

Επίσημη Εφημερίδα L 13 της Ευρωπαϊκής Ένωσης



Έκδοση
στην ελληνική γλώσσα

Νομοθεσία

63ο έτος

17 Ιανουαρίου 2020

Περιεχόμενα

II Μη νομοθετικές πράξεις

ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ

- ★ Πληροφορίες σχετικά με την έναρξη ισχύος της συμφωνίας υπό μορφή ανταλλαγής επιστολών μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Ουκρανίας για την τροποποίηση των εμπορικών προτιμήσεων για το κρέας πουλερικών και τα παρασκευάσματα κρέατος πουλερικών που προβλέπονται στη συμφωνία σύνδεσης μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Ατομικής Ενέργειας και των κρατών μελών τους, αφενός, και της Ουκρανίας, αφετέρου 1
- ★ Ενημέρωση σχετικά με την έναρξη ισχύος της συμφωνίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της κυβέρνησης του Νεπάλ σχετικά με ορισμένες πτυχές των αεροπορικών μεταφορών 2
- ★ Ενημέρωση σχετικά με την έναρξη ισχύος της συμφωνίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της Νέας Ζηλανδίας σχετικά με ορισμένες πτυχές των αεροπορικών υπηρεσιών 3
- ★ Ενημέρωση σχετικά με την έναρξη ισχύος της συμφωνίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της Ισλαμικής Δημοκρατίας του Πακιστάν σχετικά με ορισμένες πτυχές των αεροπορικών μεταφορών 4
- ★ Ενημέρωση σχετικά με την έναρξη ισχύος της συμφωνίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της Δημοκρατίας του Παναμά σχετικά με ορισμένες πτυχές των αεροπορικών μεταφορών 5
- ★ Ενημέρωση σχετικά με την έναρξη ισχύος της συμφωνίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της Δημοκρατίας της Παραγουάης σχετικά με ορισμένες πτυχές των αεροπορικών υπηρεσιών 6
- ★ Ενημέρωση σχετικά με την έναρξη ισχύος της συμφωνίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Σιγκαπούρης σχετικά με ορισμένες πτυχές των αεροπορικών υπηρεσιών 7
- ★ Ενημέρωση σχετικά με την έναρξη ισχύος της συμφωνίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της κυβέρνησης της Λαϊκής Σοσιαλιστικής Δημοκρατίας της Σρι Λάνκα σχετικά με ορισμένες πτυχές των αεροπορικών μεταφορών 8
- ★ Ενημέρωση σχετικά με την έναρξη ισχύος της συμφωνίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και των Ενωμένων Αραβικών Εμιράτων σχετικά με ορισμένες πτυχές των αεροπορικών υπηρεσιών 9
- ★ Ενημέρωση σχετικά με την έναρξη ισχύος της συμφωνίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της Δυτικοαφρικανικής Οικονομικής και Νομισματικής Ένωσης σχετικά με ορισμένες πτυχές των αεροπορικών μεταφορών 10

EL

Οι πράξεις των οποίων οι τίτλοι έχουν τυπωθεί με λευκά στοιχεία αποτελούν πράξεις τρεχούσης διαχείρισης που έχουν θεσπισθεί στο πλαίσιο της γεωργικής πολιτικής και είναι γενικά περιορισμένης χρονικής ισχύος.

Οι τίτλοι όλων των υπολοίπων πράξεων έχουν τυπωθεί με μαύρα στοιχεία και επισημαίνονται με αστερίσκο.

- ★ Ενημέρωση σχετικά με την έναρξη ισχύος της συμφωνίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της Ουκρανίας σχετικά με ορισμένες πτυχές των αεροπορικών υπηρεσιών 11
- ★ Ενημέρωση σχετικά με την έναρξη ισχύος της συμφωνίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της κυβέρνησης της Σοσιαλιστικής Δημοκρατίας του Βιετνάμ σχετικά με ορισμένες πτυχές των αεροπορικών υπηρεσιών 12

