ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2018/683 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 4ης Μαΐου 2018

για την επιβολή προσωρινού δασμού αντιντάμπινγκ στις εισαγωγές ορισμένων επισώτρων με πιεσμένο αέρα, καινούργιων ή αναγομωμένων, από καουτσούκ, των τύπων που χρησιμοποιούνται για λεωφορεία ή φορτηγά, με δείκτη φορτίου άνω του 121, καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας, και για την τροποποίηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/163

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]), και ιδίως το άρθρο 7 παράγραφος 4,

Έπειτα από διαβούλευση με τα κράτη μέλη,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

1.1. Έναρξη

(1) Στις 30 Ιουνίου 2017 υποβλήθηκε καταγγελία από τον συνασπισμό κατά των αθέμιτων εισαγωγών ελαστικών επισώτρων (εφεξής «ο καταγγέλλων») για λογαριασμό παραγωγών που αντιπροσωπεύουν πάνω από το 45 % της συνολικής ενωσιακής παραγωγής καινούργιων και αναγομωμένων ελαστικών επισώτρων για λεωφορεία ή φορτηγά. Η καταγγελία περιείχε επαρκή αποδεικτικά στοιχεία ύπαρξης πρακτικής ντάμπινγκ και συνακόλουθης ζημίας.

(2) Στις 11 Αυγούστου 2017 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή («η Επιτροπή») κίνησε έρευνα αντιντάμπινγκ όσον αφορά τις εισαγωγές στην Ένωση ορισμένων επισώτρων με πιεσμένο αέρα, καινούργιων ή αναγομωμένων, από καουτσούκ, των τύπων που χρησιμοποιούνται για λεωφορεία ή φορτηγά, με δείκτη φορτίου άνω του 121 («καινούργια και αναγομωμένα ελαστικά επίσωτρα» ή «το υπό εξέταση προϊόν»), καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας («η οικεία χώρα» ή «η ΛΔΚ»), βάσει του άρθρου 5 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/1036 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου («ο βασικός κανονισμός»). Δημοσίευσε ανακοίνωση για την έναρξη διαδικασίας στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ([2]) («ανακοίνωση για την έναρξη διαδικασίας»).

(3) Στις 21 Οκτωβρίου η Επιτροπή εξέδωσε διορθωτικό στην ανακοίνωση για την έναρξη διαδικασίας στο οποίο διευκρινίστηκε το πεδίο εφαρμογής του ορισμού του υπό εξέταση προϊόντος ([3]).

(4) Στις 14 Οκτωβρίου 2017 η Επιτροπή ξεκίνησε έρευνα κατά των επιδοτήσεων ως προς τις εισαγωγές στην Ένωση καινούργιων και αναγομωμένων επισώτρων για λεωφορεία και φορτηγά καταγωγής ΛΔΚ και άρχισε ξεχωριστή έρευνα. Δημοσίευσε ανακοίνωση για την έναρξη διαδικασίας στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ([4]).

1.2. Καταγραφή των εισαγωγών

(5) Στις 30 Αυγούστου 2016 ο καταγγέλλων υπέβαλε αίτημα για την καταγραφή των εισαγωγών του υπό εξέταση προϊόντος καταγωγής ΛΔΚ δυνάμει του άρθρου 14 παράγραφος 5 του βασικού κανονισμού.

(6) Στις 4 Οκτωβρίου 2017 η Ένωση Βιομηχανίας Ελαστικών Κίνας («CRIA») και το Εμπορικό Επιμελητήριο Εισαγωγέων και Εξαγωγέων Μετάλλων, Ορυκτών και Χημικών («CCCMC») υπέβαλαν σχόλια στο αίτημα για καταγραφή. Ισχυρίστηκαν ότι

([1]) ΕΕ L 176 της 30.6.2016, σ. 21.
([2]) Ανακοίνωση για την έναρξη διαδικασίας αντιντάμπινγκ όσον αφορά τις εισαγωγές καινούργιων και αναγομωμένων επισώτρων για λεωφορεία ή φορτηγά, καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας (ΕΕ C 264 της 11.8.2017, σ. 14).
([3]) ΕΕ C 356 της 21.10.2017, σ. 24.
([4]) Ανακοίνωση για την έναρξη διαδικασίας κατά των επιδοτήσεων όσον αφορά τις εισαγωγές καινούργιων και αναγομωμένων επισώτρων για λεωφορεία ή φορτηγά, καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας (ΕΕ C 346 της 14.10.2017, σ. 9).

το αίτημα δεν ικανοποιούσε το εφαρμοστέο κριτήριο περί αποδείξεων, διότι δεν υπήρχε αποδεδειγμένο ιστορικό ντάμπινγκ, σημαντική αύξηση των εισαγωγών και ότι οι εισαγωγές πιθανότατα να υπονομεύσουν σοβαρά τα επανορθωτικά αποτελέσματα του δασμού. Στις 19 Οκτωβρίου 2017 η Επιτροπή πραγματοποίησε ακρόαση κατόπιν αιτήματος της CRIA όπου η CRIA επανέλαβε τα προηγούμενα σχόλια της.

(7) Στις 2 Φεβρουαρίου 2018 η Επιτροπή δημοσίευσε τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2018/163 της Επιτροπής («ο κανονισμός για την καταγραφή») ([1]) για την υποχρέωση καταγραφής των εισαγωγών νέων και αναγομωμένων ελαστικών επισώτρων για λεωφορεία ή φορτηγά, καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας με έναρξη ισχύος από τις 3 Φεβρουαρίου 2018. Στον εν λόγω κανονισμό η Επιτροπή αξιολόγησε τις παρατηρήσεις των ενδιαφερόμενων μερών.

(8) Μετά την έναρξη ισχύος της καταγραφής ο όμιλος Hankook ([2]) ισχυρίστηκε ότι είχαν παραβιαστεί τα δικαιώματά του άμυνας καθώς καμία πληροφορία ως προς την πρόθεση της Επιτροπής να καταγράψει τις εισαγωγές του υπό εξέταση προϊόντος δεν είχε κοινοποιηθεί στον όμιλο πριν από την έναρξη ισχύος του εν λόγω κανονισμού. Για τον λόγο αυτό, ο όμιλος Hankook ισχυρίστηκε ότι παραβιάστηκε το άρθρο 41 του Χάρτη Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

(9) Η Επιτροπή παρατήρησε ότι, δυνάμει του άρθρου 20 παράγραφος 2 του βασικού κανονισμού, είναι υποχρεωτική η αποκάλυψη αναλυτικών πληροφοριών πριν από την επιβολή οριστικών μέτρων. Δεν ισχύει το ίδιο για μια απόφαση καταγραφής των εισαγωγών δυνάμει του άρθρου 14 παράγραφος 5 του βασικού κανονισμού. Το εν λόγω άρθρο προβλέπει μόνο ότι τα κράτη μέλη ενημερώνονται σε εύλογο χρόνο. Επιπλέον, το δικαίωμα σε ακρόαση που προβλέπεται από το άρθρο 41 παράγραφος 2 στοιχείο α) του Χάρτη Θεμελιωδών Δικαιωμάτων εφαρμόζεται μόνον σε ατομικά μέτρα που έχουν αρνητικές συνέπειες. Στη συγκεκριμένη περίπτωση, η Επιτροπή κατηύθυνε τις τελωνειακές αρχές της Ένωσης στην καταγραφή των εισαγωγών. Ο κανονισμός για την καταγραφή δεν είναι ατομικό μέτρο που επηρεάζει αρνητικά μόνο τον όμιλο Hankook. Ο κανονισμός για την καταγραφή δεν απευθυνόταν ούτε στον όμιλο Hankook ούτε παρήγε ατομικά αρνητικά αποτελέσματα για τον εν λόγω όμιλο. Συνεπώς, ούτε το δικαίωμα άμυνας του ομίλου Hankook ούτε το άρθρο 41 του Χάρτη Θεμελιωδών Δικαιωμάτων παραβιάστηκαν.

1.3. **Περίοδος έρευνας και εξεταζόμενη περίοδος**

(10) Η έρευνα για την ύπαρξη ντάμπινγκ και ζημίας κάλυψε την περίοδο από την 1η Ιουλίου 2016 έως τις 30 Ιουνίου 2017 («η περίοδος έρευνας»). Η εξέταση των συναφών τάσεων για την εκτίμηση της ζημίας κάλυψε την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2014 έως το τέλος της περιόδου έρευνας («η εξεταζόμενη περίοδος»).

1.4. **Ενδιαφερόμενα μέρη**

(11) Στην ανακοίνωση για την έναρξη της διαδικασίας, η Επιτροπή κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να έρθουν σε επαφή με τις υπηρεσίες της για να συμμετάσχουν στην έρευνα. Επιπλέον, η Επιτροπή ενημέρωσε ειδικά τον καταγγέλλοντα, άλλους γνωστούς ενωσιακούς παραγωγούς, τους γνωστούς παραγωγούς-εξαγωγείς και τις αρχές της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας, τους γνωστούς εισαγωγείς, προμηθευτές και χρήστες, τους εμπόρους, καθώς και τις ενώσεις που είναι γνωστό ότι ενδιαφέρονταν για την έναρξη της έρευνας και τους κάλεσε να συμμετάσχουν.

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

(13) Δύο παραγωγοί της Ένωσης, εκπροσωπούμενοι από τον καταγγέλλοντα, εκμεταλλεύτηκαν την ευκαιρία αυτή για να ζητήσουν από την Επιτροπή να διατηρηθεί εμπιστευτική η ταυτότητά τους, επικαλούμενοι τον φόβο αντιποίνων από πελάτες ή ανταγωνιστές που εμπλέκονται στην παρούσα έρευνα, σύμφωνα με το άρθρο 19 παράγραφος 1 του βασικού κανονισμού. Επιπλέον, δύο συνεργαζόμενοι ενωσιακοί παραγωγοί ζήτησαν στη συνέχεια να έχουν την ίδια μεταχείριση.

(14) Η Επιτροπή εξέτασε χωριστά το βάσιμο καθεμιάς από αυτές τις αιτήσεις εμπιστευτικότητας. Διαπίστωσε ότι υπήρχε πράγματι μεγάλη πιθανότητα αντιποίνων σε κάθε περίπτωση και δέχθηκε να μην αποκαλυφθούν τα ονόματα αυτών των εταιρειών.

([1]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2018/163 της Επιτροπής, της 1ης Φεβρουαρίου 2018, για την υποχρέωση καταγραφής των εισαγωγών νέων και αναγομωμένων ελαστικών επισώτρων για λεωφορεία ή φορτηγά, καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας (ΕΕ L 30 της 2.2.2018, σ. 12).

([2]) Ο όμιλος Hankook αποτελείται από τις ακόλουθες συναφείς εταιρείες: Shanghai Hankook Tire Sales Co., Ltd.· Chongqing Hankook Tire Co., Ltd.· και την Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd.·

(15) Δύο παραγωγοί-εξαγωγείς, ο όμιλος Giti ([1]) και ο όμιλος Aeolus ([2]), ισχυρίστηκαν ότι η ανωνυμία των δύο ενωσιακών παραγωγών που εκπροσωπούνταν από τον καταγγέλλοντα θα μπορούσε να βλάψει σοβαρά το δικαίωμα άμυνας των μερών, διότι δεν είναι δυνατόν να επαληθευτεί αν ο καταγγέλλων αντιπροσωπεύει πράγματι πάνω από το 25 % της συνολικής ενωσιακής παραγωγής. Επιπλέον, η ανωνυμία δεν επιτρέπει στα ενδιαφερόμενα μέρη να γνωρίζουν σε ποια βαθμίδα ([3]) δραστηριοποιείται ο καταγγέλλων και, συνεπώς, να σχολιάσουν ουσιαστικά την υλική ζημία που θα μπορούσε να υποστεί λόγω των κινεζικών εξαγωγών του υπό εξέταση προϊόντος στην Ένωση. Επιπλέον, ο όμιλος Giti ισχυρίστηκε ότι, σύμφωνα με τον καταγγέλλοντα, η παραγωγή της Ένωσης στη βαθμίδα 3 αντιπροσώπευε μόνο το 16 % της συνολικής ενωσιακής παραγωγής. Συνεπώς, το επιχείρημα που προέβαλε ήταν ότι η κίνηση της διαδικασίας συνιστά παράβαση του άρθρου 5 παράγραφος 4 του βασικού κανονισμού. Τέλος, ο όμιλος Giti και ο όμιλος Aeolus υποστήριξαν ότι η εμπιστευτικότητα εμποδίζει τα ενδιαφερόμενα μέρη να γνωρίζουν αν οι ενωσιακοί παραγωγοί του δείγματος συνδέονται με Κινέζους παραγωγούς-εξαγωγείς.

(16) Το άρθρο 19 του βασικού κανονισμού ορίζει ότι η Επιτροπή δεν πρέπει να αποκαλύπτει καμία πληροφορία η οποία είναι εμπιστευτική χωρίς τη ρητή άδεια του προσώπου που έχει παράσχει την πληροφορία αυτή. Η Επιτροπή θεώρησε ότι η δημοσιευμένη μορφή της καταγγελίας επέτρεπε στα ενδιαφερόμενα μέρη να αξιολογήσουν τις απαιτήσεις αντιπροσωπευτικότητας. Επιπλέον, η αντιπροσωπευτικότητα του καταγγέλλοντος πρέπει να αξιολογηθεί στη βάση της εικαζόμενης ζημίας του κλάδου παραγωγής και όχι ανά τμήμα της αγοράς. Τέλος, η Επιτροπή δεν πείστηκε από το επιχείρημα ότι η έλλειψη γνώσης για τις δυνητικές σχέσεις μεταξύ ανώνυμων καταγγελλόντων και Κινέζων παραγωγών-εξαγωγέων θα μπορούσε να βλάψει τα δικαιώματα άμυνας των ενδιαφερόμενων μερών. Οι ισχυρισμοί κατά της χορήγησης της εμπιστευτικότητας, συνεπώς, απορρίφθηκαν.

(17) Η Επιτροπή πληροφόρησε επίσης τους παραγωγούς στη Δημοκρατία της Κορέας («Κορέα»), την Ιαπωνία, τη Δημοκρατία της Ινδίας («Ινδία»), τη Δημοκρατία της Νότιας Αφρικής («Νότια Αφρική»), τη Δημοκρατία της Τουρκίας («Τουρκία»), το Βασίλειο της Ταϊλάνδης («Ταϊλάνδη») και την Ομοσπονδιακή Δημοκρατίας της Βραζιλίας («Βραζιλία») σχετικά με την έναρξη της διαδικασίας και τους προσκάλεσε να συμμετάσχουν. Στην ανακοίνωση για την έναρξη της διαδικασίας, η Επιτροπή ενημέρωσε τα ενδιαφερόμενα μέρη ότι θα πρότεινε τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής («ΗΠΑ») ως τρίτη χώρα με οικονομία αγοράς («ανάλογη χώρα») κατά την έννοια του άρθρου 2 παράγραφος 7 στοιχείο α) του βασικού κανονισμού. Τα ενδιαφερόμενα μέρη είχαν την ευκαιρία να σχολιάσουν και διατύπωσαν παρατηρήσεις για το θέμα (βλέπε κατωτέρω τμήμα 3.1.2).

1.5. **Δειγματοληψία**

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

(α) *Δειγματοληψία ενωσιακών παραγωγών*

(19) Στην ανακοίνωση για την έναρξη της διαδικασίας, η Επιτροπή δήλωσε ότι είχε επιλέξει προσωρινά ένα δείγμα ενωσιακών παραγωγών. Η Επιτροπή επέλεξε το δείγμα με βάση τον μεγαλύτερο αντιπροσωπευτικό όγκο παραγωγής και πωλήσεων, εξασφαλίζοντας παράλληλα γεωγραφική διασπορά. Η Επιτροπή κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με το προσωρινό δείγμα.

(20) Τέσσερα ενδιαφερόμενα μέρη υπέβαλαν παρατηρήσεις για το προσωρινό δείγμα (ο όμιλος Aeolus· ο όμιλος Giti· οι CRIA και CCCMC). Συγκεκριμένα, θεώρησαν ότι ο κατακερματισμός της αγοράς σε τρεις βαθμίδες δεν αντικατοπτρίζεται δεόντως στο προσωρινό δείγμα και ότι το δείγμα θα πρέπει να αντικατοπτρίζει όσο το δυνατόν περισσότερο τα ποσοστά που κατέχουν η παραγωγή και οι πωλήσεις ελαστικών επισώτρων των βαθμίδων 1, 2 και 3 στη συνολική παραγωγή και τις πωλήσεις της Ένωσης.

(21) Επιπλέον, στις 25 Σεπτεμβρίου 2017 η Επιτροπή ζήτησε από τους ενωσιακούς παραγωγούς να προσκομίσουν πρόσθετες πληροφορίες σχετικά με τις βαθμίδες, ώστε να επανεξεταστεί το δείγμα των ενωσιακών παραγωγών.

(22) Οι συνεργαζόμενοι παραγωγοί της Ένωσης που απάντησαν στο ερωτηματολόγιο δειγματοληψίας περιλαμβάνουν μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις («ΜΜΕ») ([4]) και αντιπροσωπεύουν πάνω από το 50 % της συνολικής εκτιμώμενης παραγωγής και των πωλήσεων της Ένωσης.

([1]) Giti Tire (China) Investment Co., Ltd και οι θυγατρικές της: Giti Tire (Anhui) Co., Ltd· Giti Tire (Fujian) Co., Ltd· Giti Tire (Hualin) Co., Ltd· Giti Tire (Yinchuan) Co., Ltd

([2]) Aeolus Tyre Group Co., Ltd, συμπεριλαμβανομένων των Chonche Auto Double Happiness Tyre Corp., Ltd και Pirelli Tyre Co., Ltd

([3]) Οι πληροφορίες που συνέλεξε και έλαβε η Επιτροπή δείχνουν ότι η ενωσιακή αγορά για ελαστικά λεωφορείων και φορτηγών είναι κατακερματισμένη σε τρεις βαθμίδες. Τα ελαστικά επίσωτρα της βαθμίδας 1 καλύπτουν καινούργια επίσωτρα πρώτης ποιότητας με το εμβληματικό εμπορικό όνομα των κυριότερων κατασκευαστών. Τα ελαστικά επίσωτρα της βαθμίδας 2 καλύπτουν τα περισσότερα επίσωτρα που δεν είναι πρώτης ποιότητας, τόσο καινούργια όσο και αναγομωμένα, με τιμές και χιλιομετρικές επιδόσεις μεταξύ 65 % και 80 % περίπου της τιμής των επισώτρων της βαθμίδας 1. Τα ελαστικά επίσωτρα της βαθμίδας 3 καλύπτουν και τα καινούργια και τα αναγομωμένα με χαμηλότερες χιλιομετρικές επιδόσεις και πολύ περιορισμένη δυνατότητα αναγόμωσης.

([4]) Βλέπε Σύσταση της Επιτροπής, της 6ης Μαΐου 2003, σχετικά με τον ορισμό των πολύ μικρών, των μικρών και των μεσαίων επιχειρήσεων (2003/361/ΕΚ).

(23) Για να διαμορφωθεί το οριστικό δείγμα, η Επιτροπή έλαβε υπόψη της τον κατακερματισμό του τομέα ελαστικών επισώτρων σε διάφορες βαθμίδες, εξασφαλίζοντας ότι και οι τρεις βαθμίδες καλύπτονταν στις εταιρείες του δείγματος. Επιπροσθέτως, για να εξασφαλιστεί ότι η κατάσταση των ΜΜΕ αντανακλάται όπως πρέπει στην ανάλυση της ζημίας δεδομένου ότι αντιπροσωπεύουν περίπου το 15 % του συνολικού όγκου των ενωσιακών πωλήσεων των παραγωγών της Ένωσης, η Επιτροπή θεώρησε ότι οι ΜΜΕ θα πρέπει να εκπροσωπούνται επίσης στο δείγμα.

(24) Έντεκα ενωσιακοί παραγωγοί συμμετείχαν στο δείγμα βάσει:

— της συνολικής αντιπροσωπευτικότητας ως προς το μέγεθος της παραγωγής και των πωλήσεων του υπό εξέταση προϊόντος το 2016·

— της αντιπροσωπευτικότητας των βαθμίδων με όρους μεγέθους της παραγωγής του υπό εξέταση προϊόντος το 2016·

— της γεωγραφικής διασποράς· και

— της αντιπροσωπευτικότητας των παραγωγών της Ένωσης ως προς το μέγεθος, ιδίως μεταξύ των ΜΜΕ και των μεγαλύτερων εταιρειών.

(25) Οι ενωσιακοί παραγωγοί του δείγματος περιλαμβάνουν και μεγάλες εταιρείες και ΜΜΕ. Οι επιλεγμένοι ενωσιακοί παραγωγοί έχουν την έδρα τους σε έξι κράτη μέλη (Ιταλία, Ισπανία, Πολωνία, Πορτογαλία, Γερμανία και Γαλλία) που μαζί αντιστοιχούν σε πάνω από το 36 % της παραγωγής και των πωλήσεων της Ένωσης που δηλώθηκαν από τους συνεργαζόμενους παραγωγούς της Ένωσης.

(26) Στις 22 Δεκεμβρίου 2017 ένας από τους ενωσιακούς παραγωγούς του δείγματος, ο Πολωνός παραγωγός Geyer&Hosaja, ενημέρωσε την Επιτροπή ότι είχε αποφασίσει να σταματήσει να συνεργάζεται με την έρευνα. Τα ποσοστά που αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη 25 ανωτέρω δεν επηρεάζονται από την απόσυρση του παραγωγού αυτού καθώς η παραγωγή του αντιπροσωπεύει λιγότερο από το 0,1 % της συνολικής ενωσιακής παραγωγής. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή συνήγαγε το συμπέρασμα ότι το τελικό δείγμα είναι αντιπροσωπευτικό της ενωσιακής βιομηχανίας.

(27) Τέλος, ο όμιλος Giti δήλωσε ότι η Επιτροπή θα πρέπει να τερματίσει την έρευνα αμέσως λόγω της εσφαλμένης, διαδικαστικά, προεπιλογής του δείγματος των ενωσιακών παραγωγών. Η Επιτροπή υπενθύμισε ότι η προσωρινή επιλογή ενός δείγματος ενωσιακών παραγωγών είναι νομικά δυνατή και οδηγεί στην πραγματοποίηση έρευνας εντός στενών προθεσμιών. Όπως φάνηκε στις αιτιολογικές σκέψεις 21έως 25, το προσωρινό δείγμα μεταβλήθηκε κατόπιν παρατηρήσεων των ενδιαφερόμενων μερών. Επομένως, ο ισχυρισμός απορρίφθηκε.

(β) *Δειγματοληψία εισαγωγέων*

(28) Για να αποφασιστεί αν η δειγματοληψία ήταν αναγκαία και, εάν ήταν, να επιλεγεί δείγμα, η Επιτροπή ζήτησε από τους μη συνδεδεμένους εισαγωγείς να παράσχουν τις πληροφορίες που προσδιορίζονται στην ανακοίνωση για την έναρξη της διαδικασίας. Παρουσιάστηκαν πέντε εισαγωγείς που εισήγαγαν περίπου 430 000 μονάδες εισαγωγών από τη ΛΔΚ. Στο δείγμα περιλήφθηκαν δύο εταιρείες στις οποίες αναλογεί το [70 % - 90 %] των εισαγωγέων που υπέβαλαν έντυπο δειγματοληψίας.

(γ) *Δειγματοληψία παραγωγών-εξαγωγέων στη ΛΔΚ*

(29) Για να αποφασιστεί αν η δειγματοληψία ήταν αναγκαία και, εάν ήταν, να επιλεγεί δείγμα, η Επιτροπή ζήτησε από όλους τους παραγωγούς-εξαγωγείς στη ΛΔΚ να παράσχουν τις πληροφορίες που προσδιορίζονται στην ανακοίνωση για την έναρξη διαδικασίας. Επιπλέον, η Επιτροπή ζήτησε από την αποστολή της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας στην Ένωση να ορίσει και/ή να επικοινωνήσει με άλλους παραγωγούς-εξαγωγείς που ενδεχομένως θα ενδιαφέρονταν να συμμετάσχουν στην έρευνα.

(30) 49 παραγωγοί-εξαγωγείς προσκόμισαν τα στοιχεία που τους ζητήθηκαν και συμφώνησαν να συμπεριληφθούν στο δείγμα. Σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφος 1 του βασικού κανονισμού, η Επιτροπή επέλεξε δείγμα τεσσάρων παραγωγών-εξαγωγέων βάσει του μεγαλύτερου αντιπροσωπευτικού όγκου εξαγωγών στην Ένωση για το οποίο θα μπορούσε εύλογα να διεξαχθεί έρευνα εντός του διαθέσιμου χρόνου:

— Aeolus Tyre Co., Ltd· Chonche Auto Double Happiness Tyre Corp., Ltd· Qingdao Yellow Sea Rubber Co., Ltd και Pirelli Tyre Co, Ltd («όμιλος Aeolus»)·

— Xingyuan Tire Group Ltd., Co. και Guangrao Xinhongyuan Tyre Co., Ltd. («όμιλος Xingyuan»)·

— Giti Tire (China) Investment Co., Ltd· Giti Tire (Anhui) Co., Ltd· Giti Tire (Fujian) Co., Ltd· Giti Tire (Hualin) Co., Ltd· Giti Tire (Yinchuan) Co., Ltd («όμιλος Giti»)·

— Shanghai Hankook Tire Sales Co., Ltd.· Chongqing Hankook Tire Co., Ltd.· Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd. («όμιλος Hankook»).

(31) Σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφος 2 του βασικού κανονισμού, ζητήθηκε η γνώμη όλων των γνωστών ενδιαφερόμενων παραγωγών-εξαγωγέων και των αρχών της οικείας χώρας σχετικά με την επιλογή του δείγματος. Η Επιτροπή έλαβε παρατηρήσεις από: 1) τον καταγγέλλοντα 2) τους CRIA και CCCMC· και 3) έναν παραγωγό εξαγωγέα —τον όμιλο Giti.

