



Περιεχόμενα

II Μη νομοθετικές πράξεις

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

- * Κανονισμός (ΕΕ) 2018/18 της Επιτροπής, της 21ης Δεκεμβρίου 2017, για τη θέσπιση απαγόρευσης της αλιείας κορδέλας στα ενωσιακά και διεθνή ύδατα των ζωνών I, II και IV από σκάφη που φέρουν σημαία Γαλλίας 1
- * Κανονισμός (ΕΕ) 2018/19 της Επιτροπής, της 21ης Δεκεμβρίου 2017, περί θεσπίσεως απαγόρευσης της αλιείας γάδου στα ύδατα Γροιλανδίας των NAFO 1F, καθώς και στα ύδατα Γροιλανδίας της XIV, από σκάφη που φέρουν σημαία Γερμανίας 4
- * Κανονισμός (ΕΕ) 2018/20 της Επιτροπής, της 21ης Δεκεμβρίου 2017, περί θεσπίσεως απαγόρευσης της αλιείας αμμόχελου και συναφών παρεπιπτόντων αλιευμάτων στα ενωσιακά ύδατα των υποδιαιρέσεων IIa, IIIa και IV από σκάφη που φέρουν σημαία Γερμανίας 7
- * Κανονισμός (ΕΕ) 2018/21 της Επιτροπής, της 21ης Δεκεμβρίου 2017, περί θέσπισης απαγόρευσης της αλιείας σκουμπριού στη ζώνη VIIIc, IX και X καθώς και στα ενωσιακά ύδατα της CECAF 34.1.1 από σκάφη που φέρουν σημαία Γερμανίας 10
- * Κανονισμός (ΕΕ) 2018/22 της Επιτροπής, της 21ης Δεκεμβρίου 2017, περί θεσπίσεως απαγόρευσης της αλιείας ρέγγας στα ενωσιακά και Νορβηγικά ύδατα της IV βορείως των 53° 30' Β από σκάφη που φέρουν σημαία Γαλλίας 13
- * Κανονισμός (ΕΕ) 2018/23 της Επιτροπής, της 21ης Δεκεμβρίου 2017, για τη θέσπιση απαγόρευσης της αλιείας ρέγγας στις ζώνες VIaS, VIIb και VIIc από σκάφη που φέρουν σημαία Ιρλανδίας 16
- * Κανονισμός (ΕΕ) 2018/24 της Επιτροπής, της 21ης Δεκεμβρίου 2017, για τη θέσπιση απαγόρευσης της αλιείας ευρωπαϊκής χωματίδας στις ζώνες VIIIf και VIIg από σκάφη που φέρουν τη σημαία Γαλλίας 19
- * Κανονισμός (ΕΕ) 2018/25 της Επιτροπής, της 21ης Δεκεμβρίου 2017, για τη θέσπιση απαγόρευσης της αλιείας ευρωπαϊκής χωματίδας στις ζώνες VIIIh, VIIj και VIIk από σκάφη που φέρουν σημαία Γαλλίας 22

- ★ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2018/26 της Επιτροπής, της 9ης Ιανουαρίου 2018, για την έγκριση τροποποίησης των προδιαγραφών προστατευόμενης ονομασίας προέλευσης ή προστατευόμενης γεωγραφικής ένδειξης [Monttravel (ΠΟΠ)] 25
- ★ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2018/27 της Επιτροπής, της 9ης Ιανουαρίου 2018, για την παροχή προστασίας δυνάμει του άρθρου 99 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1308/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά την ονομασία «Ribeiras do Morrasto» (ΠΓΕ) 26
- ★ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2018/28 της Επιτροπής, της 9ης Ιανουαρίου 2018, για την εκ νέου επιβολή οριστικού δασμού αντιντάμπινγκ στις εισαγωγές ποδηλάτων από την εταιρεία City Cycle Industries, είτε έχουν δηλωθεί ως καταγωγής Σρι Λάνκα είτε όχι 27

Διορθωτικά

- ★ Διορθωτικό στην οδηγία (ΕΕ) 2015/996 της Επιτροπής, της 19ης Μαΐου 2015, για τη θέσπιση κοινών μεθόδων αξιολόγησης του θορύβου σύμφωνα με την οδηγία 2002/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 168 της 1.7.2015) 35

II

(Μη νομοθετικές πράξεις)

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2018/18 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 21ης Δεκεμβρίου 2017

για τη θέσπιση απαγόρευσης της αλιείας κορδέλας στα ενωσιακά και διεθνή ύδατα των ζωνών I, II και IV από σκάφη που φέρουν σημαία Γαλλίας

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1224/2009 του Συμβουλίου, της 20ής Νοεμβρίου 2009, περί θεσπίσεως ενωσιακού συστήματος ελέγχου της τήρησης των κανόνων της κοινής αλιευτικής πολιτικής ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 36 παράγραφος 2,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Ο κανονισμός (ΕΕ) 2016/2285 του Συμβουλίου ⁽²⁾ καθορίζει ποσοστώσεις για το 2017.
- (2) Σύμφωνα με τις πληροφορίες που έλαβε η Επιτροπή, τα αλιεύματα του αποθέματος το οποίο αναφέρεται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού, από σκάφη τα οποία φέρουν τη σημαία ή είναι νηολογημένα στο κράτος μέλος που αναφέρεται σε αυτό, έχουν εξαντλήσει την ποσόστωση που έχει κατανεμηθεί για το 2017.
- (3) Ως εκ τούτου, είναι αναγκαία η απαγόρευση των αλιευτικών δραστηριοτήτων για το εν λόγω απόθεμα,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Εξάντληση ποσόστωσης

Η αλιευτική ποσόστωση που χορηγήθηκε στο κράτος μέλος το οποίο αναφέρεται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού, σχετικά με το απόθεμα που αναφέρεται σε αυτό για το 2017, θεωρείται ότι έχει εξαντληθεί από την ημερομηνία που καθορίζεται στο εν λόγω παράρτημα.

Άρθρο 2

Απαγορεύσεις

Η αλιεία του αποθέματος που αναφέρεται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού από σκάφη τα οποία φέρουν τη σημαία ή είναι νηολογημένα στο κράτος μέλος το οποίο αναφέρεται επίσης σε αυτό απαγορεύεται από την ημερομηνία που καθορίζεται στο εν λόγω παράρτημα. Απαγορεύονται ειδικότερα η διατήρηση επί του σκάφους, η μετατόπιση, η μεταφόρτωση ή η εκφόρτωση από το εν λόγω απόθεμα ιχθύων οι οποίοι έχουν αλιευθεί από τα σκάφη αυτά μετά την εν λόγω ημερομηνία.

⁽¹⁾ ΕΕ L 343 της 22.12.2009, σ. 1.

⁽²⁾ Κανονισμός (ΕΕ) 2016/2285 του Συμβουλίου, της 12ης Δεκεμβρίου 2016, σχετικά με τον καθορισμό για το 2017 και το 2018 των αλιευτικών δυνατοτήτων για τα ενωσιακά αλιευτικά σκάφη για ορισμένα αποθέματα ιχθύων βαθέων υδάτων και σχετικά με την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2016/72 (ΕΕ L 344 της 17.12.2016, σ. 32).

Άρθρο 3

Έναρξη ισχύος

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.

Βρυξέλλες, 21 Δεκεμβρίου 2017.

Για την Επιτροπή,
εξ ονόματος του Προέδρου,
João AGUIAR MACHADO
Γενικός Διευθυντής
Γενική Διεύθυνση Θαλάσσιας Πολιτικής και Αλιείας

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Αριθ.	47/TQ2285
Κράτος μέλος	Γαλλία
Απόδεμα	RHG/124-
Είδος	Κορδέλα (<i>Macrouis berglax</i>)
Ζώνη	Ενωσιακά και διεθνή ύδατα των ζωνών I, II και IV
Ημερομηνία απαγόρευσης	7.12.2017

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2018/19 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**της 21ης Δεκεμβρίου 2017****περί θεσπίσεως απαγόρευσης της αλιείας γάδου στα ύδατα Γροιλανδίας των ΝΑΦΟ 1Ε, καθώς και στα ύδατα Γροιλανδίας της XIV, από σκάφη που φέρουν σημαία Γερμανίας**

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1224/2009 του Συμβουλίου, της 20ής Νοεμβρίου 2009, περί θεσπίσεως ενωσιακού συστήματος ελέγχου της τήρησης των κανόνων της κοινής αλιευτικής πολιτικής ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 36 παράγραφος 2,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Ο κανονισμός (ΕΕ) 2017/127 του Συμβουλίου ⁽²⁾ καθορίζει ποσοστώσεις για το 2017.
- (2) Σύμφωνα με τις πληροφορίες που έλαβε η Επιτροπή, τα αλιεύματα του αποθέματος το οποίο αναφέρεται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού, από σκάφη τα οποία φέρουν τη σημαία ή είναι νηολογημένα στο κράτος μέλος που αναφέρεται σε αυτό, έχουν εξαντλήσει την ποσόστωση που έχει κατανεμηθεί για το 2017.
- (3) Ως εκ τούτου, είναι αναγκαία η απαγόρευση των αλιευτικών δραστηριοτήτων για το εν λόγω απόθεμα,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1**Εξάντληση ποσόστωσης**

Η αλιευτική ποσόστωση που χορηγήθηκε στο κράτος μέλος το οποίο αναφέρεται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού, σχετικά με το απόθεμα που αναφέρεται σε αυτό για το 2017, θεωρείται ότι έχει εξαντληθεί από την ημερομηνία που καθορίζεται στο εν λόγω παράρτημα.

Άρθρο 2**Απαγορεύσεις**

Η αλιεία του αποθέματος που αναφέρεται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού από σκάφη τα οποία φέρουν τη σημαία ή είναι νηολογημένα στο κράτος μέλος το οποίο αναφέρεται επίσης σε αυτό απαγορεύεται από την ημερομηνία που καθορίζεται στο εν λόγω παράρτημα. Απαγορεύονται ειδικότερα η διατήρηση επί του σκάφους, η μετατόπιση, η μεταφόρτωση ή η εκφόρτωση ιχθύων από το εν λόγω απόθεμα οι οποίοι έχουν αλιευθεί από τα σκάφη αυτά μετά την εν λόγω ημερομηνία.

Άρθρο 3**Έναρξη ισχύος**

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

⁽¹⁾ ΕΕ L 343 της 22.12.2009, σ. 1.

⁽²⁾ Κανονισμός (ΕΕ) 2017/127 του Συμβουλίου, της 20ής Ιανουαρίου 2017, σχετικά με τον καθορισμό, για το 2017, για ορισμένα αποθέματα ιχθύων και ομάδες αποθεμάτων ιχθύων, των αλιευτικών δυνατοτήτων στα ενωσιακά ύδατα και, για τα ενωσιακά αλιευτικά σκάφη, σε ορισμένα μη ενωσιακά ύδατα (ΕΕ L 24 της 28.1.2017, σ. 1).

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

Βρυξέλλες, 21 Δεκεμβρίου 2017.

Για την Επιτροπή,
εξ ονόματος του Προέδρου,
João AGUIAR MACHADO
Γενικός Διευθυντής
Γενική Διεύθυνση Θαλάσσιας Πολιτικής και Αλιείας

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Αριθ.	51/TQ127
Κράτος μέλος	Γερμανία
Απόθεμα	COD/N1GL14 και οι συναφείς ειδικοί όροι COD/GRL1 και COD/GRL2
Είδος	Γάδος (<i>Gadus morhua</i>)
Ζώνη	Ύδατα Γροιλανδίας της NAFO 1F και ύδατα Γροιλανδίας της XIV
Ημερομηνία απαγόρευσης	9.12.2017

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2018/20 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 21ης Δεκεμβρίου 2017

περί θεσπίσεως απαγόρευσης της αλιείας αμμόχελου και συναφών παρεμπιπτόντων αλιευμάτων στα ενωσιακά ύδατα των υποδιαίρεσεων Ια, ΙΙα και ΙV από σκάφη που φέρουν σημαία Γερμανίας

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1224/2009 του Συμβουλίου, της 20ής Νοεμβρίου 2009, περί θεσπίσεως ενωσιακού συστήματος ελέγχου της τήρησης των κανόνων της κοινής αλιευτικής πολιτικής ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 36 παράγραφος 2,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Ο κανονισμός (ΕΕ) 2017/127 του Συμβουλίου ⁽²⁾ καθορίζει ποσοστώσεις για το 2017.
- (2) Σύμφωνα με τις πληροφορίες που έλαβε η Επιτροπή, τα αλιεύματα του αποθέματος το οποίο αναφέρεται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού, από σκάφη τα οποία φέρουν τη σημαία ή είναι νηολογημένα στο κράτος μέλος που αναφέρεται σε αυτό, έχουν εξαντλήσει την ποσόστωση που έχει κατανεμηθεί για το 2017.
- (3) Ως εκ τούτου, είναι αναγκαία η απαγόρευση των αλιευτικών δραστηριοτήτων για το εν λόγω απόθεμα,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

*Άρθρο 1***Εξάντληση ποσόστωσης**

Η αλιευτική ποσόστωση που χορηγήθηκε στο κράτος μέλος το οποίο αναφέρεται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού, σχετικά με το απόθεμα που αναφέρεται σε αυτό για το 2017, θεωρείται ότι έχει εξαντληθεί από την ημερομηνία που καθορίζεται στο εν λόγω παράρτημα.

*Άρθρο 2***Απαγορεύσεις**

Η αλιεία του αποθέματος που αναφέρεται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού από σκάφη τα οποία φέρουν τη σημαία ή είναι νηολογημένα στο κράτος μέλος το οποίο αναφέρεται επίσης σε αυτό απαγορεύεται από την ημερομηνία που καθορίζεται στο εν λόγω παράρτημα. Απαγορεύονται ειδικότερα η διατήρηση επί του σκάφους, η μετατόπιση, η μεταφόρτωση ή η εκφόρτωση ιχθύων από το εν λόγω απόθεμα οι οποίοι έχουν αλιευθεί από τα σκάφη αυτά μετά την εν λόγω ημερομηνία.

*Άρθρο 3***Έναρξη ισχύος**

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

⁽¹⁾ ΕΕ L 343 της 22.12.2009, σ. 1.

