Το παρόν έγγραφο αποτελεί απλώς βοήθημα τεκμηρίωσης και τα θεσμικά όργανα δεν αναλαμβάνουν καμία ευθύνη για το περιεχόμενό του

►**B** **ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 1008/2011 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

της 10ης Οκτωβρίου 2011

για την επιβολή οριστικού δασμού αντιντάμπινγκ στις εισαγωγές τροχοφόρων φορείων και των βασικών μερών τους καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας, όπως επεκτάθηκε στις εισαγωγές τροχοφόρων φορείων και των βασικών μερών τους που αποστέλλονται από την Ταϊλάνδη, είτε δηλώνονται ως καταγωγής Ταϊλάνδης είτε όχι, κατόπιν επανεξέτασης ενόψει της λήξης της ισχύος των μέτρων, σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1225/2009

(ΕΕ L 268 της 13.10.2011, σ. 1)

Τροποποιείται από:

		Επίσημη Εφημερίδα		
		αριθ.	σελίδα	ημερομηνία
►**M1**	Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 372/2013 του Συμβουλίου της 22ας Απριλίου 2013	L 112	1	24.4.2013

▼B

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 1008/2011 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 10ης Οκτωβρίου 2011

για την επιβολή οριστικού δασμού αντιντάμπινγκ στις εισαγωγές τροχοφόρων φορείων και των βασικών μερών τους καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας, όπως επεκτάθηκε στις εισαγωγές τροχοφόρων φορείων και των βασικών μερών τους που αποστέλλονται από την Ταϊλάνδη, είτε δηλώνονται ως καταγωγής Ταϊλάνδης είτε όχι, κατόπιν επανεξέτασης ενόψει της λήξης της ισχύος των μέτρων, σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1225/2009

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1225/2009 του Συμβουλίου, της 30ής Νοεμβρίου 2009, για την άμυνα κατά των εισαγωγών που αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ εκ μέρους χωρών μη μελών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας [1] («βασικός κανονισμός»), και ιδίως το άρθρο 9 παράγραφος 4 και το άρθρο 11 παράγραφοι 2, 5 και 6,

Έχοντας υπόψη την πρόταση που υπέβαλε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή («Επιτροπή»), κατόπιν διαβούλευσης με τη συμβουλευτική επιτροπή,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

Α. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

1. Ισχύοντα μέτρα

(1) Το Συμβούλιο, κατόπιν έρευνας αντιντάμπινγκ («αρχική έρευνα»), με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1174/2005 [2], επέβαλε οριστικό δασμό αντιντάμπινγκ στις εισαγωγές τροχοφόρων φορείων και των βασικών μερών τους, που κατατάσσονται στους κωδικούς ΣΟ ex 8427 90 00 και ex 8431 20 00, καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας («οριστικά μέτρα αντιντάμπινγκ»). Τα μέτρα έχουν τη μορφή δασμού κατ' αξία, κυμαινόμενου μεταξύ 7,6 % και 46,7 %.

(2) Το Συμβούλιο, μετά από μια αυτεπάγγελτη ενδιάμεση επανεξέταση του πεδίου καλυπτόμενων προϊόντων, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 684/2008 [3], αποσαφήνισε το πεδίο καλυπτόμενων προϊόντων της αρχικής έρευνας.

(3) Μετά από αυτεπάγγελτη έρευνα κατά της καταστρατήγησης των μέτρων αντιντάμπινγκ, το Συμβούλιο, με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 499/2009 [4], επεξέτεινε τον οριστικό δασμό αντιντάμπινγκ ο οποίος εφαρμόζεται σε «όλες τις άλλες εταιρείες» και επιβλήθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1174/2005 στα τροχοφόρα φορεία και τα βασικά μέρη τους που αποστέλλονται από την Ταϊλάνδη, είτε δηλώνονται ως καταγωγής Ταϊλάνδης είτε όχι.

---

[1] ΕΕ L 343 της 22.12.2009, σ. 51.
[2] ΕΕ L 189 της 21.7.2005, σ. 1.
[3] ΕΕ L 192 της 19.7.2008, σ. 1.
[4] ΕΕ L 151 της 16.6.2009, σ. 1.

▼B

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

(4) Μετά τη δημοσίευση ανακοίνωσης για την επικείμενη λήξη ([1]) των ισχυόντων οριστικών μέτρων αντιντάμπινγκ, η Επιτροπή, στις 21 Απριλίου 2010, έλαβε αίτηση επανεξέτασης ενόψει της λήξης της ισχύος των εν λόγω μέτρων, σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 2 του βασικού κανονισμού. Η αίτηση υποβλήθηκε από δύο παραγωγούς της Ένωσης: τις εταιρείες BT Products AB και Lifter S.r.l. («αιτούντες»), που εκπροσωπούν σημαντικό τμήμα, στην προκειμένη περίπτωση σχεδόν το σύνολο, της παραγωγής τροχοφόρων φορείων και των βασικών μερών τους στην Ένωση.

(5) Η αίτηση βασίστηκε στο επιχείρημα ότι η λήξη της ισχύος των μέτρων είναι πιθανόν να οδηγήσει στη συνέχιση ή την επανάληψη του ντάμπινγκ και της ζημίας στον κλάδο παραγωγής της Ένωσης.

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

(6) Η Επιτροπή, αφού διαπίστωσε, έπειτα από διαβούλευση με τη συμβουλευτική επιτροπή, ότι υφίστανται επαρκή στοιχεία για την έναρξη επανεξέτασης ενόψει της λήξης της ισχύος των μέτρων, ανήγγειλε, στις 20 Ιουλίου 2010, με ανακοίνωση που δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ([2]) («ανακοίνωση για την έναρξη»), την έναρξη επανεξέτασης ενόψει της λήξης της ισχύος των μέτρων, σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 2 του βασικού κανονισμού.

4. **Έρευνα**

4.1. *Περίοδος της έρευνας*

(7) Η έρευνα με αντικείμενο τη συνέχιση ή την επανάληψη του ντάμπινγκ κάλυψε την περίοδο από την 1η Ιουλίου 2009 έως τις 30 Ιουνίου 2010 («περίοδος έρευνας για την επανεξέταση» ή «ΠΕΕ»). Η εξέταση των τάσεων σχετικά με την εκτίμηση του ενδεχομένου συνέχισης ή επανάληψης της ζημίας κάλυψε την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2007 έως το τέλος της περιόδου έρευνας για την επανεξέταση («υπό εξέταση περίοδος»).

4.2. *Μέρη τα οποία αφορά η έρευνα*

(8) Η Επιτροπή ενημέρωσε επίσημα τους αιτούντες, τους παραγωγούς-εξαγωγείς, τους εισαγωγείς, τους χρήστες που είναι γνωστό ότι ενδιαφέρονται και τους εκπροσώπους των χωρών εξαγωγής σχετικά με την έναρξη της επανεξέτασης λόγω λήξης της ισχύος των μέτρων. Τα ενδιαφερόμενα μέρη είχαν την ευκαιρία να γνωστοποιήσουν γραπτώς τις απόψεις τους και να ζητήσουν ακρόαση εντός της προθεσμίας που καθορίσθηκε στην ανακοίνωση για την έναρξη διαδικασίας.

(9) Δόθηκε η δυνατότητα ακρόασης σε όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη τα οποία υπέβαλαν σχετική αίτηση και απέδειξαν ότι είχαν ιδιαίτερους λόγους να τύχουν ακρόασης.

([1]) ΕΕ C 70 της 19.3.2010, σ. 29.
([2]) ΕΕ C 196 της 20.7.2010, σ. 15.

▼B

(10) Λόγω του μεγάλου αριθμού μη συνδεδεμένων εισαγωγέων, θεωρήθηκε σκόπιμο, σύμφωνα με το άρθρο 17 του βασικού κανονισμού, να εξεταστεί το ενδεχόμενο εφαρμογής δειγματοληψίας. Για να μπορέσει η Επιτροπή να αποφασίσει κατά πόσον απαιτείται δειγματοληψία και, εφόσον απαιτείται, να επιλέξει δείγμα, κλήθηκαν τα προαναφερόμενα μέρη, δυνάμει του άρθρου 17 του βασικού κανονισμού, να αναγγελθούν εντός 15 ημερών από την έναρξη των επανεξετάσεων και να παράσχουν στην Επιτροπή τις πληροφορίες που ζητούνται στην ανακοίνωση για την έναρξη. Ωστόσο, κανένας μη συνδεδεμένος εισαγωγέας δεν προσφέρθηκε να συνεργαστεί. Ως εκ τούτου, δεν ήταν αναγκαία η πραγματοποίηση δειγματοληψίας.

(11) Η Επιτροπή έστειλε ερωτηματολόγια σε όλα τα μέρη που είναι γνωστό ότι ενδιαφέρονται ή που αναγγέλθηκαν εντός της προθεσμίας που καθορίσθηκε στην ανακοίνωση για την έναρξη διαδικασίας. Ελήφθησαν απαντήσεις από τους δύο αιτούντες ομίλους παραγωγών της Ένωσης. Κανένας από τους γνωστούς παραγωγούς-εξαγωγείς στη Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας («ΛΔΚ») δεν συνεργάστηκε κατά την επανεξέταση. Κανένας από τους εισαγωγείς δεν αναγγέλθηκε κατά τη διάρκεια της δειγματοληψίας και κανένας άλλος εισαγωγέας δεν έδωσε στην Επιτροπή πληροφορίες ούτε αναγγέλθηκε κατά τη διάρκεια της έρευνας.