(32) Ο καταγγέλλων ισχυρίστηκε ότι το προτεινόμενο δείγμα δεν είναι αρκετά αντιπροσωπευτικό καθώς δεν λαμβάνει δεόντως υπόψη τα διαφορετικά τμήματα με βάση τις τιμές, τις λεγόμενες βαθμίδες, στην αγορά ελαστικών επισώτρων της Ένωσης. Σύμφωνα με τον καταγγέλλοντα, το ενδιάμεσο τμήμα (βαθμίδα 2) υπερεκπροσωπούνταν στο δείγμα ενώ η συντριπτική πλειοψηφία των Κινέζων εξαγωγέων δραστηριοποιούνταν στο χαμηλότερο τμήμα (βαθμίδα 3), το οποίο υποεκπροσωπούνταν. Συνεπώς, ισχυρίστηκε ότι οι παραγωγοί-εξαγωγείς του δείγματος δεν θα αντανακλούσαν επαρκώς τη μέση τιμή εισαγωγής στην Ένωση. Ο καταγγέλλων ζήτησε να αντικατασταθούν οι παραγωγοί-εξαγωγείς του δείγματος στη βαθμίδα 2 με παραγωγούς-εξαγωγείς της βαθμίδας 3.

(33) Οι CRIA, CCCMC και ο όμιλος Giti δέχτηκαν, καταρχήν, το δείγμα που είχε επιλεγεί προσωρινά, αλλά θεώρησαν ότι λόγω του μεγάλου αριθμού παραγωγών-εξαγωγέων η αντιπροσωπευτικότητα του δείγματος θα μπορούσε να αυξηθεί περισσότερο με την προσθήκη περισσότερων εταιρειών.

(34) Η Επιτροπή έκρινε ότι το προτεινόμενο δείγμα αποτελούνταν από παραγωγούς-εξαγωγείς τόσο από ενδιάμεσες όσο και από χαμηλότερες βαθμίδες που αναλογούν στο 50 % και πλέον των συνολικών εισαγωγών από τη ΛΔΚ στην Ένωση. Αν αντικαθιστούσε τους μεγαλύτερους παραγωγούς-εξαγωγείς από τη βαθμίδα 2 με μικρότερους παραγωγούς-εξαγωγείς της βαθμίδας 3 το δείγμα δεν θα ήταν αντιπροσωπευτικό, αφού μεγάλο μέρος των συνολικών εξαγωγών ήταν, σύμφωνα με τα διαθέσιμα δεδομένα, στην ενδιάμεση βαθμίδα.

(35) Κατά συνέπεια, η Επιτροπή αποφάσισε να κρατήσει το προσωρινά επιλεγμένο δείγμα και ενημέρωσε κατάλληλα όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη στις 19 Οκτωβρίου 2017.

(36) Στη συνέχεια, η Ευρωπαϊκή Ένωση Αναγόμωσης (BIPAVER) και η Ευρωπαϊκή Ένωση Κατασκευαστών Ελαστικών & Καουτσούκ (ETRMA) ισχυρίστηκαν ότι το δείγμα που επελέγη τελικά θα μπορούσε να οδηγήσει σε σημαντική έλλειψη ισορροπίας στο μείγμα προϊόντος μεταξύ των βαθμίδων 2 και 3. Κατά την άποψή τους, οι μέσες τιμές εισαγωγής θα μπορούσαν να μην αντανακλούν με ακρίβεια το μέρος εκείνο των των εισαγόμενων όγκων που προκαλούν τη μεγαλύτερη ζημία στον κλάδο παραγωγής της Ένωσης. Συνεπώς, κάλεσαν την Επιτροπή να επανεξετάσει και να τροποποιήσει το δείγμα και, τουλάχιστον, έναν παραγωγό-εξαγωγέα με σημαντικούς όγκους εξαγωγών από τη βαθμίδα 3.

(37) Η Επιτροπή επανεκτίμησε αν θα ήταν πρακτικά εφικτό να διευρύνει περαιτέρω το δείγμα. Επισήμανε ότι οι όμιλοι παραγωγών-εξαγωγέων που επιλέχθηκαν στο δείγμα περιλάμβαναν: 1) 13 νομικές οντότητες οι οποίες συμμετείχαν στην παραγωγή και τις εγχώριες πωλήσεις του υπό εξέταση προϊόντος· 2) δύο συνδεδεμένους εξαγωγείς που βρίσκονταν εκτός της Ένωσης και 3) περισσότερους από δέκα συνδεδεμένους εισαγωγείς που είχαν την έδρα τους στην Ένωση. Τα δεδομένα που προσκόμισε καθεμία από τις οντότητες αυτές έπρεπε να αποτελέσουν αντικείμενο επεξεργασίας και επαλήθευσης. Συνεπώς, η Επιτροπή θεώρησε ότι περισσότεροι παραγωγοί-εξαγωγείς δεν θα μπορούσαν να ερευνηθούν σε εύλογα πλαίσια μέσα στον διαθέσιμο χρόνο.

(38) Συνεπώς, η Επιτροπή δεν άλλαξε το δείγμα που είχε τελικά επιλέξει, όπως ανακοίνωσε προηγουμένως στα ενδιαφερόμενα μέρη.

(39) Επιπλέον των τεσσάρων παραγωγών-εξαγωγέων του δείγματος, δέκα παραγωγοί-εξαγωγείς δήλωσαν ότι, σε περίπτωση που δεν επιλεγούν να συμμετάσχουν στο δείγμα, θα ήθελαν να λάβουν ερωτηματολόγιο και άλλα έντυπα αιτήσεων για να τα συμπληρώσουν και, κατ' αυτόν τον τρόπο, να ζητήσουν ατομική εξέταση σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφος 3 του βασικού κανονισμού.

(40) Η Επιτροπή απέστειλε ερωτηματολόγια για το ντάμπινγκ στους τέσσερις Κινέζους παραγωγούς-εξαγωγείς του δείγματος· στους δέκα παραγωγούς-εξαγωγείς που ζήτησαν το ερωτηματολόγιο και άλλα έντυπα αιτήσεων, όπως προαναφέρεται, καθώς και στους ενωσιακούς παραγωγούς του δείγματος.

(41) Απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο ελήφθησαν από τους τέσσερις Κινέζους παραγωγούς-εξαγωγείς του δείγματος και από τους δέκα ενωσιακούς παραγωγούς του δείγματος. Κανένας από τους παραγωγούς-εξαγωγείς που δεν συμμετείχαν στο δείγμα δεν έστειλε απάντηση στα ερωτηματολόγια.

1.6. **Έντυπα αίτησης για αναγνώριση καθεστώτος οικονομίας της αγοράς («ΚΟΑ»)**

(42) Η Επιτροπή έστειλε έντυπα αιτήσεων ΚΟΑ σε δύο παραγωγούς-εξαγωγείς του δείγματος, στον όμιλο Hankook και στον όμιλο Giti, που ζήτησαν καθεστώς οικονομίας της αγοράς σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 7 στοιχείο β) του βασικού κανονισμού. Έστειλε επίσης έντυπα αίτησης για ΚΟΑ στους συνεργαζόμενους παραγωγούς-εξαγωγείς του δείγματος που το ζήτησαν. Η Επιτροπή έλαβε απαντήσεις στο έντυπο της αίτησης για ΚΟΑ μόνον από τις δύο εταιρείες του δείγματος.

1.7. **Επιτόπιες επαληθεύσεις**

(43) Η Επιτροπή αναζήτησε και επαλήθευσε όλες τις πληροφορίες που έκρινε απαραίτητες για τον προσωρινό προσδιορισμό του ντάμπινγκ, της ζημίας που προέκυψε και του συμφέροντος της Ένωσης. Επιτόπιες επαληθεύσεις, δυνάμει του άρθρου 16 του βασικού κανονισμού, πραγματοποιήθηκαν στις εγκαταστάσεις των ακόλουθων εταιρειών:

Ενωσιακοί παραγωγοί:

— Good Year Firma Oponiarska, Πολωνία·

— Wetest, Τσεχική Δημοκρατία·

— B.R.P. Pneumatici, Ιταλία·

— εργοστάσιο Banden, Κάτω Χώρες·

— Marangoni Spa Ltd. Ιταλία·

— τέσσερις ενωσιακοί παραγωγοί που ζήτησαν εμπιστευτικότητα.

Παραγωγοί-εξαγωγείς στη ΛΔΚ:

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

— Xingyuan Tire Group Ltd., Co. και Guangrao Xinhongyuan Tyre Co., Ltd. (Dongying)·

— Giti Tire (China) Investment Co., (Shanghai)· Giti Tire (Anhui) Co., Ltd· (Hefei)· Giti Tire (Hualin) Co., Ltd (Hualin)· και ένας συνδεδεμένος εξαγωγέας στη Σιγκαπούρη·

— Shanghai Hankook Tire Sales Co., Ltd. (Shanghai)· Chongqing Hankook Tire Co., (Chongqing) Ltd.· Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd. (Jiangsu)· και ένας συνδεδεμένος εξαγωγέας στη Σεούλ, Κορέα.

Παραγωγοί ανάλογης χώρας:

— Ανώνυμος παραγωγός ανάλογης χώρας στη Βραζιλία.

Συνδεδεμένοι εισαγωγείς στην Ένωση:

— Giti UK, Cheshire, ΗΒ·

— Hankook UK, Northamptonshire, ΗΒ και Hankook Germany, Neu-Isenburg, Γερμανία.

2. ΥΠΟ ΕΞΕΤΑΣΗ ΠΡΟΪΟΝ ΚΑΙ ΟΜΟΕΙΔΕΣ ΠΡΟΪΟΝ

2.1. **Υπό εξέταση προϊόν**

(44) Το υπό εξέταση προϊόν είναι ορισμένα επίσωτρα με πιεσμένο αέρα, καινούργια ή αναγομωμένα, από καουτσούκ, των τύπων που χρησιμοποιούνται για λεωφορεία ή φορτηγά, με δείκτη φορτίου άνω του 121, καταγωγής ΛΔΚ, που επί του παρόντος εμπίπτουν στους κωδικούς ΣΟ 4011 20 90 και ex 4012 12 00 (TARIC κωδικός 4012 12 00 10). Οι εν λόγω κωδικοί ΣΟ και TARIC παρέχονται μόνο για λόγους πληροφόρησης.

(45) Το υπό εξέταση προϊόν καλύπτει τόσο τα καινούργια όσο και τα αναγομωμένα ελαστικά επίσωτρα για λεωφορεία ή φορτηγά που έχουν κοινά ουσιώδη φυσικά, χημικά και τεχνικά χαρακτηριστικά.

(46) Και τα δύο είδη του υπό εξέταση προϊόντος κατασκευάζονται από τις ίδιες πρώτες ύλες (ακόμη κι αν η τεχνολογία που χρησιμοποιείται μπορεί να διαφέρει) και έχουν παρόμοια δομή. Η διαφοροποίηση των πρώτων υλών και της δομής τους συνεπάγονται διαφορετικά χαρακτηριστικά επίδοσης.

2.1.1. *Βιομηχανική μέθοδος*

2.1.1.1. Καινούργια ελαστικά επίσωτρα

(47) Η παραγωγή καινούργιων ελαστικών επισώτρων για λεωφορεία και φορτηγά αποτελείται από τα εξής στάδια: 1) σύνθεση και μείξη του καουτσούκ (γόμας) 2) προετοιμασία των συστατικών μερών του επισώτρου 3) χτίσιμο του επισώτρου (ωμό ελαστικό) 4) βουλκανισμός και 5) τελικός έλεγχος. Όλα τα ελαστικά επίσωτρα για φορτηγά και λεωφορεία είναι κατασκευασμένα από τις ίδιες βασικές πρώτες ύλες, συγκεκριμένα φυσικό καουτσούκ, συνθετικό καουτσούκ, χάλυβα, αιθάλη, άλλες χημικές ενώσεις και έλαια καθώς και από ύφασμα και έχουν τα ίδια συστατικά μέρη, συγκεκριμένα ζώνη πέλματος, πλευρικό τοίχωμα, εσωτερικό περίβλημα, σύρματα στεφάνης, συρμάτινες πλεξούδες, λινά, ακόμη κι αν υπάρχει μια διαφοροποίηση μεταξύ των παραγωγών αυτού του προϊόντος.

(48) Η διεργασία κατασκευής των καινούργιων ελαστικών επισώτρων για φορτηγά και λεωφορεία διαπιστώθηκε επίσης ότι συνεπάγεται διάφορες τεχνολογίες, οι οποίες ωστόσο δεν ανατρέπουν τα γενικά συμπεράσματα για εναλλαξιμότητα.

2.1.1.2. Αναγομωμένα ελαστικά επίσωτρα

(49) Η αναγόμωση είναι στην ουσία μια διαδικασία ανακύκλωσης όπου τα φθαρμένα ελαστικά ανακαινίζονται καθώς αντικαθίσταται το πέλμα πάνω σε ένα παλιό περίβλημα. Τα περιβλήματα είναι βασικά συστατικά στοιχεία της διεργασίας αναγόμωσης και, γι' αυτόν τον λόγο, ένα σημαντικό μέρος της δραστηριότητας αναγόμωσης είναι η επιλογή και η απόκτηση περιβλημάτων κατάλληλων για αναγόμωση. Τα περιβλήματα είναι η κύρια εισροή της παραγωγικής διεργασίας και συνιστούν = ανάλογα με την ποιότητά τους = είτε πραγματικό «ημικατεργασμένο» προϊόν είτε απόβλητο.

(50) Η διεργασία αυτή μπορεί να συνεπάγεται διαφορετικές τεχνολογίες αλλά αυτό δεν έχει αντίκτυπο στα ευρήματα της Επιτροπής περί εναλλαξιμότητας.

2.1.2. *Χρήσεις και είδη ελαστικών επισώτρων*

(51) Τα ελαστικά επίσωτρα για φορτηγά και λεωφορεία παράγονται σε πολλά και διαφορετικά είδη και μεγέθη για μεγάλο εύρος εμπορικών οχημάτων, από βανάκια για παράδοση κατ' οίκον σε τοπικό επίπεδο και λεωφορεία αστικών ή περιφερειακών συγκοινωνιών μέχρι για φορτηγά και λεωφορεία μεγάλων αποστάσεων ανάλογα με το μέγεθός τους και τις προδιαγραφές του δείκτη φορτίου. Αυτά δεν είναι κατάλληλα για χρήση σε επιβατικά οχήματα ούτε σε άλλα ελαφρά εμπορικά οχήματα ούτε σε οχήματα που είναι ολοκληρωτικά ανωμάλου δρόμου όπως οι αγροτικοί ελκυστήρες (τρακτέρ).

(52) Τα ελαστικά επίσωτρα για φορτηγά ή λεωφορεία είναι δύο ειδών και τεσσάρων κατηγοριών: το επίσωτρο αεροθαλάμου είναι μια πιο παραδοσιακή λύση· έχει έναν εσωτερικό αεροθάλαμο (σαμπρέλα), με τη δική του βαλβίδα, τοποθετημένο στο εσωτερικό του επισώτρου. Σ' ένα επίσωτρο χωρίς αεροθάλαμο, το ελαστικό και η στεφάνη (ζάντα) του τροχού αποτελούν ένα αεροστεγές κάλυμμα και η βαλβίδα είναι απευθείας τοποθετημένη στη ζάντα. Η συντριπτική πλειοψηφία των ελαστικών επισώτρων για φορτηγά ή λεωφορεία που πωλούνται στην Ένωση είναι ελαστικά χωρίς αεροθάλαμο. Οι τέσσερις κατηγορίες ελαστικών επισώτρων για φορτηγά ή λεωφορεία είναι: επίσωτρα για τους κατευθυντήριους τροχούς, επίσωτρα για τους κινητήριους τροχούς, επίσωτρα για ρυμουλκούμενα και επίσωτρα για όλες τις θέσεις. Τα επίσωτρα για τους κατευθυντήριους τροχούς είναι σχεδιασμένα για να χρησιμοποιούνται στον μπροστινό άξονα, ώστε να βοηθούν στην οδήγηση, αλλά μπορούν να χρησιμοποιηθούν σε όλες τις θέσεις στα φορτηγά ή λεωφορεία ανάλογα με τη χρήση του οχήματος. Τα επίσωτρα για τους κινητήριους τροχούς είναι αυτά που παρέχουν καλύτερη ελκτική δύναμη. Τα επίσωτρα για τα ρυμουλκούμενα τοποθετούνται στα συρόμενα οχήματα, ενώ τα επίσωτρα πολλών θέσεων είναι σχεδιασμένα για να χρησιμοποιούνται σε όλες τις θέσεις ενός οχήματος ανάλογα με τη χρήση του.

(53) Τα ελαστικά επίσωτρα, είτε καινούργια είτε αναγομωμένα, υπόκεινται στις ίδιες απαιτήσεις ασφάλειας στην ενωσιακή αγορά, όπως ορίζεται στην οδηγία 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([1]).

2.2. **Διαχωρισμός της ενωσιακής αγοράς ελαστικών επισώτρων σε τρεις βαθμίδες**

(54) Οι πληροφορίες που συνέλεξε και έλαβε η Επιτροπή δείχνουν ότι η ενωσιακή αγορά ελαστικών επισώτρων λεωφορείων και φορτηγών είναι χωρισμένη σε τρεις βαθμίδες. Ενώ δεν υπάρχουν σαφείς διαχωριστικές γραμμές μεταξύ των βαθμίδων, υπάρχει γενική συμφωνία μεταξύ των ενδιαφερόμενων μερών και των ευρημάτων της Επιτροπής επί της ακόλουθης κατηγοριοποίησης.

(55) Τα ελαστικά επίσωτρα της βαθμίδας 1 καλύπτουν καινούργια επίσωτρα πρώτης ποιότητας επίσωτρα με το εμβληματικό εμπορικό όνομα των κυριότερων κατασκευαστών. Η αναγνώριση του εμπορικού ονόματος είναι σημαντικός παράγοντας για τα επίσωτρα αυτής της βαθμίδας και δικαιολογεί σε μεγάλο βαθμό τις υψηλότερες τιμές λόγω προσδοκίας υψηλών επιδόσεων, καθώς και τις ιδιαίτερα μεγάλες επενδύσεις στην προώθηση του προϊόντος. Σ' αυτήν τη βαθμίδα ανήκουν κατά κύριο λόγο ελαστικά επίσωτρα από κατασκευαστές αρχικού εξοπλισμού για φορτηγά ή λεωφορεία. Η ποιότητα των επισώτρων της βαθμίδας 1 εξασφαλίζει υψηλό επίπεδο αναγομωσιμότητας των επισώτρων που είναι σχεδιασμένα για

([1]) Οδηγία 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Σεπτεμβρίου 2007, για τη θέσπιση πλαισίου για την έγκριση των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (ΕΕ L 263 της 9.10.2007, σ. 1).

πολλές ζωές, αυξάνοντας έτσι τον σημαντικά μεγάλο αριθμό χιλιομέτρων του αρχικού προϊόντος (έως τρεις αναγομώσεις για κανονική χρήση). Τα ελαστικά επίσωτρα της βαθμίδας 1 είναι επίσης συνδεδεμένα με υψηλό βαθμό ασφάλειας και συχνά συνοδεύονται από καλό επίπεδο υπηρεσιών μεταπώλησης.

(56) Τα ελαστικά επίσωτρα της βαθμίδας 2 καλύπτουν τα περισσότερα επίσωτρα που δεν είναι πρώτης ποιότητας, τόσο καινούργια όσο και αναγομωμένα, με τιμές μεταξύ 65 % και 80 % περίπου της τιμής των επισώτρων της βαθμίδας 1. Σ' αυτήν τη βαθμίδα ενδέχεται να περιλαμβάνονται επίσωτρα από κατασκευαστές αρχικού εξοπλισμού για ρυμουλκούμενα. Η αναγνώριση του εμπορικού ονόματος είναι και σ' αυτήν τη βαθμίδα σημαντική και τα εμπορικά ονόματα είναι γνωστά στους αγοραστές οι οποίοι είναι επίσης σε θέση να αναγνωρίσουν τους κατασκευαστές. Πρόκειται για επίσωτρα που σε γενικές γραμμές αναγομώνονται τουλάχιστον μία φορά, αν και λιγότερο απ' ό,τι αυτά της βαθμίδας 1, και έχουν καλές επιδόσεις ως προς τα χιλιόμετρα.

(57) Τα ελαστικά επίσωτρα της βαθμίδας 3 καλύπτουν τόσο καινούργια όσο και αναγομωμένα επίσωτρα με χαμηλότερες χιλιομετρικές επιδόσεις και πολύ περιορισμένη δυνατότητα αναγόμωσης, αν όχι καμία. Οι τιμές και οι επιδόσεις τους είναι συνήθως κάτω από το 65 % της τιμής και της χιλιομετρικής επίδοσης των επισώτρων βαθμίδας 1. Σ' αυτήν τη βαθμίδα, η αναγνώριση του εμπορικού ονόματος σχεδόν δεν υφίσταται και η τιμή γίνεται καθοριστικός παράγοντας για την απόφαση του πελάτη. Συνήθως δεν συνοδεύονται από υπηρεσίες εξυπηρέτησης μετά την πώληση.

(58) Τα αναγομωμένα ελαστικά επίσωτρα μπορούν να ταξινομηθούν στη βαθμίδα 2 ή 3. Ενώ ορισμένα Κινεζικά επίσωτρα είναι δυνατόν να αναγομώνονται, στην Κίνα υπάρχει πολύ μικρή δραστηριότητα αναγόμωσης. Η αναγόμωση είναι ωστόσο πολύ διαδεδομένη στην Ένωση και σε άλλες αγορές, για παράδειγμα, στη Βραζιλία. Η δραστηριότητα αναγόμωσης στην Ένωση συνίσταται στα εξής:

— καθετοποιημένους αναγομωτές οι οποίοι δραστηριοποιούνται με το ίδιο όνομα, τη μάρκα ή με εντολή παραγωγού καινούργιων ελαστικών επισώτρων. Οι εταιρείες αυτές είναι η συνέχεια των κατασκευαστών που πωλούν τα καινούργια ελαστικά επίσωτρα. Αυτό αντιστοιχεί στα ελαστικά επίσωτρα της βαθμίδας 2.

— ανεξάρτητες εταιρείες αναγόμωσης που συνήθως καλύπτουν πολύ μικρότερες γεωγραφικές αγορές και όγκους. Πωλούν ελαστικά επίσωτρα με τη δική τους επωνυμία ή εμπορικό όνομα και βασίζονται στη δική τους εμπειρογνωμοσύνη. Οι περισσότερες από αυτές είναι ΜΜΕ (τουλάχιστον 380 εταιρείες στην Ένωση). Αυτό αντιστοιχεί στα ελαστικά επίσωτρα της βαθμίδας 3.

(59) Η Επιτροπή πραγματοποίησε τη χαρτογράφηση των καινούργιων και αναγομωμένων ελαστικών επισώτρων ανά εμπορικό όνομα βάσει των πληροφοριών που έδωσε ο καταγγέλλων και η χαρτογράφηση αυτή διατέθηκε σε όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη στις 27 Οκτωβρίου 2017.

2.3. **Ισχυρισμοί σχετικά με τον διαχωρισμό σε κατηγορίες της ενωσιακής αγοράς ελαστικών επισώτρων**

(60) Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 58 τα ενδιαφερόμενα μέρη γενικά δέχτηκαν καταρχήν τον διαχωρισμό της αγοράς σε τρεις βαθμίδες.

(61) Η χαρτογράφηση της αγοράς επώνυμων ελαστικών επισώτρων όπως παρουσιάζεται στο σημείωμα στο αρχείο της 27ης Οκτωβρίου 2017 ανά βαθμίδες έγινε σε γενικές γραμμές δεκτή από τα ενδιαφερόμενα μέρη, εκτός από τους ακόλουθους ισχυρισμούς ενδιαφερόμενων μερών για την ανακατάταξη ορισμένων εμπορικών ονομάτων σε διαφορετικές βαθμίδες: Ειδικότερα, ο όμιλος Aeolus θεώρησε τη μάρκα Aeolus ως βαθμίδα 3 (αντί για βαθμίδα 2)· δύο εισαγωγείς που εισάγουν προϊόντα με το εμπορικό όνομα Double Coin ισχυρίστηκαν ότι θα τα κατέτασσαν στη βαθμίδα 2 (αντί για τη βαθμίδα 3)· ο όμιλος Hankook θεώρησε ότι η μάρκα Aurora ανήκε στη βαθμίδα 2 (αντί για τη βαθμίδα 3)· ο όμιλος Giti θεώρησε, στην απάντησή του στο ερωτηματολόγιο, ότι οι μάρκες Primewell και GT Radial ανήκαν στη βαθμίδα 2 (αντί για τη βαθμίδα 3) και ένας ανεξάρτητος εισαγωγέας ισχυρίστηκε ότι η μάρκα Sailun πρέπει να ταξινομείται στη βαθμίδα 2 (αντί για τη βαθμίδα 3).

(62) Η Επιτροπή επανεξέτασε τους ισχυρισμούς βάσει των στοιχείων που υπέβαλαν τα ενδιαφερόμενα μέρη και των πληροφοριών που είχε συλλέξει η ίδια κατά τη διάρκεια των ερευνών. Σύμφωνα με τα χαρακτηριστικά που ορίζονται στην αιτιολογική σκέψη 49, η Επιτροπή ανέλυσε κατά πόσο τα ελαστικά επίσωτρα με τα συγκεκριμένα εμπορικά ονόματα είναι δυνατόν να 1) αναγομωθούν 2) χρησιμοποιούνται ως αρχικός εξοπλισμός των λεωφορείων και των φορτηγών και 3) προωθούνται εμπορικά σε συγκεκριμένη βαθμίδα σύμφωνα με την αξιολόγηση κάθε εταιρείας.

(63) Όσον αφορά τον όμιλο Hankook, η Επιτροπή δέχθηκε να κατατάξει τα επίσωτρα με το εμπορικό όνομα Aurora στη βαθμίδα 2, όπως ζήτησε ο όμιλος. Ωστόσο, διαπίστωσε ότι το εμπορικό όνομα Hankook θα πρέπει να καταταχθεί στη βαθμίδα 1. Για το εμπορικό όνομα Hankook υπάρχει η νομική εγγύηση ότι τα επίσωτρα του μπορούν να αναγομωθούν τουλάχιστον μία φορά. Επιπλέον, λειτουργεί ως προμηθευτής αρχικού εξοπλισμού για ευρωπαϊκές εταιρείες όπως η Scania, η MAN και η Mercedes-Benz. Τέλος, ο ιστότοπος του ομίλου Hankook θέτει στην κυκλοφορία ελαστικά πρώτης ποιότητας και ένα εσωτερικό έγγραφο από συνδεδεμένο εισαγωγέα, που υποβλήθηκε στην Επιτροπή κατά την έρευνα έδειξε, ότι το εμπορικό όνομα μετακινήθηκε στη βαθμίδα 1.