⁽²⁾ Κανονισμός (ΕΕ) 2017/127 του Συμβουλίου, της 20ής Ιανουαρίου 2017, σχετικά με τον καθορισμό, για το 2017, για ορισμένα αποθέματα ιχθύων και ομάδες αποθεμάτων ιχθύων, των αλιευτικών δυνατοτήτων στα ενωσιακά ύδατα και, για τα ενωσιακά αλιευτικά σκάφη, σε ορισμένα μη ενωσιακά ύδατα (ΕΕ L 24 της 28.1.2017, σ. 1).

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

Βρυξέλλες, 21 Δεκεμβρίου 2017.

Για την Επιτροπή,
εξ ονόματος του Προέδρου,
João AGUIAR MACHADO
Γενικός Διευθυντής
Γενική Διεύθυνση Θαλάσσιας Πολιτικής και Αλιείας

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Αριθ.	49/TQ127
Κράτος μέλος	Γερμανία
Απόδεμα	SAN/2A3A4. και οι συναφείς ειδικοί όροι OT1/*2A3A4, SAN/234_1R, SAN/234_2R, SAN/234_4, SAN/234_5R, SAN/234_6, SAN/234_7R, SAN/234_3R
Είδος	Αμμόχελο και σχετικά παρεμπίπτοντα αλιεύματα (<i>Ammodytes</i> spp.)
Ζώνη	Ενωσιακά ύδατα της IIa, IIIa και IV
Ημερομηνία απαγόρευσης	9.12.2017

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2018/21 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**της 21ης Δεκεμβρίου 2017****περί θέσπισης απαγόρευσης της αλιείας σκουμπριού στη ζώνη VIIIc, IX και X καθώς και στα ενωσιακά ύδατα της CECAF 34.1.1 από σκάφη που φέρουν σημαία Γερμανίας**

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1224/2009 του Συμβουλίου, της 20ής Νοεμβρίου 2009, περί θεσπίσεως ενωσιακού συστήματος ελέγχου της τήρησης των κανόνων της κοινής αλιευτικής πολιτικής ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 36 παράγραφος 2,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Ο κανονισμός (ΕΕ) 2017/127 του Συμβουλίου ⁽²⁾ καθορίζει ποσοστώσεις για το 2017.
- (2) Σύμφωνα με τις πληροφορίες που έλαβε η Επιτροπή, τα αλιεύματα του αποθέματος το οποίο αναφέρεται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού, από σκάφη τα οποία φέρουν τη σημαία ή είναι νηολογημένα στο κράτος μέλος που αναφέρεται σε αυτό, έχουν εξαντλήσει την ποσόστωση που έχει κατανεμηθεί για το 2017.
- (3) Ως εκ τούτου, είναι αναγκαία η απαγόρευση των αλιευτικών δραστηριοτήτων για το εν λόγω απόθεμα,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1**Εξάντληση ποσόστωσης**

Η αλιευτική ποσόστωση που χορηγήθηκε στο κράτος μέλος το οποίο αναφέρεται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού, σχετικά με το απόθεμα που αναφέρεται σε αυτό για το 2017, θεωρείται ότι έχει εξαντληθεί από την ημερομηνία που καθορίζεται στο εν λόγω παράρτημα.

Άρθρο 2**Απαγορεύσεις**

Η αλιεία του αποθέματος που αναφέρεται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού από σκάφη τα οποία φέρουν τη σημαία ή είναι νηολογημένα στο κράτος μέλος το οποίο αναφέρεται επίσης σε αυτό απαγορεύεται από την ημερομηνία που καθορίζεται στο εν λόγω παράρτημα. Απαγορεύονται ειδικότερα η διατήρηση επί του σκάφους, η μετατόπιση, η μεταφόρτωση ή η εκφόρτωση ιχθύων από το εν λόγω απόθεμα οι οποίοι έχουν αλιευθεί από τα σκάφη αυτά μετά την εν λόγω ημερομηνία.

Άρθρο 3**Έναρξη ισχύος**

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

⁽¹⁾ ΕΕ L 343 της 22.12.2009, σ. 1.

⁽²⁾ Κανονισμός (ΕΕ) 2017/127 του Συμβουλίου, της 20ής Ιανουαρίου 2017, σχετικά με τον καθορισμό, για το 2017, για ορισμένα αποθέματα ιχθύων και ομάδες αποθεμάτων ιχθύων, των αλιευτικών δυνατοτήτων στα ενωσιακά ύδατα και, για τα ενωσιακά αλιευτικά σκάφη, σε ορισμένα μη ενωσιακά ύδατα (ΕΕ L 24 της 28.1.2017, σ. 1).

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

Βρυξέλλες, 21 Δεκεμβρίου 2017.

Για την Επιτροπή,
εξ ονόματος του Προέδρου,
João AGUIAR MACHADO
Γενικός Διευθυντής
Γενική Διεύθυνση Θαλάσσιας Πολιτικής και Αλιείας

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Αριθ.	50/TQ127
Κράτος μέλος	Γερμανία
Απόθεμα	MAC/8C3411 και συναφής ειδικός όρος MAC/*08B.
Είδος	Σκουμπρί (<i>Scomber scombrus</i>)
Ζώνη	VIIIc, IX και X ενωσιακά ύδατα της CEECAF 34.1.1
Ημερομηνία απαγόρευσης	9.12.2017

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2018/22 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**της 21ης Δεκεμβρίου 2017****περί θεσπίσεως απαγόρευσης της αλιείας ρέγγας στα Ενωσιακά και Νορβηγικά ύδατα της IV βορείως των 53° 30' Β από σκάφη που φέρουν σημαία Γαλλίας**

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1224/2009 του Συμβουλίου, της 20ής Νοεμβρίου 2009, περί θεσπίσεως ενωσιακού συστήματος ελέγχου της τήρησης των κανόνων της κοινής αλιευτικής πολιτικής ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 36 παράγραφος 2,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Ο κανονισμός (ΕΕ) 2017/127 του Συμβουλίου ⁽²⁾ καθορίζει ποσοστώσεις για το 2017.
- (2) Σύμφωνα με τις πληροφορίες που έλαβε η Επιτροπή, τα αλιεύματα του αποθέματος το οποίο αναφέρεται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού, από σκάφη τα οποία φέρουν τη σημαία ή είναι νηολογημένα στο κράτος μέλος που αναφέρεται σε αυτό, έχουν εξαντλήσει την ποσόστωση που έχει κατανεμηθεί για το 2017.
- (3) Ως εκ τούτου, είναι αναγκαία η απαγόρευση των αλιευτικών δραστηριοτήτων για το εν λόγω απόθεμα,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

*Άρθρο 1***Εξάντληση ποσόστωσης**

Η αλιευτική ποσόστωση που χορηγήθηκε στο κράτος μέλος το οποίο αναφέρεται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού, σχετικά με το απόθεμα που αναφέρεται σε αυτό για το 2017, θεωρείται ότι έχει εξαντληθεί από την ημερομηνία που καθορίζεται στο εν λόγω παράρτημα.

*Άρθρο 2***Απαγορεύσεις**

Η αλιεία του αποθέματος που αναφέρεται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού από σκάφη τα οποία φέρουν τη σημαία ή είναι νηολογημένα στο κράτος μέλος το οποίο αναφέρεται επίσης σε αυτό απαγορεύεται από την ημερομηνία που καθορίζεται στο εν λόγω παράρτημα. Απαγορεύονται ειδικότερα η διατήρηση επί του σκάφους, η μετατόπιση, η μεταφόρτωση ή η εκφόρτωση ιχθύων από το εν λόγω απόθεμα οι οποίοι έχουν αλιευθεί από τα σκάφη αυτά μετά την εν λόγω ημερομηνία.

*Άρθρο 3***Έναρξη ισχύος**

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

⁽¹⁾ ΕΕ L 343 της 22.12.2009, σ. 1.

⁽²⁾ Κανονισμός (ΕΕ) 2017/127 του Συμβουλίου, της 20ής Ιανουαρίου 2017, σχετικά με τον καθορισμό, για το 2017, για ορισμένα αποθέματα ιχθύων και ομάδες αποθεμάτων ιχθύων, των αλιευτικών δυνατοτήτων στα ενωσιακά ύδατα και, για τα ενωσιακά αλιευτικά σκάφη, σε ορισμένα μη ενωσιακά ύδατα (ΕΕ L 24 της 28.1.2017, σ. 1).

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

Βρυξέλλες, 21 Δεκεμβρίου 2017.

Για την Επιτροπή,
εξ ονόματος του Προέδρου,
João AGUIAR MACHADO
Γενικός Διευθυντής
Γενική Διεύθυνση Θαλάσσιας Πολιτικής και Αλιείας

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Αριθ.	48/TQ127
Κράτος μέλος	Γαλλία
Απόδεμα	HER/4AB. και συναφής ειδικός όρος HER/*4AB-C
Είδος	Ρέγγα (<i>Clupea harengus</i>)
Ζώνη	Ενωσιακά και νορβηγικά ύδατα της ζώνης IV βορείως των 53° 30' Β
Ημερομηνία απαγόρευσης	7.12.2017

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2018/23 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**της 21ης Δεκεμβρίου 2017****για τη θέσπιση απαγόρευσης της αλιείας ρέγγας στις ζώνες VIaS, VIb και VIc από σκάφη που φέρουν σημαία Ιρλανδίας**

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1224/2009 του Συμβουλίου, της 20ής Νοεμβρίου 2009, περί θεσπίσεως ενωσιακού συστήματος ελέγχου της τήρησης των κανόνων της κοινής αλιευτικής πολιτικής ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 36 παράγραφος 2,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Ο κανονισμός (ΕΕ) 2017/127 του Συμβουλίου ⁽²⁾ καθορίζει ποσοστώσεις για το 2017.
- (2) Σύμφωνα με τις πληροφορίες που έλαβε η Επιτροπή, τα αλιεύματα του αποθέματος το οποίο αναφέρεται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού, από σκάφη τα οποία φέρουν τη σημαία ή είναι νηολογημένα στο κράτος μέλος που αναφέρεται σε αυτό, έχουν εξαντλήσει την ποσόστωση που έχει κατανεμηθεί για το 2017.
- (3) Ως εκ τούτου, είναι αναγκαία η απαγόρευση των αλιευτικών δραστηριοτήτων για το εν λόγω απόθεμα,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1**Εξάντληση ποσόστωσης**

Η αλιευτική ποσόστωση που χορηγήθηκε στο κράτος μέλος το οποίο αναφέρεται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού, σχετικά με το απόθεμα που αναφέρεται σε αυτό για το 2017, θεωρείται ότι έχει εξαντληθεί από την ημερομηνία που καθορίζεται στο εν λόγω παράρτημα.

Άρθρο 2**Απαγορεύσεις**

Η αλιεία του αποθέματος που αναφέρεται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού από σκάφη τα οποία φέρουν τη σημαία ή είναι νηολογημένα στο κράτος μέλος το οποίο αναφέρεται επίσης σε αυτό απαγορεύεται από την ημερομηνία που καθορίζεται στο εν λόγω παράρτημα. Απαγορεύονται ειδικότερα η διατήρηση επί του σκάφους, η μετατόπιση, η μεταφόρτωση ή η εκφόρτωση από το εν λόγω απόθεμα ιχθύων οι οποίοι έχουν αλιευθεί από τα σκάφη αυτά μετά την εν λόγω ημερομηνία.

Άρθρο 3**Έναρξη ισχύος**

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

⁽¹⁾ ΕΕ L 343 της 22.12.2009, σ. 1.

⁽²⁾ Κανονισμός (ΕΕ) 2017/127 του Συμβουλίου, της 20ής Ιανουαρίου 2017, σχετικά με τον καθορισμό, για το 2017, για ορισμένα αποθέματα ιχθύων και ομάδες αποθεμάτων ιχθύων, των αλιευτικών δυνατοτήτων στα ενωσιακά ύδατα και, για τα ενωσιακά αλιευτικά σκάφη, σε ορισμένα μη ενωσιακά ύδατα (ΕΕ L 24 της 28.1.2017, σ. 1).

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

Βρυξέλλες, 21 Δεκεμβρίου 2017.

Για την Επιτροπή,
εξ ονόματος του Προέδρου,
João AGUIAR MACHADO
Γενικός Διευθυντής
Γενική Διεύθυνση Θαλάσσιας Πολιτικής και Αλιείας

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Αριθ.	52/TQ127
Κράτος μέλος	Ιρλανδία
Απόθεμα	HER/6AS7BC
Είδος	Ρέγγα (<i>Clupea harengus</i>)
Ζώνη	VIaS, VIIb, VIIc
Ημερομηνία απαγόρευσης	12.12.2017

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2018/24 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 21ης Δεκεμβρίου 2017

για τη θέσπιση απαγόρευσης της αλιείας ευρωπαϊκής χωματίδας στις ζώνες VIII και VIIg από σκάφη που φέρουν τη σημαία Γαλλίας

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1224/2009 του Συμβουλίου, της 20ής Νοεμβρίου 2009, περί θεσπίσεως κοινοτικού συστήματος ελέγχου της τήρησης των κανόνων της κοινής αλιευτικής πολιτικής ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 36 παράγραφος 2,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Ο κανονισμός (ΕΕ) 2017/127 του Συμβουλίου ⁽²⁾ καθορίζει ποσοτώσεις για το 2017.
- (2) Σύμφωνα με τις πληροφορίες που έλαβε η Επιτροπή, τα αλιεύματα του αποθέματος το οποίο αναφέρεται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού, από σκάφη τα οποία φέρουν τη σημαία ή είναι νηολογημένα στο κράτος μέλος που αναφέρεται σε αυτό, έχουν εξαντλήσει την ποσόστωση που έχει κατανεμηθεί για το 2017.
- (3) Ως εκ τούτου, είναι αναγκαία η απαγόρευση των αλιευτικών δραστηριοτήτων για το εν λόγω απόθεμα,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1**Εξάντληση ποσόστωσης**

Η αλιευτική ποσόστωση που χορηγήθηκε στο κράτος μέλος το οποίο αναφέρεται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού, σχετικά με το απόθεμα που αναφέρεται σε αυτό για το 2017, θεωρείται ότι έχει εξαντληθεί από την ημερομηνία που καθορίζεται στο εν λόγω παράρτημα.