(12) Η Επιτροπή αναζήτησε και επαλήθευσε όλα τα στοιχεία που έκρινε απαραίτητα για τον προσδιορισμό, αφενός, της πιθανής συνέχισης ή επανάληψης του ντάμπινγκ και της επακόλουθης ζημίας και, αφετέρου, του συμφέροντος της Ένωσης. Πραγματοποιήθηκαν επισκέψεις επαλήθευσης στις εγκαταστάσεις των ακόλουθων ενδιαφερόμενων μερών:

Παραγωγοί της Ένωσης

— Lifter SRL, Casole d'Elsa, Ιταλία,

— BT Products AB, Mjölby, Σουηδία.

Β. **ΥΠΟ ΕΞΕΤΑΣΗ ΠΡΟΪΟΝ ΚΑΙ ΟΜΟΕΙΔΕΣ ΠΡΟΪΟΝ**

(13) Το προϊόν που αφορά η παρούσα επανεξέταση είναι το ίδιο με εκείνο της αρχικής έρευνας και αποσαφηνίστηκε με την ενδιάμεση επανεξέταση του πεδίου καλυπτόμενων προϊόντων, συγκεκριμένα των τροχοφόρων φορείων και των βασικών μερών τους, δηλαδή βάσεων και υδραυλικών συστημάτων, καταγωγής ΛΔΚ, που επί του παρόντος κατατάσσονται στους κωδικούς ΣΟ ex 8427 90 00 και ex 8431 20 00. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, ως τροχοφόρα φορεία ορίζονται τροχοφόρα φορεία με περόνες ανύψωσης για το χειρισμό παλετών, τα οποία έχουν σχεδιαστεί έτσι ώστε να ωθούνται, να έλκονται ή να οδηγούνται με το χέρι επί ομαλής, επίπεδης, σκληρής επιφάνειας από πεζό χειριστή που χρησιμοποιεί αρθρωτό βραχίονα. Τα τροχοφόρα φορεία προβλέπονται μόνον για την ανύψωση φορτίου, με τη μόχλευση του βραχίονα, σε ύψος επαρκές για τη μεταφορά του φορτίου και δεν προορίζονται για οιεσδήποτε άλλες πρόσθετες λειτουργίες ή χρήσεις, όπως, για παράδειγμα: i) τη μετακίνηση και την ανύψωση φορτίων έτσι ώστε να τοποθετούνται υψηλότερα ή να συμβάλλουν στην αποθήκευση φορτίων (παλετοφόρα ανυψωτικά), ii) τη στοίβαξη μιας παλέτας επάνω στην άλλη (περονοφόρα ανυψωτικά), iii) την ανύψωση φορτίου σε επίπεδο εργασίας (ψαλιδωτά ανυψωτικά) ή iv) την ανύψωση και το ζύγισμα φορτίων (ζυγοί φορτηγών).

▼B

(14) Η έρευνα επιβεβαίωσε ότι, όπως και στην αρχική έρευνα, το υπό εξέταση προϊόν και τα προϊόντα που παράγονται και πωλούνται από τον παραγωγό-εξαγωγέα στην εγχώρια αγορά στην ΛΔΚ, καθώς και εκείνα που παράγονται και πωλούνται στην ΕΕ από τους παραγωγούς της Ένωσης έχουν τα ίδια βασικά φυσικά και τεχνικά χαρακτηριστικά, καθώς και τις ίδιες χρήσεις και, ως εκ τούτου, θεωρούνται ότι είναι ομοειδή προϊόντα κατά την έννοια του άρθρου 1 παράγραφος 4 του βασικού κανονισμού.

Γ. **ΠΙΘΑΝΟΤΗΤΑ ΣΥΝΕΧΙΣΗΣ Ή ΕΠΑΝΑΛΗΨΗΣ ΤΟΥ ΝΤΑΜΠΙΝΓΚ**

(15) Σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 2 του βασικού κανονισμού, εξετάστηκε αν η λήξη της ισχύος των μέτρων θα οδηγούσε ενδεχομένως στη συνέχιση ή στην επανάληψη του ντάμπινγκ.

1. **Προκαταρκτικές παρατηρήσεις**

(16) Δεκαεννέα γνωστοί κινέζοι παραγωγοί-εξαγωγείς ενημερώθηκαν για την έναρξη. Μόνο μία εταιρεία, η Crown Equipment (Suzhou), υπέβαλε αρχικά αίτηση και συμφώνησε να συμπεριληφθεί στο δείγμα, αλλά ανακάλεσε τη συνεργασία της στη συνέχεια. Κατά συνέπεια, κανένας από τους παραγωγούς-εξαγωγείς στη ΛΔΚ δεν συνεργάστηκε κατά την έρευνα και τα πορίσματα σχετικά με την πιθανότητα συνέχισης ή επανάληψης του ντάμπινγκ χρειάστηκε να βασιστούν στα διαθέσιμα στοιχεία, ιδίως στις πληροφορίες που υπέβαλαν οι αιτούντες, συμπεριλαμβανομένων των πληροφοριών που περιέχονται στην αίτηση επανεξέτασης, των δεδομένων της Eurostat, καθώς και των επίσημων στατιστικών των εξαγωγών της ΛΔΚ.

2. **Ντάμπινγκ στις εισαγωγές που πραγματοποιήθηκαν κατά τη διάρκεια της ΠΕΕ**

2.1. *Ανάλογη χώρα*

(17) Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 2 παράγραφος 7 στοιχείο α) του βασικού κανονισμού, η κανονική αξία καθορίζεται με βάση την τιμή ή την κατασκευασμένη κανονική αξία σε μια τρίτη χώρα με κατάλληλη οικονομία αγοράς («ανάλογη χώρα») ή με βάση την τιμή που η ανάλογη χώρα εφαρμόζει έναντι άλλων χωρών, συμπεριλαμβανομένης της Ένωσης, ή, εφόσον τα ανωτέρω δεν είναι εφικτά, με βάση οποιοδήποτε άλλο εύλογο δεδομένο, όπως είναι η πράγματι πληρωθείσα ή πληρωτέα τιμή του ομοειδούς προϊόντος στην Ένωση, αναπροσαρμοσμένη καταλλήλως, εφόσον χρειάζεται, για να συμπεριλαμβάνει ένα εύλογο περιθώριο κέρδους.

(18) Στην αρχική έρευνα, ο Καναδάς ήταν η ανάλογη χώρα για τον καθορισμό της κανονικής αξίας. Δεδομένου ότι η παραγωγή στον Καναδά είχε σταματήσει, η Βραζιλία θεωρήθηκε ως ανάλογη χώρα στην ανακοίνωση για την έναρξη της παρούσας επανεξέτασης. Ωστόσο, κανένας από τους γνωστούς βραζιλιανούς παραγωγούς-εξαγωγείς δεν συμφώνησε να συνεργαστεί. Εναλλακτικά, η συνεργασία ζητήθηκε από 27 ινδούς παραγωγούς και δύο παραγωγούς της Ταϊβάν, αλλά ούτε στην περίπτωση αυτή στάθηκε δυνατόν να επιτευχθεί συνεργασία. Τα ενδιαφερόμενα μέρη δεν υπέβαλαν άλλες συστάσεις για ανάλογη χώρα.

▼B

(19) Ένας μη συνεργαζόμενος εξαγωγέας ισχυρίστηκε ότι η Επιτροπή δεν απέδειξε ότι η χρήση δεδομένων ανάλογης χώρας ήταν αδύνατη στην παρούσα υπόθεση. Εξετάστηκαν οι συστάσεις στις οποίες προέβη η εταιρεία. Σε ορισμένες περιπτώσεις οι εταιρείες που προτάθηκαν από το μη συνεργαζόμενο εξαγωγέα δεν φαινόταν να είναι παραγωγοί του υπό εξέταση προϊόντος. Η εταιρεία πρότεινε επίσης ότι το Βιετνάμ θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί ως ανάλογη χώρα. Ωστόσο, το Βιετνάμ δεν μπορούσε να ληφθεί υπόψη, διότι δεν θεωρείται χώρα με οικονομία της αγοράς. Όπως εξηγείται στις αιτιολογικές σκέψεις 17 και 18 ανωτέρω, η Επιτροπή ήλθε σε επαφή με μεγάλο αριθμό εταιρειών σε τρεις πιθανές ανάλογες χώρες: τη Βραζιλία, την Ινδία και την Ταϊβάν. Παρά τις προσπάθειες αυτές, δεν επιτεύχθηκε συνεργασία. Χωρίς τη συνεργασία ανάλογης χώρας, σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 7 στοιχείο α) του βασικού κανονισμού, η κανονική αξία χρειάστηκε να καθορισθεί με βάση την τιμή που έχει πράγματι πληρωθεί ή πρέπει να πληρωθεί στην Ευρωπαϊκή Ένωση για το ομοειδές προϊόν, δεόντως προσαρμοσμένη εάν χρειάζεται ώστε να συμπεριλαμβάνει ένα εύλογο περιθώριο κέρδους. Συνεπώς, ο ισχυρισμός έπρεπε να απορριφθεί.