(64) Όσον αφορά τον όμιλο Giti, η Επιτροπή δέχθηκε να κατατάξει τα ελαστικά επίσωτρα με το εμπορικό όνομα Primewell και GT Radial στη βαθμίδα 2, όπως της ζητήθηκε. Η Επιτροπή διαπίστωσε, επίσης, ότι τα ελαστικά επίσωτρα Giti είναι δυνατόν να αναγομωθούν. Από την άλλη πλευρά, οι δραστηριότητες του ομίλου Giti ως κατασκευαστή αρχικού εξοπλισμού δεν εκτείνονται στα φορτηγά και τα λεωφορεία, αλλά αφορούν ελαστικά επίσωτρα επιβατικών αυτοκινήτων. Επιπλέον, ο όμιλος Giti θεωρεί ότι τα εμπορικά ονόματά του ανήκουν στη βαθμίδα 2. Συνεπώς, τα ονόματα του ομίλου ταξινομήθηκαν στη βαθμίδα 2.

(65) Για τον όμιλο Aeolus, η Επιτροπή προσωρινά δέχτηκε να κατατάξει το εμπορικό όνομα Aeolus στη βαθμίδα 3 όπως της ζήτησε η εταιρεία, βάσει των ισχυρισμών ότι τα ελαστικά της επίσωτρα σε γενικές γραμμές δεν αναγομώνονται και δεν πωλούνται στην αγορά αρχικού εξοπλισμού.

(66) Οι εισαγωγείς που πρόβαλαν τους ισχυρισμούς για τα εμπορικά ονόματα Double Coin και Sailun δεν ήταν εταιρείες του δείγματος, οπότε η Επιτροπή δεν μπόρεσε να επαληθεύσει τους ισχυρισμούς τους σ' αυτό το στάδιο. Επειδή δεν συμμετείχαν στη δειγματοληψία, η ταξινόμησή τους στη βαθμίδα 2 ή 3 δεν επηρεάζει το αποτέλεσμα της έρευνας. Συνεπώς, ενώ δεν αμφισβητούνται τα στοιχεία που υπέβαλαν οι εισαγωγείς όσον αφορά την εμπειρία τους από τους πελάτες τους με ελαστικά επίσωτρα από τις εν λόγω εταιρείες, η Επιτροπή δεν έλαβε θέση επί των ισχυρισμών τους σ' αυτό το στάδιο.

(67) Διάφορα ενδιαφερόμενα μέρη σχολίασαν ότι η χαρτογράφηση ανά εμπορικό όνομα μπορεί να εφαρμοστεί μόνο στην Ένωση και ότι στις άλλες αγορές η χαρτογράφηση ανά τμήμα [βαθμίδα] μπορεί να διαφέρει πολύ. Συγκεκριμένα, η χαρτογράφηση της Ένωσης ανά βαθμίδα δεν μπορεί να μεταφερθεί στην κινεζική αγορά. Η Επιτροπή υπογράμμισε ότι η χαρτογράφηση ανά εμπορικό όνομα χρησιμοποιήθηκε στην παρούσα έρευνα για τον σκοπό της ανάλυσης της κατάστασης στην ενωσιακή αγορά και ότι δεν είχε νομική σημασία για τις άλλες αγορές.

2.3.1. *Αιτήσεις εξαίρεσης προϊόντος*

(68) Οι CRIA και CCCME, καθώς και ο όμιλος Aeolus, ισχυρίστηκαν ότι είτε τα καινούργια ελαστικά επίσωτρα είτε τα αναγομωμένα θα πρέπει να αποκλειστούν από τον ορισμό του υπό εξέταση προϊόντος, διότι:

— τα καινούργια και τα αναγομωμένα ελαστικά επίσωτρα έχουν διαφορετικά φυσικά, τεχνικά και χημικά χαρακτηριστικά·

— τα αναγομωμένα ελαστικά επίσωτρα έχουν βραχύτερη διάρκεια ζωής από ό,τι τα καινούργια·

— οι χρήσεις, οι δίαυλοι πωλήσεων, οι εφαρμογές και η αντίληψη των καταναλωτών είναι διαφορετικές για τα καινούργια και τα αναγομωμένα ελαστικά επίσωτρα. Ειδικότερα, τα αναγομωμένα ελαστικά δεν χρησιμοποιούνται στην αγορά αρχικού εξοπλισμού και δεν τοποθετούνται, συνήθως, στους κατευθυντήριους τροχούς και στα φορτηγά που μεταφέρουν επικίνδυνα προϊόντα·

— τα καινούργια και τα αναγομωμένα ελαστικά επίσωτρα δεν έχουν τους ίδιους κωδικούς ΣΟ.

(69) Τα εν λόγω μέρη παρατήρησαν επίσης ότι η Επιτροπή και το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΔΕΕ) σε αρκετές υποθέσεις περί ανταγωνισμού κατέληξαν στο ότι τα καινούργια ελαστικά επίσωτρα και τα αναγομωμένα αποτελούν δύο διαφορετικές σχετικές αγορές ως προς την τιμή, τη δομή του εφοδιασμού, τη δομή της ζήτησης, τους διαύλους εφοδιασμού και τη δυνατότητα υποκατάστασης ([1]). Οι CRIA και CCCME επισήμαναν επίσης ότι άλλες αρχές που διερευνούν πρακτικές ντάμπινγκ αντιμετώπισαν ως χωριστά προϊόντα τα καινούργια και τα αναγομωμένα ελαστικά επίσωτρα ([2]).

(70) Οι CRIA και CCCME ισχυρίστηκαν ότι η Επιτροπή, μη εξετάζοντας χωριστά τα καινούργια ελαστικά επίσωτρα από τα αναγομωμένα, έσφαλε στην αξιολόγησή της ως προς τους παράγοντες που είναι σημαντικοί.

(71) Ο όμιλος Giti ισχυρίστηκε ότι τα ελαστικά επίσωτρα που μπορούν να αναγομωθούν ή αυτά που είναι σχεδιασμένα για πολλές ζωές θα πρέπει να εξαιρεθούν από τον ορισμό του υπό εξέταση προϊόντος καθώς η κατασκευή τους είναι πιο περίπλοκη σε σχέση με αυτήν των αναγομώσιμων με διακριτά τεχνικά χαρακτηριστικά.

(72) Η Επιτροπή διαπίστωσε ότι η διεργασία της αναγόμωσης διατηρεί τα κύρια χαρακτηριστικά, τα συστατικά στοιχεία και τη δομή του ελαστικού επισώτρου ως απόρροια της αρχικής διεργασίας παραγωγής. Ειδικότερα, οι βασικές τεχνικές προδιαγραφές του ελαστικού, δηλαδή το μέγεθος, ο δείκτης φορτίου και η κατηγορία του ως προς την ταχύτητα δεν τροποποιούνται στο στάδιο της αναγόμωσης. Τα καινούργια και τα αναγομωμένα ελαστικά επίσωτρα παράγονται από τις ίδιες πρώτες ύλες, έχουν τα ίδια συστατικά μέρη και παρόμοια δομή.

(73) Η κυριότερη διαφορά στα τεχνικά χαρακτηριστικά μεταξύ της παραγωγής ενός καινούργιου ελαστικού επισώτρου και ενός αναγομωμένου που ανασυντίθεται στο περίβλημά του είναι ότι το αναγομωμένο ελαστικό μπορεί να έχει μικρότερη διάρκεια ζωής και, συνεπώς, να θεωρείται λιγότερο ασφαλής επιλογή. Ωστόσο, ακριβώς οι ίδιες διαφορές ως προς την αντίληψη για τα τεχνικά και ποιοτικά χαρακτηριστικά και ως προς την ασφάλεια υπάρχουν και για δύο καινούργια ελαστικά επίσωτρα διαφορετικών βαθμίδων. Συγκεκριμένα, τα ελαστικά επίσωτρα χαμηλότερης βαθμίδας έχουν επίσης μικρότερη χιλιομετρική απόδοση και δεν θα επιλεγούν για οχήματα που πρέπει να συμμορφώνονται με πολύ υψηλά πρότυπα ασφάλειας, συγκεκριμένα τα οχήματα που μεταφέρουν επικίνδυνα προϊόντα.

(74) Συνεπώς, η Επιτροπή απέρριψε προσωρινά τον ισχυρισμό σύμφωνα με τον οποίο καινούργια (ικανά να αναγομωθούν ή όχι) και αναγομωμένα ελαστικά επίσωτρα έχουν διαφορετικά βασικά φυσικά, χημικά και τεχνικά χαρακτηριστικά.

([1]) Ευρωπαϊκή Επιτροπή, υπόθεση COMP/M.4564 -BRIDGESTONE/BANDAG· υπόθεση COMP/E-2/36.041/PO. Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, απόφαση της 9ης Νοεμβρίου 1983, υπόθεση C-322/81 *Michelin κατά Commission* ECLI: EU:C:1983:313.

([2]) Οι έρευνες αφορούσαν τις ΗΠΑ, την Ινδία και την Ευρασιατική Επιτροπή.

(75) Η Επιτροπή διαπίστωσε στη συνέχεια ότι τόσο τα καινούργια όσο και τα αναγομωμένα ελαστικά επίσωτρα χρησιμοποιούνται από ιδιοκτήτες φορτηγών ή λεωφορείων, που δραστηριοποιούνται κυρίως στον τομέα των επιβατικών ή εμπορευματικών μεταφορών μικρών έως μεγάλων αποστάσεων. Συνεπώς, η βασική τελική χρήση των καινούργιων και αναγομωμένων ελαστικών επισώτρων είναι η ίδια. Η Επιτροπή διαπίστωσε επίσης ότι καινούργια και αναγομωμένα ελαστικά επίσωτρα έχουν τα ίδια τέσσερα κύρια είδη εφαρμογών, δηλαδή στο σύστημα διεύθυνσης, κίνησης, στα ρυμουλκούμενα και όλων των θέσεων, και υπόκεινται στις ίδιες απαιτήσεις ασφάλειας στην ενωσιακή αγορά όπως προβλέπονται στη σχετική νομοθεσία.

(76) Συνεπώς, ο ισχυρισμός ότι καινούργια και αναγομωμένα ελαστικά επίσωτρα έχουν διαφορετικά εφαρμογές απορρίφθηκε προσωρινά.

(77) Η Επιτροπή συμφώνησε ότι τα αναγομωμένα ελαστικά επίσωτρα διαφέρουν από τα επίσωτρα της βαθμίδας 1 στον βαθμό που δεν πωλούνται στην αγορά αρχικού εξοπλισμού. Η Επιτροπή διαπίστωσε επίσης ότι ακριβώς το ίδιο ισχύει για τα ελαστικά επίσωτρα της βαθμίδας 3 και σε μεγάλο βαθμό στα εμπορικά ονόματα της βαθμίδας 2, που ούτε αυτά πωλούνται στην αγορά αρχικού εξοπλισμού.

(78) Συνεπώς, η Επιτροπή απέρριψε προσωρινά τον ισχυρισμό σύμφωνα με τον οποίο καινούργια και αναγομωμένα ελαστικά επίσωτρα έχουν διαφορετικούς διαύλους πωλήσεων.

(79) Σχετικά με τις αποφάσεις της Επιτροπής στον τομέα του ανταγωνισμού και τις αποφάσεις του ΔΕΕ ([1]), στις οποίες τα αναγομωμένα επίσωτρα διαπιστώθηκε ότι είναι χωριστή αγορά προϊόντος, αυτό στην πράξη δεν έχει σχέση με τον ορισμό του προϊόντος κατά τις έρευνες εμπορικής άμυνας. Ωστόσο, ο ορισμός της αγοράς σε μια υπόθεση συγκέντρωσης εστιάζεται στην υποκατάσταση της ζήτησης και της προσφοράς ([2]). Σε μια έρευνα αντιντάμπινγκ, η αγορά ορίζεται από τα φυσικά, τεχνικά και χημικά χαρακτηριστικά του υπό εξέταση προϊόντος. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή απέρριψε τον ισχυρισμό αυτόν.

(80) Σχετικά με τον ισχυρισμό για τον ορισμό του προϊόντος σε υποθέσεις αντιντάμπινγκ σε τρίτες χώρες, η Επιτροπή επισήμανε ότι ο ορισμός του προϊόντος εμπίπτει στην ευρεία διακριτική ευχέρεια της ερευνούσας αρχής σε θέματα εμπορικής άμυνας ([3]). Κατά συνέπεια, ο τρόπος με τον οποίο οι ερευνούσες αρχές στις τρίτες χώρες χρησιμοποίησαν αυτήν τη διακριτική ευχέρεια δεν μπορεί να περιορίσει τη διακριτική ευχέρεια της Επιτροπής για τους σκοπούς της παρούσας έρευνας.

(81) Δηλώθηκε επίσης ότι το υπό εξέταση προϊόν δεν θα πρέπει καλύπτεται από διάφορους κωδικούς ΣΟ. Ως προς αυτό, η Επιτροπή υπενθύμισε ότι, πρώτον, αυτό είναι πολύ σύνηθες, δηλαδή ένα μόνο υπό εξέταση προϊόν να καλύπτεται από περισσότερους κωδικούς ΣΟ. Αυτό προκύπτει αβίαστα από τον σχεδιασμό της συνδυασμένης ονοματολογίας. Επιπλέον, στην ανακοίνωση για την έναρξη διαδικασίας αναφέρεται ρητώς ότι οι κωδικοί ΣΟ δίνονται πληροφοριακά μόνο. Δεύτερον, δεν δόθηκαν πραγματολογικά στοιχεία, ούτε η Επιτροπή βρήκε πληροφορίες ώστε να συμπεράνει ότι το υπό εξέταση προϊόν ήταν καθορισμένο κατά τρόπο που τα εισαγόμενα αναγομωμένα και καινούργια επίσωτρα να μην μπορούν προσωρινά να συνιστούν εναλλακτικές λύσεις και να ανταγωνίζονται απευθείας τα αναγομωμένα και τα καινούργια ελαστικά επίσωτρα που παράγονται στην Ένωση. Το ίδιο ισχύει και για τις αντιλήψεις σχετικά με τους παραγωγούς και τους καταναλωτές, τους διαύλους διανομής ή άλλους παράγοντες ως προς την ύπαρξη μίας ή πολλών κατηγοριών του προϊόντος σε αντίθεση με τη διαφοροποίηση μεταξύ καινούργιων και αναγομωμένων ελαστικών επισώτρων για τους σκοπούς της παρούσας έρευνας.

(82) Τέλος, ενδιαφερόμενα μέρη κατέθεσαν ότι, λόγω του κατακερματισμού της αγοράς στην Ένωση, η άποψη για τα αναγομωμένα επίσωτρα είναι ότι είναι χαμηλότερης ποιότητας από τα καινούργια επίσωτρα της βαθμίδας 1, ακόμη κι αν κατασκευάζονται σε περίβλημα ελαστικού επισώτρου της βαθμίδας 1.

(83) Η Επιτροπή έκανε δεκτό τον εν λόγω ισχυρισμό που συμφωνεί με τη χαρτογράφηση ανά βαθμίδα που σχεδιάστηκε για την παρούσα έρευνα και εξέτασε μόνο τα αναγομωμένα ελαστικά επίσωτρα στις βαθμίδες 2 και 3.

2.4. **Ομοειδές προϊόν**

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

— το υπό εξέταση προϊόν·

— το προϊόν που παράγεται και πωλείται στην εγχώρια αγορά της Βραζιλίας, η οποία χρησίμευσε προσωρινά ως ανάλογη χώρα·

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

([1]) Ευρωπαϊκή Επιτροπή, υπόθεση COMP/M.4564 -BRIDGESTONE/BANDAG· υπόθεση COMP/E-2/36.041/PO. Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, απόφαση της 9ης Νοεμβρίου 1983, υπόθεση C-322/81 *Michelin κατά Commission* ECLI: EU:C:1983:313.

([2]) Ευρωπαϊκή Επιτροπή, υπόθεση COMP/M.4564 -BRIDGESTONE/BANDAG, σ. 4·

([3]) Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, απόφαση της 17ης Μαρτίου 2016, υπόθεση C-232/14 *Portmeirion Group*, ECLI:EU:C:2016:180, σκέψεις 47 και επόμενες

(85) 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.

3. ΝΤΑΜΠΙΝΓΚ

3.1. **Κανονική αξία**

3.1.1. *Καθεστώς οικονομίας της αγοράς («ΚΟΑ»)*

(86) Σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 7 στοιχεία α) και β) του βασικού κανονισμού, η Επιτροπή καθορίζει την κανονική αξία με βάση την τιμή ή την κατασκευασμένη αξία σε τρίτη χώρα με οικονομία της αγοράς στην περίπτωση εισαγωγών από χώρες που δεν έχουν οικονομία της αγοράς, εκτός αν ο εξαγωγέας μπορεί να αποδείξει ότι λειτουργεί με συνθήκες οικονομίας της αγοράς.

(87) Οι CCCMC και CRIA υποστήριξαν ότι μετά την εκπνοή της παραγράφου 15 στοιχείο α) σημείο ii) του πρωτοκόλλου προσχώρησης της ΛΔΚ στον Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίου («ΠΟΕ») στις 11 Δεκεμβρίου 2016, στους Κινέζους εξαγωγείς θα πρέπει να εφαρμόζονται οι γενικοί κανόνες για τον καθορισμό της κανονικής αξίας. Ως προς αυτό, ισχυρίστηκαν ότι η χρήση μεθοδολογίας για χώρες που δεν έχουν οικονομία της αγοράς, με σκοπό να διατυπωθεί απόφαση μετά τις 11 Δεκεμβρίου 2016, είναι αντίθετη με τις υποχρεώσεις της Ένωσης στο πλαίσιο του ΠΟΕ. Ισχυρίστηκαν ότι η κανονική αξία δεν μπορεί να στηρίζεται σε ανάλογη χώρα, αλλά ότι θα πρέπει να βασίζεται στις κινεζικές πωλήσεις και σε δεδομένα για το κόστος.

(88) Η ανακοίνωση για την έναρξη διαδικασίας δημοσιεύτηκε στις 11 Αυγούστου 2017. Συνεπώς, η σχετική νομοθεσία που εφαρμόζεται στην εν λόγω διαδικασία είναι ο βασικός κανονισμός, στην έκδοση όπως ισχύει τη στιγμή της έναρξης της διαδικασίας. Η κανονική αξία πρέπει, συνεπώς, να καθοριστεί βάσει του άρθρου 2 παράγραφος 7 στοιχεία α) και β) του βασικού κανονισμού όπως αυτός ίσχυε τη στιγμή της έναρξης της παρούσας έρευνας τον Αύγουστο του 2017. Συνεπώς, απορρίπτονται οι ισχυρισμοί των CCCMC και CRIA.

(89) Εν συντομία και για ενδεικτικούς μόνο λόγους, τα κριτήρια για ΚΟΑ είναι τα ακόλουθα:

— οι επιχειρηματικές αποφάσεις λαμβάνονται βάσει στοιχείων από την αγορά, χωρίς σημαντική κρατική παρέμβαση, ενώ το κόστος εκφράζει τις τιμές στην αγορά·

— οι επιχειρήσεις τηρούν σαφή λογιστική καταγραφή, υποκείμενη σε ανεξάρτητο έλεγχο, βάσει των διεθνών λογιστικών προτύπων, η οποία και ακολουθείται συνεπώς·

— δεν υπάρχουν μείζονες στρεβλώσεις προερχόμενες από το παλαιό σύστημα που δεν ακολουθούσε την οικονομία της αγοράς·

— διασφαλίζονται η ασφάλεια δικαίου και η λειτουργική σταθερότητα μέσω νομοθεσίας περί πτωχεύσεως και ιδιοκτησιακού καθεστώτος· και

— ο καθορισμός των συναλλαγματικών ισοτιμιών γίνεται με τιμές αγοράς.

(90) Για να καθοριστεί κατά πόσον πληρούνται τα κριτήρια του άρθρου 2 παράγραφος 7 στοιχείο γ) του βασικού κανονισμού, η Επιτροπή αναζήτησε τις απαραίτητες πληροφορίες ζητώντας από τους παραγωγούς-εξαγωγείς να συμπληρώσουν το έντυπο αίτησης αναγνώρισης ΚΟΑ. Δύο από τις τέσσερις συνεργαζόμενες εταιρείες του δείγματος, ο όμιλος Giti και ο όμιλος Hankook ζήτησαν να τους χορηγηθεί ΚΟΑ και απάντησαν εντός της προθεσμίας. Συνεπώς, ο προσδιορισμός του ΚΟΑ έγινε γι' αυτούς τους δύο ομίλους εταιρειών.

(91) Η Επιτροπή αναζήτησε όλες τις πληροφορίες που κρίθηκαν απαραίτητες και επαλήθευσε όλες τις πληροφορίες που υποβλήθηκαν στο πλαίσιο των αιτήσεων ΚΟΑ στις εγκαταστάσεις των μεγαλύτερων νομικών προσώπων και των δύο ομίλων.

(92) Στην περίπτωση συνδεδεμένων μερών, η Επιτροπή εξέτασε αν η ομάδα των συνδεδεμένων εταιρειών συνολικά πληρούσε τους όρους για ΚΟΑ. Κατά συνέπεια, στην περίπτωση άμεσης ή έμμεσης εμπλοκής μιας θυγατρικής ή άλλης συνδεδεμένης με τον αιτούντα εταιρείας στη ΛΔΚ στην παραγωγή ή σε πωλήσεις του υπό εξέταση προϊόντος στη ΛΔΚ, η εξέταση για ΚΟΑ διενεργήθηκε για κάθε εταιρεία μεμονωμένα καθώς και για τον όμιλο εταιρειών συνολικά.

(93) Και οι δύο όμιλοι που ζήτησαν ΚΟΑ απέτυχαν να αποδείξουν ότι πληρούσαν όλα τα κριτήρια του άρθρου 2 παράγραφος 7 στοιχείο γ) του βασικού κανονισμού.

(94) Ειδικότερα, και οι δύο όμιλοι δεν απέδειξαν, ούτε σε ατομική βάση ούτε συλλογικά, ότι τηρούσαν σαφή λογιστική καταγραφή, υποκείμενη σε ανεξάρτητο έλεγχο, βάσει των διεθνών λογιστικών προτύπων και, κατά συνέπεια, δεν πληρούσαν το κριτήριο 2 για ΚΟΑ.

(95) Επιπλέον, και οι δύο όμιλοι δεν μπόρεσαν να αποδείξουν ότι δεν ήταν εκτεθειμένοι σε σημαντικές στρεβλώσεις του προηγούμενου συστήματος που δεν ακολουθούσε την οικονομία της αγοράς. Ως εκ τούτου, οι εν λόγω εταιρείες ή όμιλοι εταιρειών δεν πληρούσαν το κριτήριο 3 για το ΚΟΑ. Πιο συγκεκριμένα, και οι δύο όμιλοι παραγωγών-εξαγωγέων επωφελήθηκαν από προτιμησιακά φορολογικά καθεστώτα.

(96) Επιπροσθέτως, ο όμιλος Hankook απέτυχε να αποδείξει ότι δεν υπάρχει σημαντική κρατική παρέμβαση και ότι το κόστος των σημαντικότερων εισροών ουσιαστικά εκφράζει τις τιμές της αγοράς. Συνεπώς, ο εν λόγω όμιλος απέτυχε να αποδείξει ότι πληρούσε το κριτήριο 1 για ΚΟΑ.

(97) Η Επιτροπή κοινοποίησε τα πορίσματα και στους δύο παραγωγούς-εξαγωγείς, στις αρχές της οικείας χώρας και στον κλάδο παραγωγής της Ένωσης. Τα ενδιαφερόμενα μέρη διατύπωσαν παρατηρήσεις για τα πορίσματα. Ο όμιλος Hankook προέταξε το επιχείρημα ότι οι κρατικές παρεμβάσεις στο πλαίσιο του κριτηρίου 1 δεν ήταν σημαντικές. Και οι δύο όμιλοι θεώρησαν ότι οι ελλείψεις στα αντίστοιχα λογιστικά συστήματα δεν ήταν σημαντικές. Υποστήριξαν επίσης ότι το προτιμησιακό φορολογικό καθεστώς στο πλαίσιο του κριτηρίου 3 του ΚΟΑ δεν αποτελούσε σημαντική στρέβλωση.

(98) Τα εν λόγω σχόλια δεν έθεσαν υπό αμφισβήτηση τα πραγματολογικά πορίσματα, αλλά απλώς ήταν μια άλλη νομική ερμηνεία. Ωστόσο, δεδομένου του μεγέθους και της σοβαρότητας των θεμάτων που εντοπίστηκαν και για τα τρία κριτήρια, τα εν λόγω σχόλια δεν ήταν σε θέση να επηρεάσουν τα πορίσματα της Επιτροπής.

(99) Αφού ενημερώθηκαν τα κράτη μέλη, σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 7 στοιχείο γ) του βασικού κανονισμού, όλοι οι αιτούντες ενημερώθηκαν ατομικά και επισήμως στις 9 Απριλίου 2017 για την οριστική απόφαση της Επιτροπής όσον αφορά τον ισχυρισμό του καθενός σχετικά με το ΚΟΑ.

(100) Ούτε ο όμιλος Giti ούτε ο όμιλος Hankook μπόρεσαν να αποδείξουν ότι ικανοποιούσαν όλα τα κριτήρια ΚΟΑ που ορίζονται στο άρθρο 2 παράγραφος 7 στοιχείο γ) του βασικού κανονισμού και, συνεπώς, δεν ήταν δυνατό να τους χορηγηθεί ΚΟΑ.

3.1.2. *Ανάλογη χώρα*

(101) Σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 7 στοιχείο α) του βασικού κανονισμού, η κανονική αξία για όλους τους παραγωγούς-εξαγωγείς καθορίστηκε με βάση την τιμή ή την κατασκευασμένη αξία σε τρίτη χώρα με οικονομία της αγοράς. Για τον σκοπό αυτό, χρειάστηκε να επιλεγεί τρίτη χώρα με οικονομία αγοράς («η ανάλογη χώρα»).