Άρθρο 2**Απαγορεύσεις**

Η αλιεία του αποθέματος που αναφέρεται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού από σκάφη τα οποία φέρουν τη σημαία ή είναι νηολογημένα στο κράτος μέλος το οποίο αναφέρεται επίσης σε αυτό απαγορεύεται από την ημερομηνία που καθορίζεται στο εν λόγω παράρτημα. Απαγορεύονται ειδικότερα η διατήρηση επί του σκάφους, η μετατόπιση, η μεταφόρτωση ή η εκφόρτωση από το εν λόγω απόθεμα ιχθύων οι οποίοι έχουν αλιευθεί από τα σκάφη αυτά μετά την εν λόγω ημερομηνία.

Άρθρο 3**Έναρξη ισχύος**

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

⁽¹⁾ ΕΕ L 343 της 22.12.2009, σ. 1.

⁽²⁾ Κανονισμός (ΕΕ) 2017/127 του Συμβουλίου, της 20ής Ιανουαρίου 2017, σχετικά με τον καθορισμό, για το 2017, για ορισμένα αποθέματα ιχθύων και ομάδες αποθεμάτων ιχθύων, των αλιευτικών δυνατοτήτων στα ενωσιακά ύδατα και, για τα ενωσιακά αλιευτικά σκάφη, σε ορισμένα μη ενωσιακά ύδατα (ΕΕ L 24 της 28.1.2017, σ. 1).

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

Βρυξέλλες, 21 Δεκεμβρίου 2017.

Για την Επιτροπή,
εξ ονόματος του Προέδρου,
João AGUIAR MACHADO
Γενικός Διευθυντής
Γενική Διεύθυνση Θαλάσσιας Πολιτικής και Αλιείας

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Αριθ.	41/TQ127
Κράτος μέλος	Γαλλία
Απόδεμα	PLE/7FG.
Είδος	Ευρωπαϊκή χωματίδα (<i>Pleuronectes platessa</i>)
Ζώνη	VIf και VIg
Ημερομηνία απαγόρευσης	6.11.2017

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2018/25 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 21ης Δεκεμβρίου 2017

για τη θέσπιση απαγόρευσης της αλιείας ευρωπαϊκής χωματίδας στις ζώνες VIIh, VIIj και VIIk από σκάφη που φέρουν σημαία Γαλλίας

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1224/2009 του Συμβουλίου, της 20ής Νοεμβρίου 2009, περί θεσπίσεως ενωσιακού συστήματος ελέγχου της τήρησης των κανόνων της κοινής αλιευτικής πολιτικής ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 36 παράγραφος 2,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Ο κανονισμός (ΕΕ) 2017/127 του Συμβουλίου ⁽²⁾ καθορίζει ποσοτώσεις για το 2017.
- (2) Σύμφωνα με τις πληροφορίες που έλαβε η Επιτροπή, τα αλιεύματα του αποθέματος το οποίο αναφέρεται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού, από σκάφη τα οποία φέρουν τη σημαία ή είναι νηολογημένα στο κράτος μέλος που αναφέρεται σε αυτό, έχουν εξαντλήσει την ποσόστωση που έχει κατανεμηθεί για το 2017.
- (3) Ως εκ τούτου, είναι αναγκαία η απαγόρευση των αλιευτικών δραστηριοτήτων για το εν λόγω απόθεμα,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1**Εξάντληση ποσόστωσης**

Η αλιευτική ποσόστωση που χορηγήθηκε στο κράτος μέλος το οποίο αναφέρεται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού σχετικά με το απόθεμα που αναφέρεται σε αυτό για το 2017 θεωρείται ότι έχει εξαντληθεί από την ημερομηνία που καθορίζεται στο εν λόγω παράρτημα.

Άρθρο 2**Απαγορεύσεις**

Η αλιεία του αποθέματος που αναφέρεται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού από σκάφη τα οποία φέρουν τη σημαία ή είναι νηολογημένα στο κράτος μέλος το οποίο αναφέρεται επίσης σε αυτό απαγορεύεται από την ημερομηνία που καθορίζεται στο εν λόγω παράρτημα. Απαγορεύονται ειδικότερα η διατήρηση επί του σκάφους, η μετατόπιση, η μεταφόρτωση ή η εκφόρτωση από το εν λόγω απόθεμα ιχθύων οι οποίοι έχουν αλιευθεί από τα σκάφη αυτά μετά την εν λόγω ημερομηνία.

Άρθρο 3**Έναρξη ισχύος**

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

⁽¹⁾ ΕΕ L 343 της 22.12.2009, σ. 1.

⁽²⁾ Κανονισμός (ΕΕ) 2017/127 του Συμβουλίου, της 20ής Ιανουαρίου 2017, σχετικά με τον καθορισμό, για το 2017, για ορισμένα αποθέματα ιχθύων και ομάδες αποθεμάτων ιχθύων, των αλιευτικών δυνατοτήτων στα ενωσιακά ύδατα και, για τα ενωσιακά αλιευτικά σκάφη, σε ορισμένα μη ενωσιακά ύδατα (ΕΕ L 24 της 28.1.2017, σ. 1).

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

Βρυξέλλες, 21 Δεκεμβρίου 2017.

Για την Επιτροπή,
εξ ονόματος του Προέδρου,
João AGUIAR MACHADO
Γενικός Διευθυντής
Γενική Διεύθυνση Θαλάσσιας Πολιτικής και Αλιείας

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Αριθ.	42/TQ127
Κράτος μέλος	Γαλλία
Απόδεμα	PLE/7HJK.
Είδος	Ευρωπαϊκή χωματίδα (<i>Pleuronectes platessa</i>)
Ζώνη	VIIh, VIIj και VIIk
Ημερομηνία απαγόρευσης	6.11.2017

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2018/26 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 9ης Ιανουαρίου 2018

για την έγκριση τροποποίησης των προδιαγραφών προστατευόμενης ονομασίας προέλευσης ή προστατευόμενης γεωγραφικής ένδειξης [Montravel (ΠΟΠ)]

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1308/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Δεκεμβρίου 2013, για τη θέσπιση κοινής οργάνωσης των αγορών γεωργικών προϊόντων και την κατάργηση των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 922/72, (ΕΟΚ) αριθ. 234/79, (ΕΚ) αριθ. 1037/2001 και (ΕΚ) αριθ. 1234/2007 του Συμβουλίου ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 99,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η Επιτροπή εξέτασε την αίτηση για έγκριση τροποποίησης των προδιαγραφών της προστατευόμενης ονομασίας προέλευσης «Montravel» που κατατέθηκε από τη Γαλλία σύμφωνα με το άρθρο 105 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1308/2013.
- (2) Η Επιτροπή δημοσίευσε την αίτηση για έγκριση τροποποίησης των προδιαγραφών, δυνάμει του άρθρου 97 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1308/2013, στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ⁽²⁾.
- (3) Καμία δήλωση ένστασης δεν έχει κοινοποιηθεί στην Επιτροπή βάσει του άρθρου 98 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1308/2013.
- (4) Συνεπώς, είναι σκόπιμο να εγκριθεί η τροποποίηση των προδιαγραφών σύμφωνα με το άρθρο 99 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1308/2013.
- (5) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής για την κοινή οργάνωση των γεωργικών αγορών,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Εγκρίνεται η τροποποίηση των προδιαγραφών η οποία έχει δημοσιευθεί στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* και αφορά την ονομασία «Montravel» (ΠΟΠ).

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή 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.

Βρυξέλλες, 9 Ιανουαρίου 2018.

Για την Επιτροπή
Ο Πρόεδρος
Jean-Claude JUNCKER

⁽¹⁾ ΕΕ L 347 της 20.12.2013, σ. 671.

⁽²⁾ ΕΕ C 255 της 5.8.2017, σ. 10.

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2018/27 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 9ης Ιανουαρίου 2018

για την παροχή προστασίας δυνάμει του άρθρου 99 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1308/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά την ονομασία «Ribeiras do Morrazo» (ΠΓΕ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1308/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Δεκεμβρίου 2013, για τη θέσπιση κοινής οργάνωσης των αγορών γεωργικών προϊόντων και την κατάργηση των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 922/72, (ΕΟΚ) αριθ. 234/79, (ΕΚ) αριθ. 1037/2001 και (ΕΚ) αριθ. 1234/2007 του Συμβουλίου ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 99,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Σύμφωνα με το άρθρο 97 παράγραφοι 2 και 3 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1308/2013, η αίτηση που κατέθεσε η Ισπανία για την καταχώριση της ονομασίας «Ribeiras do Morrazo» εξετάστηκε από την Επιτροπή και στη συνέχεια δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ⁽²⁾.
- (2) Καμία δήλωση ένστασης δεν έχει κοινοποιηθεί στην Επιτροπή βάσει του άρθρου 98 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1308/2013.
- (3) Σύμφωνα με το άρθρο 99 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1308/2013, η ονομασία «Ribeiras do Morrazo» θα πρέπει να προστατευθεί και να καταχωριστεί στο μητρώο που αναφέρεται στο άρθρο 104 του εν λόγω κανονισμού.
- (4) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής για την κοινή οργάνωση των γεωργικών αγορών,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Προστατεύεται η ονομασία «Ribeiras do Morrazo» (ΠΓΕ).

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή 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.

Βρυξέλλες, 9 Ιανουαρίου 2018.

Για την Επιτροπή
Ο Πρόεδρος
Jean-Claude JUNCKER

⁽¹⁾ ΕΕ L 347 της 20.12.2013, σ. 671.

⁽²⁾ ΕΕ C 255 της 5.8.2017, σ. 15.

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2018/28 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**της 9ης Ιανουαρίου 2018****για την εκ νέου επιβολή οριστικού δασμού αντνιτάμπινγκ στις εισαγωγές ποδηλάτων από την εταιρεία City Cycle Industries, είτε έχουν δηλωθεί ως καταγωγής Σρι Λάνκα είτε όχι**

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⁾ (εφεξής «ο βασικός κανονισμός»), και ιδίως το άρθρο 13,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

A. ΙΣΧΥΟΝΤΑ ΜΕΤΡΑ ΚΑΙ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ ΤΩΝ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΩΝ**1. Ισχύοντα μέτρα**

- (1) Το 2011, με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 990/2011 ⁽²⁾, το Συμβούλιο επέβαλε οριστικό δασμό αντνιτάμπινγκ στις εισαγωγές ποδηλάτων καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας («τα αρχικά μέτρα»), ύστερα από επανεξέταση ενόψει της λήξης ισχύος των μέτρων δυνάμει του άρθρου 11 παράγραφος 2 του βασικού κανονισμού.
- (2) Το 2013, με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 501/2013 ⁽³⁾ («ο επίδικος κανονισμός»), το Συμβούλιο επεξέτεινε τα αρχικά μέτρα στις εισαγωγές ποδηλάτων που αποστέλλονται από την Ινδονησία, τη Μαλαισία, τη Σρι Λάνκα και την Τυνησία, είτε δηλώνονται ως καταγωγής Ινδονησίας, Μαλαισίας, Σρι Λάνκα και Τυνησίας είτε όχι («τα μέτρα κατά της καταστρατήγησης» ή «τα επεκταθέντα μέτρα»), ύστερα από έρευνα κατά της καταστρατήγησης, δυνάμει του άρθρου 13 του βασικού κανονισμού.

2. Αποφάσεις του Γενικού Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης

- (3) Στις 9 Αυγούστου 2013 ένας παραγωγός από τη Σρι Λάνκα, η City Cycle Industries («City Cycle»), προσέφυγε στο Γενικό Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης («το Γενικό Δικαστήριο») ζητώντας την ακύρωση του επίδικου κανονισμού, στο μέτρο που εφαρμόζεται στον εν λόγω παραγωγό ⁽⁴⁾. Με την απόφασή του της 19ης Μαρτίου 2015 ⁽⁵⁾, το Γενικό Δικαστήριο ακύρωσε τον επίδικο κανονισμό όσον αφορά τη City Cycle.
- (4) Τον Ιούλιο του 2015 το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης ⁽⁶⁾, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ⁽⁷⁾ και η Maxcom Ltd ⁽⁸⁾ (ενωσιακός κατασκευαστής ποδηλάτων) άσκησαν αναίρεση κατά της απόφασης του Γενικού Δικαστηρίου. Με την απόφαση της 26ης Ιανουαρίου 2017 («η απόφαση»), το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης («το Δικαστήριο») απέρριψε τις αιτήσεις αναίρεσης που υποβλήθηκαν από τον κλάδο παραγωγής της Ένωσης, την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
- (5) Ειδικότερα, το Δικαστήριο διαπίστωσε, στη σκέψη 73 της απόφασής του, ότι η αιτιολογική σκέψη (78) του επίδικου κανονισμού δεν περιλαμβάνει εξατομικευμένη ανάλυση των τυχόν πρακτικών καταστρατήγησης της City Cycle. Στις σκέψεις 75 και 76 το Δικαστήριο έκρινε επίσης ότι το συμπέρασμα σχετικά με την πραγματοποίηση πράξεων

⁽¹⁾ ΕΕ L 176 της 30.6.2016, σ. 21.

⁽²⁾ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 990/2011 του Συμβουλίου, της 3ης Οκτωβρίου 2011, για την επιβολή οριστικού δασμού αντνιτάμπινγκ στις εισαγωγές ποδηλάτων καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας έπειτα από επανεξέταση ενόψει της λήξης ισχύος των μέτρων σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1225/2009 (ΕΕ L 261 της 6.10.2011, σ. 2).

⁽³⁾ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 501/2013 του Συμβουλίου, της 29ης Μαΐου 2013, για την επέκταση του οριστικού δασμού αντνιτάμπινγκ που επιβλήθηκε με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 990/2011 στις εισαγωγές ποδηλάτων καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας στις εισαγωγές ποδηλάτων που αποστέλλονται από την Ινδονησία, τη Μαλαισία, τη Σρι Λάνκα και την Τυνησία, είτε έχουν δηλωθεί ως καταγωγής Ινδονησίας, Μαλαισίας, Σρι Λάνκα και Τυνησίας είτε όχι (ΕΕ L 153 της 5.6.2013, σ. 1).

⁽⁴⁾ Υπόθεση T-413/13, City Cycle Industries κατά Συμβουλίου.