2.2. *Κανονική αξία*

(20) Λόγω της έλλειψης συνεργασίας από ανάλογη χώρα στην παρούσα επανεξέταση, η τιμή που έχει πράγματι πληρωθεί ή πρέπει να πληρωθεί στην Ένωση για το ομοειδές προϊόν, δεόντως προσαρμοσμένη, αν χρειάζεται, ώστε να συμπεριλαμβάνει ένα εύλογο περιθώριο κέρδους, χρησιμοποιήθηκε ως βάση για τον καθορισμό της κανονικής αξίας. Η ίδια μεθοδολογία χρησιμοποιήθηκε τόσο για την εταιρεία στην οποία αναγνωρίστηκε ΚΟΑ κατά την αρχική έρευνα, όσο και για τις εταιρείες στις οποίες δεν αναγνωρίστηκε ΚΟΑ κατά την αρχική έρευνα.

2.3. *Τιμή εξαγωγής*

(21) Λαμβάνοντας υπόψη το γεγονός ότι δεν επιτεύχθηκε συνεργασία με τους κινέζους παραγωγούς-εξαγωγείς, η τιμή εξαγωγής καθορίσθηκε με βάση τα διαθέσιμα στοιχεία. Πραγματοποιήθηκαν διαβουλεύσεις με διάφορες πηγές πληροφόρησης, προκειμένου να καθορισθεί η τιμή εξαγωγής: Δεδομένα της Eurostat, προσφορές από κινέζους παραγωγούς-εξαγωγείς τις οποίες υπέβαλαν οι αιτούντες και τιμολόγια εξαγωγών συγκεντρώθηκαν από τις τελωνειακές αρχές των κρατών μελών.

2.4. *Σύγκριση*

(22) Η σταθμισμένη μέση κανονική αξία συγκρίθηκε με τον σταθμισμένο μέσο όρο τιμών εξαγωγών, σε επίπεδο «εκ του εργοστασίου» και στο ίδιο στάδιο εμπορίας. Σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 10 του βασικού κανονισμού και με σκοπό την εξασφάλιση δίκαιης σύγκρισης, ελήφθησαν υπόψη οι διαφορές όσον αφορά τους παράγοντες που επηρεάζουν τις τιμές και τη συγκρισιμότητα των τιμών. Έγιναν προσαρμογές για τα έξοδα της εγχώριας μεταφοράς και της μεταφοράς διά θαλάσσης στη χώρα εξαγωγής, καθώς και το κόστος ασφάλισης.

2.5. *Περιθώριο ντάμπινγκ*

(23) Σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 11 του βασικού κανονισμού, το περιθώριο ντάμπινγκ καθορίσθηκε βάσει σύγκρισης της σταθμισμένης μέσης κανονικής αξίας με τη σταθμισμένη μέση τιμή εξαγωγής. Η σύγκριση αυτή κατέδειξε την ύπαρξη σημαντικού ντάμπινγκ κατά την ΠΕΕ που κυμαίνεται από 97 % έως 224 %. Η σημαντική διαφορά σε περιθώρια ντάμπινγκ οφείλεται στα διαφορετικά δεδομένα που χρησιμοποιούνται για τον καθορισμό της τιμής εξαγωγής.

▼B

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

(24) Εκτός από την εξέταση της ύπαρξης ντάμπινγκ στη διάρκεια της ΠΕΕ, ερευνήθηκε επίσης η πιθανότητα συνέχισης του ντάμπινγκ στην περίπτωση κατάργησης των μέτρων. Δεδομένου ότι κανένας παραγωγός-εξαγωγέας από τη ΛΔΚ δεν συνεργάστηκε στην έρευνα, τα κατωτέρω συμπεράσματα βασίζονται σε στοιχεία που ήσαν διαθέσιμα σύμφωνα με το άρθρο 18 του βασικού κανονισμού, δηλαδή πληροφορίες που περιέχονται στην αίτηση επανεξέτασης, καθώς και δεδομένα που παρασχέθηκαν από τους αιτούντες, δεδομένα της Eurostat και επίσημα στατιστικά στοιχεία για τις εξαγωγές της ΛΔΚ.

(25) Από την άποψη αυτή, αναλύθηκαν τα ακόλουθα στοιχεία: εξέλιξη των εισαγωγών από τη ΛΔΚ, πλεονάζουσα ικανότητα των εξαγωγέων και ελκυστικότητα της αγοράς της Ένωσης, κινεζικές εγχώριες τιμές και τιμές εξαγωγής σε τρίτες χώρες.

3.1. *Εξέλιξη των εισαγωγών από τη ΛΔΚ*

(26) Οι κινέζοι παραγωγοί-εξαγωγείς συνέχισαν να παρέχουν σημαντικές ποσότητες τροχοφόρων φορείων στην αγορά της Ένωσης μετά την επιβολή των μέτρων το 2005. Ο όγκος των εισαγωγών από τη ΛΔΚ στην ΕΕ κατά τη διάρκεια της ΠΕΕ, σχεδόν 400 000 μονάδες, που αντιστοιχεί στο 99 % των συνολικών εισαγωγών της ΕΕ, υπερέβη κατά πολύ τα επίπεδα που σημειώθηκαν πριν από την επιβολή των μέτρων (που κυμαίνονταν από 118 000 μονάδες το 2000 έως 280 000 μονάδες κατά την αρχική ΠΕΕ).

3.2. *Πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα των εξαγωγέων*

(27) Εφόσον δεν υπάρχουν άλλες πηγές πληροφόρησης σχετικά με την παραγωγή και την παραγωγική ικανότητα στη ΛΔΚ, η ανάλυση έγινε σύμφωνα με το άρθρο 18 του βασικού κανονισμού με βάση τις πληροφορίες που διαβίβασαν οι αιτούντες. Από τις πληροφορίες σχετικά με την αγορά που περιέχονται στην αίτηση επανεξέτασης, η οποία δεν έχει αμφισβητηθεί από τα ενδιαφερόμενα μέρη, προκύπτει ότι υπάρχει τεράστια παραγωγική ικανότητα στη ΛΔΚ. Ήδη τα επίπεδα παραγωγής του 2008 και του 2009, δηλαδή 1,5 εκατ. μονάδες και 800 000 μονάδες αντίστοιχα, ήσαν περισσότερο από δύο φορές υψηλότερα από το επίπεδο παραγωγής του συνόλου της αγοράς της Ένωσης. Επιπλέον, μόνο ένα περιορισμένο τμήμα της κινεζικής παραγωγής (14 % το 2008 και 23 % το 2009) πωλήθηκε στην κινεζική εγχώρια αγορά.

(28) Τα επίπεδα παραγωγής σαφώς οδηγούν στο συμπέρασμα ότι, απουσία μέτρων, σημαντικές επιπλέον ποσότητες κινεζικών τροχοφόρων φορείων θα μπορούσαν να κατευθυνθούν στην αγορά της Ένωσης.

3.3. *Ελκυστικότητα της αγοράς της Ένωσης, κινεζικές εγχώριες τιμές και τιμές εξαγωγών σε τρίτες χώρες*

(29) Η αγορά της Ένωσης εξακολουθεί να είναι ελκυστική για τους κινέζους παραγωγούς-εξαγωγείς από πλευράς τιμών. Εισαγωγές από τη ΛΔΚ εισήλθαν στην ΕΕ σε τιμές που ανέρχονται στο ένα τρίτο περίπου των τιμών που χρεώνονται από τον κλάδο παραγωγής της Ένωσης στους μη συνδεδεμένους πελάτες της ΕΕ.

▼B

(30) Με βάση τις στατιστικές για τις κινεζικές εξαγωγές, διαπιστώθηκε ότι κατά τη διάρκεια της ΠΕΕ η Ένωση ήταν ο προορισμός για το 40 % του συνόλου των κινεζικών εξαγωγών τροχοφόρων φορείων. Οι ΗΠΑ είναι η δεύτερη μεγαλύτερη αγορά εξαγωγών για τα κινεζικά τροχοφόρα φορεία, καθώς αντιπροσωπεύει το 20 % του συνόλου των κινεζικών εξαγωγών, ενώ οι υπόλοιπες ποσότητες κατανέμονται μεταξύ διαφόρων προορισμών.

(31) Οι τιμές των κινεζικών εξαγωγών προς την ΕΕ κατά κανόνα ευθυγραμμίζονται προς τις μέσες τιμές των κινεζικών εξαγωγών προς όλες τις τρίτες χώρες εκτός των ΗΠΑ. Ωστόσο, μπορεί να συναχθεί ότι τουλάχιστον ένα μέρος των κινεζικών εξαγωγών προς τρίτες χώρες εκτός της ΕΕ ή των ΗΠΑ (40 % των συνολικών κινεζικών εξαγωγών) θα μπορούσε ενδεχομένως να κατευθύνεται εκ νέου προς την ΕΕ εάν καταργηθούν τα μέτρα. Μια τέτοια εξέλιξη είναι πιθανή όχι μόνο λόγω των υψηλότερων τιμών που θα ήταν δυνατόν να διαμορφωθούν απουσία μέτρων, αλλά κυρίως λόγω του κατακερματισμού των εν λόγω εξαγωγών προς τρίτες χώρες. Δεδομένης της σημασίας της αγοράς της Ένωσης και των ήδη εγκατεστημένων διαύλων πωλήσεων, θα ήταν πιο εύκολος ο χειρισμός ενός μόνον προορισμού εξαγωγών από ό,τι ο χειρισμός πλειόνων προορισμών σε διάφορες χώρες.