(102) Στην ανακοίνωση για την έναρξη της διαδικασίας, η Επιτροπή ενημέρωσε τα ενδιαφερόμενα μέρη ότι θεωρούσε τις ΗΠΑ ως κατάλληλη ανάλογη χώρα και κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους.

(103) Η Επιτροπή έλαβε παρατηρήσεις από τρία ενδιαφερόμενα μέρη ως προς την επιλογή της ανάλογης χώρας:

— τους CRIA/CCCMC·

— τον όμιλο Giti·

— τον καταγγέλλοντα.

(104) Τόσο οι CRIA/CCCMC όσο και ο όμιλος Giti αντιτάχθηκαν στην επιλογή των ΗΠΑ ως ανάλογης χώρας. Ανέφεραν επίσης ότι η Ιαπωνία και η Κορέα (αν και σε μικρότερο βαθμό) δεν είναι κατάλληλες χώρες, ενώ η Ταϊλάνδη θα ήταν η πλέον κατάλληλη ανάλογη χώρα. Ο όμιλος Giti προέβαλε επίσης το επιχείρημα ότι η Τουρκία δεν θα μπορούσε να είναι ανάλογη χώρα λόγω της παρουσίας εμπορικών περιορισμών και της διαφορετικής πρόσβασης στις πρώτες ύλες. Οι CRIA/CCCMC κάλεσαν την Επιτροπή να διερευνήσει δυνητικούς παραγωγούς ανάλογης χώρας στην Τουρκία, την Ταϊλάνδη, τη Βραζιλία και την Αραβική Δημοκρατία της Αιγύπτου («Αίγυπτος»).

(105) Ο καταγγέλλων έφερε αντίρρηση για την Ταϊλάνδη ως ανάλογη χώρα και επανέλαβε την άποψή του ότι οι ΗΠΑ ήταν η καταλληλότερη ανάλογη χώρα.

(106) Η Επιτροπή απέκτησε αξιόπιστα στοιχεία επικοινωνίας για 22 παραγωγούς από οκτώ χώρες (ΗΠΑ, Ιαπωνία, Κορέα, Τουρκία, Ινδία, Ταϊλάνδη, Νότια Αφρική και τη Βραζιλία). Κάλεσε τις εν λόγω 22 εταιρείες να συνεργαστούν ως παραγωγοί ανάλογης χώρας και παρέλαβε απαντήσεις στα ερωτηματολόγια από τέσσερις παραγωγούς στις ΗΠΑ, την Ταϊλάνδη, τη Νότια Αφρική και τη Βραζιλία (ένας παραγωγός σε καθεμία από τις εν λόγω χώρες).

(107) Οι απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο από έναν παραγωγό στις ΗΠΑ δεν περιείχαν πληροφορίες σύμφωνα με το ερωτηματολόγιο και ο παραγωγός ήταν απρόθυμος να δώσει τις πληροφορίες που έλειπαν. Λόγω της ατελούς απάντησης, η Επιτροπή απέκλεισε τις ΗΠΑ από την ανάλυση.

(108) Ομοίως, η Επιτροπή απέκλεισε και την Ταϊλάνδη ως δυνητική ανάλογη χώρα. Στο σημείο αυτό, απαντώντας στο ερωτηματολόγιο ένας παραγωγός στην Ταϊλάνδη είχε αναφέρει ότι ο όγκος της παραγωγής του ήταν εξαιρετικά μικρός (λιγότερο από 10 000 τεμάχια) και ότι παρήγε μόνο επίσωτρα με αεροθάλαμο. Η Επιτροπή θεώρησε ότι τα στοιχεία αυτού του παραγωγού δεν παρείχαν καμία πρόσφορη σύγκριση λόγω της έλλειψης αντιπροσωπευτικότητας, καθώς η συντριπτική πλειοψηφία των ελαστικών που πωλούνται στην αγορά της Ένωσης είναι επίσωτρα χωρίς αεροθάλαμο.

(109) Η Επιτροπή έλαβε πλήρη απάντηση στο ερωτηματολόγιο από έναν παραγωγό στη Νότια Αφρική. Η συνολική εγχώρια παραγωγή στη Νότια Αφρική περιορίζεται σε λιγότερο από 200 000 μονάδες ετησίως, ποσότητα που αντιστοιχεί στο 2 % μόνο των κινεζικών εξαγωγών στην Ένωση. Η εγχώρια κατανάλωση ανέρχεται σε 1,3 εκατ. μονάδες. Οι συνολικές εισαγωγές αντιστοιχούν στο 90 % της εγχώριας κατανάλωσης. Αν και δεν υπάρχουν δασμοί εμπορικής άμυνας, ο συνήθης δασμός είναι σχετικά υψηλός: 25 % για τις περισσότερες χώρες στον κόσμο και 15 % για την Ένωση. Η Νότια Αφρική είναι συγκρίσιμη με την ΛΔΚ όσον αφορά το επίπεδο οικονομικής ανάπτυξης.

(110) Η Επιτροπή έλαβε πλήρη απάντηση στο ερωτηματολόγιο από έναν παραγωγό στη Βραζιλία.

(111) Η Βραζιλία διαθέτει σημαντική παραγωγή (7,1 εκατ. τεμάχια), που είναι μεγαλύτερη από το σύνολο των κινεζικών εξαγωγών στην Ένωση (4,59 εκατ. τεμάχια). Η εγχώρια κατανάλωση της Βραζιλίας ανέρχεται σε 7 εκατ. μονάδες. Οι συνολικές εισαγωγές —σχεδόν 1 εκατομμύριο μονάδες— αντιστοιχούν στο 15 % περίπου της βραζιλιάνικης κατανάλωσης. Οι συνολικές εξαγωγές είναι 900 000 μονάδες. Οι όγκοι του συνεργαζόμενου παραγωγού (πάνω από 1 εκατομμύριο τεμάχια) είναι επαρκώς αντιπροσωπευτικοί για τον καθορισμό της κανονικής αξίας. Οι παραγωγοί στη Βραζιλία και τη ΛΔΚ έχουν παρόμοιες συνθήκες πρόσβασης στις κυριότερες πρώτες ύλες, καθώς οι δύο χώρες είναι παραγωγοί φυσικού καουτσούκ. Τέλος, η Βραζιλία είναι συγκρίσιμη με την ΛΔΚ όσον αφορά το επίπεδο οικονομικής ανάπτυξης. Ενώ η Βραζιλία έχει δασμούς εμπορικής άμυνας κατά ορισμένων τρίτων χωρών, υπάρχουν ακόμα σημαντικές εισαγωγές του υπό εξέταση προϊόντος όπως περιγράφεται ανωτέρω.

(112) Η Επιτροπή έκρινε ότι τόσο η Νότια Αφρική όσο και η Βραζιλία θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν ως ανάλογη χώρα. Λόγω του ότι η εγχώρια παραγωγή στη Νότια Αφρική ήταν σημαντικά μικρότερη από ό,τι στη Βραζιλία, τόσο σε σχετικούς όσο και σε απόλυτους όρους, η Επιτροπή αποφάσισε να επιλέξει τη Βραζιλία ως καταλληλότερη ανάλογη χώρα βάσει του άρθρου 2 παράγραφος 7 στοιχείο α) του βασικού κανονισμού.

3.1.3. *Κανονική αξία*

(113) Τα στοιχεία που ελήφθησαν από τον συνεργαζόμενο παραγωγό στην ανάλογη χώρα χρησιμοποιήθηκαν ως βάση για τον καθορισμό της κανονικής αξίας για τους παραγωγούς-εξαγωγείς στους οποίους δεν αναγνωρίστηκε ΚΟΑ, σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 7 στοιχείο α) του βασικού κανονισμού.

(114) Κάποιοι τύποι προϊόντων που παράγονται στην ανάλογη χώρα δεν θα μπορούσαν να αντιστοιχιστούν με τους τύπους προϊόντος που εξάγονται από την οικεία χώρα στην Ένωση, διότι ο παραγωγός της ανάλογης χώρας δεν παράγει όλες τις διαστάσεις και τους τύπους ελαστικών επισώτρων που εξάγονται στην Ένωση. Ως εκ τούτου, η κανονική αξία όσον αφορά τους αναντίστοιχους τύπους του προϊόντος έπρεπε να κατασκευαστεί κατ' εφαρμογή του άρθρου 2 παράγραφος 3 του βασικού κανονισμού με βάση το κόστος παραγωγής του παραγωγού της ανάλογης χώρας, με την προσθήκη ενός εύλογου ποσού για τα έξοδα πώλησης, τα γενικά και διοικητικά έξοδα («ΠΓ&Δ») και για το κέρδος.

(115) Η Επιτροπή υπολόγισε το μέσο κόστος κατασκευής ανά κιλό για κάθε θέση του ελαστικού επισώτρου -κατευθυντήριος άξονας, κινητήριοι τροχοί, πολλών θέσεων ή για ρυμουλκούμενα για κάθε βαθμίδα (1, 2 ή 3) και για κάθε τύπο ελαστικού επισώτρου (με ή χωρίς αεροθάλαμο, βάσει επαληθευμένων στοιχείων κόστους παραγωγής από τον Βραζιλιάνο παραγωγό. Το εν λόγω μέσο κόστος κατασκευής κυμαινόταν μεταξύ 20,03 CNY/kg και 21,29 CNY/kg. Η Επιτροπή κατασκεύασε την τιμή κάθε αναντίστοιχου κωδικού προϊόντος που εξήγαν οι Κινέζοι παραγωγοί πολλαπλασιάζοντας το βάρος του με το μέσο κόστος κατασκευής για κάθε θέση, τύπο και βαθμίδα επισώτρου. Στη συνέχεια η Επιτροπή πρόσθεσε ένα εύλογο ποσό για ΠΓ&Δ (35 – 45 % του κόστους κατασκευής) βάσει πραγματικών δεδομένων που αφορούν την παραγωγή και τις πωλήσεις, όπως προβλέπεται στο άρθρο 2 παράγραφος 6 του βασικού κανονισμού. Τέλος, προσέθεσε ένα εύλογο ποσό κέρδους (23 – 28 % του κόστους κατασκευής) χρησιμοποιώντας το μέσο περιθώριο κέρδους των πωλήσεων από τα επικερδή προϊόντα.

3.2. **Τιμή εξαγωγής**

(116) Οι παραγωγοί-εξαγωγείς που συμμετείχαν στο δείγμα πραγματοποιούσαν εξαγωγές στην Ένωση απευθείας σε ανεξάρτητους πελάτες ή μέσω συνδεδεμένων ή μη συνδεδεμένων εταιρειών που ενεργούσαν ως εισαγωγείς.

(117) Αν οι παραγωγοί-εξαγωγείς εξήγαν το υπό εξέταση προϊόν απευθείας σε ανεξάρτητους πελάτες στην Ένωση, η τιμή εξαγωγής ήταν η πράγματι πληρωθείσα ή πληρωτέα τιμή για το υπό εξέταση προϊόν, κατά την πώλησή του για εξαγωγή στην Ένωση, σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 8 του βασικού κανονισμού.

(118) Αν οι παραγωγοί-εξαγωγείς εξάγουν το υπό εξέταση προϊόν στην Ένωση μέσω συνδεδεμένων εταιρειών που ενεργούσαν ως εισαγωγείς, 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. Στις εν λόγω περιπτώσεις, πραγματοποιήθηκαν προσαρμογές στην τιμή για όλα τα έξοδα που ανέκυψαν μεταξύ εισαγωγής και μεταπώλησης, συμπεριλαμβανομένων των εξόδων ΠΓ&Δ και των κερδών.

(119) Όσον αφορά μια θυγατρική του ομίλου Aeolus, την Pirelli Tyre Co., Ltd., η Επιτροπή δεν έλαβε εντός της ταχθείσας προθεσμίας τα απαραίτητα στοιχεία για τον καθορισμό της τιμής εξαγωγής. Στις 23 Μαρτίου 2018 η Επιτροπή ενημέρωσε την εταιρεία ότι τα ερωτηματολόγια που προσκόμισαν οι συνδεδεμένοι μ' αυτήν εισαγωγείς ήταν ελλιπή και

της ζήτησε να επανεξετάσει και να ξαναστείλει απαντήσεις στα ερωτηματολόγια. Η εταιρεία ενημερώθηκε ότι, αφού δεν προσκόμισε πλήρη και ακριβή στοιχεία εντός της ταχθείσας προθεσμίας, η Επιτροπή σκόπευε να χρησιμοποιήσει τα διαθέσιμα πραγματικά στοιχεία σύμφωνα με το άρθρο 18 του βασικού κανονισμού. Στις 4 Απριλίου 2018 η εν λόγω επιχείρηση υπέβαλε νέες απαντήσεις. Ωστόσο, η Επιτροπή τις έκρινε και πάλι ελλιπείς και, συνεπώς, δεν μπόρεσε να τις λάβει υπόψη για την ανάλυση του ντάμπινγκ και της ζημίας. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή καθόρισε το περιθώριο ντάμπινγκ με βάση τα στοιχεία που επαληθεύτηκαν από τις άλλες εταιρείες εταιρείες του ομίλου Aeolus, συγκεκριμένα τις Aeolus Tyre και Chonche Auto Double Happiness Tyre. Ο όμιλος Aeolus κλήθηκε να επικαιροποιήσει τα στοιχεία σχετικά με την Pirelli για το υπόλοιπο της διαδικασίας.

3.3. **Σύγκριση**

(120) Η Επιτροπή πραγματοποίησε σύγκριση μεταξύ της κανονικής αξίας και της τιμής εξαγωγής των παραγωγών-εξαγωγέων του δείγματος βάσει τιμών εκ του εργοστασίου. Τα περιθώρια ντάμπινγκ καθορίστηκαν με σύγκριση των ατομικών τιμών εκ του εργοστασίου των παραγωγών-εξαγωγέων του δείγματος και των τιμών των εγχώριων πωλήσεων του παραγωγού της ανάλογης χώρας ή της κατασκευασμένης κανονικής αξίας, όπως κρίθηκε απαραίτητο.

(121) Για να εξασφαλιστεί δίκαιη σύγκριση μεταξύ της κανονικής αξίας και της τιμής εξαγωγής, πραγματοποιήθηκε η δέουσα προσαρμογή έτσι ώστε να ληφθούν υπόψη οι διαφορές που επηρεάζουν τόσο τις τιμές όσο και τη συγκρισιμότητα των τιμών, σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 10 του βασικού κανονισμού. Η Επιτροπή προέβη στις ακόλουθες προσαρμογές στην τιμή εξαγωγής και την κανονική αξία με βάση τα στοιχεία που παρείχαν οι εξαγωγείς του δείγματος και ο παραγωγός της ανάλογης χώρας στις απαντήσεις τους στο ερωτηματολόγιο κατά την επίσκεψη επαλήθευσης: κόστος αποστολής του υπό εξέταση προϊόντος, όπως οδικά και θαλάσσια μεταφορικά έξοδα, ασφάλιση, φόρτωση/εκφόρτωση και παρεπόμενα έξοδα (8-18 %)· τραπεζικά έξοδα και κόστος της πίστωσης (0-1 %)· εγγύηση και εκπτώσεις (2-3 %)· έμμεση φορολόγηση (4 %). Τέλος, για έναν παραγωγό-εξαγωγέα οι προσαρμογές έγιναν για τις προμήθειες που κατέβαλε στη μητρική εταιρεία (2-5 %).

3.4. **Περιθώριο ντάμπινγκ**

(122) Για τους παραγωγούς-εξαγωγείς του δείγματος, η Επιτροπή συνέκρινε τη μέση σταθμισμένη κανονική αξία κάθε τύπου του ομοειδούς προϊόντος με τη μέση σταθμισμένη τιμή εξαγωγής του αντίστοιχου τύπου του υπό εξέταση προϊόντος, σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφοι 11 και 12 του βασικού κανονισμού.

(123) Το περιθώριο ντάμπινγκ των συνεργαζόμενων παραγωγών-εξαγωγέων που δεν συμμετείχαν στο δείγμα υπολογίστηκε σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 9 παράγραφος 6 του βασικού κανονισμού. Αυτό το περιθώριο υπολογίστηκε ως ο σταθμισμένος μέσος όρος των περιθωρίων που καθορίστηκαν για τους παραγωγούς-εξαγωγείς που συμπεριλαμβάνονται στο δείγμα.

(124) Όσον αφορά τους άλλους παραγωγούς-εξαγωγείς στη ΛΔΚ, η Επιτροπή καθόρισε το επίπεδο συνεργασίας στη ΛΔΚ. Υπολόγισε το εν λόγω επίπεδο εκτιμώντας τον όγκο των εξαγωγών των συνεργαζόμενων παραγωγών στην Ένωση σε σχέση με τον συνολικό όγκο των εξαγωγών από την οικεία χώρα στην Ένωση.

(125) Το επίπεδο συνεργασίας ήταν υψηλό. Ως εκ τούτου, το περιθώριο ντάμπινγκ για όλους τους άλλους παραγωγούς-εξαγωγείς στη ΛΔΚ καθορίστηκε προσωρινά σε επίπεδο που αντιστοιχεί στο υψηλότερο δυνατό περιθώριο ντάμπινγκ που διαπιστώθηκε για τους συνεργαζόμενους παραγωγούς-εξαγωγείς του δείγματος.

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

Εταιρεία	Προσωρινό περιθώριο ντάμπινγκ (%)
Xingyuan Group	166,7
όμιλος Giti	98,7
όμιλος Aeolus	151,2
όμιλος Hankook	80,4
Άλλες συνεργαζόμενες εταιρείες	110,3
Όλες οι άλλες εταιρείες	166,7

4. ΖΗΜΙΑ

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

(127) Το ομοειδές προϊόν παρασκευαζόταν από 380 παραγωγούς και πλέον στην Ένωση κατά τη διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου. Όλοι αυτοί οι παραγωγοί αποτελούν τον κλάδο παραγωγής της Ένωσης («ενωσιακή βιομηχανία») κατά την έννοια του άρθρου 4 παράγραφος 1 του βασικού κανονισμού.

(128) Η συνολική παραγωγή της Ένωσης κατά τη διάρκεια της περιόδου έρευνας ανήλθε σε περίπου 20,9 εκατ. ελαστικά επίσωτρα. Η Επιτροπή προσδιόρισε τη συνολική παραγωγή της Ένωσης με βάση τα στοιχεία που συγκεντρώθηκαν κατά τη διάρκεια της έρευνας. Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 24, δέκα παραγωγοί της Ένωσης στο τελικό δείγμα αντιπροσωπεύουν πάνω από το 36 % της παραγωγής και των πωλήσεων της Ένωσης όπως τα στοιχεία αυτά δηλώθηκαν από τους συνεργαζόμενους ενωσιακούς παραγωγούς του ομοειδούς προϊόντος. Συνεπώς, οι μικροοικονομικοί δείκτες αναλύθηκαν με βάση τα στοιχεία που αντλήθηκαν από τις απαντήσεις των εν λόγω δέκα ενωσιακών παραγωγών.

(129) Η ενωσιακή παραγωγή είναι κατακερματισμένη μεταξύ των μεγάλων ομίλων εταιρειών και περισσότερων από 380 ΜΜΕ σε ολόκληρη την Ένωση. Στις μεγάλες εταιρείες αναλογεί το 90 % περίπου της συνολικής ενωσιακής παραγωγής και το 85 % των πωλήσεων των ενωσιακών παραγωγών στην Ένωση. Οι ΜΜΕ δραστηριοποιούνται στην παραγωγή αναγομωμένων ελαστικών επισώτρων και καλύπτουν το υπόλοιπο 10 % της ενωσιακής παραγωγής και το 15 % των πωλήσεων των ενωσιακών παραγωγών στην Ένωση.

(130) Διαπιστώθηκε ότι παραγωγοί του δείγματος έκαναν εισαγωγή από τη ΛΔΚ και μεταπώληση του υπό εξέταση προϊόντος στην αγορά της Ένωσης. Ωστόσο, σε σύγκριση με τις συνολικές πωλήσεις τους, οι εισαγωγές παραμένουν αμελητέες και δεν επηρεάζουν την ιδιότητά τους ως παραγωγών της Ένωσης.

4.2. **Ενωσιακή κατανάλωση**

(131) Η κατανάλωση στην Ένωση καθορίστηκε με βάση τις πληροφορίες που προσκόμισε η ETRMA, τα δεδομένα από την Eurostat για τις εισαγωγές προϊόντων στους κωδικούς ΣΟ 4011 20 90 και 4012 12 00 και τις πληροφορίες που έλαβε από τους προμηθευτές πέλματος.

(132) Κατά την εξεταζόμενη περίοδο η κατανάλωση της Ένωσης εξελίχθηκε ως εξής:

Πίνακας 1

Κατανάλωση της Ένωσης (σε τεμάχια)

	2014	2015	2016	Περίοδος έρευνας
Συνολική ενωσιακή κατανάλωση	20 248 578	20 782 365	21 452 278	21 590 193
Δείκτης 2014 = 100	*100*	*102,6*	*105,9*	*106,6*

Πηγή: ETRMA, Eurostat Comext και προμηθευτές πέλματος.

(133) Η κατανάλωση της Ένωσης αυξήθηκε κατά την εξεταζόμενη περίοδο. Συνολικά, την εξεταζόμενη περίοδο η κατανάλωση αυξήθηκε κατά 6,6 % από 20,2 περίπου εκατ. επίσωτρα σε 21,6 εκατ. επίσωτρα την περίοδο της έρευνας.

4.3. **Ιστορικό σχετικά με την αγορά της Ένωσης**

4.3.1. *Γενική περιγραφή*

(134) Η ενωσιακή αγορά ελαστικών επισώτρων λεωφορείων και φορτηγών είναι πολύ ανταγωνιστική, με πολλούς παραγωγούς και μάρκες.

(135) Η ενωσιακή αγορά μοιράζεται μεταξύ πωλήσεων αρχικού εξοπλισμού σε κατασκευαστές φορτηγών ή λεωφορείων και αγοράς ανταλλακτικών. Η ζήτηση στην αγορά ελαστικών επισώτρων φορτηγών και λεωφορείων στον τομέα του αρχικού εξοπλισμού κατευθύνεται από την παραγωγή φορτηγών και λεωφορείων, ενώ ο τομέας των ανταλλακτικών και εξαρτημάτων επηρεάζεται από πολλούς παράγοντες, όπως οικονομική δραστηριότητα, πωλήσεις, μέγεθος, σύνθεση και χρήση των φορτηγών ή λεωφορείων και των στόλων σε κυκλοφορία. Οι πωλήσεις των κινεζικών εισαγωγών συγκεντρώνονται κυρίως στην αγορά ανταλλακτικών.

(136) Περίπου το 17 % της συνολικής ενωσιακής κατανάλωσης είναι αρχικός εξοπλισμός που πωλείται σε κατασκευαστές φορτηγών και λεωφορείων. Οι υπόλοιπες πωλήσεις ελαστικών επισώτρων για φορτηγά και λεωφορεία στην Ένωση πραγματοποιούνται ως πωλήσεις ανταλλακτικών ελαστικών άμεσα ή έμμεσα σε ιδιοκτήτες φορτηγών ή λεωφορείων. Τα ανταλλακτικά ελαστικών καλύπτουν μεγαλύτερο εύρος ελαστικών και πωλούνται μέσω πολλών διαφορετικών διαύλων με διαφορετικές στρατηγικές προώθησης. Τα ανταλλακτικά ελαστικών μπορεί να πωλούνται απευθείας σε τελικούς χρήστες ή μέσω συνδεδεμένων ή μη συνδεδεμένων διανομέων που στη συνέχεια τα μεταπωλούν στους τελικούς χρήστες.

(137) Οι κυριότεροι δίαυλοι πωλήσεων είναι πωλήσεις ανταλλακτικών ελαστικών σε διανομείς που τα μεταπωλούν σε ιδιοκτήτες στόλου ή απευθείας πωλήσεις σε ιδιοκτήτες στόλου μερικές φορές μαζί με άλλες υπηρεσίες (έλεγχος, συντήρηση, υπηρεσίες).

(138) Η μάρκα επηρεάζει επίσης τις τιμές που είναι διατεθειμένοι να πληρώσουν οι πελάτες για τα ελαστικά επίσωτρα φορτηγών και λεωφορείων. Οι μάρκες συνδέονται συχνά με την εικόνα που έχει σχηματιστεί για την ποιότητα και τις υπηρεσίες και με ελαστικά επίσωτρα υψηλότερης ποιότητας.

4.3.2. *Διασύνδεση μεταξύ καινούργιων και αναγομωμένων ελαστικών επισώτρων*

(139) Η Επιτροπή προσδιόρισε ότι οι κυριότεροι ενωσιακοί παραγωγοί συγκεντρώνονται στις βαθμίδες 1 και 2, όπου τα ελαστικά επίσωτρα σχεδιάζονται για μεγαλύτερη διάρκεια ζωής και για να μπορούν να αναγομωθούν. Αυτό δικαιολογούσε σε μεγάλο βαθμό τις υψηλότερες τιμές (και περιθώρια κέρδους) για υψηλές προσδοκίες επιδόσεων για τα ελαστικά επίσωτρα των βαθμίδων 1 και 2.

(140) Πράγματι από την έρευνα προέκυψε ότι οι μεγαλύτεροι ενωσιακοί παραγωγοί διαφημίζουν την αναγομωσιμότητα των ελαστικών τους ως μέσο για να δημιουργήσουν πιστή πελατεία σε συγκεκριμένη μάρκα και να ξεχωρίσουν από τις εισαγωγές των φθηνών επισώτρων της βαθμίδας 3. Η έρευνα έδειξε επίσης ότι ένα μεγάλο μέρος της αξίας που δίνεται στα ελαστικά επίσωτρα των βαθμίδων 1 και 2 προέρχεται από την ύπαρξη της βιομηχανίας αναγόμωσης στη βαθμίδα 3.