⁽⁵⁾ ΕΕ C 146 της 4.5.2015, σ. 38.

⁽⁶⁾ Υπόθεση C-260/15 P, Συμβούλιο κατά City Cycle Industries.

⁽⁷⁾ Υπόθεση C-254/15 P, Επιτροπή κατά City Cycle Industries.

⁽⁸⁾ Υπόθεση C-248/15 P, Maxcom κατά City Cycle Industries.

μεταφόρτωσης στη Σρι Λάνκα δεν μπορούσε νομικά να θεμελιωθεί μόνο στο διπλό συμπέρασμα στο οποίο είχε ρητά καταλήξει το Συμβούλιο και συγκεκριμένα, αφενός, στη μεταβολή του τρόπου διεξαγωγής των συναλλαγών και, αφετέρου, στην άρνηση συνεργασίας τμήματος των παραγωγών-εξαγωγέων ⁽¹⁾.

3. Συνέπειες της απόφασης

- (6) Σύμφωνα με το άρθρο 266 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τα όργανα της Ένωσης πρέπει να λάβουν τα απαραίτητα μέτρα ώστε να συμμορφωθούν με την απόφαση της 26ης Ιανουαρίου 2017.
- (7) Όταν μια διαδικασία αποτελείται από περισσότερα διοικητικά στάδια, η ακύρωση ενός από τα στάδια αυτά δεν συνεπάγεται την ακύρωση ολόκληρης της διαδικασίας ⁽²⁾. Η διαδικασία αντιντάμπινγκ συνιστά παράδειγμα διαδικασίας πολλαπλών σταδίων. Επομένως, η ακύρωση του επίδικου κανονισμού όσον αφορά κάποιο μέρος του δεν συνεπάγεται την ακύρωση όλης της διαδικασίας που προηγήθηκε της έκδοσης του εν λόγω κανονισμού. Τα όργανα της ΕΕ έχουν τη δυνατότητα να διορθώσουν τις πτυχές του επίδικου κανονισμού που οδήγησαν στην ακύρωσή του αφήνοντας αμετάβλητα τα μέρη της εκτίμησης που δεν επηρεάζονται από την απόφαση του Δικαστηρίου ⁽³⁾.

B. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

1. Διαδικασία μέχρι την έκδοση της απόφασης

- (8) Η Επιτροπή επιβεβαιώνει τις αιτιολογικές σκέψεις (1) έως (23) του επίδικου κανονισμού, οι οποίες δεν επηρεάζονται από την απόφαση.

2. Επανάραξη

- (9) Μετά την έκδοση της απόφασης η Επιτροπή, στις 11 Απριλίου 2017, δημοσίευσε ανακοίνωση ⁽⁴⁾ με την οποία γνωστοποίησε τη μερική επανέναξη της έρευνας κατά ενδεχόμενης καταστρατήγησης σχετικά με τις εισαγωγές ποδηλάτων που αποστέλλονται από τη Σρι Λάνκα, είτε έχουν δηλωθεί ως καταγωγής Σρι Λάνκα είτε όχι, η οποία κατέληξε στην έκδοση του επίδικου κανονισμού («ανακοίνωση για την επανέναξη») και την ξανάρχισε από το σημείο στο οποίο σημειώθηκε η παρατυπία. Η επανέναξη περιορίστηκε στο πεδίο εφαρμογής της απόφασης ως προς τη City Cycle.
- (10) Η Επιτροπή ενημέρωσε για τη μερική επανέναξη της έρευνας τη City Cycle, τους αντιπροσώπους της χώρας εξαγωγής, τον κλάδο παραγωγής της Ένωσης και άλλα ενδιαφερόμενα μέρη που ήταν γνωστό ότι ενδιαφέρονται από την αρχική έρευνα. Τα ενδιαφερόμενα μέρη είχαν την ευκαιρία να γνωστοποιήσουν γραπτώς τις απόψεις τους και να ζητήσουν να γίνουν δεκτά σε ακρόαση εντός της προθεσμίας που καθορίστηκε στην ανακοίνωση.
- (11) Σε όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη που το ζήτησαν δόθηκε η δυνατότητα να γίνουν δεκτά σε ακρόαση από την Επιτροπή και/ή από τον σύμβουλο ακροάσεων σε διαδικασίες εμπορικών προσφυγών. Κανείς δεν ζήτησε ακρόαση είτε από τις υπηρεσίες της Επιτροπής είτε από τον σύμβουλο ακροάσεων για τις διαδικασίες εμπορικών προσφυγών.

3. Καταγραφή των εισαγωγών

- (12) Μετά την έκδοση της απόφασης η Ένωση Ευρωπαίων Κατασκευαστών Ποδηλάτων και η Maxcom Ltd ζήτησαν να υποβάλλονται σε καταγραφή οι εισαγωγές ποδηλάτων, στο μέτρο που αφορά τη City Cycle, σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 5 του βασικού κανονισμού, έτσι ώστε να είναι δυνατόν μεταγενέστερα να εφαρμοστούν μέτρα στις εισαγωγές αυτές από την ημερομηνία της καταγραφής.

⁽¹⁾ Στην απόφαση που εξέδωσε την ίδια ημέρα στις συνεδिकाσθείσες υποθέσεις C-247/15 P, C-253/15 P και C-259/15 P, το Δικαστήριο αναίρεσε την απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου, της 19ης Μαρτίου 2015, στην υπόθεση T-412/13, Chin Haur Indonesia PT κατά Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και απέρριψε την προσφυγή που άσκησε η Chin Haur για την ακύρωση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 501/2013. Στην περίπτωση αυτή, το Δικαστήριο διαπίστωσε, στη σκέψη 98 της απόφασής του, ότι το Συμβούλιο είχε εξηγήσει επαρκώς τις αποδείξεις του αναφορικά με την ύπαρξη πρακτικών καταστρατήγησης στην Ινδονησία.

⁽²⁾ Υπόθεση T-2/95, Industrie des roudres sphériques (IPS) κατά Συμβουλίου, Συλλογή 1998, II-3939.

⁽³⁾ Υπόθεση C-458/98 P, Industrie des roudres sphériques (IPS) κατά Συμβουλίου, Συλλογή 2000, I-08147.

⁽⁴⁾ Ανακοίνωση σχετικά με την απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 19ης Μαρτίου 2015 στην υπόθεση T-413/13, City Cycle Industries κατά Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης και την απόφαση του Δικαστηρίου της 26ης Ιανουαρίου 2017 στις υποθέσεις C-248/15 P, C-254/15 P και C-260/15 P σε σχέση με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 501/2013 του Συμβουλίου για την επέκταση του οριστικού δασμού αντιντάμπινγκ που επιβλήθηκε με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 990/2011 στις εισαγωγές ποδηλάτων καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας στις εισαγωγές ποδηλάτων που αποστέλλονται από την Ινδονησία, τη Μαλαισία, τη Σρι Λάνκα και την Τυνησία, είτε δηλώνονται ως καταγωγής Ινδονησίας, Μαλαισίας, Σρι Λάνκα και Τυνησίας είτε όχι (2017/C 113/05), (ΕΕ C 113 της 11.4.2017, σ. 4).

- (13) Στις 11 Απριλίου 2017 η Επιτροπή υπήγαγε σε καταγραφή τις εισαγωγές ποδηλάτων που αποστέλλονται από τη Σρι Λάνκα, είτε έχουν δηλωθεί ως καταγωγής Σρι Λάνκα είτε όχι, στο μέτρο που αφορά την εταιρεία City Cycle Industries («κανονισμός για την καταγραφή») ⁽¹⁾.

4. Προϊόν που αποτελεί αντικείμενο της έρευνας

- (14) Το προϊόν που αποτελεί αντικείμενο της έρευνας είναι το ίδιο με εκείνο του επίδικου κανονισμού ήτοι τα δίτροχα και άλλα ποδήλατα (στα οποία περιλαμβάνονται και τα τρίτροχα διανομής εμπορευμάτων αλλά όχι τα μονότροχα), χωρίς κινητήρα, καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας («Κίνα» ή «ΛΔΚ»), που επί του παρόντος υπάγονται στους κωδικούς ΣΟ ex 8712 00 30 και ex 8712 00 70. Η Επιτροπή επιβεβαιώνει τις αιτιολογικές σκέψεις (25) έως (27) του επίδικου κανονισμού.

Γ. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΑΠΟΦΑΣΗ

1. Προκαταρκτικές παρατηρήσεις

- (15) Πρώτον, το Δικαστήριο έκρινε ότι ο επίδικος κανονισμός δεν περιλαμβάνει εξατομικευμένη ανάλυση των τυχόν πρακτικών καταστρατήγησης της City Cycle. Για τα δύο πορίσματα στα οποία κατέληξε ρητά το Συμβούλιο, ήτοι ότι υπήρξε μεταβολή του τρόπου διεξαγωγής των εμπορικών συναλλαγών και ότι ορισμένοι εκ των παραγωγών-εξαγωγέων δεν συνεργάστηκαν, το Δικαστήριο έκρινε ότι τα πορίσματα αυτά δεν είναι επαρκή για να μπορέσει το Συμβούλιο να συμπεράνει ότι η City Cycle μετείχε σε ενέργειες μεταφόρτωσης ή ότι υπήρξαν πρακτικές μεταφόρτωσης σε εθνικό επίπεδο στη Σρι Λάνκα.
- (16) Δεύτερον, γίνεται δεκτό στις σκέψεις 29 και 31 της απόφασης, ότι τα στοιχεία που παρέσχε η City Cycle στο πλαίσιο της έρευνας δεν αποδείκνυαν ότι ήταν πραγματικός παραγωγός ή ότι οι δικές της εργασίες συναρμολόγησης δεν αποτελούν πρακτική καταστρατήγηση σύμφωνα με τα κριτήρια που ορίζονται στο άρθρο 13 παράγραφος 2 του βασικού κανονισμού. Συνεπώς, οι αιτιολογικές σκέψεις (124) έως (127) του επίδικου κανονισμού επιβεβαιώνονται.
- (17) Τρίτον, προκύπτει από την απόφαση, σε συνδυασμό με την απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου, ότι το Συμβούλιο δικαιούνταν να θεωρήσει τη City Cycle ως μη συνεργαζόμενο μέρος στην έρευνα και ότι υπήρχε κάποιος βαθμός άρνησης συνεργασίας σε επίπεδο Σρι Λάνκα. Συνεπώς, οι αιτιολογικές σκέψεις 35 έως 42 του επίδικου κανονισμού επιβεβαιώνονται.

2. Υπονόμηση των επανορθωτικών συνεπειών του δασμού αντνιτάμπινγκ

- (18) Η Επιτροπή διαπίστωσε, στις αιτιολογικές σκέψεις (93) έως (96) του επίδικου κανονισμού, υπονόμηση των επανορθωτικών συνεπειών του δασμού αντνιτάμπινγκ. Οι διαπιστώσεις αυτές επιβεβαιώνονται.

3. Αποδεικτικά στοιχεία για την άσκηση πρακτικής ντάμπινγκ

- (19) Η Επιτροπή διαπίστωσε, στις αιτιολογικές σκέψεις (97) και (98) καθώς και (107) έως (110) του επίδικου κανονισμού, αποδεικτικά στοιχεία περί ντάμπινγκ. Οι διαπιστώσεις αυτές επιβεβαιώνονται.

4. Ύπαρξη πρακτικών καταστρατήγησης

- (20) Ο επίδικος κανονισμός ακυρώθηκε επειδή το Συμβούλιο δεν παρέσχε, στον επίδικο κανονισμό, επαρκή αποδεικτικά στοιχεία ως προς την ύπαρξη πρακτικών καταστρατήγησης για τη City Cycle Industries. Υπενθυμίζεται ότι η ύπαρξη πρακτικών καταστρατήγησης μπορεί να τεκμηριωθεί, μεταξύ άλλων, με βάση τη μεταφόρτωση ή με βάση τις εργασίες συναρμολόγησης.
- (21) Η εκ νέου έρευνα έδειξε ότι δεν υπήρχαν ακόμη διαθέσιμα στοιχεία σε επίπεδο εταιρείας που θα μπορούσαν να στηρίξουν τη διαπίστωση της μεταφόρτωσης. Συνεπώς, σχετικά με τη μεταφόρτωση δεν θα μπορούσαν να προβληθούν περαιτέρω επιχειρήματα στο πλαίσιο της αιτιολογικής σκέψης (78) του επίδικου κανονισμού.

⁽¹⁾ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2017/678 της Επιτροπής, της 10ης Απριλίου 2017, για την καταγραφή των εισαγωγών ποδηλάτων προέλευσης Σρι Λάνκα, είτε έχουν δηλωθεί ως καταγωγής Σρι Λάνκα είτε όχι, στο μέτρο που αφορά την εταιρεία City Cycle Industries από τη Σρι Λάνκα, (ΕΕ L 98 της 11.4.2017, σ. 7).