(32) Οι τιμές των κινεζικών εξαγωγών προς την ΕΕ είναι σημαντικά υψηλότερες από ό,τι οι τιμές των κινεζικών εξαγωγών προς τις ΗΠΑ (κατά 17 % υψηλότερες στη διάρκεια της ΠΕΕ). Δεδομένης της έλλειψης συνεργασίας με τους κινέζους εξαγωγείς, δεν μπορεί να προσδιοριστεί σε ποιο βαθμό αυτή η διαφορά τιμών μπορεί να εξηγηθεί από τις διαφορές στη σύνθεση του προϊόντος. Παρ' όλα αυτά, με βάση τα διαθέσιμα δεδομένα εξαγωγών, δεν μπορεί να αποκλειστεί το ενδεχόμενο να κατευθυνθούν (εν μέρει) στην αγορά της Ένωσης τα τροχοφόρα φορεία που σήμερα εξάγονται προς τις ΗΠΑ σε χαμηλότερες τιμές εάν καταργηθούν τα μέτρα. Μια τέτοια εξέλιξη θα μπορούσε να εξηγηθεί από τους λόγους που αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη 31 ανωτέρω.

(33) Η παραπάνω σύγκριση των τιμών δείχνει ότι η ΕΕ παραμένει ιδιαίτερα ελκυστικός προορισμός για τους κινέζους παραγωγούς-εξαγωγείς, οι οποίοι κατά πάσα πιθανότητα θα εξακολουθήσουν να εξάγουν μεγάλες ποσότητες τροχοφόρων φορείων σε χαμηλές τιμές.

3.4. *Συμπέρασμα όσον αφορά την πιθανότητα συνέχισης ή επανάληψης του ντάμπινγκ*

(34) Η προηγούμενη ανάλυση δείχνει ότι οι κινεζικές εισαγωγές εξακολούθησαν να εισέρχονται στην αγορά της Ένωσης σε τιμές που αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ με πολύ υψηλά περιθώρια ντάμπινγκ. Δεδομένης κυρίως της ανάλυσης των επιπέδων τιμών στην αγορά της ΕΕ και στις αγορές άλλων τρίτων χωρών, καθώς και της παραγωγικής ικανότητας στη ΛΔΚ, μπορεί να συναχθεί το συμπέρασμα ότι υπάρχει πιθανότητα συνέχισης της πρακτικής ντάμπινγκ εάν καταργηθούν τα μέτρα.

Δ. **ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΤΗΣ ΕΝΩΣΗΣ**

1. **Παραγωγή στην Ένωση**

(35) Στο εσωτερικό της Ένωσης, το ομοειδές προϊόν παρασκευάζεται από τους δύο ομίλους εταιρειών, δηλαδή τους αιτούντες, καθώς και από έναν τρίτο παραγωγό τροχοφόρων φορείων στην Ένωση. Η παραγωγή των εν λόγω εταιρειών αντιπροσωπεύει το σύνολο της παραγωγής του ομοειδούς προϊόντος στην Ένωση κατά την έννοια του άρθρου 4 παράγραφος 1 του βασικού κανονισμού.

▼B

2. **Κλάδος παραγωγής της Ένωσης**

(36) Εφόσον οι εν λόγω παραγωγοί αντιπροσωπεύουν το σύνολο της παραγωγής τροχοφόρων φορείων στην Ένωση, θεωρείται ότι αποτελούν τον κλάδο παραγωγής της Ένωσης κατά την έννοια του άρθρου 4 παράγραφος 1 και του άρθρου 5 παράγραφος 4 του βασικού κανονισμού και καλούνται εφεξής «κλάδος παραγωγής της Ένωσης».

(37) Ένας μη συνεργαζόμενος εξαγωγέας ισχυρίστηκε ότι η Επιτροπή χρησιμοποίησε ανακριβή ορισμό του κλάδου παραγωγής της Ένωσης, διότι περιέλαβε έναν μη συνεργαζόμενο παραγωγό της Ένωσης στον ορισμό του κλάδου παραγωγής της Ένωσης και στο πεδίο της ανάλυσης της ζημίας του κλάδου. Προέβαλε το επιχείρημα ότι αυτό έγινε κατά παράβαση του άρθρου 5 παράγραφος 4 του βασικού κανονισμού. Ωστόσο, κατά την έννοια του άρθρου 4 παράγραφος 1 του βασικού κανονισμού, ο κλάδος παραγωγής της Ένωσης περιλαμβάνει το σύνολο των παραγωγών του ομοειδούς προϊόντος στην Ένωση. Ο μη συνεργαζόμενος παραγωγός αποτελεί επομένως μέρος του κλάδου παραγωγής της Ένωσης σύμφωνα με τον βασικό κανονισμό. Όπως εξηγείται στην αιτιολογική σκέψη 42, δεδομένα για τον μη συνεργαζόμενο παραγωγό της Ένωσης έχουν συμπεριληφθεί μόνο ως προς την ανάλυση των όγκων των πωλήσεων σε μη συνδεδεμένους πελάτες και τα μερίδια αγοράς του κλάδου παραγωγής της Ένωσης. Σημειώνεται επίσης ότι, σε περίπτωση που ο μη συνεργαζόμενος παραγωγός της Ένωσης αποκλειστεί από την ανάλυση, τα πορίσματα της έρευνας θα παραμείνουν αμετάβλητα.

Ε. **ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΤΗΣ ΕΝΩΣΗΣ**

1. **Προκαταρκτική παρατήρηση**

(38) Λόγω του ότι κανένας κινέζος παραγωγός-εξαγωγέας του υπό εξέταση προϊόντος δεν συνεργάστηκε κατά την έρευνα, τα δεδομένα σχετικά με τις εισαγωγές του υπό εξέταση προϊόντος στην Ευρωπαϊκή Ένωση καταγωγής ΛΔΚ («ενδιαφερόμενη χώρα») βασίζονται σε μεγέθη της Eurostat.

2. **Κατανάλωση στην αγορά της Ένωσης**

(39) Η κατανάλωση στην Ένωση προσδιορίστηκε βάσει του όγκου των πωλήσεων του κλάδου παραγωγής της Ένωσης στην αγορά της Ένωσης και βάσει δεδομένων σχετικά με τις εισαγωγές από την Eurostat.

(40) Μεταξύ του 2007 και της ΠΕΕ η κατανάλωση στην Ένωση μειώθηκε κατά 40 %, η δε σημαντικότερη μείωση σημειώθηκε μεταξύ 2008 και 2009.

Πίνακας 1

	2007	2008	2009	ΠΕΕ
Συνολική κατανάλωση ΕΕ (τεμάχια)	783 330	654 843	385 410	468 557
Δείκτης (2007 = 100)	*100*	*84*	*49*	*60*

▼B

3. **Όγκος, μερίδιο αγοράς και τιμές των εισαγωγών από τη ΛΔΚ**

(41) Ο όγκος των εισαγωγών καταγωγής ΛΔΚ μειώθηκε κατά 37 % κατά την υπό εξέταση περίοδο και έφθασε στο επίπεδο των 387 907 τεμαχίων κατά τη διάρκεια της ΠΕΕ. Ωστόσο, παρά τη σημαντική μείωση της ζήτησης στην Ένωση, το μερίδιο αγοράς των κινεζικών εισαγωγών αυξήθηκε κατά την υπό εξέταση περίοδο, εφόσον οι κινεζικές εισαγωγές δεν μειώθηκαν με τον ίδιο ρυθμό όπως η κατανάλωση της Ένωσης. Επομένως, το μερίδιο αγοράς των εισαγωγών από την ενδιαφερόμενη χώρα αυξήθηκε σημαντικά μεταξύ του 2007 και της ΠΕΕ, κατά την οποία έφθασε περίπου στο 83 %. Οι μέσες τιμές των κινεζικών εισαγωγών γνώρισαν ελαφρές διακυμάνσεις κατά την υπό εξέταση περίοδο.

Πίνακας 2

	2007	2008	2009	ΠΕΕ
Όγκος εισαγωγών από την ενδιαφερόμενη χώρα (τεμάχια) (*)	612 222	522 573	300 222	387 907
Δείκτης (2007 = 100)	*100*	*85*	*49*	*63*
Μερίδιο αγοράς εισαγωγών από την ενδιαφερόμενη χώρα (*)	78 %	80 %	78 %	83 %
Τιμή εισαγωγών από την ενδιαφερόμενη χώρα (ευρώ/τόνο) (*)	96	92	100	97
Δείκτης (2007 = 100)	*100*	*96*	*104*	*101*

(*) Δεδομένα από την Eurostat. Το 2007 και το 2008 ένα μέρος των κινεζικών προϊόντων δηλώθηκαν ως ταϊλανδικής καταγωγής, μέχρι την επιβολή μέτρων κατά της καταστρατήγησης στις εισαγωγές από την Ταϊλάνδη το 2008. Συνεπώς, οι εισαγωγές από την Ταϊλάνδη προστέθηκαν στις εισαγωγές από την ενδιαφερόμενη χώρα, επηρεάζοντας ελαφρώς τα δεδομένα του 2007 και του 2008 στον παραπάνω πίνακα 2.

4. **Οικονομική κατάσταση του κλάδου παραγωγής της Ένωσης**

(42) Σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 5 του βασικού κανονισμού, η Επιτροπή εξέτασε όλους τους σχετικούς οικονομικούς παράγοντες και δείκτες που έχουν επίπτωση στην κατάσταση του κλάδου παραγωγής της Ένωσης. Για λόγους εμπιστευτικότητας (μόνον δύο παραγωγοί —οι αιτούντες— συνεργάστηκαν κατά την επανεξέταση), γνωστοποιούνται μόνον δείκτες παρακάτω. Όσον αφορά τον συνολικό όγκο των πωλήσεων της ΕΕ σε μη συνδεδεμένους πελάτες και το μερίδιο αγοράς του κλάδου παραγωγής της Ένωσης που εμφαίνεται στους παρακάτω πίνακες 6 και 7, για λόγους συνέπειας με τους παραπάνω πίνακες 1 και 2 (κατανάλωση και μερίδιο αγοράς της Κίνας), τα δεδομένα προέρχονται από τους τρεις παραγωγούς της Ένωσης, δηλαδή τους δύο αιτούντες ομίλους και τον τρίτο παραγωγό που δεν συνεργάστηκε κατά την επανεξέταση (τα μεγέθη του όγκου πωλήσεων του τελευταίου βασίζονται στις πληροφορίες που υπέβαλαν οι αιτούντες).