(141) Η υψηλή εναλλαξιμότητα των αναγομωμένων και καινούργιων επισώτρων καθιστά τη βαθμίδα 3 την πλέον ευάλωτη στις φθηνές κινεζικές εισαγωγές του υπό εξέταση προϊόντος. Αυτό αληθεύει ιδίως αν υπολογιστεί ότι οι χρήστες γνωρίζουν ότι δεν υπάρχει μεγάλη διαφορά μεταξύ φθηνών αλλά καινούργιων επισώτρων και αναγομωμένων αλλά καλής επίδοσης επισώτρων. Η εναλλαξιμότητα, από την άλλη πλευρά, καθιστά την τιμή καθοριστικό παράγοντα στην απόφαση του πελάτη να αγοράσει ένα αναγομωμένο ελαστικό ή ένα καινούργιο ελαστικό της βαθμίδας 3.

(142) Η Επιτροπή καλεί τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν παρατηρήσεις για την προκαταρκτική αξιολόγηση και να δώσουν στοιχεία που θα στηρίζουν ή θα αντικρούουν την εν λόγω ανάλυση, ώστε να καταλήξει σε όσο το δυνατό πληρέστερη εικόνα στο τελικό στάδιο της παρούσας έρευνας.

4.4. **Εισαγωγές από την οικεία χώρα**

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

(143) Η Επιτροπή προσδιόρισε τον όγκο των εισαγωγών με βάση τα στοιχεία της Eurostat. Το μερίδιο αγοράς των εισαγωγών καθορίστηκε με βάση την κατανάλωση της Ένωσης στον πίνακα 1.

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

Πίνακας 2

Όγκος των εισαγωγών (σε τεμάχια) και μερίδιο αγοράς

	2014	2015	2016	Περίοδος έρευνας
Όγκος εισαγωγών από τη ΛΔΚ (σε τεμάχια)	3 471 997	3 840 290	4 420 368	4 596 098
Δείκτης 2014 = 100	*100*	*110,6*	*127,3*	*132,4*
Μερίδιο αγοράς (%)	17,1	18,5	20,6	21,3
Δείκτης 2014 = 100	*100*	*107,8*	*120,2*	*124,1*

Πηγή: Eurostat Comext

(145) Με βάση τα στοιχεία της Eurostat, ο όγκος των εισαγωγών από τη ΛΔΚ αυξήθηκε κατά 32 % κατά την εξεταζόμενη περίοδο, από περίπου 3,5 εκατομμύρια ελαστικά επίσωτρα το 2014 σε περίπου 4,6 εκατομμύρια ελαστικά επίσωτρα κατά την περίοδο της έρευνας. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα αύξηση του μεριδίου αγοράς των κινεζικών εισαγωγών, σε μια αναπτυσσόμενη αγορά, από 17,1 % σε 21,3 %.

4.4.2. *Τιμές των εισαγωγών από την οικεία χώρα*

(146) Η Επιτροπή προσδιόρισε τις τιμές των εισαγωγών βάσει στοιχείων της Eurostat. Η υποτιμολόγηση των εισαγωγών προσδιορίστηκε βάσει των δεδομένων για τους Κινέζους παραγωγούς-εξαγωγείς του δείγματος.

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

Πίνακας 3

Τιμές εισαγωγής (ευρώ/τεμάχιο)

	2014	2015	2016	Περίοδος έρευνας
ΛΔΚ	144,4	144,3	127,7	128,8
Δείκτης 2014 = 100	*100*	*99,9*	*88,4*	*89,1*

Πηγή: Eurostat Comext

(148) Κατά την εξεταζόμενο περίοδο οι τιμές των κινεζικών εισαγωγών στην Ένωση μειώθηκαν κατά 11 %.

4.4.3. *Υποτιμολόγηση*

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

1) τις μέσες σταθμισμένες τιμές πώλησης ανά τύπο προϊόντος και βαθμίδα οι οποίες χρεώθηκαν από τους ενωσιακούς παραγωγούς του δείγματος σε μη συνδεδεμένους πελάτες στην ενωσιακή αγορά, προσαρμοσμένες σε επίπεδο τιμών εκ του εργοστασίου· και

2) τις αντίστοιχες σταθμισμένες μέσες τιμές ανά τύπο προϊόντος και βαθμίδα των εισαγωγών από τους παραγωγούς-εξαγωγείς του δείγματος στον πρώτο ανεξάρτητο πελάτη στην αγορά της Ένωσης, που καθορίστηκαν στη βάση κόστους, ασφάλισης και ναύλου (CIF), με τις κατάλληλες προσαρμογές για να ληφθούν υπόψη οι δασμοί και τα έξοδα μετά την εισαγωγή.

(150) Η σύγκριση τιμών πραγματοποιήθηκε ανά τύπο προϊόντος για τις εμπορικές συναλλαγές ίδιου επιπέδου, δεόντως προσαρμοσμένες όπου ήταν απαραίτητο, και αφού αφαιρέθηκαν οι μειώσεις και οι εκπτώσεις. Το αποτέλεσμα της σύγκρισης εκφράστηκε ως ποσοστό του κύκλου εργασιών των ενωσιακών παραγωγών του δείγματος κατά τη διάρκεια της περιόδου έρευνας. Αποδείχθηκε μέσο σταθμισμένο περιθώριο υποτιμολόγησης μεταξύ 21 % και 31 % από τις εισαγωγές του υπό εξέταση προϊόντος από την οικεία χώρα στην ενωσιακή αγορά. Επιπλέον, το μέσο σταθμισμένο περιθώριο υποτιμολόγησης των τριών βαθμίδων διαπιστώθηκε ότι ήταν σημαντικό: 24 % για τις βαθμίδες 1 και 2 και μεταξύ 21 % και 31 % για τη βαθμίδα 3. Το σημαντικό επίπεδο υποτιμολόγησης δείχνει ότι στην περίπτωση αυτή είναι αισθητά τα αποτελέσματα του ντάμπινγκ.

4.5. **Οικονομική κατάσταση του ενωσιακού κλάδου παραγωγής**

4.5.1. *Γενικές παρατηρήσεις*

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

(152) Όπως αναφέρεται στις αιτιολογικές σκέψεις 19 έως 27, χρησιμοποιήθηκε η δειγματοληπτική μέθοδος για τον προσδιορισμό της πιθανής ζημίας που υπέστη ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής.

(153) Για τον προσδιορισμό της ζημίας, η Επιτροπή προέβη σε διάκριση μεταξύ των μακροοικονομικών και μικροοικονομικών δεικτών ζημίας. Η Επιτροπή αξιολόγησε τους μακροοικονομικούς δείκτες βάσει στοιχείων που περιλαμβάνονταν στην καταγγελία, στις στατιστικές της Eurostat και στα στοιχεία που κατέθεσε η ETRMA για να εξασφαλίσει ότι τα στοιχεία αφορούσαν όλους τους ενωσιακούς παραγωγούς. Η Επιτροπή αξιολόγησε τους μικροοικονομικούς δείκτες βάσει των στοιχείων που περιέχονται στις απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο από τους ενωσιακούς παραγωγούς του δείγματος και των στοιχείων που κατέθεσε η ETRMA. Τα στοιχεία αφορούσαν τους ενωσιακούς παραγωγούς του δείγματος. Διαπιστώθηκε ότι αμφότερα τα σύνολα στοιχείων ήταν αντιπροσωπευτικά της οικονομικής κατάστασης του ενωσιακού κλάδου παραγωγής.

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

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

(156) Υπάρχουν δύο παρατηρήσεις όσον αφορά τη μέθοδο ανάλυσης των δεικτών ζημίας.

(157) Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 23, οι ενωσιακοί παραγωγοί αποτελούνται από δύο κατηγορίες εταιρειών ως προς το μέγεθος: μεγάλες εταιρείες και ΜΜΕ (μεγάλο ποσοστό κατακερματισμού), που αντιπροσωπεύουν το 85 % και το 15 % αντίστοιχα των συνολικών πωλήσεων των ενωσιακών παραγωγών στην Ένωση το 2016. Ωστόσο, στη δειγματοληψία των ενωσιακών παραγωγών, τα δεδομένα για τις πωλήσεις των ΜΜΕ που συμμετείχαν στο δείγμα αναλογούσαν στο 4 % περίπου των συνολικών ενωσιακών πωλήσεων των παραγωγών της Ένωσης που συμμετείχαν στο δείγμα. Συνεπώς, η Επιτροπή αποφάσισε να σταθμίσει τα αποτελέσματα των ενωσιακών παραγωγών του δείγματος σύμφωνα με το μερίδιο αγοράς κάθε κατηγορίας εταιρειών. Δεδομένου ότι οι ΜΜΕ δραστηριοποιούνται μόνο στο πλαίσιο της βαθμίδας 3, η προσαρμογή αυτή είχε ως άμεση συνέπεια την αύξηση του μεριδίου των πωλήσεων της βαθμίδας 3 εντός του συνόλου δεδομένων από τους ενωσιακούς παραγωγούς του δείγματος.

(158) Επιπλέον, οι συνολικές πωλήσεις των ενωσιακών παραγωγών στην Ένωση ήταν μοιρασμένες στις τρεις βαθμίδες με την εξής αναλογία: βαθμίδα 1: 51 %, βαθμίδα 2: 23 % και βαθμίδα 3: 26 %. Ωστόσο, τα στοιχεία από τις πωλήσεις των ενωσιακών παραγωγών του δείγματος στην Ένωση, ακόμη και μετά την προσαρμογή που περιγράφεται στην αιτιολογική σκέψη 161, δεν αντανακλούσαν την πραγματική αναλογία των ενωσιακών πωλήσεων ανά βαθμίδα. Συνεπώς, η Επιτροπή αποφάσισε να σταθμίσει τα αποτελέσματα των ενωσιακών παραγωγών του δείγματος σύμφωνα με το μερίδιο κάθε βαθμίδας στις συνολικές πωλήσεις των ενωσιακών παραγωγών στην Ένωση, ώστε να εξασφαλίσει ότι οι τρεις βαθμίδες αντιπροσωπεύονταν σύμφωνα με το μερίδιο τους στις συνολικές ενωσιακές πωλήσεις σε όλους τους μικροδείκτες.

(159) Αρκετά μέρη κατέθεσαν ότι, αν η Επιτροπή ακολουθήσει τον κατακερματισμό των τριών βαθμίδων, τότε και ο προσδιορισμός της ζημίας πρέπει να γίνει στο επίπεδο των βαθμίδων. Ειδικότερα, η κατάσταση του ενωσιακού κλάδου παραγωγής όπως και ο αντίκτυπος των εισαγωγών πρέπει να αξιολογηθούν σε επίπεδο βαθμίδας, για παράδειγμα ο αντίκτυπος των εισαγωγών της βαθμίδας 2 (τόσο κινεζικές όσο και από άλλες χώρες) χρειάζεται να αξιολογηθεί σε επίπεδο παραγωγών της Ένωσης βαθμίδας 2.

(160) Η Επιτροπή έκρινε ότι, παρά τον κατακερματισμό της αγοράς της Ένωσης, τα ελαστικά επίσωτρα όπως ορίζονται στην αιτιολογική σκέψη 78 έχουν τα ίδια βασικά φυσικά, χημικά και τεχνικά χαρακτηριστικά και είναι εναλλάξιμα. Κατά συνέπεια, ο προσδιορισμός της ζημίας έγινε για το υπό εξέταση προϊόν σύμφωνα με τη συμφωνία αντιντάμπινγκ του ΠΟΕ. Ωστόσο, το δευτεροβάθμιο δικαιοδοτικό όργανο κατέληξε ότι «[…] όταν οι αρχές που διενεργούν την έρευνα αναλαμβάνουν να ερευνήσουν μέρος του εγχώριου κλάδου παραγωγής πρέπει, καταρχήν, να ερευνούν με τον ίδιο τρόπο όλα τα άλλα τμήματα που απαρτίζουν τον κλάδο παραγωγής, καθώς και τον κλάδο παραγωγής στο σύνολό του» ([1]). Συνεπώς, μια ανάλυση κατά τμήμα είναι δυνατή στο πλαίσιο της νομοθεσίας ΠΟΕ, αλλά πρέπει να συνοδεύεται από μια ανάλυση του συνολικού κλάδου παραγωγής. Παρομοίως, το Γενικό Δικαστήριο δέχθηκε ότι η ανάλυση της ζημίας μπορεί να εστιάζεται στη βαθμίδα που πλήττεται περισσότερο από το ντάμπινγκ ([2]).

(161) Η Επιτροπή προέβη στην ανάλυση ορισμένων δεικτών σε επίπεδο βαθμίδας. Όπως καταδεικνύεται στις αιτιολογικές σκέψεις 212 έως 216, η ανάλυση αυτή επιβεβαιώνει ότι ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής υπέστη, συνολικά, ζημία και ότι οι τάσεις για το υπό εξέταση προϊόν στο σύνολό του αντιστοιχούν σ' αυτές που διακρίνουν τις βαθμίδες αν εξεταστούν ξεχωριστά.

(162) Η οικονομική κατάσταση του ενωσιακού κλάδου παραγωγής αναλύεται σε συγκεντρωτική βάση και, για ορισμένους μικροοικονομικούς δείκτες, και στο επίπεδο των βαθμίδων, λόγω του κατακερματισμού της ενωσιακής αγοράς.

4.5.2. *Μακροοικονομικοί δείκτες*

4.5.2.1. Παραγωγή, παραγωγική ικανότητα και χρησιμοποίηση της παραγωγικής ικανότητας

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

Πίνακας 4

Παραγωγή, παραγωγική ικανότητα και χρησιμοποίηση της παραγωγικής ικανότητας

	2014	2015	2016	Περίοδος έρευνας
Δείκτης όγκου παραγωγής (σε τεμάχια)	20 722 065	20 199 411	20 496 669	20 863 087
Δείκτης 2014 = 100	*100*	*98*	*99*	*101*

([1]) WT/DS184/AB/R, 23.8.2001, *Ηνωμένες Πολιτείες – Μέτρα αντιντάμπινγκ όσον αφορά ορισμένα προϊόντα από χάλυβα θερμής έλασης, καταγωγής Ιαπωνίας*, σκέψη 204.

([2]) Γενικό Δικαστήριο, απόφαση της 28ης Οκτωβρίου 2004, υπόθεση T-35/01, *Shanghai Teraoka Electronic Co.Ltd κατά Συμβουλίου*, σκέψεις 129 και 258.

	2014	2015	2016	Περίοδος έρευνας
Παραγωγική ικανότητα (σε τεμάχια)	27 978 885	27 443 671	25 609 977	25 178 389
Δείκτης 2014 = 100	*100*	*98*	*92*	*90*
Χρησιμοποίηση της παραγωγικής ικανότητας (%)	74	74	80	83
Δείκτης 2014 = 100	*100*	*99*	*108*	*112*

Πηγή: ETRMA, δεδομένα από Eurostat Comext για τις εισαγωγές και τις εξαγωγές και πληροφορίες που υποβλήθηκαν από τον καταγγέλλοντα

(164) Όπως δείξαμε στον πίνακα 4, η παραγωγή παρέμεινε σχετικά σταθερή, με 20,9 εκατ. μονάδες στην περίοδο της έρευνας, ενώ ο βαθμός χρησιμοποίησης της παραγωγικής ικανότητας αυξήθηκε κατά 9 ποσοστιαίες μονάδες κατά την ίδια περίοδο.

(165) Η κύρια αιτία της αύξησης της χρησιμοποίησης της παραγωγικής ικανότητας μπορεί να αποδοθεί μόνο στη σημαντική μείωση της παραγωγικής ικανότητας κατά 10 %. Αυτό αφορούσε κυρίως τη δραστηριότητα αναγόμωσης καθώς την εξεταζόμενη περίοδο, τουλάχιστον 85 ΜΜΕ που βρίσκονταν σε όλα σχεδόν τα κράτη μέλη σταμάτησαν την παραγωγή αναγομωμένων επισώτρων αλλά έκλεισαν επίσης θυγατρικές μεγάλων εταιρειών ([1]).

(166) Η καθαρή τάση στην παραγωγή της Ένωσης και το κλείσιμο των εταιρειών βρίσκονται σε αντίθεση με την αυξανόμενη μετά την κρίση κατανάλωση στην Ένωση, από την οποία ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής θα μπορούσε να είχε επωφεληθεί.

4.5.2.2. Όγκος πωλήσεων και μερίδιο αγοράς

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

Πίνακας 5

Όγκος πωλήσεων και μερίδιο αγοράς

	2014	2015	2016	Περίοδος έρευνας
Συνολικός όγκος πωλήσεων στην αγορά της Ένωσης (σε τεμάχια)	14 584 057	14 558 260	14 385 254	14 426 297
Δείκτης 2014 = 100	*100*	*99,8*	*98,6*	*99,0*
Μερίδιο αγοράς (%)	72,0	70,1	67,1	66,8
Δείκτης 2014 = 100	*100*	*97,3*	*93,1*	*92,8*

Πηγή: ETRMA και Eurostat Comext για δεδομένα εισαγωγών

(168) Σε μια περίοδο ανάπτυξης της αγοράς, οι πωλήσεις στην Ένωση παρέμειναν σταθερές την εξεταζόμενη περίοδο. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα τη μείωση κατά 5,2 ποσοστιαίες μονάδες του μεριδίου αγοράς (από 72,0 % σε 66,8 %) ενώ ο όγκος πωλήσεων των κινεζικών ελαστικών επισώτρων με ντάμπινγκ αυξήθηκε κατά 1,1 εκατ. ελαστικά επίσωτρα.

4.5.2.3. Ανάπτυξη

(169) Η ενωσιακή κατανάλωση αυξήθηκε κατά 6,6 % κατά την υπό εξέταση περίοδο. Οι ποσότητες πωλήσεων του ενωσιακού κλάδου παραγωγής μειώθηκαν κατά 1 % παρά την αυξανόμενη κατανάλωση, γεγονός που είχε ως αποτέλεσμα να απολεσθεί μερίδιο αγοράς για τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής. Το μερίδιο αγοράς των εισαγωγών από την οικεία χώρα αυξήθηκε κατά την εξεταζόμενη περίοδο.

([1]) Το 2017 ο όμιλος Goodyear έκλεισε το εργοστάσιό του στο HB (περίπου 330 θέσεις εργασίας)· ο όμιλος Michelin έκλεισε αρκετά εργοστάσια στην Ένωση: στη Γαλλία δύο εργοστάσια (το 2014 απολύθηκαν 700 εργαζόμενοι και το 2017 330 εργαζόμενοι), στη Γερμανία (το 2016 απολύθηκαν 200 εργαζόμενοι), στην Ουγγαρία (το 2015 500 εργαζόμενοι) και στην Ιταλία· ο όμιλος Continental έκλεισε ένα εργοστάσιο στη Γερμανία.

4.5.2.4. Απασχόληση και παραγωγικότητα

(170) Κατά τη διάρκεια της υπό εξέταση περιόδου, η απασχόληση και η παραγωγικότητα εξελίχθηκαν ως εξής:

Πίνακας 6

Απασχόληση και παραγωγικότητα

	2014	2015	2016	Περίοδος έρευνας
Αριθμός εργαζομένων	38 445	36 478	34 959	34 188
Δείκτης 2014 = 100	*100*	*95*	*91*	*89*
Παραγωγικότητα (μονάδα/εργαζόμενο)	539	554	586	610
Δείκτης 2014 = 100	*100*	*103*	*109*	*113*

Πηγή: Επαληθευμένες απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο των ενωσιακών παραγωγών του δείγματος και υποβολή στοιχείων από προμηθευτές πέλματος και ETRMA.

(171) Χάθηκαν πάνω από 4 200 θέσεις εργασίας την υπό εξέταση περίοδο και επλήγησαν τόσο οι ΜΜΕ, όπου τουλάχιστον 85 παραγωγοί που βρίσκονταν σε όλη την Ένωση σταμάτησαν την παραγωγή, όσο και οι μεγάλες εταιρείες, οι οποίες έκλεισαν αρκετά εργοστάσια.

(172) Επιπλέον, η ιταλική ένωση επιχειρήσεων αναγόμωσης («AIRP») ισχυρίστηκε ότι στον κλάδο αναγόμωσης στην Ένωση αναλογούν περίπου 13 000 θέσεις εργασίας στην παραγωγή και τη διανομή. Η δραστηριότητα της αναγόμωσης είναι μια δραστηριότητα έντασης εργασίας και ένα αναγομωμένο ελαστικό επίσωτρο υποστηρίζει 3 έως 4 φορές τον αριθμό των θέσεων εργασίας που αντιστοιχούν σε ένα καινούργιο ελαστικό. Σύμφωνα με την AIRP, αρκετές εταιρείες του κλάδου μειώνουν το προσωπικό τους ή χρησιμοποιούν μαζικά τα ταμεία ασφάλισης ανεργίας.

(173) Παράλληλα, η παραγωγικότητα εξελίχθηκε από 539 μονάδες ανά εργαζόμενο το 2014 σε 610 μονάδες ανά εργαζόμενο την περίοδο της έρευνας.

4.5.2.5. Μέγεθος του περιθωρίου ντάμπινγκ

(174) Όλα τα περιθώρια ντάμπινγκ υπερέβησαν κατά πολύ το ελάχιστο επίπεδο (de minimis). Ο αντίκτυπος του μεγέθους των πραγματικών περιθωρίων ντάμπινγκ στον κλάδο παραγωγής της Ένωσης είναι σημαντικός, δεδομένου του όγκου και των τιμών των εισαγωγών από την οικεία χώρα.

(175) Η παρούσα έρευνα είναι η πρώτη έρευνα αντιντάμπινγκ όσον αφορά το υπό εξέταση προϊόν στην Ένωση. Κατά συνέπεια, δεν υπήρχαν διαθέσιμα στοιχεία για να αξιολογηθούν οι επιπτώσεις από πιθανό προγενέστερο ντάμπινγκ.

4.5.3. *Μικροοικονομικοί δείκτες*

4.5.3.1. Τιμές και παράγοντες που επηρεάζουν τις τιμές

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

Πίνακας 7

Τιμές πώλησης στην Ένωση και κόστος παραγωγής

	2014	2015	2016	Περίοδος έρευνας
Μέση μοναδιαία τιμή πώλησης στην Ένωση (ευρώ/τεμάχιο)	237	225	216	218
Δείκτης 2014 = 100	*100*	*95*	*91*	*92*

	2014	2015	2016	Περίοδος έρευνας
Μέσο κόστος παραγωγής (σε ευρώ/τόνο)	200	188	183	188
Δείκτης 2014 = 100	*100*	*94*	*91*	*94*

Πηγή: Επαληθευμένες απαντήσεις των ενωσιακών παραγωγών του δείγματος στο ερωτηματολόγιο

(177) Η μέση τιμή πώλησης ανά μονάδα μειώθηκε κατά 19 EUR, ενώ το μοναδιαίο κόστος κατά 12 EUR την ίδια περίοδο. Αυτό αντιστοιχεί σε μείωση των τιμών κατά 8 % την υπό εξέταση περίοδο ενώ το κόστος μειώθηκε κατά 6 %.

(178) Την περίοδο της έρευνας, το κόστος παραγωγής αυξήθηκε σε σχέση με το 2016 αλλά αυτό δεν μπόρεσε να αποτυπωθεί πλήρως στην τιμή πώλησης.

(179) Μια ξεχωριστή ανάλυση που βασίζεται στην ίδια μέθοδο έγινε και για τις τρεις βαθμίδες.

(180) Στη βαθμίδα 1, η μέση τιμή πώλησης ανά μονάδα μειώθηκε κατά 25 EUR, ενώ το μοναδιαίο κόστος μειώθηκε κατά 19 EUR την ίδια περίοδο. Κατά την εξεταζόμενη περίοδο η απόδοση αυτή μειώθηκε κατά 9 %.

Πίνακας 8

Τιμές πώλησης στην Ένωση και κόστος παραγωγής — Βαθμίδα 1

	2014	2015	2016	Περίοδος έρευνας
Μέση μοναδιαία τιμή πώλησης στην Ένωση (ευρώ/τεμάχιο)	270,8	255,3	245,3	245,7
Δείκτης 2014 = 100	*100*	*94*	*91*	*91*
Μέσο κόστος παραγωγής (σε ευρώ/τεμάχιο)	222	200	199	203
Δείκτης 2014 = 100	*100*	*90*	*89*	*91*

Πηγή: Επαληθευμένες απαντήσεις των ενωσιακών παραγωγών του δείγματος στο ερωτηματολόγιο

(181) Στη βαθμίδα 2, η μέση τιμή πώλησης ανά μονάδα μειώθηκε κατά 27 EUR, ενώ το μοναδιαίο κόστος μειώθηκε κατά 17 EUR την ίδια περίοδο. Αυτό αντιστοιχεί σε μείωση της μέσης τιμής κατά 12 % την υπό εξέταση περίοδο, ενώ το κόστος μειώθηκε κατά 9 %.

Πίνακας 9

Τιμές πώλησης στην Ένωση και κόστος παραγωγής — Βαθμίδα 2

	2014	2015	2016	Περίοδος έρευνας
Μέση τιμή πώλησης ανά μονάδα στην Ένωση στο σύνολο της αγοράς (ευρώ/τεμάχιο)	228	212	193	201
Δείκτης 2014 = 100	*100*	*93*	*85*	*88*
Μέσο κόστος παραγωγής (σε ευρώ/τεμάχιο)	187	176	162	170
Δείκτης 2014 = 100	*100*	*94*	*87*	*91*

Πηγή: Επαληθευμένες απαντήσεις των ενωσιακών παραγωγών του δείγματος στο ερωτηματολόγιο

(182) Στη βαθμίδα 3, η μέση τιμή πώλησης ανά μονάδα μειώθηκε κατά 9 EUR, ενώ το μοναδιαίο κόστος αυξήθηκε κατά 2 EUR την ίδια περίοδο. Αυτό αντιστοιχεί σε μείωση της μέσης τιμής κατά 5 % την υπό εξέταση περίοδο, ενώ το κόστος αυξήθηκε κατά 1 %.