- (22) Ωστόσο, τα διαθέσιμα στοιχεία δείχνουν ότι πρακτικές καταστρατήγησης μέσω εργασιών συναρμολόγησης όντως υπήρχαν. Τα στοιχεία βασίστηκαν στα στοιχεία που υποβλήθηκαν από την ίδια την City Cycle κατά την αρχική έρευνα. Το Συμβούλιο δεν είχε εκτιμήσει τα εν λόγω στοιχεία λεπτομερώς, διότι έκρινε ότι δεν ήταν κατ' ανάγκην ικανά να αποδείξουν, σε επαρκή κατά τον νόμο βαθμό, την ύπαρξη πρακτικών καταστρατήγησης. Εφόσον το Δικαστήριο έχει πλέον διευκρινίσει το εφαρμοστέο νομικό κριτήριο, η Επιτροπή κρίνει σκόπιμο να επανεξετάσει όλα τα διαθέσιμα αποδεικτικά στοιχεία που περιλαμβάνονται στον διοικητικό φάκελο βάσει του εφαρμοστέου νομικού κριτηρίου.
- (23) Κατά τη διάρκεια της έρευνας κατά της καταστρατήγησης, η City Cycle ζήτησε να εξαιρεθεί από τα ενδεχόμενα μέτρα κατά της καταστρατήγησης. Όπως περιγράφεται στις αιτιολογικές σκέψεις (37), (38) και (144) του επίδικου κανονισμού, η City Cycle δεν είχε μπορέσει να αποδείξει ότι δικαιούνταν να εξαιρεθεί. Η συνεργασία της εταιρείας ήταν ανεπαρκής και εφαρμόστηκε το άρθρο 18 παράγραφος 1 του βασικού κανονισμού. Η έλλειψη αξιόπιστων πληροφοριών όσον αφορά την αξία και τον όγκο των εξαρτημάτων καταγωγής Κίνας που αγοράστηκαν από την εταιρεία δεν επέτρεψε την εξαγωγή θετικού συμπεράσματος ως προς το ότι η City Cycle ήταν πραγματικός παραγωγός μη ενεχόμενος σε καταστρατήγηση ή ότι οι εργασίες συναρμολόγησης που εκτελεί δεν ήταν μια μορφή καταστρατήγησης. Όπως εξηγείται στις αιτιολογικές σκέψεις (16) και (17) ανωτέρω, οι διαπιστώσεις αυτές δεν θίγονται από την απόφαση.
- (24) Ωστόσο, σε κάθε περίπτωση, τα στοιχεία που υπέβαλε η ίδια η εταιρεία αποδεικνύουν ότι:
- (1) οι πρώτες ύλες (εξαρτήματα ποδηλάτων) από την Κίνα αντιπροσώπευαν πάνω από το 60 % της συνολικής αξίας των εξαρτημάτων του συναρμολογημένου προϊόντος (κριτήριο 60/40), ενώ
 - (2) η προστιθέμενη αξία των εξαρτημάτων που τοποθετούνταν κατά τις εργασίες συναρμολόγησης ήταν χαμηλότερη από το 25 % του κόστους κατασκευής (κριτήριο προστιθέμενης αξίας 25 %).
- (25) Σύμφωνα με τα κριτήρια του άρθρου 13 παράγραφος 2 στοιχεία α) και β) του βασικού κανονισμού, αυτό σημαίνει ότι οι εν λόγω εργασίες συναρμολόγησης πρέπει να θεωρηθεί ότι αποτελούν πρακτική καταστρατήγησης, δεδομένης της πλήρωσης και των λοιπών κριτηρίων, όπως περιγράφεται στις αιτιολογικές σκέψεις (18) και (19) ανωτέρω.
- (26) Κατά συνέπεια, με βάση τα ανωτέρω στοιχεία, που είναι διαθέσιμα στο επίπεδο της εταιρείας και τα οποία υποδηλώνουν πρακτικές καταστρατήγησης, και λαμβανομένου υπόψη του υψηλού επιπέδου άρνησης συνεργασίας στη Σρι Λάνκα, θα πρέπει να διαπιστωθεί σε επίπεδο χώρας για τη Σρι Λάνκα η ύπαρξη πρακτικών καταστρατήγησης μέσω συναρμολόγησης.
- (27) Ως εκ τούτου, διαπιστώθηκε για τη Σρι Λάνκα η ύπαρξη εργασιών συναρμολόγησης κατά την έννοια του άρθρου 13 παράγραφος 2 του βασικού κανονισμού.
- (28) Μετά την κοινοποίηση, η City Cycle αμφισβήτησε την αρμοδιότητα της Επιτροπής να διατυπώσει συμπεράσματα σχετικά με την ύπαρξη εργασιών συναρμολόγησης κατά την έννοια του άρθρου 13 παράγραφος 2 του βασικού κανονισμού. Ισχυρίστηκε ότι η Επιτροπή δεν μπορεί να επαναξιολογήσει τη διαπίστωση σχετικά με τη συναρμολόγηση, διότι αυτή δεν είχε αμφισβητηθεί στο πλαίσιο της δικαστικής διαδικασίας και ότι, επομένως, η Επιτροπή ήταν υποχρεωμένη να παραιτηθεί από τη συνέχιση των μέτρων κατά της City Cycle.
- (29) Το επιχείρημα αυτό θα πρέπει να απορριφθεί. Πρώτον, όπως προκύπτει από τις αποφάσεις του Δικαστηρίου που παρατίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις (4) και (5), η προϋπόθεση για την επιβολή μέτρων κατά της καταστρατήγησης σχετίζεται με την ύπαρξη πρακτικών καταστρατήγησης, όπως ορίζεται στο άρθρο 13 παράγραφος 1 του βασικού κανονισμού, και όχι με ένα συγκεκριμένο υποσύνολο των εν λόγω πρακτικών. Δεύτερον, η City Cycle ερμηνεύει εσφαλμένα την υποχρέωση που υπέχει η Επιτροπή από το άρθρο 266 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης («ΣΛΕΕ») στην παρούσα υπόθεση. Όπως διευκρινίζεται στην αιτιολογική σκέψη (6) της ανακοίνωσης για την επανέναρξη, αυτό που πρέπει να διορθωθεί στο πλαίσιο της τρέχουσας διαδικασίας είναι η έλλειψη επαρκούς αιτιολογίας στον επίδικο κανονισμό αναφορικά με τις διαθέσιμες αποδείξεις για την ύπαρξη πρακτικών καταστρατήγησης στη Σρι Λάνκα. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή είναι αρμόδια για την εκ νέου έκδοση μιας πράξης με βελτιωμένη αιτιολόγηση, η οποία θα καθιστά σαφές ότι η City Cycle επιδίδεται σε πρακτικές καταστρατήγησης στη Σρι Λάνκα, πράγμα που συνάδει απόλυτα με τη νομολογία του Δικαστηρίου. Εν πάση περιπτώσει, ο επίδικος κανονισμός έχει ακυρωθεί στο σύνολό του. Ως εκ τούτου, καμιά από τις αιτιολογικές του σκέψεις δεν έχει καταστεί οριστική. Η Επιτροπή οφείλει να αξιολογήσει εκ νέου όλες τις πτυχές του φακέλου. Εφόσον δεν σημειώθηκαν νέες εξελίξεις στο πλαίσιο της διαδικασίας ενώπιον του Δικαστηρίου, η Επιτροπή μπορεί να περιοριστεί στο να επιβεβαιώσει τα πορίσματα της αρχικής έρευνας. Για το αμφισβητούμενο τμήμα, εν προκειμένω τις πρακτικές καταστρατήγησης, θα πρέπει να γίνει νέα αξιολόγηση.
- (30) Μετά την κοινοποίηση, η City Cycle αμφισβήτησε επίσης την αρμοδιότητα της Επιτροπής να στηριχθεί επί των αποδεικτικών στοιχείων που είχε υποβάλει κατά τη διάρκεια της έρευνας που οδήγησε στην επιβολή μέτρων κατά της καταστρατήγησης που αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη (2) και να καταλήξει σε διαφορετικό συμπέρασμα.

- (31) Το επιχείρημα αυτό πρέπει επίσης να απορριφθεί. Η Επιτροπή έχει πράγματι το δικαίωμα να αξιολογήσει διαφορετικά τα αποδεικτικά στοιχεία που έχουν ήδη παρασχεθεί, δεδομένου ότι μια τέτοια νέα εκτίμηση είναι σύμφωνη με το άρθρο 13 του βασικού κανονισμού, όπως αυτό έχει ερμηνευθεί από τα δικαστήρια της Ένωσης, και ότι η City Cycle είχε πλήρη δυνατότητα να υποβάλει τις παρατηρήσεις της σχετικά με τη νέα αυτή αξιολόγηση. Όπως εξηγείται στις αιτιολογικές σκέψεις που ακολουθούν, χορηγήθηκε πλήρως στη City Cycle το δικαίωμα να υποβάλει παρατηρήσεις σχετικά με την εκτίμηση της Επιτροπής. Ωστόσο, οι παρατηρήσεις που υπέβαλε η City Cycle δεν αναρούν τη διαπίστωση της Επιτροπής ότι συμμετείχε σε πρακτικές καταστρατήγησης.
- (32) Μετά την πρόσθετη κοινοποίηση, η City Cycle εξακολούθησε να διαφωνεί με την απόφαση της Επιτροπής να επανεξετάσει τα διαθέσιμα αποδεικτικά στοιχεία που περιλαμβάνονται στον διοικητικό φάκελο. Υποστήριξε ότι, μετά την απόφαση του Δικαστηρίου, η Επιτροπή είχε τη δυνατότητα να διορθώσει μόνο τα πορίσματα τα σχετικά με τη μεταφόρτωση και όχι τα πορίσματα για τις εργασίες συναρμολόγησης.
- (33) Ο εν λόγω ισχυρισμός πρέπει να απορριφθεί. Στον παρόντα κανονισμό η Επιτροπή διορθώνει τα πορίσματα περί πρακτικών καταστρατήγησης που, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη (20), μπορούν να τεκμηριωθούν, μεταξύ άλλων, με βάση τη μεταφόρτωση ή με βάση τις εργασίες συναρμολόγησης. Στον επίδικο κανονισμό, η Επιτροπή δεν εκτίμησε το κατά πόσον η City Cycle εμπλεκόταν σε εργασίες συναρμολόγησης, καθώς κατέληξε στο συμπέρασμα ότι αυτή συμμετείχε στις δραστηριότητες μεταφόρτωσης. Μετά τις διευκρινίσεις που δόθηκαν από το Δικαστήριο, όπως εξηγείται στην αιτιολογική σκέψη (22), η Επιτροπή επανεξέτασε το κατά πόσον η City Cycle επιδίδταν σε πρακτικές καταστρατήγησης. Το συμπέρασμα της Επιτροπής είχε ως εξής: πρώτον, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη (21), δεν βρέθηκε κανένα περαιτέρω διαθέσιμο στοιχείο σε επίπεδο εταιρείας το οποίο θα μπορούσε να θεμελιώσει τη διαπίστωση ότι υπήρξε μεταφόρτωση· δεύτερον, όπως εξηγείται στις αιτιολογικές σκέψεις (23) και (24), διαπιστώθηκε ότι η City Cycle εμπλεκόταν σαφώς σε καταστρατήγηση μέσω εργασιών συναρμολόγησης με βάση την αξιολόγηση των δικών της στοιχείων που παρασχέθηκαν κατά τη διάρκεια της έρευνας.
- (34) Μετά την κοινοποίηση, η City Cycle διατύπωσε πρόσθετες παρατηρήσεις σχετικά με τη μεθοδολογία υπολογισμού που χρησιμοποίησε η Επιτροπή κατά την εκτέλεση των ελέγχων 60/40 και προστιθέμενης αξίας 25 %, σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 2 στοιχείο β) του βασικού κανονισμού. Πρώτον, η City Cycle προέβαλε το επιχείρημα ότι η Επιτροπή στήριξε τον υπολογισμό της σε ανεπαρκή στοιχεία, ήτοι μόνο για ημικατεργασμένα προϊόντα που αγοράστηκαν κατά την περίοδο της έρευνας κατά της καταστρατήγησης. Δεύτερον, υποστήριξε ότι η Επιτροπή δεν έλαβε υπόψη ορισμένα στοιχεία και, ως εκ τούτου, εσφαλμένως απέρριψε την κλίδα κατανομής με βάση τις πωλήσεις, όπως είχε προτείνει η City Cycle. Τέλος, η City Cycle ισχυρίστηκε ότι ορισμένα τιμολόγια της εκτός της περιόδου αναφοράς και/ή τιμολόγια που είχαν υποβληθεί χωρίς ημερομηνία ή σε εσφαλμένη μορφή θα έπρεπε να μην απαλειφθούν από τους υπολογισμούς. Οι ισχυρισμοί αυτοί υποβλήθηκαν εκ νέου μετά την πρόσθετη κοινοποίηση χωρίς να προσκομιστούν πρόσθετα σχετικά στοιχεία.
- (35) Όσον αφορά τη μεθοδολογία, διευκρινίζεται ότι ο έλεγχος 60/40 διενεργήθηκε όχι μόνο με βάση τα στοιχεία που παρασχεθήκαν ως προς τα ημικατεργασμένα προϊόντα στον πίνακα ΣΤ.2 του εντύπου απαλλαγής αλλά και σχετικά με το αναφερόμενο κόστος κατασκευής των εξαρτημάτων ποδηλάτων που υποστηρίχθηκε ότι κατασκευάζονται από τη City Cycle. Επιπλέον, ο έλεγχος προστιθέμενης αξίας 25 % διενεργήθηκε επί του κόστους επεξεργασίας από ημικατεργασμένα προϊόντα, δηλαδή του κόστους συναρμολόγησης για ποδήλατα στον πίνακα ΣΤ.4.2 του εντύπου απαλλαγής. Επιπλέον, δεδομένου ότι η City Cycle δεν παρέσχε χωριστά στοιχεία για τα εξαρτήματα ποδηλάτων που προέρχονταν από τη ΔΔΚ και τα εξαρτήματα που δεν προέρχονταν από τη ΔΔΚ στον πίνακα ΣΤ.4.2, όπως της ζητήθηκε, η Επιτροπή έλαβε τα εν λόγω δεδομένα από τον πίνακα ΣΤ.2.
- (36) Αναφορικά με την παρατήρηση σχετικά με τη χρήση της μεθόδου κατανομής, η Επιτροπή επισημαίνει ότι τα στοιχεία που ελήφθησαν με βάση την εν λόγω μεθοδολογία δεν μπορούσαν να συμφωνήσουν με τους ελεγμένους λογαριασμούς. Κατά την επιτόπια επαλήθευση, η ανακολουθία αυτή επισημάνθηκε στη City Cycle. Η City Cycle δεν χρησιμοποίησε κανένα λογισμικό λογιστικής, και η τήρηση των λογιστικών της βιβλίων γινόταν σε χαρτί και λογιστικά φύλλα Excel. Η επιχείρηση δεν διέθετε κανένα σύστημα για την παρακολούθηση της καταγωγής των εισαγόμενων εξαρτημάτων και το μόνο που μπορούσε να διαπιστωθεί ήταν το αν τα συγκεκριμένα εξαρτήματα ήταν τοπικής προέλευσης ή εισαγόμενα. Επιπλέον, η εταιρεία αναγνώρισε ότι δεν διατηρούσε στους λογαριασμούς της στοιχεία καταγραφής της καταγωγής των εξαρτημάτων ποδηλάτων που αγοράστηκαν. Ως εκ τούτου, προκειμένου να υποβάλει στοιχεία ανάλογα με την καταγωγή, όπως ζητείται στο έντυπο απαλλαγής, η City Cycle χρησιμοποίησε μια κλίδα κατανομής με βάση τις πωλήσεις ποδηλάτων. Ωστόσο, η μέθοδος κατανομής που εφαρμόζει η City Cycle δεν μπορούσε να συμφωνήσει με τους ελεγμένους λογαριασμούς, και η ίδια η εταιρεία παραδέχθηκε ότι τα αριθμητικά στοιχεία που παρασχεθήκαν ως προς το θέμα αυτό ήταν λανθασμένα. Επομένως, τα επιχειρήματα σε σχέση με τη χρήση της μεθόδου κατανομής απορρίφθηκαν και, ως εκ τούτου, απορρίφθηκαν ομοίως και τα στοιχεία που παρασχεθήκαν με βάση την εν λόγω μέθοδο, καθώς διαπιστώθηκε ότι αντιφάσκουν προς τους ελεγμένους λογαριασμούς, και η Επιτροπή χρησιμοποίησε αντ' αυτών τα αναγκαία στοιχεία που παρέχονται σε άλλους πίνακες του εντύπου απαλλαγής.
- (37) Τέλος, όσον αφορά τα τιμολόγια που αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη (34), η Επιτροπή έκρινε το αίτημα εύλογο και αποφάσισε να μην τα λάβει υπόψη για τον υπολογισμό των κριτηρίων 60/40 και προστιθέμενης αξίας 25 %. Διαπιστώθηκε ότι αυτό δεν είχε αντίκτυπο στο αποτέλεσμα, δηλαδή οι πρώτες ύλες (εξαρτήματα ποδηλάτων) από την Κίνα εξακολουθούσαν να αποτελούν πάνω από το 60 % της συνολικής αξίας των εξαρτημάτων του συναρμολογημένου προϊόντος, ενώ η προστιθέμενη αξία των μερών που τοποθετούνταν κατά την εργασία της συναρμολόγησης εξακολουθούσε να είναι χαμηλότερη από το 25 % του κόστους κατασκευής.