▼B

4.1. *Παραγωγή*

(43) Κατά την ΠΕΕ, η παραγωγή μειώθηκε κατά 35 % σε σύγκριση με το 2007.

Πίνακας 3

	2007	2008	2009	ΠΕΕ
Παραγωγή (τεμάχια)				
Δείκτης (2007 = 100)	*100*	*84*	*55*	*65*

4.2. *Παραγωγική ικανότητα και συντελεστές χρησιμοποίησης της παραγωγικής ικανότητας*

(44) Η παραγωγική ικανότητα παρέμεινε σταθερή μεταξύ του 2007 και της ΠΕΕ. Ενώ η χρησιμοποίηση της παραγωγικής ικανότητας βρισκόταν ήδη σε χαμηλό επίπεδο το 2007, η μείωση της παραγωγής μεταξύ του 2007 και της ΠΕΕ οδήγησε σε περαιτέρω σημαντική μείωση της χρησιμοποίησης της παραγωγικής ικανότητας κατά 20 ποσοστιαίες μονάδες μεταξύ του 2007 και της ΠΕΕ, κατά την οποία η χρησιμοποίηση της παραγωγικής ικανότητας έπεσε σε πολύ χαμηλό επίπεδο.

Πίνακας 4

	2007	2008	2009	ΠΕΕ
Παραγωγική ικανότητα (τεμάχια)				
Δείκτης (2007 = 100)	*100*	*100*	*100*	*100*
Χρησιμοποίηση της παραγωγικής ικανότητας				
Δείκτης (2007 = 100)	*100*	*84*	*55*	*65*

4.3. *Αποθέματα*

(45) Το επίπεδο τελικών αποθεμάτων του κλάδου παραγωγής της Ένωσης αυξήθηκε κατά 56 % μεταξύ του 2007 και της ΠΕΕ.

Πίνακας 5

	2007	2008	2009	ΠΕΕ
Τελικά αποθέματα (τεμάχια)				
Δείκτης (2007 = 100)	*100*	*131*	*59*	*156*

4.4. *Όγκος πωλήσεων*

(46) Οι πωλήσεις του κλάδου παραγωγής της Ένωσης σε μη συνδεδεμένους πελάτες στην αγορά της Ένωσης μειώθηκε κατά 50 % στη διάρκεια της υπό εξέταση περιόδου, η δε σημαντικότερη μείωση σημειώθηκε μεταξύ 2008 και 2009.

▼B

Πίνακας 6

	2007	2008	2009	ΠΕΕ
Όγκος πωλήσεων της ΕΕ σε μη συνδεδεμένους πελάτες (τεμάχια)				
Δείκτης (2007 = 100)	*100*	*79*	*55*	*50*

4.5. *Μερίδιο αγοράς*

(47) Το μερίδιο αγοράς που κατείχε ο κλάδος παραγωγής της Ένωσης μειώθηκε από ένα ήδη χαμηλό επίπεδο το 2007 κατά 16 % ακόμη μεταξύ του 2007 και της ΠΕΕ. Δύο από τους τέσσερις παραγωγούς της Ένωσης κατά την αρχική έρευνα έπαυσαν την παραγωγή τροχοφόρων φορείων. Και τα δύο γεγονότα μπορούν να θεωρηθούν ως συνέπεια της αύξησης της πίεσης την οποία άσκησαν οι κινεζικές εισαγωγές με ντάμπινγκ στην ενωσιακή αγορά και η οποία έγινε ακόμη περισσότερο αισθητή από τον κλάδο παραγωγής της Ένωσης σε μια κατάσταση έντονα φθίνουσας κατανάλωσης.

Πίνακας 7

	2007	2008	2009	ΠΕΕ
Μερίδιο αγοράς του κλάδου παραγωγής της Ένωσης				
Δείκτης (2007 = 100)	*100*	*95*	*111*	*84*

4.6. *Ανάπτυξη*

(48) Από το 2007 μέχρι την ΠΕΕ, η κατανάλωση στην Ένωση μειώθηκε κατά 40 %. Ο κλάδος παραγωγής της Ένωσης έχασε 3,2 ποσοστιαίες μονάδες μεριδίου αγοράς, ενώ οι υπό εξέταση εισαγωγές κέρδισαν 5 ποσοστιαίες μονάδες μεριδίου αγοράς.

4.7. *Απασχόληση*

(49) Το επίπεδο της απασχόλησης στον κλάδο παραγωγής της Ένωσης μειώθηκε κατά 17 % μεταξύ του 2007 και της ΠΕΕ. Αυτό δείχνει τις προσπάθειες που κατέβαλε ο κλάδος παραγωγής της Ένωσης για τον εξορθολογισμό της παραγωγής σε μια κατάσταση έντονα φθίνουσας ζήτησης.

Πίνακας 8

	2007	2008	2009	ΠΕΕ
Απασχόληση που συνδέεται με το υπό εξέταση προϊόν (άτομα)				
Δείκτης (2007 = 100)	*100*	*84*	*76*	*83*

▼B

4.8. *Παραγωγικότητα*

(50) Η παραγωγικότητα του εργατικού δυναμικού του κλάδου παραγωγής της Ένωσης, υπολογιζόμενη ως παραγωγή ανά απασχολούμενο άτομο ετησίως, μειώθηκε μεταξύ του 2007 και της ΠΕΕ κατά 22 %.

Πίνακας 9

	2007	2008	2009	ΠΕΕ
Παραγωγικότητα (τεμάχια ανά εργαζόμενο)				
Δείκτης (2007 = 100)	*100*	*103*	*74*	*78*

4.9. *Τιμές πώλησης και παράγοντες που επηρεάζουν τις εγχώριες τιμές*

(51) Οι ανά μονάδα τιμές πωλήσεων του κλάδου παραγωγής της Ένωσης αυξήθηκαν κατά 4 % μεταξύ του 2007 και της ΠΕΕ.

Πίνακας 10

	2007	2008	2009	ΠΕΕ
Τιμή μονάδας στην αγορά ΕΕ (ευρώ/τεμάχιο)				
Δείκτης (2007 = 100)	*100*	*101*	*103*	*104*

4.10. *Μισθοί*

(52) Μεταξύ του 2007 και της ΠΕΕ, ο μέσος μισθός ανά απασχολούμενο μειώθηκε κατά 29 %. Αυτό δείχνει επίσης τις επιτυχημένες προσπάθειες που κατέβαλε ο κλάδος παραγωγής της Ένωσης για τον περιορισμό του κόστους, παρά τα προβλήματα που προκλήθηκαν από τη δραστική μείωση του όγκου της παραγωγής.

Πίνακας 11

	2007	2008	2009	ΠΕΕ
Ετήσιο κόστος εργασίας ανά απασχολούμενο (χιλιάδες ευρώ)				
Δείκτης (2007 = 100)	*100*	*91*	*63*	*71*

4.11. *Επενδύσεις*

(53) Μεταξύ του 2007 και της ΠΕΕ, η ετήσια ροή επενδύσεων από τον κλάδο παραγωγής της Ένωσης στο υπό εξέταση προϊόν μειώθηκε απότομα, κατά 91 %.

▼B

Πίνακας 12

	2007	2008	2009	ΠΕΕ
Καθαρές επενδύσεις (ευρώ)				
Δείκτης (2007 = 100)	*100*	*58*	*27*	*9*

4.12. *Αποδοτικότητα και απόδοση των επενδύσεων*

(54) Η αποδοτικότητα του κλάδου παραγωγής της Ένωσης μειώθηκε ουσιαστικά, κατά 66 %, μεταξύ του 2007 και της ΠΕΕ.

(55) Η απόδοση των επενδύσεων («ΑΕ») μειώθηκε επίσης σημαντικά, κατά 57 %, κατά την υπό εξέταση περίοδο.

Πίνακας 13

	2007	2008	2009	ΠΕΕ
Καθαρό κέρδος των πωλήσεων στην ΕΕ σε μη συνδεδεμένους πελάτες (% των καθαρών πωλήσεων)				
Δείκτης (2007 = 100)	*100*	*68*	*–2*	*34*
ΑΕ (καθαρό κέρδος σε % της καθαρής λογιστικής αξίας των επενδύσεων)				
Δείκτης (2007 = 100)	*100*	*80*	*–2*	*43*

4.13. *Ταμειακή ροή και ικανότητα άντλησης κεφαλαίων*

(56) Η καθαρή ταμειακή ροή από τις δραστηριότητες λειτουργίας αναφέρεται στον πίνακα 14 παρακάτω. Δεν υπήρξαν ενδείξεις ότι ο κλάδος παραγωγής της Ένωσης αντιμετώπισε δυσκολίες στην άντληση κεφαλαίων, κυρίως λόγω του γεγονότος ότι ορισμένοι από τους παραγωγούς είναι εντεταγμένοι σε μεγαλύτερους ομίλους.

