτρων ή την περάτωση της παρούσας διαδικασίας.

*Άρθρο 4*

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

Το άρθρο 1 εφαρμόζεται για περίοδο έξι μηνών.

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

Βρυξέλλες, 14 Ιουλίου 2022.

*Για την Επιτροπή*
*Η Πρόεδρος*
Ursula VON DER LEYEN