- (38) Μετά την πρόσθετη κοινοποίηση, η City Cycle ισχυρίστηκε ότι η Επιτροπή δεν έλαβε υπόψη το γεγονός ότι η City Cycle ήταν παραδοσιακά παραγωγός ποδηλάτων στην εγχώρια αγορά της Σρι Λάνκα και λειτουργεί υπό τον έλεγχο της τελωνειακής διοίκησης της Σρι Λάνκα. Ο ισχυρισμός αυτός απορρίπτεται, διότι είναι άνευ σημασίας για τους σκοπούς της παρούσας αξιολόγησης, δεδομένου ότι η ανάλυση εκτελείται σύμφωνα με το άρθρο 13 του βασικού κανονισμού.
- (39) Κατά συνέπεια, το σύνολο των αιτιάσεων που αφορούν τη μεθοδολογία που χρησιμοποίησε η Επιτροπή κατά τη διενέργεια των ελέγχων 60/40 και προστιθέμενης αξίας 25 %, σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 2 στοιχείο β) του επίδικου κανονισμού, απορρίφθηκαν.

5. Αίτηση για απαλλαγή

- (40) Λόγω της ανεπαρκούς συνεργασίας της εταιρείας και της αδυναμίας της να αποδείξει ότι δεν είχε καταστρατηγήσει τα μέτρα, με βάση τα δικά της στοιχεία, η αίτηση απαλλαγής της City Cycle, σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 4 του επίδικου κανονισμού, δεν ήταν δυνατόν να θεωρηθεί δικαιολογημένη.

6. Παρατηρήσεις των ενδιαφερόμενων μερών

- (41) Η Επιτροπή έλαβε παρατηρήσεις από τη City Cycle και τον κλάδο παραγωγής της Ένωσης.
- (42) Η City Cycle υποστήριξε ότι η Επιτροπή δεν μπορούσε να αλλάξει τα συμπεράσματά της σχετικά με τις δραστηριότητες συναρμολόγησης, δεδομένου ότι ο επίδικος κανονισμός έκρινε ότι δεν διαπιστώθηκε η ύπαρξη δραστηριοτήτων συναρμολόγησης στη Σρι Λάνκα και το σημείο αυτό δεν αμφισβητήθηκε ενώπιον των δικαστηρίων. Ο ισχυρισμός αυτός διατυπώθηκε εκ νέου μετά από την κοινοποίηση. Για τους λόγους που εξηγήθηκαν ανωτέρω, ο ισχυρισμός αυτός θα πρέπει να απορριφθεί.
- (43) Σημειώνεται ότι τα ίδια τα στοιχεία της εταιρείας, που κοινοποιήθηκαν από την ίδια την εταιρεία, και ιδίως οι ανεπάρκειές τους, κατέστησαν αδύνατο να διαπιστωθεί κατά πόσον η City Cycle ήταν πραγματικός παραγωγός ή ότι οι δικές δραστηριότητες συναρμολόγησης δεν αποτελούν πρακτική καταστρατήγησης. Ως εκ τούτου, η επιχείρηση δεν θα μπορούσε να τύχει απαλλαγής από τους δασμούς που επιβλήθηκαν λόγω της πρακτικής καταστρατήγησης. Ωστόσο, τα στοιχεία της ίδιας της εταιρείας απέδειξαν ότι οι πρώτες ύλες (εξαρτήματα ποδηλάτων) από την Κίνα αντιπροσώπευαν πάνω από το 60 % της συνολικής αξίας των εξαρτημάτων του συναρμολογημένου προϊόντος, ενώ η προστιθέμενη αξία των εξαρτημάτων που τοποθετούνταν κατά τη συναρμολόγηση ήταν χαμηλότερη από το 25 % του κόστους κατασκευής. Στο πλαίσιο του υψηλού βαθμού μη συνεργασίας, τα εν λόγω αποδεικτικά στοιχεία θα μπορούσαν να ληφθούν υπόψη για να αποδειχθεί η ύπαρξη πρακτικών καταστρατήγησης στη χώρα.
- (44) Η City Cycle ισχυρίστηκε, επίσης, ότι η Επιτροπή δεν μπορούσε να κινήσει εκ νέου την έρευνα με ανακοίνωση, με σκοπό την εκ νέου έκδοση οριστικού κανονισμού ή την τροποποίηση του επίδικου κανονισμού, δεδομένου ότι το άρθρο 13 παράγραφος 3 του βασικού κανονισμού προβλέπει ότι η Επιτροπή μπορεί να κινήσει έρευνα κατά της καταστρατήγησης μόνο μέσω κανονισμού της Επιτροπής. Επιπλέον, υποστήριξε πως το γεγονός ότι η Επιτροπή θεωρεί ότι η διαδικασία δεν έχει ακυρωθεί στο σύνολό της από τα δικαστήρια δεν την απαλλάσσει από την υποχρέωση να εκδώσει επίσημο κανονισμό.
- (45) Ο ισχυρισμός αυτός διατυπώθηκε εκ νέου ύστερα από την κοινοποίηση. Ειδικότερα, η City Cycle ισχυρίστηκε ότι η επανέναρξη της έρευνας κατά της καταστρατήγησης μέσω ανακοίνωσης περιορίζει τα δικαιώματα της για αποτελεσματική δικαστική προστασία. Το επιχειρήμα αυτό απορρίφθηκε, δεδομένου ότι η ανακοίνωση αποτελεί απλώς προπαρασκευαστική πράξη και η City Cycle μπορεί να ασκήσει τα δικαιώματά της για αποτελεσματική δικαστική προστασία έναντι του παρόντος κανονισμού.
- (46) Θα πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι η Επιτροπή δεν κίνησε νέα έρευνα, αλλά απλώς επανενεργοποίησε την έρευνα που οδήγησε στην έκδοση των μέτρων κατά της καταστρατήγησης, προκειμένου να διορθωθούν οι παρατυπίες που διαπιστώθηκαν από το Δικαστήριο στην απόφασή του στο πλαίσιο της εν λόγω έρευνας.
- (47) Επιπλέον, η City Cycle ισχυρίστηκε ότι η καταγραφή των εισαγωγών ποδηλάτων της στηρίζεται σε πλάνη περί τα πράγματα και σε εσφαλμένη αιτιολόγηση, δεδομένου ότι οι πρακτικές συναρμολόγησης της City Cycle δεν επιβεβαιώθηκαν με τον επίδικο κανονισμό. Ως εκ τούτου, ισχυρίστηκε ότι δεν πληρούνταν οι προϋποθέσεις για την έκδοση του κανονισμού περί καταγραφής.
- (48) Ωστόσο, όπως εξηγείται στην αιτιολογική σκέψη (24) ανωτέρω, το εκ νέου άνοιγμα της έρευνας επιβεβαίωσε ότι στοιχεία σε εταιρικό επίπεδο σχετικά με την περίοδο της έρευνας που οδήγησε στην επέκταση των μέτρων το 2013 κατέδειξαν ήδη την ύπαρξη πρακτικών καταστρατήγησης. Επιπλέον, λόγω της ιδιαίτερης φύσης του μηχανισμού κατά της καταστρατήγησης, που αποσκοπεί στην προστασία της αποτελεσματικότητας του μηχανισμού αντανάμινγκ, η καταγραφή των εισαγωγών είναι ένα τυπικό μέσο για την ενίσχυση αυτής της αποτελεσματικότητας. Ως εκ τούτου, ο ισχυρισμός της City Cycle ότι οι προϋποθέσεις για την έγκριση του κανονισμού περί καταγραφής δεν πληρούνταν απορρίφθηκε.

- (49) Επιπλέον, η City Cycle ζήτησε από την Επιτροπή να καταργήσει τους δασμούς κατά της καταστρατήγησης που επιβλήθηκαν στις εισαγωγές ποδηλάτων της Σρι Λάνκα, συμπεριλαμβανομένων εκείνων της City Cycle.
- (50) Στο πλαίσιο αυτό, πρέπει να σημειωθεί ότι η City Cycle δεν προσδιορίζει τη νομική βάση δυνάμει της οποίας η Επιτροπή θα πρέπει να καταργήσει τα μέτρα κατά της καταστρατήγησης σχετικά με τις εισαγωγές ποδηλάτων από την Σρι Λάνκα. Όπως αναφέρεται στις αιτιολογικές σκέψεις (3) και (4), η απόφαση δεν ακύρωσε τον επίδικο κανονισμό στο σύνολό του, αλλά μόνο όσον αφορά τη City Cycle. Συνεπώς, το αίτημα αυτό απορρίφθηκε.
- (51) Μετά την κοινοποίηση, η City Cycle ισχυρίστηκε ότι η εκ νέου επέκταση των αρχικών μέτρων στη City Cycle από την ημερομηνία της καταγραφής δεν δικαιολογούνται και ότι η Επιτροπή δεν μπορεί να επιβάλει δασμούς πέραν της διάρκειας των αρχικών μέτρων, η οποία λήγει πέντε έτη από την έκδοση του επίδικου κανονισμού, ήτοι στις 28 Μαΐου 2018. Ο ισχυρισμός αυτός επαναλήφθηκε μετά την πρόσθετη κοινοποίηση.
- (52) Σύμφωνα με την πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, ο μόνος σκοπός που επιδιώκει ένας κανονισμός που επεκτείνει δασμό αντιντάμπινγκ είναι η διασφάλιση της αποτελεσματικότητας του δασμού αυτού και η πρόληψη καταστρατηγήσεων του. Κατά συνέπεια, το μέτρο της επέκτασης ενός οριστικού δασμού αντιντάμπινγκ είναι απλώς παρεπόμενο σε σχέση με την αρχική πράξη με την οποία επιβλήθηκε ο δασμός αυτός και διασφαλίζει την αποτελεσματική εφαρμογή των οριστικών μέτρων.
- (53) Τα μέτρα αντιντάμπινγκ επεκτάθηκαν, μεταξύ άλλων, στις εξαγωγές της City Cycle από τη Σρι Λάνκα προς την αγορά της Ένωσης μετά την έρευνα κατά της καταστρατήγησης των μέτρων που επιβλήθηκαν στις εισαγωγές ποδηλάτων καταγωγής ΛΔΚ, σύμφωνα με το άρθρο 13 του βασικού κανονισμού, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη (2) του παρόντος κανονισμού. Κατά συνέπεια, τα μέτρα κατά της καταστρατήγησης που επιβλήθηκαν με τον επίδικο κανονισμό θα παραμείνουν σε ισχύ για όσο χρονικό διάστημα είναι σε ισχύ τα αρχικά μέτρα στις εισαγωγές ποδηλάτων από τη ΛΔΚ. Ως εκ τούτου, ο ισχυρισμός ότι η Επιτροπή δεν μπορεί να επιβάλει μέτρα σχετικά με τις εξαγωγές της City Cycle από τη Σρι Λάνκα προς την Ένωση μετά τις 28 Μαΐου 2018 απορρίπτεται, δεδομένου ότι στηρίζεται σε εσφαλμένη ερμηνεία του άρθρου 13 του βασικού κανονισμού.
- (54) Επιπλέον, μετά την πρόσθετη κοινοποίηση η City Cycle υποστήριξε ότι η Επιτροπή δεν μπορεί να παρατείνει επ' αόριστον τους δασμούς καταστρατήγησης χωρίς νέα επανεξέταση των πρακτικών καταστρατήγησης των εξαγωγών, ενώ οι πρακτικές ντάμπινγκ των Κινέζων εξαγωγέων επανεξετάζονται κάθε πέντε έτη.
- (55) Ο ισχυρισμός αυτός πρέπει να απορριφθεί, διότι στηρίζεται σε εσφαλμένη ερμηνεία των άρθρων 11 και 13 του βασικού κανονισμού. Η Επιτροπή επανεξετάζει τα ισχύοντα μέτρα αντιντάμπινγκ ύστερα από σχετικό αίτημα του κλάδου παραγωγής της Ένωσης. Αν δεν υποβληθεί τέτοιο αίτημα, η ισχύς των μέτρων αντιντάμπινγκ λήγει με το τέλος της πενταετίας. Επιπλέον, όπως εξηγείται στην αιτιολογική σκέψη (53), τα μέτρα κατά της καταστρατήγησης εξακολουθούν να ισχύουν στον βαθμό που ισχύουν τα αρχικά μέτρα. Ωστόσο, τα ισχύοντα μέτρα κατά της καταστρατήγησης μπορούν επίσης να επαναξιολογηθούν μετά από αίτηση των επιχειρήσεων που υπόκεινται σε μέτρα κατά της καταστρατήγησης.