Πίνακας 14

	2007	2008	2009	ΠΕΕ
Ταμειακές ροές (ευρώ)				
Δείκτης (2007 = 100)	*100*	*84*	*65*	*73*

4.14. *Μέγεθος του περιθωρίου ντάμπινγκ*

(57) Δεδομένων του όγκου, του μεριδίου αγοράς και των τιμών των εισαγωγών από τη ΛΔΚ, δεν μπορεί να θεωρηθεί αμελητέος ο αντίκτυπος των πραγματικών περιθωρίων ντάμπινγκ στον κλάδο παραγωγής της Ένωσης.

▼B

4.15. *Ανάκαμψη από τις συνέπειες παλαιών πρακτικών ντάμπινγκ*

(58) Οι δείκτες που εξετάζονται ανωτέρω δείχνουν ότι, παρά την επιβολή των μέτρων αντιντάμπινγκ το 2005, η οικονομική και χρηματοπιστωτική κατάσταση του κλάδου παραγωγής της Ένωσης παρέμεινε ουσιαστικά ευάλωτη, λόγω της συντριπτικής παρουσίας φθηνών κινεζικών προϊόντων στην αγορά της Ένωσης. Αυτή η ήδη επισφαλής κατάσταση έγινε σαφώς ζημιογόνος στη διάρκεια του 2009 και της ΠΕΕ, όταν μια σημαντική μείωση στην κατανάλωση της Ένωσης κατέδειξε σε όλη της την έκταση την αρνητική πίεση που ασκούν οι κινεζικές εισαγωγές με ντάμπινγκ. Κατά την περίοδο αυτή, πράγματι, ο κλάδος παραγωγής της Ένωσης γνώρισε μείωση του όγκου της παραγωγής και των πωλήσεων σε ποσοστό υψηλότερο από εκείνο της κατανάλωσης της Ένωσης και ως εκ τούτου υπέστη σημαντική πρόσθετη απώλεια των μεριδίων αγοράς. Ωστόσο, κατά την ίδια περίοδο, παρά τη λήψη των μέτρων, το μερίδιο αγοράς των κινεζικών εισαγωγών αυξήθηκε και τα κινεζικά προϊόντα εξακολούθησαν να εισάγονται σε τιμές σημαντικά χαμηλότερες από εκείνες του κλάδου παραγωγής της Ένωσης. Κατά τη διάρκεια της ΠΕΕ, τα κέρδη μειώθηκαν ακόμη περισσότερο για τον κλάδο παραγωγής της Ένωσης. Ως εκ τούτου, ο κλάδος παραγωγής της Ένωσης δεν ήταν σε θέση να ανακάμψει από τις επιπτώσεις του ντάμπινγκ και η κατάστασή του επιδεινώθηκε ακόμη περισσότερο στη διάρκεια της ΠΕΕ.

4.16. *Συμπεράσματα*

(59) Μεταξύ του 2007 και της ΠΕΕ, παρά την ύπαρξη των μέτρων αντιντάμπινγκ, ορισμένοι σημαντικοί δείκτες εξελίχθηκαν αρνητικά: η αποδοτικότητα μειώθηκε κατά 4,9 ποσοστιαίες μονάδες, η παραγωγή και ο όγκος των πωλήσεων μειώθηκαν κατά 35 % και 50 % αντίστοιχα, η χρησιμοποίηση της παραγωγικής ικανότητας μειώθηκε κατά 35 % και ακολουθήθηκε από μείωση της απασχόλησης. Μολονότι μέρος των εν λόγω αρνητικών εξελίξεων μπορεί να εξηγηθεί από την έντονη μείωση της κατανάλωσης, η οποία μειώθηκε κατά σχεδόν 40 % κατά την υπό εξέταση περίοδο, η περαιτέρω μείωση του μεριδίου αγοράς του κλάδου παραγωγής της Ένωσης (κατά 4 ποσοστιαίες μονάδες μεταξύ του 2007 και της ΠΕΕ) και η σταθερή αύξηση του μεριδίου αγοράς των εισαγωγών από την ΛΔΚ αποτελούν σαφή ένδειξη της αυξανόμενης πίεσης που δημιουργείται από τις κινεζικές εισαγωγές που αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ. Λόγω του οιονεί μονοπωλίου που έχει ήδη επιτευχθεί από τις κινεζικές εισαγωγές στην αγορά της Ένωσης, οποιαδήποτε περαιτέρω αύξηση των κινεζικών εισαγωγών, επίσης λόγω των σημαντικά χαμηλών τιμών τους, μπορεί να μειώσει το επίπεδο χρησιμοποίησης της παραγωγής του κλάδου παραγωγής της Ένωσης κάτω από το ελάχιστο αναγκαίο για τη διασφάλιση της βιωσιμότητάς του. Ως προς αυτό, υπενθυμίζεται ότι δύο παραγωγοί της Ένωσης έχουν αναγκαστεί να παύσουν την παραγωγή τροχοφόρων φορείων κατά τη διάρκεια της υπό εξέτασης περιόδου, όπως ήδη αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 47 παραπάνω.

(60) Στις παρατηρήσεις του μετά την κοινοποίηση, ένας κινέζος παραγωγός-εξαγωγέας υποστήριξε ότι από ορισμένους δείκτες, όπως η παραγωγή, ο όγκος των πωλήσεων, η αποδοτικότητα, η χρησιμοποίηση της παραγωγικής ικανότητας, η απασχόληση, δεν προκύπτει στην πραγματικότητα καμία αρνητική εξέλιξη για τον κλάδο παραγωγής της Ένωσης. Ωστόσο, η εν λόγω εταιρεία είχε εξετάσει μόνο την εξέλιξη μεταξύ του 2009 και της ΠΕΕ, ενώ για την εκτίμηση της ζημίας πρέπει να εξεταστεί η συνολική εξέλιξη του κλάδου παραγωγής της Ένωσης κατά την υπό εξέταση περίοδο, δηλαδή μεταξύ του 2007 και της ΠΕΕ. Όπως εξηγείται παραπάνω (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 43 έως 49), όλοι οι δείκτες ζημίας που ανέφερε ο κινέζος εξαγωγέας εξελίχθηκαν αρνητικά κατά την υπό εξέταση περίοδο.

▼B

(61) Επιπλέον, ο ίδιος εξαγωγέας ισχυρίστηκε ότι η Επιτροπή δεν έκανε διάκριση μεταξύ των ζημιογόνων επιπτώσεων που προκαλούνται από τις εισαγωγές με ντάμπινγκ και άλλων επιπτώσεων, ιδίως της πτώσης της ζήτησης εξαιτίας της οικονομικής κρίσης. Ωστόσο, ενώ είναι αλήθεια ότι η κατανάλωση της Ένωσης μειώθηκε κατά 40 % κατά την υπό εξέταση περίοδο, οι κινέζοι εξαγωγείς κατάφεραν να αποκτήσουν σημαντικά μερίδια αγοράς κατά την ίδια περίοδο σε βάρος του κλάδου παραγωγής της Ένωσης. Επιπλέον, όπως εξηγείται στην αιτιολογική σκέψη 58 ανωτέρω, υπενθυμίζεται ότι ο αντίκτυπος των εισαγωγών με ντάμπινγκ ήταν στην πραγματικότητα πιο ζημιογόνος κατά την περίοδο της χαμηλής ζήτησης.

Συνεπώς συνάγεται το συμπέρασμα ότι, παρά την ύπαρξη μέτρων αντιντάμπινγκ, ο κλάδος παραγωγής της Ένωσης έχει υποστεί σημαντική ζημία στη διάρκεια της ΠΕΕ.

5. **Αντίκτυπος των εισαγωγών που αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ και άλλοι παράγοντες**

5.1. *Αντίκτυπος των εισαγωγών που αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ*

(62) Παρά τη μείωση της κατανάλωσης στην Ευρωπαϊκή Ένωση κατά την υπό εξέταση περίοδο, ο όγκος των εισαγωγών από την εν λόγω χώρα δεν μειώθηκε με τον ίδιο ρυθμό, με αποτέλεσμα την περαιτέρω αύξηση του μεριδίου αγοράς των κινεζικών εισαγωγών. Ελλείψει συνεργασίας με τους κινέζους παραγωγούς-εξαγωγείς, η υποτιμολόγηση και η πώληση σε χαμηλότερες τιμές υπολογίστηκαν με βάση τα διαθέσιμα βέλτιστα πραγματικά περιστατικά, από ποικίλες πηγές πληροφόρησης, δηλαδή δεδομένα Eurostat, προσφορές από κινέζους παραγωγούς-εξαγωγείς που υπέβαλαν οι αιτούντες και τιμολόγια εξαγωγών που συλλέχθηκαν από τις τελωνειακές αρχές των κρατών μελών. Διαπιστώθηκε ότι οι εισαγωγές από την ενδιαφερόμενη χώρα ήταν τιμολογημένες σε τιμές σαφώς χαμηλότερες από τις τιμές του κλάδου παραγωγής της Ένωσης κατά ποσοστά μεταξύ 43 % και 78 %, αναλόγως προς τη χρησιμοποιούμενη πηγή πληροφοριών.

5.2. *Εισαγωγές από άλλες χώρες*

(63) Οι εισαγωγές από άλλες χώρες βρίσκονται σε πολύ χαμηλό επίπεδο, το οποίο μειώθηκε ακόμη κατά 79 % μεταξύ του 2007 και της ΠΕΕ. Το μερίδιο αγοράς των εισαγωγών από άλλες χώρες μειώθηκε επίσης κατά τη διάρκεια της ΠΕΕ. Για λόγους εμπιστευτικότητας (δύο παραγωγοί αποτελούν τον κλάδο παραγωγής της Ένωσης) γνωστοποιούνται μόνον δείκτες παρακάτω.