Πίνακας 10

Τιμές πώλησης στην Ένωση και κόστος παραγωγής — Βαθμίδα 3

	2014	2015	2016	Περίοδος έρευνας
Μέση τιμή πώλησης ανά μονάδα στην Ένωση στο σύνολο της αγοράς (ευρώ/τεμάχιο)	181	176	172	172
Δείκτης 2014 = 100	*100*	*97*	*95*	*95*
Μέσο κόστος παραγωγής (σε ευρώ/τεμάχιο)	170	175	167	172
Δείκτης 2014 = 100	*100*	*103*	*98*	*101*

Πηγή: Επαληθευμένες απαντήσεις των ενωσιακών παραγωγών του δείγματος στο ερωτηματολόγιο

4.5.3.2. Κόστος εργασίας

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

Πίνακας 11

Μέσο κόστος εργασίας ανά εργαζόμενο

	2014	2015	2016	Περίοδος έρευνας
Μέσο κόστος εργασίας ανά εργαζόμενο (EUR)	43 875	44 961	46 432	46 785
Δείκτης 2014 = 100	*100*	*102*	*105*	*106*

Πηγή: Επαληθευμένες απαντήσεις των ενωσιακών παραγωγών του δείγματος στο ερωτηματολόγιο

(184) Το μέσο κόστος εργασίας αυξήθηκε κατά την εξεταζόμενη περίοδο κατά 6 %.

4.5.3.3. Αποθέματα

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

Πίνακας 12

Αποθέματα

	2014	2015	2016	Περίοδος της έρευνας
Τελικά αποθέματα (Δείκτης 2014 = 100)	*100*	*81*	*100*	*144*
Τελικά αποθέματα ως ποσοστό (%) της παραγωγής	7 %	6 %	7 %	9 %
Δείκτης 2014 = 100	*100*	*81*	*97*	*134*

Πηγή: Επαληθευμένες απαντήσεις των ενωσιακών παραγωγών του δείγματος στο ερωτηματολόγιο

(186) Τα αποθέματα αυξήθηκαν κατά 44 % κατά την εξεταζόμενη περίοδο και έφθασαν περίπου το 9 % της ετήσιας παραγωγής. Η κατάσταση αυτή έχει αρνητικό αντίκτυπο στην οικονομική κατάσταση των ενωσιακών παραγωγών του δείγματος.

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

(187) 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 13

Κερδοφορία, ταμειακές ροές, επενδύσεις και απόδοση των επενδύσεων

	2014	2015	2016	Περίοδος της έρευνας
Κερδοφορία των πωλήσεων στην Ένωση σε μη συνδεδεμένους πελάτες (ποσοστό % του κύκλου εργασιών πωλήσεων)	15,6	16,7	15,2	13,7
Δείκτης 2014 = 100	*100*	*107*	*98*	*88*
Ταμειακές ροές (σε εκατ. EUR)	309	312	292	272
Δείκτης 2014 = 100	*100*	*101*	*94*	*88*
Επενδύσεις (σε εκατ. EUR)	86	63	59	65
Δείκτης 2014 = 100	*100*	*73*	*69*	*76*
Απόδοση επενδύσεων (%)	21,0	21,7	19,3	17,6
Δείκτης 2014 = 100	*100*	*103*	*92*	*84*

Πηγή: Επαληθευμένες απαντήσεις των ενωσιακών παραγωγών του δείγματος στο ερωτηματολόγιο

(188) Η Επιτροπή καθόρισε την κερδοφορία για τους ενωσιακούς παραγωγούς του δείγματος εκφράζοντας το προ φόρων κέρδος των πωλήσεων του ομοειδούς προϊόντος σε μη συνδεδεμένους πελάτες εντός της Ένωσης ως ποσοστό του κύκλου εργασιών των εν λόγω πωλήσεων.

(189) Η συνολική κερδοφορία μειώθηκε από 15,6 % το 2014 σε 13,7 % την περίοδο της έρευνας. Αυτό υπολογίστηκε με βάση το βάρος καθεμίας από τις βαθμίδες στις πωλήσεις, όπως εξηγείται στις αιτιολογικές σκέψεις 161 και 162. Η φθίνουσα κερδοφορία κατά 1,9 % μονάδες είναι το αποτέλεσμα οξύτερης πτώσης των τιμών (– 8 %) και λιγότερο της μείωσης του κόστους (– 6 %).

(190) Η συνολική κερδοφορία επηρεάζεται από την κερδοφορία της βαθμίδας 1, ενώ η βαθμίδα 3 μόνη της ήταν ζημιογόνος την περίοδο της έρευνας. Επιπλέον, η σχετική τάση στην κερδοφορία για ολόκληρο τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής μειώνεται επίσης.

(191) Οι καθαρές ταμειακές ροές είναι η ικανότητα των ενωσιακών παραγωγών για αυτοχρηματοδότηση των δραστηριοτήτων τους. Η τάση της καθαρής ταμειακής ροής σημείωσε πτώση κατά 12 %.

(192) Η απόδοση επενδύσεων είναι το ποσοστό κέρδους επί της καθαρής λογιστικής αξίας των επενδύσεων. Σημείωσε αρνητική πορεία, από 21,0 % σε 17,6 % κατά την εξεταζόμενη περίοδο.

(193) Μια ξεχωριστή ανάλυση που βασίζεται στην ίδια μέθοδο έγινε και για τις τρεις βαθμίδες.

(194) Η κερδοφορία στη βαθμίδα 1 παρουσίασε διακυμάνσεις κατά την υπό εξέταση περίοδο. Μετά το 2014 αυξήθηκε (από 17,9 % σε 21,8 % το 2015) και στη συνέχεια μειώθηκε την περίοδο της έρευνας σε ένα επίπεδο ελαφρώς χαμηλότερο από αυτό του 2014 (17,5 %). Αυτό εξηγείται εν μέρει από την εξέλιξη του κόστους παραγωγής και των τιμών, αφού το 2015 το κόστος παραγωγής μειώθηκε περισσότερο από τις τιμές πώλησης.

(195) Στη βαθμίδα 1 η καθαρή ταμειακή ροή παρέμεινε σταθερή, ενώ η απόδοση των επενδύσεων μειώθηκε από 26,0 % σε 24,3 % την εξεταζόμενη περίοδο.

Πίνακας 14

Βαθμίδα 1 Κερδοφορία, ταμειακές ροές, επενδύσεις και απόδοση των επενδύσεων

	2014	2015	2016	Περίοδος της έρευνας
Κερδοφορία των πωλήσεων στην Ένωση σε μη συνδεδεμένους πελάτες (ποσοστό % του κύκλου εργασιών πωλήσεων)	17,9	21,8	18,9	17,5
Δείκτης 2014 = 100	*100*	*122*	*106*	*98*
Ταμειακές ροές (σε εκατ. EUR)	191	218	199	192
Δείκτης 2014 = 100	*100*	*113*	*104*	*100*
Επενδύσεις (σε εκατ. EUR)	54	36	35	38
Δείκτης 2014 = 100	*100*	*68*	*65*	*72*
Απόδοση επενδύσεων (%)	26,0	29,3	25,0	24,3
Δείκτης 2014 = 100	*100*	*112*	*96*	*93*

Πηγή: Επαληθευμένες απαντήσεις των ενωσιακών παραγωγών του δείγματος στο ερωτηματολόγιο

(196) Σχετικά με τη βαθμίδα 2, η κερδοφορία μειώθηκε κατά 2,6 ποσοστιαίες μονάδες την εξεταζόμενη περίοδο (από 17,9 % το 2014 σε 15,3 % την περίοδο της έρευνας).

(197) Στη βαθμίδα 2 η καθαρή ταμειακή ροή μειώθηκε σημαντικά κατά 22 %, ενώ η απόδοση των επενδύσεων μειώθηκε από 20,4 % σε 16,2 % την εξεταζόμενη περίοδο.

Πίνακας 15

Βαθμίδα 2 Κερδοφορία, ταμειακές ροές, επενδύσεις και απόδοση των επενδύσεων

	2014	2015	2016	Περίοδος της έρευνας
Κερδοφορία των πωλήσεων στην Ένωση σε μη συνδεδεμένους πελάτες (ποσοστό % του κύκλου εργασιών πωλήσεων)	17,9	16,7	16,0	15,3
Δείκτης 2014 = 100	*100*	*93*	*90*	*86*
Ταμειακές ροές (σε εκατ. EUR)	88	76	65	69
Δείκτης 2014 = 100	*100*	*86*	*74*	*78*
Επενδύσεις (σε εκατ. EUR)	18	16	15	17
Δείκτης 2014 = 100	*100*	*92*	*84*	*97*
Απόδοση επενδύσεων (%)	20,4	21,4	20,1	16,2
Δείκτης 2014 = 100	*100*	*105*	*98*	*79*

Πηγή: Επαληθευμένες απαντήσεις των ενωσιακών παραγωγών του δείγματος στο ερωτηματολόγιο

(198) Η βαθμίδα 3 είναι ζημιογόνος την περίοδο της έρευνας (– 0,4 %). Οι απώλειες για τις ΜΜΕ ήταν ιδιαίτερα αισθητές (– 6,1 % την περίοδο της έρευνας). Η κερδοφορία για τις μεγάλες εταιρείες στη βαθμίδα 3 μειώθηκε κατά το ήμισυ από το 2014 έως την περίοδο της έρευνας, συγκεκριμένα από 10 % σε 4,8 %.

(199) Στη βαθμίδα 3 η καθαρή ταμειακή ροή μειώθηκε σημαντικά κατά 62 %, ενώ η απόδοση των επενδύσεων μειώθηκε από 7,6 % σε 2,5 % την εξεταζόμενη περίοδο.

Πίνακας 16

Βαθμίδα 3 Κερδοφορία, ταμειακές ροές, επενδύσεις και απόδοση των επενδύσεων

	2014	2015	2016	Περίοδος της έρευνας
Κερδοφορία των πωλήσεων στην Ένωση σε μη συνδεδεμένους πελάτες (ποσοστό % του κύκλου εργασιών πωλήσεων)	6,1	0,6	2,7	– 0,4
Δείκτης 2014 = 100	*100*	*10*	*45*	*– 7*
Ταμειακές ροές (σε εκατ. EUR)	28	17	26	11
Δείκτης 2014 = 100	*100*	*62*	*93*	*38*
Επενδύσεις (σε εκατ. EUR)	14	10	10	10
Δείκτης 2014 = 100	*100*	*69*	*66*	*66*
Απόδοση επενδύσεων (%)	7,6	0,2	4,8	2,5
Δείκτης 2014 = 100	*100*	*2*	*62*	*33*

Πηγή: Επαληθευμένες απαντήσεις των ενωσιακών παραγωγών του δείγματος στο ερωτηματολόγιο

4.6. **Διασύνδεση των βαθμίδων**

(200) Η ενωσιακή αγορά ελαστικών επισώτρων για λεωφορεία ή φορτηγά επηρεάστηκε πολύ από την οικονομική κρίση. Δεδομένου ότι η κατανάλωση ελαστικών επισώτρων συνδέεται άρρηκτα με την αγορά νέων οχημάτων και με τα χιλιόμετρα που διανύονται από τους στόλους, εξαρτάται πολύ από τη συνολική οικονομική δραστηριότητα. Τυχόν μεταβολή στην οικονομική δραστηριότητα, και ιδίως στον όγκο των εμπορευμάτων που μεταφέρονται οδικώς, αντικατοπτρίζεται απευθείας στις πωλήσεις των ελαστικών επισώτρων. Σε περίοδο που τα φορτηγά χρησιμοποιούνται λιγότερο, η απόκτηση νέων φορτηγών ή η αντικατάσταση των ελαστικών επισώτρων των φορτηγών γίνεται λιγότερο αναγκαία και, συνεπώς, η αγορά φθίνει.

(201) Μετά την οικονομική κρίση, υπήρξε διαρθρωτική μετατόπιση της ζήτησης από τις υψηλότερες βαθμίδες στις χαμηλότερες, όπου η τιμή τείνει να καθοδηγεί την απόφαση αγοράς. Στο πλαίσιο αυτό, οι φθηνές προσφορές εισαγόμενων επισώτρων και η προτίμηση ορισμένων ιδιοκτητών στόλων να επιλέγουν φθηνότερα επίσωτρα διαδραμάτισε σημαντικό ρόλο στην αναδιάταξη της ενωσιακής αγοράς.

(202) Καθώς οι επιχειρήσεις αναγόμωσης βρίσκονται υπό μεγαλύτερη πίεση, πολλά εργοστάσια και εργαστήρια έκλεισαν, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 175. Λόγω της έλλειψης διαθέσιμων τοπικών εγκαταστάσεων, είναι όλο και λιγότερο δυνατό να αναγομωθεί ένα φθαρμένο ελαστικό επίσωτρο υψηλής ποιότητας. Κατά συνέπεια, η αγορά ενός ελαστικού επισώτρου υψηλής ποιότητας που θα έχει τη δυνατότητα πολλαπλών αναγομώσεων γίνεται λιγότερο ελκυστική. Υπό το φως αυτών των εξελίξεων και λόγω των εισαγωγών με χαμηλές τιμές της βαθμίδας 3, στην οποία αναλογούν οι περισσότερες κινεζικές εισαγωγές, οι παραγωγοί καινούργιων ελαστικών επισώτρων της Ένωσης δεν έχουν άλλη επιλογή από το να ενισχύσουν την παρουσία τους και στη βαθμίδα 3.

(203) Τέλος, ο ανταγωνισμός μεταξύ των βαθμίδων είναι επίσης σαφής από τον αντίκτυπο που έχουν οι τιμές των χαμηλότερων βαθμίδων στις τιμές της ανώτερης βαθμίδας. Στην Ένωση, οι τιμές των ελαστικών επισώτρων της βαθμίδας 1 έχουν πιεστεί από τις φθηνές εισαγωγές. Ο καταγγέλλων ισχυρίστηκε ότι ο αντίκτυπος ήταν ακόμη πιο προφανής στις περιφερειακές περιοχές όπου ήταν περισσότερο αισθητή η παρουσία των ελαστικών επισώτρων της βαθμίδας 3 (δηλαδή σε εκείνες τις περιοχές τα ελαστικά επίσωτρα της βαθμίδας 1 τιμολογούνταν συνήθως με χαμηλότερες τιμές απ' ό,τι σε άλλες περιοχές της Ένωσης, γεγονός που αναδεικνύει ποιος ήταν ο ανταγωνιστικός αντίκτυπος των ελαστικών επισώτρων της βαθμίδας 3 στα ελαστικά επίσωτρα της βαθμίδας 1).

(204) Αυτό σημαίνει ότι οι οικονομικοί φορείς φαίνεται να έχουν μετατοπίσει τις προμήθειές τους από τα ελαστικά επίσωτρα της βαθμίδας 1 ή 2 στα ελαστικά επίσωτρα της βαθμίδας 3.

(205) Ο κατωτέρω πίνακας δείχνει το μερίδιο ανά βαθμίδα στην κατανάλωση στην Ένωση το 2012 και το 2016. Την εν λόγω περίοδο, η κατανάλωση στην Ένωση αυξήθηκε κατά 3,8 περίπου εκατ. τεμάχια και πάνω από το 90 % της αύξησης αυτής αφορούσε τη βαθμίδα 3 (περίπου 3,6 εκατ. τεμάχια). Αυτό είχε ως αποτέλεσμα μεγάλη ώθηση στη σπουδαιότητα της βαθμίδας 3, αφού από 27 % έφτασε σε 39 % στη συνολική κατανάλωση της Ένωσης.

Πίνακας 17

Η κατανάλωση στην Ένωση ανά βαθμίδα τα έτη 2012 και 2016

	2012	2016
Ενωσιακή κατανάλωση	17 684 000	21 452 278
Βαθμίδα 1	46 %	37 %
Βαθμίδα 2	27 %	24 %
Βαθμίδα 3	27 %	39 %

Πηγή: ETRMA και Eurostat Comext.

(206) Βάσει των πληροφοριών που συνέλεξε, η Επιτροπή προσδιόρισε ότι, στο παρελθόν, τα ελαστικά επίσωτρα βαθμίδας 1 καθόριζαν την τιμή που λειτουργούσε ως σημείο αναφοράς για τις άλλες βαθμίδες. Οι κυριότεροι ενωσιακοί παραγωγοί συγκεντρώνονται στις βαθμίδες 1 και 2, όπου τα επίσωτρα σχεδιάζονται για μεγαλύτερη διάρκεια ζωής και για να μπορούν να αναγομωθούν. Αυτό δικαιολογούσε σε μεγάλο βαθμό τις υψηλότερες τιμές (και περιθώρια κέρδους) για υψηλές προσδοκίες επιδόσεων για τα επίσωτρα των βαθμίδων 1 και 2. Οι καταναλωτές εκτιμούσαν τις φυσικές ιδιότητες και τις επιδόσεις και ήταν πρόθυμοι να πληρώσουν υψηλότερες τιμές για τα χαρακτηριστικά αυτά. Ωστόσο, από τις διαθέσιμες πληροφορίες η Επιτροπή διαπίστωσε ότι η προαναφερόμενη τάση τιμολόγησης άλλαξε και άρχισε το αντίστροφο φαινόμενο με τις τιμές στη βαθμίδα 3 να επηρεάζουν τις τιμές της βαθμίδας 1. Ας σημειωθεί ότι οι περισσότερες από τις εισαγωγές με χαμηλές τιμές αφορούν τη βαθμίδα 3 όπου οι παραγωγοί της Ένωσης είχαν απώλειες την περίοδο της έρευνας.

(207) Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή συμπέρανε προσωρινά ότι υπάρχει συμβιωτική σχέση μεταξύ των διαφόρων βαθμίδων, όπου η πίεση της τιμής στη βαθμίδα 3 επηρεάζει και τις τιμές στις άλλες βαθμίδες.

4.7. **Συμπέρασμα σχετικά με τη ζημία**

(208) Συνολικά, οι δείκτες ζημίας δείχνουν ότι ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής στο σύνολό του δέχτηκε μεγάλη πίεση. Υπήρξε μείωση της παραγωγικής ικανότητας, των επενδύσεων και της απασχόλησης την περίοδο της έρευνας και σημαντική απώλεια μεριδίου αγοράς παρά την πτώση των τιμών πώλησης. Το μερίδιο αγοράς κατέλαβαν οι εισαγωγές του υπό εξέταση προϊόντος εις βάρος του ενωσιακού κλάδου παραγωγής, ανεξάρτητα από τον κατακερματισμό, με αποτέλεσμα να χαθούν 4 200 θέσεις εργασίας. Η κερδοφορία, αν και βρίσκεται ακόμη γύρω στο 14 % για τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής συνολικά, μειώθηκε κατά 1,9 ποσοστιαίες μονάδες μεταξύ του 2014 και της περιόδου έρευνας και κατά 3 ποσοστιαίες μονάδες μεταξύ του 2015 και της περιόδου έρευνας. Επιπλέον, η σχετική τάση στην κερδοφορία για ολόκληρο τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής είναι κι αυτή φθίνουσα.

(209) Διαπιστώθηκε επίσης προσωρινά ότι οι κινεζικές εισαγωγές ήταν σημαντικά υποτιμολογημένες σε σχέση με τις τιμές του ενωσιακού κλάδου παραγωγής, γεγονός που παραπέμπει σε άμεσο και σημαντικό αντίκτυπο στην επιδεινούμενη επίδοση και τη φθίνουσα ικανότητα, παραγωγή, απασχόληση και τους άλλους δείκτες ζημίας του ενωσιακού κλάδου παραγωγής. Οι αρνητικές εξελίξεις έγιναν περισσότερο αισθητές στη βαθμίδα 3 όπου πολλές ΜΜΕ αναγόμωσης αποχώρησαν από την αγορά και δεν μπόρεσαν να επωφεληθούν από την οικονομική ανάκαμψη στον κλάδο, ο οποίος κατακλύστηκε από τις φθηνές εισαγωγές. Υπενθυμίζεται ότι οι εταιρείες που δραστηριοποιούνται κυρίως στη βαθμίδα 3 αντιπροσωπεύουν περίπου το 20 % του συνολικού ενωσιακού κλάδου παραγωγής. Οι απώλειες στη βαθμίδα 3 δεν είναι βιώσιμες και θέτουν σε κίνδυνο την επιβίωση όλης της δραστηριότητας αναγόμωσης στην Ένωση.

(210) Επιπλέον, η πίεση στις τιμές επηρέασε και τις τιμές των υψηλότερων βαθμίδων. Η αυξανόμενη πίεση στις τιμές από τα ελαστικά επίσωτρα της βαθμίδας 3 ως απόρροια των φθηνών εισαγωγών, που ήταν κυρίως εισαγωγές ελαστικών επισώτρων της βαθμίδας 3, δρομολόγησε παρόμοια εξέλιξη στη βαθμίδα 2, όπου οι τιμές των πωλήσεων έπεσαν κατά 12 % την εξεταζόμενη περίοδο, και ακόμη και οι τιμές για τα ελαστικά επίσωτρα της βαθμίδας 1 έπρεπε να μειωθούν κατά 9 % για να παραμείνουν ανταγωνιστικές.

(211) Μάλιστα, λόγω της διασύνδεσης των τιμών μεταξύ των βαθμίδων, ακόμη και η βαθμίδα 1 με τις καλύτερες επιδόσεις υπέκυψε στην πίεση των τιμών στις τρεις βαθμίδες όπως εξηγήθηκε στο προηγούμενο κεφάλαιο. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα τη βιομηχανική συρρίκνωση, την απώλεια αξίας σε όλη την αλυσίδα εφοδιασμού και των τριών βαθμίδων και την υποβάθμιση της ποιότητας των ελαστικών που διατίθενται στην αγορά της Ένωσης. Επιπλέον, ο έντονος ανταγωνισμός στις τιμές και στις τρεις βαθμίδες έχει αρνητικές συνέπειες για τη χρησιμοποίηση της παραγωγικής ικανότητας και οδηγεί σε αύξηση των αποθεμάτων στη βιομηχανία (πίνακας 12), σε συνδυασμό με μικρότερες ταμειακές ροές και επενδύσεις (πίνακας 13). Τέλος, η ζημία της βιομηχανίας αναγόμωσης στην Ένωση επηρεάζει την κερδοφορία των εταιρειών των βαθμίδων 1 και 2.

(212) Συνάγεται, επομένως, το συμπέρασμα ότι η ενωσιακή βιομηχανία έχει υποστεί σοβαρή ζημία κατά την έννοια του άρθρου 3 παράγραφος 5 του βασικού κανονισμού.

(213) Επιπλέον, οι καταγγέλλοντες ισχυρίστηκαν ότι υπάρχει κίνδυνος πρόκλησης μεγαλύτερης ζημίας. Κατά την άποψή τους, έχουν επιβληθεί πολλά μέτρα στις άλλες εισαγωγικές-εξαγωγικές αγορές που θα μπορούσαν να προκαλέσουν άμεση εκτροπή του εμπορίου. Επιπλέον, οι παραγωγοί της Ένωσης ισχυρίζονται ότι απειλούνται στις εξαγωγικές αγορές τους, καθώς μερικές χώρες όπως η Τουρκία είχαν ξεκινήσει έρευνα διασφάλισης. Ο κίνδυνος για μεγαλύτερη ζημία θα μπορούσε να συνδέεται με μαζική πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα στη ΛΔΚ, όπου η μη χρησιμοποιηθείσα παραγωγική ικανότητα αντιπροσωπεύει περίπου το 40 % των σημερινών κινεζικών εξαγωγών. Οι καταγγέλλοντες φοβήθηκαν διαρθρωτικές συνέπειες για την ενωσιακή αγορά ελαστικών επισώτρων καθώς το πρόσθετο κόστος της αγοράς ελαστικού επισώτρου υψηλής ποιότητας θα καθίσταται ολοένα και λιγότερο δυνατό να δικαιολογηθεί όταν η δυνατότητα πολλαπλής αναγόμωσης ενός ελαστικού υψηλής ποιότητας δεν θα υπάρχει πια όπως δεν θα υπάρχει και η βιομηχανία αναγόμωσης. Τέλος, προβλέπουν συνεχή βελτίωση των ελαστικών επισώτρων από τη ΛΔΚ. Αν τα ελαστικά επίσωτρα υψηλότερης ποιότητας από τη ΛΔΚ είχαν τη δυνατότητα να ανταγωνιστούν τα ελαστικά επίσωτρα της Ένωσης σε τιμές ντάμπινγκ, αυτό θα μείωνε τα περιθώρια κέρδους του ενωσιακού κλάδου παραγωγής και συνεπώς την ικανότητα του κλάδου για επενδύσεις και καινοτομία. Αυτό στη συνέχεια θα ανάγκαζε, πιθανώς, τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής να βασιστεί σε ελαστικά επίσωτρα χαμηλότερης ποιότητας που θα απαιτούσαν περιορισμένες επενδύσεις σε Ε & Α, και θα επηρέαζε την αναγομωσιμότητά τους.

(214) Η Επιτροπή παρατήρησε στο στάδιο αυτό ότι η «Πολιτική για τη βιομηχανία ελαστικών» [1] της ΛΔΚ ενθαρρύνει τους κατασκευαστές ελαστικών επισώτρων να βελτιώσουν τις τεχνικές πτυχές και την προβολή του εμπορικού ονόματος (π.χ. να υλοποιήσουν στρατηγικές για το εμπορικό όνομα, να αυξήσουν τη δημοφιλία και τη φήμη του ονόματος και να συνεχίσουν να αυξάνουν την αξία του ονόματος) και σημείωσε ότι υπάρχει σε εξέλιξη παράλληλη υπόθεση κατά των επιδοτήσεων. Συνεπώς, με βάση τα ανωτέρω, κάλεσε τα μέρη να σχολιάσουν τα σημεία που προβάλλουν οι καταγγέλλοντες στην προηγούμενη αιτιολογική σκέψη, ώστε να είναι δυνατή η ανάλυση αυτών των σημείων λεπτομερών στο τελικό στάδιο.

5. **ΑΙΤΙΩΔΗΣ ΣΥΝΑΦΕΙΑ**

(215) 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 στην ενωσιακή βιομηχανία. Σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 7 του βασικού κανονισμού, η Επιτροπή εξέτασε επίσης κατά πόσον άλλοι γνωστοί παράγοντες θα μπορούσαν κατά το ίδιο χρονικό διάστημα να είχαν προκαλέσει ζημία στην ενωσιακή βιομηχανία.

(216) Η Επιτροπή μερίμνησε ώστε τυχόν ζημία που προκλήθηκε από παράγοντες διαφορετικούς από τις εισαγωγές από την οικεία χώρα που αποτελούσαν αντικείμενο ντάμπινγκ να μην αποδοθεί στις εισαγωγές αυτές. Οι παράγοντες αυτοί είναι: εισαγωγές από τις άλλες τρίτες χώρες, επίδοση των εξαγωγών των ενωσιακών παραγωγών και εξέλιξη του κόστους.