Δ. ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ

- (56) Τα μέρη ενημερώθηκαν ως προς τα ουσιαστικά πραγματικά περιστατικά και τις εκτιμήσεις βάσει των οποίων προβλέπεται η εκ νέου επιβολή οριστικού δασμού αντιντάμπινγκ στις εισαγωγές ποδηλάτων από τη City Cycle, είτε δηλώνονται ως καταγωγής Σρι Λάνκα είτε όχι. Τους δόθηκε, επίσης, προθεσμία για την υποβολή παρατηρήσεων μετά την εν λόγω κοινοποίηση.
- (57) Τα γραπτά επιχειρήματα που υπέβαλαν τα ενδιαφερόμενα μέρη εξετάστηκαν και, κατά περίπτωση, ελήφθησαν υπόψη.

Ε. ΕΠΙΒΟΛΗ ΜΕΤΡΩΝ

- (58) Με βάση τα ανωτέρω, κρίνεται σκόπιμο να επεκταθούν εκ νέου τα αρχικά μέτρα στις εισαγωγές δίτροχων ποδηλάτων και άλλων ποδηλάτων (στα οποία συμπεριλαμβάνονται τα τρίκυκλα διανομής εμπορευμάτων αλλά όχι τα μονόκυκλα), χωρίς κινητήρα, που αποστέλλονται από τη Σρι Λάνκα, είτε έχουν δηλωθεί ως καταγωγής Σρι Λάνκα είτε όχι, που υπάγονται επί του παρόντος στους κωδικούς ΣΟ ex 8712 00 30 και ex 8712 00 70 (κωδικοί TARIC 8712 00 30 10 και 8712 00 70 91) από τη City Cycle Industries.
- (59) Λαμβανομένης υπόψη της ιδιαίτερης φύσης του μηχανισμού κατά της καταστρατήγησης, που αποσκοπεί στην προστασία της αποτελεσματικότητας του μηχανισμού αντιντάμπινγκ, και λαμβανομένου υπόψη του γεγονότος ότι η έρευνα αποκάλυψε αποδεικτικά στοιχεία από τα οποία προκύπτει η ύπαρξη πρακτικών καταστρατήγησης, με βάση τα στοιχεία που υποβλήθηκαν από την ίδια την εταιρεία, η Επιτροπή θεωρεί σκόπιμο να επιβάλει εκ νέου μέτρα από την ημερομηνία καταγραφής.
- (60) Ο παρών κανονισμός είναι σύμφωνος με τη γνώμη της επιτροπής που συστάθηκε με το άρθρο 15 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/1036,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

1. Ο οριστικός δασμός αντιντάμπινγκ που επιβάλλεται στις εισαγωγές δίτροχων ποδηλάτων και άλλων ποδηλάτων (στα οποία συμπεριλαμβάνονται τα τρίκυκλα διανομής εμπορευμάτων αλλά όχι τα μονόκυκλα), χωρίς κινητήρα, καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας, επεκτείνεται στις εισαγωγές δίτροχων ποδηλάτων και άλλων ποδηλάτων (στα οποία συμπεριλαμβάνονται τα τρίκυκλα διανομής εμπορευμάτων αλλά όχι τα μονόκυκλα), χωρίς κινητήρα, που αποστέλλονται από τη Σρι Λάνκα, είτε έχουν δηλωθεί ως καταγωγής Σρι Λάνκα είτε όχι, που υπάγονται επί του παρόντος στους κωδικούς ΣΟ ex 8712 00 30 και ex 8712 00 70 (κωδικοί TARIC 8712 00 30 10 και 8712 00 70 91) από τη City Cycle Industries (πρόσθετος κωδικός TARIC B131).

2. Ο δασμός που επιβάλλεται με την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου εισπράττεται για τις εισαγωγές που αποστέλλονται από τη Σρι Λάνκα, είτε έχουν δηλωθεί ως καταγωγής Σρι Λάνκα είτε όχι, και που καταγράφονται σύμφωνα με το άρθρο 1 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2017/678.

Άρθρο 2

Οι τελωνειακές αρχές καλούνται να διακόψουν την καταγραφή των εισαγωγών που επιβλήθηκε με το άρθρο 1 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2017/678.

Άρθρο 3

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

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

Βρυξέλλες, 9 Ιανουαρίου 2018.

Για την Επιτροπή
Ο Πρόεδρος
Jean-Claude JUNCKER

ΔΙΟΡΘΩΤΙΚΑ

Διορθωτικό στην οδηγία (ΕΕ) 2015/996 της Επιτροπής, της 19ης Μαΐου 2015, για τη θέσπιση κοινών μεθόδων αξιολόγησης του θορύβου σύμφωνα με την οδηγία 2002/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου

(Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης L 168 της 1ης Ιουλίου 2015)

Στη σελίδα 4, στο παράρτημα, στο σημείο 2.1.1, στην πρώτη παράγραφο:

αντί: «στο φάσμα συχνότητας από 63 Hz έως 8 kHz»

διάβαζε: «στο φάσμα συχνότητας ζωνών οκτάβας από 63 Hz έως 8 kHz».

Στη σελίδα 8, στο παράρτημα, στο σημείο 2.2.1, στη δεύτερη παράγραφο υπό τον τίτλο Ροή της κυκλοφορίας:

αντί: «κάθε οκταβική ζώνη i από 125 Hz έως 4 kHz»

διάβαζε: «κάθε οκταβική ζώνη i από 63 Hz έως 8 kHz».

Στη σελίδα 19, στο παράρτημα, στο σημείο 2.3.2, στη δεύτερη παράγραφο υπό τον τίτλο Ορισμός:

αντί: «και v είναι η ταχύτητα της αμαξοστοιχίας σε km/h»

διάβαζε: «και v είναι η ταχύτητα της αμαξοστοιχίας σε m/s».

Στη σελίδα 19, στο παράρτημα, στο σημείο 2.3.2, στην πέμπτη παράγραφο υπό τον τίτλο Ορισμός:

αντί: « $A_3(\lambda)$ »

διάβαζε: « $A_3(\lambda)$ ».

Στη σελίδα 21, στο παράρτημα, στο σημείο 2.3.2, στην τρίτη παράγραφο υπό τον τίτλο Κτυπογενής θόρυβος (διασταυρώσεις, αλλαγές τροχιάς και διακλαδώσεις):

αντί: «και v είναι η ταχύτητα του s -οστού οχήματος του t -οστού τύπου οχήματος σε km/h»

διάβαζε: «και v είναι η ταχύτητα του s -οστού οχήματος του t -οστού τύπου οχήματος σε m/s».

Στη σελίδα 35, στο παράρτημα, στο σημείο 2.5.6, στην πρώτη παράγραφο υπό τον τίτλο Υπολογισμός υπό ευνοϊκές συνθήκες, στο σημείο β):

αντί:

$$\left\langle A_{ground,F,\min} \right\rangle = \begin{cases} -3(1 - \overline{G_m}) & \text{if } d_p \leq 30(z_s + z_r) \\ -3(1 - \overline{G_m}) \cdot \left(1 + 2 \left(1 - 30(z_s + z_r)/d_p \right) \right) & \text{otherwise} \end{cases}$$

διάβαζε:

$$\left\langle A_{ground,F,\min} \right\rangle = \begin{cases} -3(1 - \overline{G_m}) & \alpha \nu d_p \leq 30(z_s + z_r) \\ -3(1 - \overline{G_m}) \cdot \left(1 + 2 \left(1 - 30(z_s + z_r)/d_p \right) \right) & \alpha \lambda \lambda \acute{\iota} \omega \varsigma. \end{cases}$$

Στη σελίδα 39, στο παράρτημα, στο σημείο 2.5.6, στην πρώτη παράγραφο υπό τον τίτλο *Ευνοϊκές συνθήκες*:

αντί: «SO, OR και SR»

διάβαζε: «*S \bar{O}* , *O \bar{R}* και *S \bar{R}* ».

Στη σελίδα 129, στο προσάρτημα Z του παραρτήματος διάβαζε ως εξής:

«Προσάρτημα Z

Βάση δεδομένων για τις πηγές θορύβου σιδηροδρομικής κυκλοφορίας

Στο παρόν προσάρτημα παρατίθεται η βάση δεδομένων για τις περισσότερες από τις υφιστάμενες πηγές θορύβου σιδηροδρομικής κυκλοφορίας, η οποία χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό του θορύβου σιδηροδρομικής κυκλοφορίας, σύμφωνα με τη μέθοδο που περιγράφεται στο σημείο “2.3 Θόρυβος σιδηροδρομικής κυκλοφορίας”.

Πίνακας Z-1

Συντελεστές $L_{r,TR,i}$ και $L_{r,VEH,i}$ για την τραχύτητα των τροχών και της σιδηροτροχιάς

Μήκος κύματος	$L_{r,VEH,i}$		
	Τύπος φρένου		
	c	k	n
	Φρένο με πέδιλα από χυτοσίδηρο	Φρένο από σύνθετο υλικό	Δισκόφρενο
1 000 mm	2,2	- 4,0	- 5,9
800 mm	2,2	- 4,0	- 5,9
630 mm	2,2	- 4,0	- 5,9
500 mm	2,2	- 4,0	- 5,9
400 mm	2,2	- 4,0	- 5,9
315 mm	2,2	- 4,0	- 5,9
250 mm	2,2	- 4,0	2,3
200 mm	2,2	- 4,0	2,8
160 mm	2,4	- 4,0	2,6
120 mm	0,6	- 4,0	1,2
100 mm	2,6	- 4,0	2,1
80 mm	5,8	- 4,3	0,9
63 mm	8,8	- 4,6	- 0,3
50 mm	11,1	- 4,9	- 1,6
40 mm	11,0	- 5,2	- 2,9
31,5 mm	9,8	- 6,3	- 4,9
25 mm	7,5	- 6,8	- 7,0
20 mm	5,1	- 7,2	- 8,6

$L_{r,VEH,i}$			
Μήκος κύματος	Τύπος φρένου		
	c	k	n
	Φρένο με πέδιλα από χυτοσίδηρο	Φρένο από σύνθετο υλικό	Δισκόφρενο
16 mm	3,0	- 7,3	- 9,3
12 mm	1,3	- 7,3	- 9,5
10 mm	0,2	- 7,1	- 10,1
8 mm	- 0,7	- 6,9	- 10,3
6,3 mm	- 1,2	- 6,7	- 10,3
5 mm	- 1,0	- 6,0	- 10,8
4 mm	0,3	- 3,7	- 10,9
3,2 mm	0,2	- 2,4	- 9,5
2,5 mm	1,3	- 2,6	- 9,5
2 mm	3,1	- 2,5	- 9,5
1,6 mm	3,1	- 2,5	- 9,5
1,2 mm	3,1	- 2,5	- 9,5
1 mm	3,1	- 2,5	- 9,5
0,8 mm	3,1	- 2,5	- 9,5

$L_{r,TR,i}$		
Μήκος κύματος	Τραχύτητα σιδηροτροχιάς	
	E	M
	EN ISO 3095:2013 (Καλά συντηρημένη και πολύ λεία)	Μέσο δίκτυο (Κανονικά συντηρημένη)
1 000 mm	17,1	11,0
800 mm	17,1	11,0
630 mm	17,1	11,0
500 mm	17,1	11,0
400 mm	17,1	11,0
315 mm	15,0	10,0
250 mm	13,0	9,0
200 mm	11,0	8,0
160 mm	9,0	7,0
120 mm	7,0	6,0
100 mm	4,9	5,0

$L_{c,TR,i}$		
Μήκος κύματος	Τραχύτητα σιδηροτροχιάς	
	E	M
	EN ISO 3095:2013 (Καλά συντηρημένη και πολύ λεία)	Μέσο δίκτυο (Κανονικά συντηρημένη)
80 mm	2,9	4,0
63 mm	0,9	3,0
50 mm	- 1,1	2,0
40 mm	- 3,2	1,0
31,5 mm	- 5,0	0,0
25 mm	- 5,6	- 1,0
20 mm	- 6,2	- 2,0
16 mm	- 6,8	- 3,0
12 mm	- 7,4	- 4,0
10 mm	- 8,0	- 5,0
8 mm	- 8,6	- 6,0
6,3 mm	- 9,2	- 7,0
5 mm	- 9,8	- 8,0
4 mm	- 10,4	- 9,0
3,2 mm	- 11,0	- 10,0
2,5 mm	- 11,6	- 11,0
2 mm	- 12,2	- 12,0
1,6 mm	- 12,8	- 13,0
1,2 mm	- 13,4	- 14,0
1 mm	- 14,0	- 15,0
0,8 mm	- 14,0	- 15,0

Πίνακας Z- 2

Συντελεστές $A_{3,i}$ για το φίλτρο επαφής

$A_{3,i}$					
Μήκος κύματος	Φορτίο επί του άξονα 50 kN — διάμετρος τροχού 360 mm	Φορτίο επί του άξονα 50 kN — διάμετρος τροχού 680 mm	Φορτίο επί του άξονα 25 kN — διάμετρος τροχού 920 mm	Φορτίο επί του άξονα 50 kN — διάμετρος τροχού 920 mm	Φορτίο επί του άξονα 100 kN — διάμετρος τροχού 920 mm
1 000 mm	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
800 mm	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