Πίνακας 15

	2007	2008	2009	ΠΕΕ
Όγκος εισαγωγών από άλλες χώρες (τεμάχια)				
Δείκτης (2007 = 100)	*100*	*60*	*6*	*21*
Μερίδιο αγοράς των εισαγωγών από άλλες χώρες				
Δείκτης (2007 = 100)	*100*	*71*	*12*	*34*

▼B

6. **Συμπέρασμα**

(64) Όπως φαίνεται στην αιτιολογική σκέψη 41, οι εισαγωγές από την ενδιαφερόμενη χώρα αυξήθηκαν από άποψη μεριδίου αγοράς κατά την υπό εξέταση περίοδο, και αυτό παρά τη σημαντική μείωση της κατανάλωσης στην Ένωση. Αυτό αύξησε το μερίδιο αγοράς των κινεζικών εισαγωγών στο 83 % της κατανάλωσης στην Ένωση κατά τη διάρκεια της ΠΕΕ. Η αύξηση της πίεσης λόγω του όγκου των εισαγωγών, παρά τη γενική συρρίκνωση της ζήτησης, συνδυάστηκε με τις σημαντικά χαμηλότερες τιμές των κινεζικών εισαγωγών στην Ένωση, πράγμα το οποίο είχε ως αποτέλεσμα τη σημαντική μείωση των τιμών του κλάδου παραγωγής της Ένωσης. Συνάγεται, συνεπώς, το συμπέρασμα ότι υπάρχει αιτιώδης συνάφεια μεταξύ των εισαγωγών που αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ από τη ΛΔΚ και της σημαντικής ζημίας που υπέστη ο κλάδος παραγωγής της Ένωσης κατά τη διάρκεια της ΠΕΕ.

ΣΤ. **ΠΙΘΑΝΟΤΗΤΑ ΣΥΝΕΧΙΣΗΣ ΤΗΣ ΖΗΜΙΑΣ**

1. **Προκαταρκτικές παρατηρήσεις**

(65) Όπως έχει ήδη αναφερθεί, η επιβολή μέτρων αντιντάμπινγκ επέτρεψε στον κλάδο παραγωγής της Ένωσης να ανακάμψει μόνο ως έναν ορισμένο βαθμό από τη ζημία που υπέστη.

2. **Πιθανή εξέλιξη των κινεζικών εξαγωγών σε περίπτωση κατάργησης των μέτρων**

(66) Όπως αναφέρθηκε στην αιτιολογική σκέψη 27 ανωτέρω, η ΛΔΚ διαθέτει τεράστια παραγωγική ικανότητα. Ήδη τα επίπεδα παραγωγής το 2008 και το 2009, δηλαδή 1,5 εκατ. μονάδες και 800 000 μονάδες αντίστοιχα, ήσαν περισσότερο από δύο φορές υψηλότερα από το επίπεδο παραγωγής του συνόλου της αγοράς της Ένωσης. Επιπλέον, μόνο ένα περιορισμένο τμήμα της κινεζικής παραγωγής (14 % το 2008 και 23 % το 2009) πωλήθηκε στην κινεζική εγχώρια αγορά. Απουσία μέτρων, επομένως, σημαντικές επιπλέον ποσότητες κινεζικών τροχοφόρων φορείων θα μπορούσαν να κατευθυνθούν στην αγορά της Ένωσης.

(67) Όπως αναφέρεται παραπάνω στην αιτιολογική σκέψη 31, οι τιμές των κινεζικών εξαγωγών προς την ΕΕ κατά κανόνα ευθυγραμμίζονται προς τις μέσες τιμές των κινεζικών εξαγωγών προς όλες τις τρίτες χώρες. Ωστόσο, μπορούμε να συμπεράνουμε ότι τουλάχιστον ένα μέρος των κινεζικών εξαγωγών προς τρίτες χώρες εκτός της ΕΕ ή των ΗΠΑ (40 % των συνολικών εξαγωγών της Κίνας) θα μπορούσε ενδεχομένως να κατευθυνθεί προς την ΕΕ εάν καταργηθούν τα μέτρα. Μια τέτοια εξέλιξη είναι πιθανή όχι μόνο λόγω του ότι θα μπορούσαν να επιτευχθούν υψηλότερες τιμές απουσία μέτρων, αλλά κυρίως λόγω του κατακερματισμού των εν λόγω εξαγωγών προς τρίτες χώρες. Δεδομένης της σημασίας της αγοράς της Ένωσης και των ήδη εγκατεστημένων διαύλων πωλήσεων, θα ήταν πιο εύκολος ο χειρισμός ενός μόνον προορισμού εξαγωγών από ό,τι ο χειρισμός πλειόνων προορισμών σε διάφορες χώρες.

3. **Συμπέρασμα**

(68) Από τα πορίσματα που αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις (66) και (67) ανωτέρω, συνάγεται το συμπέρασμα ότι υπάρχει πιθανότητα να συνεχιστεί η σημαντική ζημία που διαπιστώθηκε κατά τη διάρκεια της ΠΕΕ εάν καταργηθούν τα μέτρα. Αυτό είναι πιθανό να οδηγήσει σε περαιτέρω επιδείνωση της οικονομικής και δημοσιονομικής κατάστασης του κλάδου παραγωγής της Ένωσης, η οποία θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο ακόμη και την ύπαρξή του μεσοπρόθεσμα.

▼B

Ζ. ΣΥΜΦΕΡΟΝ ΤΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

1. Εισαγωγή

(69) Σύμφωνα με το άρθρο 21 του βασικού κανονισμού, εξετάστηκε αν η παράταση των ισχυόντων μέτρων αντιντάμπινγκ είναι αντίθετη προς το συμφέρον της Ένωσης ως συνόλου. Ο καθορισμός του συμφέροντος της Ένωσης βασίστηκε στην εκτίμηση των διαφόρων επιμέρους συμφερόντων, δηλαδή των συμφερόντων του κλάδου παραγωγής της Ένωσης, των εισαγωγέων και των χρηστών.

(70) Θα πρέπει να υπενθυμιστεί ότι, στην αρχική έρευνα, είχε κριθεί ότι η θέσπιση μέτρων δεν είναι αντίθετη προς το συμφέρον της Ένωσης. Επιπλέον, το γεγονός ότι η παρούσα έρευνα αποτελεί επανεξέταση, δηλαδή αναλύει μια κατάσταση στην οποία έχουν ήδη θεσπιστεί μέτρα αντιντάμπινγκ, επιτρέπει την εκτίμηση του τυχόν αδικαιολόγητου αρνητικού αντικτύπου που θα είχαν τα ισχύοντα μέτρα αντιντάμπινγκ για τα ενδιαφερόμενα μέρη.

(71) Βάσει αυτών, εξετάστηκε επίσης κατά πόσον, παρά τα συμπεράσματα τα σχετικά με την πιθανότητα συνέχισης της ζημιογόνου πρακτικής ντάμπινγκ, θα μπορούσε να εξαχθεί σαφώς το συμπέρασμα ότι η διατήρηση της ισχύος των μέτρων στη συγκεκριμένη περίπτωση αντίκειται προς το συμφέρον της Ένωσης.

2. Συμφέρον του κλάδου παραγωγής της Ένωσης

(72) Ο κλάδος παραγωγής της Ένωσης γνώρισε συνεχή μείωση του μεριδίου του στην αγορά, ενώ το μερίδιο αγοράς των εισαγωγών από την ενδιαφερόμενη χώρα αυξήθηκε σημαντικά κατά την υπό εξέταση περίοδο. Δύο από τους αρχικά τέσσερις παραγωγούς της Ένωσης έχουν παύσει την παραγωγή του προϊόντος που αποτελεί αντικείμενο της έρευνας. Επιπλέον, ο κλάδος παραγωγής της Ένωσης έχει υποστεί σημαντική ζημία κατά την υπό εξέταση περίοδο. Χωρίς την ύπαρξη των μέτρων, ο κλάδος παραγωγής της Ένωσης πιθανόν να βρισκόταν σε ακόμη χειρότερη κατάσταση.

3. Τα συμφέροντα των εισαγωγέων και των χρηστών

(73) Κανένας από τους μη συνδεδεμένους εισαγωγείς και χρήστες από τους οποίους ζητήθηκε συνεργασία δεν προσφέρθηκε να συνεργαστεί. Υπενθυμίζεται περαιτέρω ότι, κατά την αρχική έρευνα, διαπιστώθηκε ότι ο αντίκτυπος της επιβολής των μέτρων δεν θα είναι σημαντικός για τους χρήστες. Παρά την εφαρμογή των μέτρων επί πέντε έτη, οι εισαγωγείς/χρήστες στην Ένωση εξακολούθησαν να προμηθεύονται το προϊόν, μεταξύ άλλων, από τη ΛΔΚ. Δεν προσκομίστηκε καμία ένδειξη για το ότι υπήρχαν δυσκολίες για την ανεύρεση άλλων προμηθευτών. Επιπλέον, υπενθυμίζεται ότι κατά την αρχική έρευνα οι συνεργαζόμενοι χρήστες παρέμειναν ουδέτεροι ως προς την επιβολή μέτρων και συνάχθηκε το συμπέρασμα ότι τα τροχοφόρα φορεία ήσαν ήσσονος σημασίας για τις επιχειρήσεις τους. Δεν διαπιστώθηκε καμία ένδειξη για το αντίθετο κατά τη διάρκεια της επανεξέτασης. Συνεπώς, συνάγεται το συμπέρασμα ότι η διατήρηση των μέτρων αντιντάμπινγκ δεν θα έχει σοβαρές επιπτώσεις στους εισαγωγείς/χρήστες στην Ένωση. Πράγματι, χωρίς τα μέτρα οι κινεζικές εισαγωγές που αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ θα μπορούσαν να μονοπωλούν την αγορά τροχοφόρων φορείων της Ένωσης.