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

(217) Οι τιμές των εισαγωγών από τη ΛΔΚ που αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ ήταν χαμηλότερες από τις τιμές του ενωσιακού κλάδου παραγωγής κατά την περίοδο της έρευνας, με περιθώρια υποτιμολόγησης που κυμαίνονταν από 21 % έως 31 %, οδηγώντας σε μείωση των μεριδίων αγοράς και των κερδών του ενωσιακού κλάδου παραγωγής (από 15,6 % το 2014 σε 13,7 % κατά την εξεταζόμενη περίοδο). Ως εκ τούτου, κατά την εξεταζόμενη περίοδο ο όγκος των πωλήσεων του ενωσιακού κλάδου παραγωγής μειώθηκε ελαφρά, ενώ ο όγκος εισαγωγών από τη ΛΔΚ αυξήθηκε κατά 32 % και απορρόφησε το μεγαλύτερο μέρος της αύξησης της κατανάλωσης στην Ένωση.

(218) Συνολικά, κατά τη διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου, η απώλεια μεριδίου αγοράς κατά – 5,2 ποσοστιαίες μονάδες του ενωσιακού κλάδου παραγωγής απορροφήθηκε από τις κινεζικές εισαγωγές (+ 4,2 ποσοστιαίες μονάδες).

(219) Η ανάλυση των δεικτών ζημίας στις αιτιολογικές σκέψεις 155 έως 203 δείχνει ότι η οικονομική κατάσταση του ενωσιακού κλάδου παραγωγής και ιδίως η οικονομική κατάστασή του επιδεινώθηκαν και αυτό συμπίπτει με την άφιξη μεγάλων όγκων εισαγωγών με ντάμπινγκ από τη ΛΔΚ. Οι τιμές των εν λόγω εισαγωγών ήταν χαμηλότερες από αυτές του

[1] Εξαγγελία του υπουργείου Βιομηχανίας και Τεχνολογίας των Πληροφοριών για την έκδοση και τη διανομή του εγγράφου «Πολιτική για τη βιομηχανία ελαστικών». Αρμόδιος φορέας: Υπουργείο Βιομηχανίας και Τεχνολογίας των Πληροφοριών. Αρ. εγγράφου: Gong Chan Ye Zheng Ce [2010] No. 2. Ημερομηνία έκδοσης: 15.9.2010. Ημερομηνία έναρξης ισχύος: 15.9.2010.

ενωσιακού κλάδου παραγωγής και άσκησαν σημαντική πίεση προς τα κάτω στις τιμές στην αγορά της Ένωσης. Όντως, η διαπιστωθείσα απότομη αύξηση των εισαγωγών και η σημαντική υποτιμολόγησή τους είναι οι κύριοι παράγοντες που πρέπει να ληφθούν υπόψη σε αυτή την υπόθεση.

(220) Οι Κινέζοι εξαγωγείς κατάφεραν να αυξήσουν σημαντικά το μερίδιό τους στην αγορά εις βάρος του ενωσιακού κλάδου παραγωγής. Στη διάρκεια της περιόδου έρευνας, η πλειοψηφία του συνολικού όγκου των κινεζικών εισαγωγών που αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ επικεντρώνεται στη βαθμίδα 3, οπότε πολλοί ενωσιακοί παραγωγοί αυτής της βαθμίδας, ιδίως ΜΜΕ αναγόμωσης, αποχώρησαν από την αγορά. Επιπλέον, όπως εξηγήθηκε στην αιτιολογική σκέψη 137, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι οι εν λόγω μεγάλες ποσότητες εισαγωγών σε τιμές ντάμπινγκ επηρέασαν τον καθορισμό της τιμής. Προηγουμένως, ο καθορισμός των τιμών γινόταν με βάση τη βαθμίδα 1, δηλαδή οι τιμές της βαθμίδας 2 καθορίζονταν σε σχέση με τις τιμές της βαθμίδας 1 και οι τιμές της βαθμίδας 3 σε σχέση με τις τιμές της βαθμίδας 2. Αυτό αντιστράφηκε: η τιμή της βαθμίδας 2 καθορίζεται με βάση τη βαθμίδα 3 και η τιμή της βαθμίδας 1 με βάση τη βαθμίδα 2. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα μείωση των τιμών πώλησης σε όλες τις βαθμίδες. Η Επιτροπή κατέληξε προσωρινά στο συμπέρασμα ότι η αύξηση των εισαγωγών με τιμές ντάμπινγκ από τη ΛΔΚ είχε καθοριστικό ρόλο στη σημαντική ζημία που υπέστη ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής.

(221) Άλλοι παράγοντες που εξετάστηκαν στην ανάλυση της αιτιώδους συνάφειας σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 7 του βασικού κανονισμού ήταν: οι εισαγωγές από άλλες χώρες, η εξαγωγική επίδοση του ενωσιακού κλάδου παραγωγής και η εξέλιξη του κόστους του ενωσιακού κλάδου παραγωγής.

5.2. **Εισαγωγές από τρίτες χώρες**

(222) Κατά την εξεταζόμενη περίοδο, ο όγκος των εισαγωγών από άλλες τρίτες χώρες εξελίχθηκε ως εξής:

Πίνακας 18

Εισαγωγές από τρίτες χώρες

Χώρα	2014	2015	2016	Περίοδος της έρευνας
Τουρκία				
Όγκος των εισαγωγών από την Τουρκία	712 497	710 504	856 110	884 241
Δείκτης (2014 = 100)	*100*	*100*	*120*	*124*
Μοναδιαίες τιμές εισαγωγής από την Τουρκία	212	216	194	185
Δείκτης (2014 = 100)	*100*	*102*	*91*	*87*
Μερίδιο αγοράς (%)	3,5	3,4	4,0	4,1
Μερίδιο στον συνολικό όγκο εισαγωγών της Ένωσης (%)	12,6	11,4	12,1	12,3
Κορέα				
Όγκος των εισαγωγών από την Κορέα	431 676	463 643	477 185	381 167
Δείκτης (2014 = 100)	*100*	*107*	*111*	*88*
Μοναδιαίες τιμές εισαγωγής από την Κορέα	219	191	181	186
Δείκτης (2014 = 100)	*100*	*87*	*83*	*85*
Μερίδιο αγοράς (%)	2,1	2,2	2,2	1,8
Μερίδιο στον συνολικό όγκο εισαγωγών της Ένωσης (%)	7,6	7,4	6,8	5,3

Χώρα	2014	2015	2016	Περίοδος της έρευνας
Ιαπωνία				
Όγκος των εισαγωγών από την Ιαπωνία	386 128	418 802	398 427	390 859
Δείκτης (2014 = 100)	*100*	*108,5*	*103,2*	*101,2*
Μοναδιαίες τιμές εισαγωγής από την Ιαπωνία	293	227	218	221
Δείκτης (2014 = 100)	*100*	*77,6*	*74,4*	*75,4*
Μερίδιο αγοράς (%)	1,9	2,0	1,9	1,8
Μερίδιο στον συνολικό όγκο εισαγωγών της Ένωσης (%)	6,8	6,7	5,6	5,5
Ρωσία				
Όγκος των εισαγωγών από τη Ρωσία	181 031	237 582	270 515	279 798
Δείκτης (2014 = 100)	*100*	*131,2*	*149,4*	*154,6*
Μοναδιαίες τιμές εισαγωγής από τη Ρωσία	145	131	130	130
Δείκτης (2014 = 100)	*100*	*90,7*	*89,6*	*89,5*
Μερίδιο αγοράς (%)	0,9	1,1	1,3	1,3
Μερίδιο στον συνολικό όγκο εισαγωγών της Ένωσης (%)	3,2	3,8	3,8	3,9
Ταϊλάνδη				
Όγκος των εισαγωγών από την Ταϊλάνδη	142 735	177 209	174 994	167 509
Δείκτης (2014 = 100)	*100*	*124,2*	*122,6*	*117,4*
Μοναδιαίες τιμές εισαγωγής από την Ταϊλάνδη	310	226	233	241
Δείκτης (2014 = 100)	*100*	*72,9*	*75,3*	*77,7*
Μερίδιο αγοράς (%)	0,7	0,9	0,8	0,8
Μερίδιο στον συνολικό όγκο εισαγωγών της Ένωσης (%)	2,5	2,8	2,5	2,3
Άλλες τρίτες χώρες				
Όγκος των εισαγωγών από όλες τις άλλες χώρες	338 457	376 075	469 425	464 224
Δείκτης (2014 = 100)	*100*	*111*	*139*	*137*
Μοναδιαίες τιμές εισαγωγής από όλες τις άλλες χώρες	202	195	200	192
Δείκτης (2014 = 100)	*100*	*96*	*99*	*95*
Μερίδιο αγοράς (%)	1,7	1,8	2,2	2,1
Μερίδιο στον συνολικό όγκο εισαγωγών της Ένωσης (%)	6,0	6,0	6,6	6,5

Χώρα	2014	2015	2016	Περίοδος της έρευνας
Σύνολο όλων των τρίτων χωρών πλην της ΛΔΚ				
Όγκος των εισαγωγών από όλες τις άλλες χώρες	2 192 524	2 383 815	2 646 656	2 567 798
Δείκτης (2014 = 100)	*100*	*109*	*121*	*117*
Μοναδιαίες τιμές εισαγωγής από όλες τις άλλες χώρες	227	202	192	189
Δείκτης (2014 = 100)	*100*	*89*	*85*	*83*
Μερίδιο αγοράς (%)	10,8	11,5	12,3	11,9
Μερίδιο στον συνολικό όγκο εισαγωγών της Ένωσης (%)	38,7	38,3	37,5	35,8

Πηγή: Eurostat

(223) Οι εισαγωγές από τις άλλες τρίτες χώρες έδειξαν μικρή αύξηση του μεριδίου αγοράς τους από 10,8 % σε 11,9 % την εξεταζόμενη περίοδο. Από όλες τις εισαγωγές από άλλες τρίτες χώρες, μόνο οι ρωσικές εισαγωγές είχαν μέσες τιμές παρόμοιες με εκείνες των κινεζικών εισαγωγών. Οι μέσες τιμές εισαγωγών του υπό εξέταση προϊόντος ήταν σαφώς υψηλότερες από τις μέσες τιμές των κινεζικών εισαγωγών. Το μερίδιο αγοράς των εισαγωγών του υπό εξέταση προϊόντος από τη Ρωσία αυξήθηκαν από 0,9 % σε 1,3 % την εξεταζόμενη περίοδο. Ωστόσο, οι περιορισμένες ποσότητες των ρωσικών εισαγωγών δεν διασπούν την αιτιώδη συνάφεια μεταξύ εισαγωγών με πρακτική ντάμπινγκ και της ζημίας που υπέστη ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής.

(224) Συνεπώς, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι ακόμη κι αν οι εισαγωγές από άλλες τρίτες χώρες μπορεί να είχαν περιορισμένο αντίκτυπο στην κατάσταση του κλάδου παραγωγής της Ένωσης, οι εισαγωγές που αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ από τη ΛΔΚ παρέμειναν η κύρια αιτία της ζημίας.

5.2.1. *Εξαγωγικές επιδόσεις του ενωσιακού κλάδου παραγωγής*

(225) Ο όγκος των εξαγωγών των ενωσιακών παραγωγών εξελίχθηκε κατά την εξεταζόμενη περίοδο ως εξής:

Πίνακας 19

Εξαγωγικές επιδόσεις των ενωσιακών παραγωγών

	2014	2015	2016	Περίοδος της έρευνας
Όγκος εξαγωγών (σε τεμάχια)	6 079 036	5 920 561	5 893 729	5 920 981
Δείκτης 2014 = 100	*100*	*97,4*	*97,0*	*97,4*
Μέση τιμή (EUR/τεμάχιο)	188	179	169	168
Δείκτης 2014 = 100	*100*	*95,3*	*89,9*	*89,8*

Πηγή: Eurostat Comext

(226) Με βάση τα στοιχεία της Eurostat, οι όγκοι των εξαγωγών μειώθηκαν κατά 2,6 % την εξεταζόμενη περίοδο. Οι μέσες τιμές εξαγωγής επηρεάζονται από τις αξίες μεταβίβασης στις συνδεδεμένες εταιρείες. Δεν υπάρχουν στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι η εξαγωγική δραστηριότητα του ενωσιακού κλάδου παραγωγής θα μπορούσε να διασπάσει την αιτιώδη συνάφεια μεταξύ των εισαγωγών σε τιμές ντάμπινγκ και της διαπιστωθείσας ζημίας.

5.3. **Εξέλιξη του κόστους**

(227) Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 181, το συνολικό κόστος του ενωσιακού κλάδου παραγωγής μειώθηκε κατά 12 EUR ανά ελαστικό επίσωτρο την εξεταζόμενη περίοδο, λόγω της εξέλιξης των κύριων πρώτων υλών (ιδίως του φυσικού και του συνθετικού καουτσούκ). Ωστόσο, η μέση τιμή πώλησης του ενωσιακού κλάδου παραγωγής μειώθηκε κατά 19 EUR ανά ελαστικό επίσωτρο, λόγω της πίεσης των τιμών των κινεζικών εισαγωγών.

(228) Ως εκ τούτου, μπορεί να συναχθεί ότι η εξέλιξη του κόστους δεν θα μπορούσε να αποτελεί αιτία της διαπιστωθείσας ζημίας του ενωσιακού κλάδου παραγωγής.

5.4. **Συμπέρασμα για την αιτιώδη συνάφεια**

(229) Διαπιστώθηκε αιτιώδης συνάφεια μεταξύ της ζημίας που υπέστησαν οι ενωσιακοί παραγωγοί και των εισαγωγών που αποτελούσαν αντικείμενο ντάμπινγκ από την οικεία χώρα.

(230) Η σημαντική πίεση στις τιμές και στον όγκο η οποία ασκήθηκε στον ενωσιακό κλάδο παραγωγής από τις ολοένα αυξανόμενες εισαγωγές που αποτελούσαν αντικείμενο ντάμπινγκ από την οικεία χώρα κατά τη διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου δεν επέτρεψαν στον ενωσιακό κλάδο παραγωγής να επωφεληθεί από την αργή ανάκαμψη της αγοράς της ΕΕ μετά την κρίση. Πράγματι, ο εντονότερος ανταγωνισμός αφορά τη βαθμίδα 3 όπου πραγματοποιούνται οι περισσότερες κινεζικές εισαγωγές, και επηρεάζει τις υψηλότερες βαθμίδες όπως εξηγήθηκε στις αιτιολογικές σκέψεις 204 έως 210. Η ανάλυση των δεικτών ζημίας ανωτέρω δείχνει ότι η οικονομική κατάσταση της ενωσιακής βιομηχανίας στο σύνολό της επηρεάστηκε από την αύξηση των φθηνών εισαγόμενων προϊόντων που αποτελούσαν αντικείμενο ντάμπινγκ από τη ΛΔΚ και προσφέρονταν σε χαμηλότερες τιμές από τις τιμές της Ένωσης. Οι Κινέζοι εξαγωγείς κατάφεραν να αποσπάσουν σημαντικό μερίδιο της αγοράς σε βάρος του ενωσιακού κλάδου, με αποτέλεσμα μείωση της απασχόλησης και μείωση της παραγωγικής ικανότητας. Ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής απώλεσε 5,2 ποσοστιαίες μονάδες από το μερίδιο αγοράς του στο διάστημα από το 2014 έως την περίοδο της έρευνας και οι πωλήσεις καθηλώθηκαν, ενώ η κατανάλωση αυξήθηκε στην αγορά της Ένωσης. Επιπλέον, η σχετική τάση στην κερδοφορία για ολόκληρο τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής είναι κι αυτή φθίνουσα, με απώλειες ιδιαίτερα στα ελαστικά επίσωτρα της βαθμίδας 3.

(231) Η Επιτροπή διαφοροποίησε και διαχώρισε τις επιπτώσεις όλων των γνωστών παραγόντων στην κατάσταση του ενωσιακού κλάδου παραγωγής από τις ζημιογόνες επιπτώσεις των εισαγωγών που αποτελούσαν αντικείμενο ντάμπινγκ. Το αποτέλεσμα των άλλων παραγόντων που προσδιορίστηκαν, συγκεκριμένα των εισαγωγών από άλλες τρίτες χώρες, των εξαγωγικών επιδόσεων των ενωσιακών παραγωγών και της εξέλιξης του κόστους στις αρνητικές εξελίξεις στον κλάδο παραγωγής της Ένωσης όσον αφορά το μερίδιο αγοράς, τις τιμές και την κερδοφορία διαπιστώθηκε ότι δεν διασπά την αιτιώδη συνάφεια. Ακόμα και όταν ελήφθησαν υπόψη οι συνδυαστικές επιπτώσεις αυτών των παραγόντων, το συμπέρασμα της Επιτροπής δεν ήταν διαφορετικό: εάν δεν είχαν πραγματοποιηθεί οι εισαγωγές που αποτελούσαν αντικείμενο ντάμπινγκ, ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής δεν θα είχε επηρεαστεί αρνητικά σε τόσο μεγάλο βαθμό. Ειδικότερα, το μερίδιο αγοράς δεν θα είχε φτάσει σε τόσο χαμηλά επίπεδα και η απασχόληση θα είχε διατηρηθεί.

(232) Συνεπώς, η Επιτροπή κατέληξε σε αυτό το στάδιο στο συμπέρασμα ότι η σημαντική ζημία που υπέστη ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής προκλήθηκε από τις εισαγωγές σε τιμές ντάμπινγκ από την οικεία χώρα και ότι οι άλλοι παράγοντες, που εξετάστηκαν μεμονωμένα ή συλλογικά, δεν διέρρηξαν την αιτιώδη συνάφεια.

6. **ΣΥΜΦΕΡΟΝ ΤΗΣ ΕΝΩΣΗΣ**

(233) Σύμφωνα με το άρθρο 21 του βασικού κανονισμού, η Επιτροπή εξέτασε κατά πόσο θα μπορούσε να εξαγάγει σαφώς το συμπέρασμα ότι δεν ήταν προς το συμφέρον της Ένωσης να ληφθούν μέτρα στη συγκεκριμένη περίπτωση, παρά το ζημιογόνο ντάμπινγκ. Ο προσδιορισμός του συμφέροντος της Ένωσης βασίστηκε στην εκτίμηση όλων των ποικίλων συμφερόντων, συμπεριλαμβανομένων των συμφερόντων του ενωσιακού κλάδου παραγωγής και των εισαγωγέων.

6.1. **Συμφέρον του ενωσιακού κλάδου παραγωγής**

(234) Το αποτέλεσμα των δυνητικών μέτρων αντιντάμπινγκ μάλλον θα είναι θετικό για τους ενωσιακούς παραγωγούς και ιδίως τις ΜΜΕ. Θα είναι σε θέση να επωφεληθούν από την αυξανόμενη κατανάλωση και μια αγορά με δίκαιους όρους. Αναμένεται ιδιαιτέρως ότι υπό αυτές τις συνθήκες οι ενωσιακοί παραγωγοί θα μπορέσουν να αυξήσουν τις πωλήσεις τους και να ξανακερδίσουν το μερίδιο αγοράς που απώλεσαν. Αυτό θα μπορούσε στη συνέχεια να αυξήσει την παραγωγή της Ένωσης και να βελτιώσει τον βαθμό χρησιμοποίησης της παραγωγικής ικανότητας. Με δίκαιους όρους, ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής θα ήταν σε θέση να αυξήσει τις τιμές και να βελτιώσει την οικονομική του κατάσταση.

(235) Λόγω της διασύνδεσης μεταξύ της δραστηριότητας αναγόμωσης και της παραγωγής ελαστικών επισώτρων που μπορούν να αναγομωθούν, τα προτεινόμενα μέτρα θα επιτρέψουν ειδικότερα τη βιωσιμότητα του κλάδου αναγόμωσης. Αυτό θα ανακούφιζε την απασχόληση, ιδίως αφού ο κλάδος αναγόμωσης είναι έντασης εργασίας και οι εταιρείες αυτές βρίσκονται σε όλες τις χώρες της Ένωσης.

6.2. **Συμφέρον των χρηστών και των εισαγωγέων της Ένωσης**

(236) Η ανακοίνωση για την έναρξη διαδικασίας εστάλη σε πάνω από 40 εισαγωγείς και χρήστες του υπό εξέταση προϊόντος και στις ενώσεις τους.

(237) Πέντε μη συνδεδεμένοι εισαγωγείς απάντησαν στο ερωτηματολόγιο της δειγματοληψίας. Αντιπροσωπεύουν [10 % – 15 %] των συνολικών εισαγωγών από τη ΛΔΚ. Από τις πέντε αυτές εταιρείες, δύο ήταν στη δειγματοληψία με βάση τον όγκο των εισαγωγών τους (αντιπροσωπεύουν [6 % – 10 %] των συνολικών κινεζικών εισαγωγών) και απάντησαν στο ερωτηματολόγιο.

(238) Και για τους δύο εισαγωγείς του δείγματος, οι κινεζικές εισαγωγές του υπό εξέταση προϊόντος αντιπροσώπευαν σημαντικό μερίδιο του κύκλου εργασιών κατά την περίοδο έρευνας. Το επιχειρηματικό μοντέλο τους βασίζεται κυρίως σε συμβόλαια με Κινέζους παραγωγούς-εξαγωγείς, αν και έχουν και εναλλακτικές πηγές (είτε από το εσωτερικό είτε από τρίτες χώρες). Συνεπώς, ενώ τα μέτρα θα έχουν αντίκτυπο στη δραστηριότητά τους, αναμένεται ότι η επιβολή των μέτρων θα αυξήσει τις τιμές στην ενωσιακή αγορά σε θεμιτά επίπεδα.

(239) Υπάρχει άλλο ένα επιχειρηματικό μοντέλο που βασίζεται σε μια στρατηγική αποστολής του εμπορεύματος απευθείας από τον κατασκευαστή βάσει παραγγελίας. Στην περίπτωση αυτή, οι εισαγωγείς έχουν μεγαλύτερη ευελιξία να αλλάξουν πηγές εφοδιασμού. Τρεις από τους εισαγωγείς που δεν περιλαμβάνονταν στο δείγμα εμπίπτουν σ' αυτήν την κατηγορία και αντιπροσωπεύουν λιγότερο από το 2 % των συνολικών κινεζικών εισαγωγών στην περίοδο έρευνας. Ένα τόσο χαμηλό επίπεδο συνεργασίας δείχνει ότι η επιβολή μέτρων δεν θα είχε σημαντική επίπτωση στη δραστηριότητά τους.

(240) Ακόμα δώδεκα εισαγωγείς και δύο ενώσεις εισαγωγέων αναγγέλθηκαν και οι περισσότεροι από αυτούς μετά τη δημοσίευση του κανονισμού καταγραφής. Διατυπώθηκαν παρατηρήσεις για την καταγραφή και την πιθανή επιβολή μέτρων. Ωστόσο, κανένας από τους ενωσιακούς εισαγωγείς δεν υπέβαλε τεκμηριωμένους ισχυρισμούς.

(241) Ενώ τα προτεινόμενα μέτρα δεν είναι προς το συμφέρον των χρηστών και των εισαγωγέων, η Επιτροπή δεν μπορεί σ' αυτό το στάδιο να ποσοτικοποιήσει τυχόν αρνητικές συνέπειες.

6.3. **Συμφέρον των προμηθευτών**

(242) Οι προμηθευτές πέλματος έχουν τοποθετηθεί υπέρ της επιβολής μέτρων αντιντάμπινγκ, ισχυριζόμενοι ότι τέτοια μέτρα είναι ουσιαστικά για την επιβίωση του κλάδου αναγόμωσης. Χωρίς τις δραστηριότητες αναγόμωσης, οι επιχειρήσεις τους θα πλήττονταν σοβαρά. Το θέμα αυτό θα εξεταστεί σοβαρά στην πορεία της έρευνας.

6.4. **Άλλα συμφέροντα**

(243) Είναι πάγια πολιτική της Ένωσης ([1]) η μείωση των αποβλήτων και η διαχείριση των πρώτων υλών με τρόπο βιώσιμο. Στην πραγματικότητα η πολιτική της Ένωσης είναι διττή: αφορά την αποτροπή δημιουργίας αποβλήτων και ενθαρρύνει την ανακύκλωση ([2]). Επιπλέον, υπάρχει οριζόντιος στόχος πολιτικής να ενθαρρυνθεί η παρουσία μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων στην ενωσιακή αγορά ([3]).

(244) Η αναγόμωση είναι ζωτικής σημασίας για μια ενάρετη κυκλική οικονομία. Εκτός από το ότι εγγυώνται υψηλό επίπεδο αξιοπιστίας, επίδοσης και ασφάλειας, τα αναγομωμένα ελαστικά επίσωτρα έχουν μεγάλο πλεονέκτημα από περιβαλλοντική άποψη (μικρότερη χρήση πρώτων υλών και ενέργειας, μικρότερη παραγωγή CO_2, λιγότερη ρύπανση και λιγότερη κατανάλωση νερού). Αυτό θα μπορούσε να συμβάλει επίσης στην επίτευξη μεγαλύτερων κοινωνικών στόχων, στόχων που αναγνωρίζονται από ειδικές πολιτικές της Ένωσης.

(245) Μερικά ενδιαφερόμενα μέρη υπογράμμισαν ότι κατασκευαστές ελαστικών επισώτρων πρώτης ποιότητας παράγουν καινούρια υψηλής ποιότητας ελαστικά που είναι σχεδιασμένα για μεγάλο κύκλο ζωής και μπορούν να αναγομωθούν. Χωρίς τον κλάδο αναγόμωσης, ο ανταγωνισμός στον κλάδο ελαστικών επισώτρων θα γίνει μια κούρσα για όλο και πιο χαμηλές τιμές και θα καταλήξει στην καταστροφή του κλάδου, την απώλεια αξίας της βιομηχανίας σε ολόκληρη την αλυσίδα εφοδιασμού και την εκμηδένιση της ποιοτικής προσφοράς στην Ένωση.