A _{3,i}					
Μήκος κύματος	Φορτίο επί του άξονα 50 kN — διάμετρος τροχού 360 mm	Φορτίο επί του άξονα 50 kN — διάμετρος τροχού 680 mm	Φορτίο επί του άξονα 25 kN — διάμετρος τροχού 920 mm	Φορτίο επί του άξονα 50 kN — διάμετρος τροχού 920 mm	Φορτίο επί του άξονα 100 kN — διάμετρος τροχού 920 mm
630 mm	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
500 mm	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
400 mm	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
315 mm	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
250 mm	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
200 mm	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
160 mm	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
120 mm	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
100 mm	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
80 mm	0,0	0,0	0,0	- 0,2	- 0,2
63 mm	0,0	- 0,2	- 0,2	- 0,5	- 0,6
50 mm	- 0,2	- 0,4	- 0,5	- 0,9	- 1,3
40 mm	- 0,5	- 0,7	- 0,9	- 1,6	- 2,2
31,5 mm	- 1,2	- 1,5	- 1,6	- 2,5	- 3,7
25 mm	- 2,0	- 2,8	- 2,5	- 3,8	- 5,8
20 mm	- 3,0	- 4,5	- 3,8	- 5,8	- 9,0
16 mm	- 4,3	- 7,0	- 5,8	- 8,5	- 11,5
12 mm	- 6,0	- 10,3	- 8,5	- 11,4	- 12,5
10 mm	- 8,4	- 12,0	- 12,0	- 12,0	- 12,0
8 mm	- 12,0	- 12,5	- 12,6	- 13,5	- 14,0
6,3 mm	- 11,5	- 13,5	- 13,5	- 14,5	- 15,0
5 mm	- 12,5	- 16,0	- 14,5	- 16,0	- 17,0
4 mm	- 13,9	- 16,0	- 16,0	- 16,5	- 18,4
3,2 mm	- 14,7	- 16,5	- 16,5	- 17,7	- 19,5
2,5 mm	- 15,6	- 17,0	- 17,7	- 18,6	- 20,5
2 mm	- 16,6	- 18,0	- 18,6	- 19,6	- 21,5
1,6 mm	- 17,6	- 19,0	- 19,6	- 20,6	- 22,4
1,2 mm	- 18,6	- 20,2	- 20,6	- 21,6	- 23,5
1 mm	- 19,6	- 21,2	- 21,6	- 22,6	- 24,5
0,8 mm	- 20,6	- 22,2	- 22,6	- 23,6	- 25,4

Πίνακας Ζ-3

Συντελεστές $L_{H,TR,i}$, $L_{H,VEH,i}$ και $L_{H,VEH,SUP,i}$ για τις συναρτήσεις μετάδοσης

(Οι τιμές εκφράζονται σε στάθμη ηχητικής ισχύος ανά άξονα)

$L_{H,TR,i}$							
Συχνότητα	Βάση σιδηροτροχιάς/Τύπος υποθέματος σιδηροτροχιάς						
	B/S	B/M	B/H	B/S	B/M	B/H	B/H
	Μονοκόμματος στρωτήρας σε μαλακό υπόθεμα σιδηροτροχιάς	Μονοκόμματος στρωτήρας σε υπόθεμα σιδηροτροχιάς μέτριας ακαμψίας	Μονοκόμματος στρωτήρας σε άκαμπτο υπόθεμα σιδηροτροχιάς	Στρωτήρας σε δύο κομμάτια σε μαλακό υπόθεμα σιδηροτροχιάς	Στρωτήρας σε δύο κομμάτια σε υπόθεμα σιδηροτροχιάς μέτριας ακαμψίας	Στρωτήρας σε δύο κομμάτια σε άκαμπτο υπόθεμα σιδηροτροχιάς	Στρωτήρες από ξύλο
50 Hz	53,3	50,9	50,1	50,9	50,0	49,8	44,0
63 Hz	59,3	57,8	57,2	56,6	56,1	55,9	51,0
80 Hz	67,2	66,5	66,3	64,3	64,1	64,0	59,9
100 Hz	75,9	76,8	77,2	72,3	72,5	72,5	70,8
125 Hz	79,2	80,9	81,6	75,4	75,8	75,9	75,1
160 Hz	81,8	83,3	84,0	78,5	79,1	79,4	76,9
200 Hz	84,2	85,8	86,5	81,8	83,6	84,4	77,2
250 Hz	88,6	90,0	90,7	86,6	88,7	89,7	80,9
316 Hz	91,0	91,6	92,1	89,1	89,6	90,2	85,3
400 Hz	94,5	93,9	94,3	91,9	89,7	90,2	92,5
500 Hz	97,0	95,6	95,8	94,5	90,6	90,8	97,0
630 Hz	99,2	97,4	97,0	97,5	93,8	93,1	98,7
800 Hz	104,0	101,7	100,3	104,0	100,6	97,9	102,8
1 000 Hz	107,1	104,4	102,5	107,9	104,7	101,1	105,4
1 250 Hz	108,3	106,0	104,2	108,9	106,3	103,4	106,5
1 600 Hz	108,5	106,8	105,4	108,8	107,1	105,4	106,4
2 000 Hz	109,7	108,3	107,1	109,8	108,8	107,7	107,5
2 500 Hz	110,0	108,9	107,9	110,2	109,3	108,5	108,1
3 160 Hz	110,0	109,1	108,2	110,1	109,4	108,7	108,4
4 000 Hz	110,0	109,4	108,7	110,1	109,7	109,1	108,7
5 000 Hz	110,3	109,9	109,4	110,3	110,0	109,6	109,1
6 350 Hz	110,0	109,9	109,7	109,9	109,8	109,6	109,1
8 000 Hz	110,1	110,3	110,4	110,0	110,0	109,9	109,5
10 000 Hz	110,6	111,0	111,4	110,4	110,5	110,6	110,2

$L_{H,VEH,i}$				
Συχνότητα	Τροχός με διάμετρο 920 mm, κανένα μέτρο	Τροχός με διάμετρο 840 mm, κανένα μέτρο	Τροχός με διάμετρο 680 mm, κανένα μέτρο	Τροχός με διάμετρο 1 200 mm, κανένα μέτρο
50 Hz	75,4	75,4	75,4	75,4
63 Hz	77,3	77,3	77,3	77,3
80 Hz	81,1	81,1	81,1	81,1
100 Hz	84,1	84,1	84,1	84,1
125 Hz	83,3	82,8	82,8	82,8
160 Hz	84,3	83,3	83,3	83,3
200 Hz	86,0	84,1	83,9	84,5
250 Hz	90,1	86,9	86,3	90,4
316 Hz	89,8	87,9	88,0	90,4
400 Hz	89,0	89,9	92,2	89,9
500 Hz	88,8	90,9	93,9	90,1
630 Hz	90,4	91,5	92,5	91,3
800 Hz	92,4	91,5	90,9	91,5
1 000 Hz	94,9	93,0	90,4	93,6
1 250 Hz	100,4	98,7	93,2	100,5
1 600 Hz	104,6	101,6	93,5	104,6
2 000 Hz	109,6	107,6	99,6	115,6
2 500 Hz	114,9	111,9	104,9	115,9
3 160 Hz	115,0	114,5	108,0	116,0
4 000 Hz	115,0	114,5	111,0	116,0
5 000 Hz	115,5	115,0	111,5	116,5
6 350 Hz	115,6	115,1	111,6	116,6
8 000 Hz	116,0	115,5	112,0	117,0
10 000 Hz	116,7	116,2	112,7	117,7

$L_{H,VEH,SUP,i}$	
Συχνότητα	Τύπος οχήματος
	a
	πρότυπο ΕΕ
50 Hz	0,0
63 Hz	0,0
80 Hz	0,0

$L_{H,VEH,SUP,i}$	
Συχνότητα	Τύπος οχήματος
	a
	πρότυπο ΕΕ
100 Hz	0,0
125 Hz	0,0
160 Hz	0,0
200 Hz	0,0
250 Hz	0,0
316 Hz	0,0
400 Hz	0,0
500 Hz	0,0
630 Hz	0,0
800 Hz	0,0
1 000 Hz	0,0
1 250 Hz	0,0
1 600 Hz	0,0
2 000 Hz	0,0
2 500 Hz	0,0
3 160 Hz	0,0
4 000 Hz	0,0
5 000 Hz	0,0
6 350 Hz	0,0
8 000 Hz	0,0
10 000 Hz	0,0

Πίνακας Z-4

Συντελεστές $L_{R,IMPACT,i}$ για κτυπογενή θόρυβο

$L_{R,IMPACT,i}$	
Μήκος κύματος	Μονή αλλαγή τροχιάς/αρμός/διασταύρωση/100m
1 000 mm	22,4
800 mm	22,4
630 mm	22,4
500 mm	23,8

$L_{R,IMPACTi}$	
Μήκος κύματος	Μονή αλλαγή τροχιάς/αρθρός/διασταύρωση/100m
400 mm	24,7
315 mm	24,7
250 mm	23,4
200 mm	21,7
160 mm	20,2
120 mm	20,4
100 mm	20,8
80 mm	20,9
63 mm	19,8
50 mm	18
40 mm	16
31,5 mm	13
25 mm	10
20 mm	6
16 mm	1
12 mm	- 4
10 mm	- 11
8 mm	- 16,5
6,3 mm	- 18,5
5 mm	- 21
4 mm	- 22,5
3,2 mm	- 24,7
2,5 mm	- 26,6
2 mm	- 28,6
1,6 mm	- 30,6
1,2 mm	- 32,6
1 mm	- 34
0,8 mm	- 34

Πίνακας Z-5

Συντελεστές $L_{w,0,idling}$ για θόρυβο έλξης

(Οι τιμές εκφράζονται σε στάθμη ηχητικής ισχύος ανά όχημα)

Συχνότητα	$L_{w,0,idling}$									
	Τύπος οχήματος									
	d		d		d		e		e	
	Πετρελαιομηχανή (περ. 800 kW)		Πετρελαιομηχανή (περ. 2 200 kW)		Ντιζελοκίνητη πολυμερής σύνθεση		Ηλεκτροκίνητη μηχανή		Ηλεκτροκίνητη πολυμερής σύνθεση	
	Πηγή A	Πηγή B	Πηγή A	Πηγή B	Πηγή A	Πηγή B	Πηγή A	Πηγή B	Πηγή A	Πηγή B
50 Hz	98,9	103,2	99,4	103,7	82,6	86,9	87,9	92,2	80,5	84,8
63 Hz	94,8	100,0	107,3	112,5	82,5	87,7	90,8	96,0	81,4	86,6
80 Hz	92,6	95,5	103,1	106,0	89,3	92,2	91,6	94,5	80,5	83,4
100 Hz	94,6	94,0	102,1	101,5	90,3	89,7	94,6	94,0	82,2	81,6
125 Hz	92,8	93,3	99,3	99,8	93,5	94,0	94,8	95,3	80,0	80,5
160 Hz	92,8	93,6	99,3	100,1	99,5	100,3	96,8	97,6	79,7	80,5
200 Hz	93,0	92,9	99,5	99,4	98,7	98,6	104,0	103,9	79,6	79,5
250 Hz	94,8	92,7	101,3	99,2	95,5	93,4	100,8	98,7	96,4	94,3
316 Hz	94,6	92,4	101,1	98,9	90,3	88,1	99,6	97,4	80,5	78,3
400 Hz	95,7	92,8	102,2	99,3	91,4	88,5	101,7	98,8	81,3	78,4
500 Hz	95,6	92,8	102,1	99,3	91,3	88,5	98,6	95,8	97,2	94,4
630 Hz	98,6	96,8	101,1	99,3	90,3	88,5	95,6	93,8	79,5	77,7
800 Hz	95,2	92,7	101,7	99,2	90,9	88,4	95,2	92,7	79,8	77,3
1 000 Hz	95,1	93,0	101,6	99,5	91,8	89,7	96,1	94,0	86,7	84,6
1 250 Hz	95,1	92,9	99,3	97,1	92,8	90,6	92,1	89,9	81,7	79,5
1 600 Hz	94,1	93,1	96,0	95,0	92,8	91,8	89,1	88,1	82,7	81,7
2 000 Hz	94,1	93,2	93,7	92,8	90,8	89,9	87,1	86,2	80,7	79,8
2 500 Hz	99,4	98,3	101,9	100,8	88,1	87,0	85,4	84,3	78,0	76,9
3 160 Hz	92,5	91,5	89,5	88,5	85,2	84,2	83,5	82,5	75,1	74,1
4 000 Hz	89,5	88,7	87,1	86,3	83,2	82,4	81,5	80,7	72,1	71,3
5 000 Hz	87,0	86,0	90,5	89,5	81,7	80,7	80,0	79,0	69,6	68,6
6 350 Hz	84,1	83,4	31,4	30,7	78,8	78,1	78,1	77,4	66,7	66,0
8 000 Hz	81,5	80,9	81,2	80,6	76,2	75,6	76,5	75,9	64,1	63,5
10 000 Hz	79,2	78,7	79,6	79,1	73,9	73,4	75,2	74,7	61,8	61,3

Πίνακας Z-6

Συντελεστές $L_{w,0,1}$, $L_{w,0,2}$, a_1 , a_2 για αεροδυναμικούς θορύβους

[Οι τιμές εκφράζονται σε στάθμη ηχητικής ισχύος ανά όχημα (για όχημα μήκους 20 m)]

	Αεροδυναμικός θόρυβος σε 300 km/h	
	a_1	a_2
	50	50
Συχνότητα	$L_{w,0,1}$	$L_{w,0,2}$
50 Hz	112,6	36,7
63 Hz	113,2	38,5
80 Hz	115,7	39,0
100 Hz	117,4	37,5
125 Hz	115,3	36,8
160 Hz	115,0	37,1
200 Hz	114,9	36,4
250 Hz	116,4	36,2
316 Hz	115,9	35,9
400 Hz	116,3	36,3
500 Hz	116,2	36,3
630 Hz	115,2	36,3
800 Hz	115,8	36,2
1 000 Hz	115,7	36,5
1 250 Hz	115,7	36,4
1 600 Hz	114,7	105,2
2 000 Hz	114,7	110,3
2 500 Hz	115,0	110,4
3 160 Hz	114,5	105,6
4 000 Hz	113,1	37,2
5 000 Hz	112,1	37,5
6 350 Hz	110,6	37,9
8 000 Hz	109,6	38,4
10 000 Hz	108,8	39,2

Πίνακας Z-7

Συντελεστές C_{bridge} για δομική ακτινοβολία

C_{bridge}	
Βάση σιδηροτροχιάς	
N	L
Κυρίως από σκυρόδεμα ή κτιστές γέφυρες με κάθε μορφή τροχιάς	Κυρίως χαλύβδινες γέφυρες με σιδηροδρομικές γραμμές με έρμα
1	4»

ISSN 1977-0669 (ηλεκτρονική έκδοση)
ISSN 1725-2547 (έντυπη έκδοση)



Υπηρεσία Εκδόσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης
2985 Λουξεμβούργο
ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟ

EL