4. Συμπέρασμα

(74) Με βάση τα ανωτέρω, δεν μπορεί να συναχθεί σαφώς το συμπέρασμα ότι η διατήρηση των ισχυόντων μέτρων αντιντάμπινγκ δεν θα ήταν προς το συμφέρον της Ένωσης.

▼B

Η. **ΜΕΤΡΑ ΑΝΤΙΝΤΑΜΠΙΝΓΚ**

(75) Όλα τα μέρη ενημερώθηκαν για τα ουσιώδη πραγματικά περιστατικά και το σκεπτικό βάσει του οποίου επρόκειτο να προταθεί η διατήρηση της ισχύος των υφιστάμενων μέτρων. Επίσης, τους δόθηκε χρόνος να υποβάλουν παρατηρήσεις μετά την εν λόγω ενημέρωση. Οι παρατηρήσεις και τα σχόλια ελήφθησαν δεόντως υπόψη στις περιπτώσεις που κρίθηκε δικαιολογημένο.

(76) Στις παρατηρήσεις του κατά την ενημέρωση, ο κλάδος παραγωγής της Ένωσης τόνισε ότι τα επίπεδα ντάμπινγκ και μείωσης των τιμών που διαπιστώθηκαν κατά την επανεξέταση ήσαν πολύ μεγαλύτερα από ό,τι κατά την αρχική έρευνα και ότι υπάρχει αυξανόμενη πίεση λόγω των κινεζικών εισαγωγών με ντάμπινγκ. Ο κλάδος παραγωγής της Ένωσης πρότεινε, κατά συνέπεια, να εξετάσει η Επιτροπή το ενδεχόμενο της επανεκτίμησης του επιπέδου των δασμών αντιντάμπινγκ. Λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις αυτές, καθώς και τα πορίσματα της επανεξέτασης, εξετάζεται η δυνατότητα έναρξης μιας πλήρους ενδιάμεσης επανεξέτασης ειδικά για το ντάμπινγκ.

(77) Από τα ανωτέρω συνάγεται ότι, όπως προβλέπεται στο άρθρο 11 παράγραφος 2 του βασικού κανονισμού, τα μέτρα αντιντάμπινγκ που εφαρμόζονται στις εισαγωγές τροχοφόρων φορείων και των βασικών μερών τους καταγωγής ΛΔΚ θα πρέπει να διατηρηθούν. Υπενθυμίζεται ότι αυτά τα μέτρα συνίστανται σε δασμούς κατ' αξίαν με συντελεστές που ποικίλλουν.

(78) Υπενθυμίζεται ότι τα μέτρα που αποτελούν αντικείμενο της τρέχουσας επανεξέτασης επεκτάθηκαν με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 499/2009 στις εισαγωγές του ίδιου προϊόντος που αποστέλλονται από την Ταϊλάνδη, είτε δηλώνονται ως καταγωγής Ταϊλάνδης είτε όχι. Ως προς αυτό, δεν έχουν υποβληθεί νέα στοιχεία στο πλαίσιο της παρούσας επανεξέτασης. Κατά συνέπεια, ο οριστικός δασμός αντιντάμπινγκ ύψους 46,7 %, που εφαρμόζεται «για όλες τις άλλες εταιρείες» στις εισαγωγές καταγωγής ΛΔΚ θα πρέπει να επεκταθεί στις εισαγωγές του ίδιου προϊόντος που αποστέλλονται από την Ταϊλάνδη, είτε δηλώνονται ως καταγωγής Ταϊλάνδης είτε όχι.

(79) Οι ατομικοί συντελεστές δασμού αντιντάμπινγκ των εταιρειών που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό εφαρμόζονται αποκλειστικά και μόνο στις εισαγωγές του υπό εξέταση προϊόντος, το οποίο παράγεται από τις εν λόγω εταιρείες και, συνεπώς, από τα αναφερόμενα συγκεκριμένα νομικά πρόσωπα. Στις εισαγωγές του υπό εξέταση προϊόντος που παράγεται από οποιαδήποτε άλλη εταιρεία, η οποία δεν κατονομάζεται ρητώς στο διατακτικό του παρόντος κανονισμού με την επωνυμία και τη διεύθυνσή της, συμπεριλαμβανομένων των οντοτήτων που συνδέονται με τις εταιρείες που κατονομάζονται ρητώς, δεν μπορούν να εφαρμοστούν οι εν λόγω συντελεστές αλλά ο δασμολογικός συντελεστής που ισχύει για «όλες τις άλλες εταιρείες».

(80) Οποιαδήποτε αίτηση για την εφαρμογή των ως άνω ατομικών συντελεστών δασμού αντιντάμπινγκ των εταιρειών (π.χ. λόγω αλλαγής επωνυμίας της οντότητας ή μετά τη σύσταση νέων οντοτήτων παραγωγής ή πωλήσεων) θα πρέπει να υποβληθεί αμέσως στην Επιτροπή ([1]) μαζί με όλα τα στοιχεία σχετικά, ιδίως με κάθε τροποποίηση των δραστηριοτήτων της εταιρείας που έχουν σχέση με την παραγωγή και τις εγχώριες και εξαγωγικές πωλήσεις, η οποία συνδέεται, για παράδειγμα, με αυτή την αλλαγή επωνυμίας ή τη σύσταση των νέων οντοτήτων παραγωγής και πωλήσεων. Εφόσον κρίνεται σκόπιμο, ο κανονισμός θα τροποποιηθεί στη συνέχεια αναλόγως, με την ενημέρωση του καταλόγου των εταιρειών στις οποίες εφαρμόζεται ατομικός συντελεστής δασμού,

([1]) Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Γενική Διεύθυνση Εμπορίου, Διεύθυνση Η, 1049 Βρυξέλλες, ΒΕΛΓΙΟ.

▼B

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

1. Επιβάλλεται οριστικός δασμός αντιντάμπινγκ στις εισαγωγές τροχοφόρων φορείων και των βασικών μερών τους, δηλαδή των βάσεων και των υδραυλικών συστημάτων τους, που κατατάσσονται στους κωδικούς ΣΟ ex 8427 90 00 (κωδικοί TARIC 8427 90 00 11 και 8427 90 00 19) και ex 8431 20 00 (κωδικοί TARIC 8431 20 00 11 και 8431 20 00 19), καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, ως τροχοφόρα φορεία ορίζονται τροχοφόρα φορεία με περόνες ανύψωσης για το χειρισμό παλετών, τα οποία έχουν σχεδιαστεί έτσι ώστε να ωθούνται, να έλκονται ή να οδηγούνται με το χέρι επί ομαλής, επίπεδης, σκληρής επιφάνειας από πεζό χειριστή που χρησιμοποιεί αρθρωτό βραχίονα. Τα τροχοφόρα φορεία προβλέπονται μόνον για την ανύψωση φορτίου, με τη μόχλευση του βραχίονα, σε ύψος επαρκές για τη μεταφορά του φορτίου και δεν προορίζονται για οιεσδήποτε άλλες πρόσθετες λειτουργίες ή χρήσεις, όπως, για παράδειγμα: i) τη μετακίνηση και την ανύψωση φορτίων έτσι ώστε να τοποθετούνται υψηλότερα ή να συμβάλλουν στην αποθήκευση φορτίων (παλετοφόρα ανυψωτικά), ii) τη στοίβαξη μιας παλέτας επάνω στην άλλη (περονοφόρα ανυψωτικά), iii) την ανύψωση φορτίου σε επίπεδο εργασίας (ψαλιδωτά ανυψωτικά) ή iv) την ανύψωση και το ζύγισμα φορτίων (ζυγοί φορτηγών).

▼M1

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

Εταιρεία	Συντελεστής δασμού (%)	Συμπληρωματικός κωδικός TARIC
Zhejiang Noblelift Equipment Joint Stock Co. Ltd, 58, Jing Yi Road, Economy Development Zone, Changxing, Zhejiang Province, 313100, ΛΔΚ	70,8	A603
Όλες οι άλλες εταιρείες	70,8	A999

▼B

3. Ο οριστικός δασμός αντιντάμπινγκ που εφαρμόζεται σε «όλες τις άλλες εταιρείες», όπως αναφέρεται στην παράγραφο 2, επεκτείνεται στις εισαγωγές τροχοφόρων φορείων και των βασικών μερών τους, δηλαδή βάσεων και υδραυλικών συστημάτων, όπως ορίζονται στην παράγραφο 1, που κατατάσσονται επί του παρόντος στους κωδικούς ΣΟ ex 8427 90 00 και ex 8431 20 00 (κωδικοί TARIC 8427 90 00 11 και 8431 20 00 11) και αποστέλλονται από την Ταϊλάνδη, είτε δηλώνονται ως καταγωγής Ταϊλάνδης είτε όχι.

4. Με την επιφύλαξη τυχόν διαφορετικής ρύθμισης, εφαρμόζονται οι διατάξεις που ισχύουν για τους τελωνειακούς δασμούς.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την επόμενη ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

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