(246) Η AIRP δήλωσε ότι η δραστηριότητα αναγόμωσης αποτελεί παράδειγμα κυκλικής οικονομίας καθώς η αναγόμωση ενός μόνο ελαστικού επισώτρου σε σύγκριση με την παραγωγή ενός καινούργιου ελαστικού χρησιμοποιεί 70 % λιγότερες πρώτες ύλες, 65 % λιγότερη ενέργεια και 19 % λιγότερο νερό, παράγει 37 % λιγότερο CO_2 και 21 % λιγότερη ρύπανση του αέρα (σωματίδια) και προκαλεί 29 % λιγότερο διάβρωση του εδάφους σε χώρες στις οποίες παράγεται το φυσικό καουτσούκ.

(247) Επιπλέον, ο κλάδος αναγόμωσης αποτρέπει σήμερα την παραγωγή περίπου 240 000 τόνων φθαρμένων ελαστικών επισώτρων ετησίως. Κατά συνέπεια, μέτρα που προστατεύουν υψηλής ποιότητας ελαστικά επίσωτρα στην Ένωση που είναι αναγομώσιμα, και τα οποία επιβάλλονται έναντι των ελαστικών ουσιαστικά μίας χρήσης θα συμβάλουν στην αποφυγή δημιουργίας αποβλήτων σύμφωνα με τους στόχους της οδηγίας για τα απόβλητα, καθώς θα υποστηρίξουν τη διατήρηση ενός βιώσιμου κλάδου αναγόμωσης στην Ένωση.

([1]) Οδηγία 2008/98/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Νοεμβρίου 2008, για τα απόβλητα και την κατάργηση ορισμένων οδηγιών (ΕΕ L 312 της 22.11.2008, σ. 3).

([2]) Βλέπε το σχέδιο δράσης για την κυκλική οικονομία που εγκρίθηκε τον Ιανουάριο του 2018· http://ec.europa.eu/environment/circular-economy/index_en.htm.

([3]) Βλέπε την πολιτική της Επιτροπής για τη στήριξη των μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων· https://ec.europa.eu/growth/smes/business-friendly-environment/small-business-act_en.

(248) Σύμφωνα με μελέτες που διεξήγαγε AIRP, η Ιταλία εξοικονομεί κατά μέσο όρο 30 εκατομμύρια λίτρα ακατέργαστου πετρελαίου ετησίως μέσω της αναγόμωσης, όπως και 20 000 τόνους άλλων πρώτων υλών στρατηγικής σημασίας, όπως το φυσικό και συνθετικό καουτσούκ, η αιθάλη, τα νήματα, ο χάλυβας και ο χαλκός, πέρα από το ότι μειώνει τις εκπομπές CO_2 κατά 10 202 τόνους. Σύμφωνα με τις ίδιες μελέτες, κάθε αναγομωμένο ελαστικό επίσωτρο μειώνει τις εκπομπές CO_2 κατά 26,5 kg.

(249) Κατά συνέπεια, μέτρα που προστατεύουν υψηλής ποιότητας και αναγομώσιμα ελαστικά επίσωτρα στην Ένωση, και τα οποία επιβάλλονται εις βάρος ελαστικών που είναι ουσιαστικά μίας χρήσης θα ενισχύσουν τη συνοχή της πολιτικής με τους στόχους της Ένωσης για τα απόβλητα και την κυκλική οικονομία, καθώς θα υποστηρίξουν τη διατήρηση ενός βιώσιμου κλάδου αναγόμωσης στην Ένωση. Επιπλέον, λόγω του ότι στον κλάδο αυτό δραστηριοποιούνται κυρίως οι ΜΜΕ, τα μέτρα θα συμβάδιζαν με τον στόχο της Επιτροπής να υποστηρίξει τις εν λόγω εταιρείες.

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

(250) Τα αποτελέσματα των μέτρων αντιντάμπινγκ στους ενωσιακούς παραγωγούς θα ήταν θετικά. Παρά τους ισχυρισμούς για δυνητικά αρνητικό αντίκτυπο στους ενωσιακούς παραγωγούς, ο δασμός δεν θα ήταν δυσανάλογος σε σχέση με τις συνολικές συνέπειες σ' όλο τον ενωσιακό κλάδο. Πράγματι, θεωρείται ότι η ελεύθερη διαθέσιμη ικανότητα παραγωγής του ενωσιακού κλάδου και οι εισαγωγές από άλλες χώρες θα άμβλυναν τους κινδύνους, προσφέροντας εναλλακτικές πηγές εφοδιασμού. Η αποκατάσταση του θεμιτού ανταγωνισμού και των ισότιμων όρων ανταγωνισμού, όταν δεν θα υπάρχουν εισαγωγές με ντάμπινγκ, θα βοηθούσε την υγιή ανάπτυξη της συνολικής αγοράς ελαστικών της Ένωσης και θα ενίσχυε τη συνοχή της πολιτικής με τους στόχους μιας κυκλικής οικονομίας, την αποτροπή της δημιουργίας αποβλήτων και την προστασία των ΜΜΕ στην Ένωση. Για τους λόγους αυτούς, δεν υπάρχουν επιτακτικοί λόγοι κατά της επιβολής προσωρινών μέτρων στις εισαγωγές ελαστικών επισώτρων για λεωφορεία και φορτηγά από τη ΛΔΚ.

(251) Συνεπώς, η επιβολή μέτρων αντιντάμπινγκ αναμένεται να επιτρέψει στον ενωσιακό κλάδο παραγωγής να παραμείνει στην αγορά και, στη συνέχεια, να βελτιώσει την κατάστασή του. Υπάρχει μεγάλος κίνδυνος στην περίπτωση που δεν θα επιβληθεί κάποιο μέτρο, ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής να αποσυρθεί από τη δραστηριότητα της αναγόμωσης μεσοπρόθεσμα, με αποτέλεσμα να χαθούν θέσεις εργασίας -όπως συνέβη ήδη με το κλείσιμο δεκάδων ΜΜΕ όπως φάνηκε στην αιτιολογική σκέψη 175. Από την άποψη των εισαγωγέων ή των χρηστών, δεν διαπιστώθηκαν επιτακτικοί λόγοι κατά της επιβολής μέτρων αντιντάμπινγκ στις εισαγωγές ελαστικών για λεωφορεία και φορτηγά καταγωγής ΛΔΚ σ' αυτό το στάδιο της έρευνας.

7. **ΠΡΟΣΩΡΙΝΑ ΜΕΤΡΑ ΑΝΤΙΝΤΑΜΠΙΝΓΚ**

(252) Με βάση τα συμπεράσματα που έχουν συναχθεί από την Επιτροπή όσον αφορά το ντάμπινγκ, τη ζημία, την αιτιώδη συνάφεια 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 του υπό εξέταση προϊόντος με τιμές ντάμπινγκ.

7.1. **Επίπεδο εξάλειψης της ζημίας (περιθώριο ζημίας)**

(253) Για να καθοριστεί το επίπεδο των μέτρων, η Επιτροπή καθόρισε καταρχάς το ποσό του δασμού που είναι αναγκαίο για την εξάλειψη της ζημίας που υπέστη ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής.

(254) Η ζημία θα εξαλειφθεί εάν ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής είναι σε θέση να καλύψει το κόστος παραγωγής του και να αποκομίσει κέρδος προ φόρων επί των πωλήσεων του ομοειδούς προϊόντος στην αγορά της Ένωσης, το οποίο θα μπορούσε να επιτευχθεί εύλογα υπό κανονικές συνθήκες ανταγωνισμού από έναν κλάδο παραγωγής αυτού του τύπου, δηλαδή ελλείψει εισαγωγών που αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ. Αυτό το κέρδος καθορίστηκε με βάση το κέρδος που πέτυχε ο ενωσιακός κλάδος το 2014. Από όλη την εξεταζόμενη περίοδο, αυτό ήταν το έτος που χαρακτηριζόταν από τους πλέον κανονικούς όρους ανταγωνισμού, διότι ο όγκος των κινεζικών εισαγωγών ήταν ο χαμηλότερος και η μέση τιμή εισαγωγής ήταν η υψηλότερη.

(255) Σε αυτή τη βάση, η Επιτροπή υπολόγισε μια μη ζημιογόνο τιμή του ομοειδούς προϊόντος για τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής με την προσθήκη κέρδους 15,6 % στο κόστος παραγωγής, κατά την περίοδο έρευνας, των ενωσιακών παραγωγών του δείγματος αφαιρώντας από τις τιμές των πωλήσεων στην Ένωση το πραγματικό περιθώριο κέρδους που επιτεύχθηκε κατά την περίοδο της έρευνας και αντικαθιστώντας το με το περιθώριο κέρδους της τάξης του 15,6 %.

(256) Στη συνέχεια η Επιτροπή καθόρισε το επίπεδο εξάλειψης της ζημίας με βάση σύγκριση της μέσης σταθμισμένης τιμής εισαγωγών των συνεργαζόμενων παραγωγών-εξαγωγέων του δείγματος στην ΛΔΚ, 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 ενωσιακή αγορά κατά την περίοδο της έρευνας. Τυχόν διαφορές που προέκυψαν από αυτή τη σύγκριση εκφράστηκαν ως ποσοστό της μέσης σταθμισμένης αξίας CIF της εισαγωγής.

(257) Το επίπεδο εξάλειψης της ζημίας για τις «άλλες συνεργαζόμενες εταιρείες» και για «όλες τις άλλες εταιρείες» ορίζεται κατά τον ίδιο τρόπο με το περιθώριο ντάμπινγκ γι' αυτές τις εταιρείες (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 127 και 128).

7.2. **Προσωρινά μέτρα**

(258) Θα πρέπει να επιβληθούν προσωρινά μέτρα αντιντάμπινγκ στις εισαγωγές του υπό εξέταση προϊόντος καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας, σύμφωνα με τον κανόνα του χαμηλότερου δασμού στο άρθρο 7 παράγραφος 2 του βασικού κανονισμού. Η Επιτροπή συνέκρινε τα περιθώρια ζημίας και τα περιθώρια ντάμπινγκ. Το ποσό των δασμών θα πρέπει να καθοριστεί στο επίπεδο των χαμηλότερων περιθωρίων ντάμπινγκ και ζημίας..

(259) Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 7, η Επιτροπή κατέστησε, με τον κανονισμό για την καταγραφή, υποχρεωτική την καταγραφή των εισαγωγών του υπό εξέταση προϊόντος καταγωγής ΛΔΚ, με σκοπό την πιθανή αναδρομική εφαρμογή τυχόν μέτρων αντιντάμπινγκ και αντισταθμιστικών μέτρων, δυνάμει του άρθρου 14 παράγραφος 5 του βασικού κανονισμού και του άρθρου 24 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/1037 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([1]) («ο βασικός κανονισμός κατά των επιδοτήσεων»).

(260) Όσον αφορά την παρούσα έρευνα αντιντάμπινγκ και με βάση τις ανωτέρω διαπιστώσεις, η καταγραφή των εισαγωγών για τον σκοπό της έρευνας αντιντάμπινγκ σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 5 του βασικού κανονισμού θα πρέπει να διακοπεί.

(261) Όσον αφορά την παράλληλη έρευνα κατά των επιδοτήσεων, η καταγραφή των εισαγωγών του υπό εξέταση προϊόντος από τη ΛΔΚ σύμφωνα με το άρθρο 24 παράγραφος 5 του βασικού κανονισμού κατά των επιδοτήσεων θα πρέπει να συνεχιστεί.

(262) Στο παρόν στάδιο της διαδικασίας δεν μπορεί να ληφθεί καμία απόφαση σχετικά με πιθανή αναδρομική εφαρμογή μέτρων αντιντάμπινγκ.

(263) Σύμφωνα με τις Επεξηγηματικές Σημειώσεις του Εναρμονισμένου Συστήματος (ΕΣΕΣ) στις κλάσεις 8708 και 8716, οι τροχοί οδικών οχημάτων, ρυμουλκούμενων και ημιρυμουλκούμενω στους οποίους είναι τοποθετημένα ελαστικά επίσωτρα ταξινομούνται στις κλάσεις 8708 και 8716. Επειδή ενδέχεται να υπάρχει ο κίνδυνος επιχειρήσεις να χρησιμοποιούν την εισαγωγή τροχών στους οποίους έχουν τοποθετηθεί κινεζικά ελαστικά επίσωτρα για να παρακάμψουν τα μέτρα, η Επιτροπή έκρινε ότι είναι σκόπιμο να παρακολουθεί τις εισαγωγές τέτοιων τροχών, ώστε να ελαχιστοποιήσει τον εν λόγω κίνδυνο. Τα στοιχεία που συγκεντρώνονται στο πλαίσιο αυτής της παρακολούθησης θα μπορούσαν επίσης να χρησιμοποιηθούν αν χρειαστεί να κινηθεί στο μέλλον έρευνα για καταστρατήγηση σύμφωνα με το άρθρο 13 του βασικού κανονισμού. Συνεπώς, θα πρέπει να καθοριστούν χωριστοί κωδικοί TARIC για τις εισαγωγές τροχών οδικών οχημάτων, ρυμουλκούμενων και ημιρυμουλκούμενων στους οποίους έχουν τοποθετηθεί επίσωτρα με πιεσμένο αέρα, καινούργια ή αναγομωμένα, από καουτσούκ, των τύπων που χρησιμοποιούνται για λεωφορεία ή φορτηγά, με δείκτη φορτίου άνω του 121.

(264) Κατά συνέπεια, οι προσωρινοί συντελεστές δασμού αντιντάμπινγκ, εκφρασμένοι σε τιμή CIF στα σύνορα της Ένωσης, πριν από την καταβολή του δασμού, έχουν ως εξής:

Εταιρεία	Περιθώριο ντάμπινγκ (%)	Περιθώριο ζημίας (%)	Προσωρινός δασμός αντιντάμπινγκ (%)
Xingyuan Group	166,7	68,8	68,8
Όμιλος Giti	98,7	33,2	33,2
Όμιλος Aeolus	151,2	48,1	48,1
Όμιλος Hankook	80,4	29,3	29,3
Άλλες συνεργαζόμενες εταιρείες	110,3	40,2	40,2
Όλες οι άλλες εταιρείες	166,7	68,8	68,8

(265) Οι ατομικοί για κάθε εταιρεία δασμολογικοί συντελεστές αντιντάμπινγκ που προσδιορίζονται στον παρόντα κανονισμό καθορίστηκαν βάσει των πορισμάτων της ανωτέρω έρευνας. Επομένως, αντικατοπτρίζουν την κατάσταση που διαπιστώθηκε κατά τη διάρκεια της έρευνας σε σχέση με τις εν λόγω εταιρείες. Αυτοί οι δασμολογικοί συντελεστές εφαρμόζονται αποκλειστικά στις εισαγωγές του υπό εξέταση προϊόντος καταγωγής της οικείας χώρας και παραγωγής από τις αναφερθείσες νομικές οντότητες. Οι εισαγωγές του υπό εξέταση προϊόντος που παράγεται από οποιαδήποτε άλλη εταιρεία η οποία δεν αναφέρεται ρητώς στο διατακτικό του παρόντος κανονισμού, συμπεριλαμβανομένων των οντοτήτων που συνδέονται με τις εταιρείες που αναφέρονται ρητώς, θα πρέπει να υπόκεινται στον δασμολογικό συντελεστή που ισχύει για «όλες τις άλλες εταιρείες». Δεν θα πρέπει να υπόκεινται σε ατομικό δασμολογικό συντελεστή αντιντάμπινγκ.

([1]) Κανονισμός (ΕΕ) 2016/1037 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 8ης Ιουνίου 2016 για την άμυνα κατά των εισαγωγών που αποτελούν αντικείμενο επιδοτήσεων εκ μέρους χωρών μη μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ L 176 της 30.6.2016, σ. 55).

(266) Μια εταιρεία μπορεί να ζητήσει την εφαρμογή αυτών των ατομικών δασμολογικών συντελεστών αντιντάμπινγκ σε περίπτωση μετέπειτα αλλαγής της επωνυμίας της. Το αίτημα πρέπει να απευθύνεται στην Επιτροπή. Το αίτημα πρέπει να περιέχει όλες τις σχετικές πληροφορίες με τις οποίες μπορεί να καταδειχθεί ότι η αλλαγή δεν θίγει το δικαίωμα της εταιρείας να επωφελείται από τον δασμολογικό συντελεστή που ισχύει για αυτήν. Εάν η αλλαγή επωνυμίας της εταιρείας δεν επηρεάζει το δικαίωμά της να επωφελείται από τον δασμολογικό συντελεστή που ισχύει γι' αυτήν, δημοσιεύεται ανακοίνωση σχετικά με την αλλαγή επωνυμίας στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

(267) Για να ελαχιστοποιηθούν οι κίνδυνοι καταστρατήγησης λόγω της μεγάλης 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 συμφωνεί με τις απαιτήσεις που ορίζονται στο άρθρο 1 παράγραφος 3 του παρόντος κανονισμού. Οι εισαγωγές που δεν συνοδεύονται από τέτοιο τιμολόγιο θα υποβάλλονται στον δασμό αντιντάμπινγκ που ισχύει για «όλες τις άλλες εταιρείες».

(268) Για να εξασφαλιστεί η ορθή επιβολή των δασμών αντιντάμπινγκ, ο δασμός αντιντάμπινγκ για όλες τις άλλες εταιρείες θα 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 της έρευνας.

8. **ΜΟΡΦΗ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ**

(269) Η Επιτροπή διαπίστωσε ότι ο κατ' αξία δασμός έχει δύο σημαντικά μειονεκτήματα. Πρώτον, κάθε κατ' αξία δασμός δημιουργεί κίνητρο για μια εταιρεία να πωλήσει το κατώτερο ποιοτικά μείγμα προϊόντος της. Αυτό θα δημιουργούσε πρόσθετες πιέσεις στη βαθμίδα 3, αν και ακριβώς αυτή η βαθμίδα της αγοράς χρειάζεται μεγαλύτερη προστασία από τον αθέμιτο ανταγωνισμό. Συνεπώς, η Επιτροπή θεώρησε ότι είναι σκοπιμότερο να ορίσει δασμό για τα ελαστικά επίσωτρα της βαθμίδας 3 σ' ένα ορισμένο απόλυτο συντελεστή.

(270) Δεύτερον, ένας δασμός κατ' αξία θα πρέπει επίσης να οδηγήσει σε αρκετά υψηλά ποσά για τα ελαστικά επίσωτρα των βαθμίδων 1 και 2. Στο σημείο αυτό, ο κίνδυνος είναι να γίνουν πολύ ακριβά τα ελαστικά υψηλής ποιότητας, αν και ακριβώς αυτά τα ελαστικά θα ωφελήσουν τη δραστηριότητα αναγόμωσης στην Ένωση. Οι επιχειρήσεις αναγόμωσης της Ένωσης χρειάζονται καλά περιβλήματα τα οποία θα μπορούσαν να εφοδιάζουν οι παραγωγοί ελαστικών επισώτρων βαθμίδας 1 ή 2 στην Ένωση ή μερικοί Κινέζοι εξαγωγείς αυτής της βαθμίδας. Αν τα μέτρα επιβαρύνουν υπέρμετρα τις εισαγωγές στην Ένωση στη βαθμίδα 1 και 2, ίσως οι συνέπειες για την πολιτική της Ένωσης για μια κυκλική οικονομία να είναι αρνητικές.

(271) Οπότε η Επιτροπή προσωρινά έκρινε ότι για το συμφέρον της Ένωσης πρέπει να επιβληθούν κατ' αποκοπή δασμοί ανά τεμάχιο, υπολογιζόμενοι με βάση το ατομικό περιθώριο ζημίας για κάθε εξαγωγέα. Τέτοιοι κατ' αποκοπή δασμοί θα αντιστάθμιζαν τον κίνδυνο ανεπαρκούς αντιμετώπισης του ντάμπινγκ στη βαθμίδα 3, καθώς τα ελαστικά επίσωτρα της βαθμίδας 3 εισάγονται στην Ένωση σε μεγάλες ποσότητες και ο κατ' αποκοπή δασμός θα ήταν σχετικά υψηλός σε σύγκριση με την πραγματική αξία των ελαστικών. Ταυτόχρονα, τέτοιοι δασμοί απαντούν στον κίνδυνο υπερβολικής επιβάρυνσης των εισαγωγών βαθμίδας 1 και 2 στην Ένωση που είναι εισαγωγές αναγομώσιμων ελαστικών επισώτρων και μπορούν να αναγομωθούν από τις επιχειρήσεις της Ένωσης.

(272) Συμπερασματικά, η Επιτροπή έκρινε πρόσφορο να επιβάλει προσωρινούς δασμούς υπό τη μορφή κατ' αποκοπή δασμών.

9. **ΤΕΛΙΚΗ ΔΙΑΤΑΞΗ**

(273) Στο πλαίσιο της χρηστής διοίκησης, η Επιτροπή θα καλέσει ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν γραπτές παρατηρήσεις και/ή να ζητήσουν ακρόαση από την Επιτροπή και/ή από τον σύμβουλο ακροάσεων στις διαδικασίες εμπορικών προσφυγών, εντός καθορισμένης προθεσμίας,

(274) 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 ορισμένων επισώτρων με πιεσμένο αέρα, καινούργιων ή αναγομωμένων, από καουτσούκ, των τύπων που χρησιμοποιούνται για λεωφορεία ή φορτηγά, με δείκτη φορτίου άνω του 121, που επί του παρόντος εμπίπτουν στους κωδικούς ΣΟ 4011 20 90 και ex 4012 12 00 (κωδικός TARIC 4012 12 00 10), καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας.

2. Οι προσωρινοί δασμοί αντιντάμπινγκ που εφαρμόζονται σε ευρώ ανά τεμάχιο του προϊόντος που περιγράφεται στην παράγραφο 1 και παράγεται από τις εταιρείες που παρατίθενται κατωτέρω είναι οι ακόλουθοι:

Εταιρεία	Προσωρινός δασμός αντιντάμπινγκ (σε EUR/τεμάχιο)	Πρόσθετος κωδικός TARIC
Xingyuan Tire Group Ltd., Co· Guangrao Xinhongyuan Tyre Co., Ltd.	82,17	C331
Giti Tire (Anhui) Company Ltd.· Giti Tire (Fujian) Company, Ltd· Giti Tire (Hualin) Company Ltd.· Giti Tire (Yinchuan) Company, Ltd.	57,42	C332
Aeolus Tyre Co., Ltd· Chonche Auto Double Happiness Tyre Corp., Ltd· Qingdao Yellow Sea Rubber Co., Ltd· Pirelli Tyre Co, Ltd·	64,13	C333
Chongqing Hankook Tire Co., Ltd.· Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd.·	52,85	C334
Άλλες συνεργαζόμενες εταιρείες που απαριθμούνται στο παράρτημα	62,79	
Όλες οι άλλες εταιρείες	82,17	C999

3. Η εφαρμογή των ατομικών δασμολογικών συντελεστών που καθορίζονται για τις εταιρείες που απαριθμούνται στην παράγραφο 2 ή στο παράρτημα εξαρτάται από την προσκόμιση στις τελωνειακές αρχές των κρατών μελών έγκυρου εμπορικού τιμολογίου, 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 κάτωθι υπογεγραμμένος/-η πιστοποιώ ότι το/τα (τεμάχιο/-α) του (υπό εξέταση προϊόντος) που πωλήθηκαν για εξαγωγή στην Ευρωπαϊκή Ένωση και περιλαμβάνονται στο παρόν τιμολόγιο κατασκευάστηκαν από την (επωνυμία και διεύθυνση εταιρείας) (πρόσθετος κωδικός TARIC) στη Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας. Δηλώνω ότι τα στοιχεία που αναγράφονται στο παρόν τιμολόγιο είναι πλήρη και ακριβή.*» Σε περίπτωση μη προσκόμισης του εν λόγω τιμολογίου, 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 εξαρτάται από την καταβολή εγγύησης ίσης με το ποσό που αντιστοιχεί στον προσωρινό δασμό.

5. Οι τροχοί οδικών οχημάτων, ρυμουλκούμενων και ημιρυμουλκούμενων στους οποίους έχουν τοποθετηθεί επίσωτρα με πιεσμένο αέρα, καινούργια ή αναγομωμένα, από καουτσούκ, των τύπων που χρησιμοποιούνται για λεωφορεία ή φορτηγά, με δείκτη φορτίου άνω του 121 εμπίπτουν στους κωδικούς TARIC 8708 70 10 15, 8708 70 10 80, 8708 70 50 15, 8708 70 50 80, 8708 70 91 15, 8708 70 99 15, 8716 90 90 15 και 8716 90 90 80.

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

Άρθρο 2

1. Εντός 25 ημερολογιακών ημερών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού τα ενδιαφερόμενα μέρη μπορούν:

α) να ζητήσουν την κοινοποίηση των ουσιωδών πραγματικών περιστατικών και του σκεπτικού βάσει των οποίων εκδόθηκε ο παρών κανονισμός·

β) να υποβάλουν εγγράφως τις παρατηρήσεις τους στην Επιτροπή, περιλαμβάνοντας παρατηρήσεις για την ταξινόμηση των εμπορικών ονομάτων στις βαθμίδες· και

γ) να ζητήσουν ακρόαση από την Επιτροπή και/ή από τον σύμβουλο ακροάσεων σε διαδικασίες εμπορικών προσφυγών.

2. Εντός 25 ημερολογιακών ημερών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού, τα μέρη που αναφέρονται στο άρθρο 21 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/1036 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου μπορούν να υποβάλουν παρατηρήσεις σχετικά με την εφαρμογή των προσωρινών μέτρων.

Άρθρο 3

Στο άρθρο 1 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/163, η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Οι τελωνειακές αρχές καλούνται, σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/1036 και το άρθρο 24 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/1037, να λάβουν τα κατάλληλα μέτρα για την καταγραφή των εισαγωγών νέων και αναγομωμένων ελαστικών επισώτρων για φορτηγά ή λεωφορεία στην Ένωση, με δείκτη φορτίου άνω του 121, που υπάγονται επί του παρόντος στους κωδικούς ΣΟ 4011 20 90 και ex 4012 12 00 (κωδικός TARIC4012 12 00 10) και κατάγονται από τη Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας.»

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, 4 Μαΐου 2018.

Για την Επιτροπή

Ο Πρόεδρος

Jean-Claude JUNCKER

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Συνεργαζόμενοι Κινέζοι παραγωγοί-εξαγωγείς που δεν συμμετέχουν στο δείγμα:

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

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