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

- ★ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2020/37 της Επιτροπής της 16ης Ιανουαρίου 2020 για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1210/2003 του Συμβουλίου σχετικά με ορισμένους ειδικούς περιορισμούς στις οικονομικές και χρηματοδοτικές σχέσεις με το Ιράκ 13
- ★ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2020/38 της Επιτροπής της 16ης Ιανουαρίου 2020 για τον καθορισμό τεχνικών λειτουργικών απαιτήσεων για την καταγραφή, τη μορφοποίηση και τη διαβίβαση των πληροφοριών σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/2403 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη βιώσιμη διαχείριση των εξωτερικών αλιευτικών στόλων 15
- ★ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2020/39 της Επιτροπής της 16ης Ιανουαρίου 2020 για την επιβολή οριστικού δασμού αντιτάμπινγκ στις εισαγωγές υπεροξειδικών (υπερθεϊκών) αλάτων καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας έπειτα από επανεξέταση ενόψει της λήξης της ισχύος των μέτρων αντιτάμπινγκ σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/1036 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου 18

ΠΡΑΞΕΙΣ ΠΟΥ ΕΚΔΙΔΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΦΟΡΕΙΣ ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ ΣΥΣΤΑΘΕΙ ΜΕ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ

- ★ Απόφαση Αριθ. 2/2019 της Επιτροπής Χερσαίων Μεταφορών Κοινότητας/Ελβετίας της 13ης Δεκεμβρίου 2019 σχετικά με τα μεταβατικά μέτρα για τη διατήρηση της ομαλής ροής της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας μεταξύ της Ελβετίας και της Ευρωπαϊκής Ένωσης [2020/40] 43

Διορθωτικά

- ★ Διορθωτικό στον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2019/1776 της Επιτροπής, της 9ης Οκτωβρίου 2019, σχετικά με την τροποποίηση του παραρτήματος I του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2658/87 του Συμβουλίου για τη δασμολογική και στατιστική ονοματολογία και το κοινό δασμολόγιο (ΕΕ L 280 της 31.10.2019) 58
- ★ Διορθωτικό στον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2019/1776 της Επιτροπής, της 9ης Οκτωβρίου 2019, σχετικά με την τροποποίηση του παραρτήματος I του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2658/87 του Συμβουλίου για τη δασμολογική και στατιστική ονοματολογία και το κοινό δασμολόγιο (ΕΕ L 280 της 31.10.2019) 59

II

(Μη νομοθετικές πράξεις)

ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ

Πληροφορίες σχετικά με την έναρξη ισχύος της συμφωνίας υπό μορφή ανταλλαγής επιστολών μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Ουκρανίας για την τροποποίηση των εμπορικών προτιμήσεων για το κρέας πουλερικών και τα παρασκευάσματα κρέατος πουλερικών που προβλέπονται στη συμφωνία σύνδεσης μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Ατομικής Ενέργειας και των κρατών μελών τους, αφενός, και της Ουκρανίας, αφετέρου

Η συμφωνία υπό μορφή ανταλλαγής επιστολών μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Ουκρανίας για την τροποποίηση των εμπορικών προτιμήσεων για το κρέας πουλερικών και τα παρασκευάσματα κρέατος πουλερικών που προβλέπονται στη συμφωνία σύνδεσης μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Ατομικής Ενέργειας και των κρατών μελών τους, αφενός, και της Ουκρανίας, αφετέρου, η οποία υπεγράφη στο Κίεβο στις 30 Ιουλίου 2019 ⁽¹⁾, τίθεται σε ισχύ την 1η Φεβρουαρίου 2020, όπως προβλέπεται στην εν λόγω συμφωνία υπό μορφή ανταλλαγής επιστολών, καθώς η τελευταία κοινοποίηση των μερών παρέλήφθη στις 9 Ιανουαρίου 2020.

⁽¹⁾ EE L 206 της 6.8.2019, σ. 3.

Ενημέρωση σχετικά με την έναρξη ισχύος της συμφωνίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της κυβέρνησης του Νεπάλ σχετικά με ορισμένες πτυχές των αεροπορικών μεταφορών

Η συμφωνία μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της κυβέρνησης του Νεπάλ σχετικά με ορισμένες πτυχές των αεροπορικών μεταφορών, που υπεγράφη στις Βρυξέλλες στις 23 Ιανουαρίου 2009, τέθηκε σε ισχύ στις 25 Ιουνίου 2015, σύμφωνα με το άρθρο 9 παράγραφος 1 της συμφωνίας, δεδομένου ότι η τελευταία κοινοποίηση κατατέθηκε στις 25 Ιουνίου 2015.

Ενημέρωση σχετικά με την έναρξη ισχύος της συμφωνίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της Νέας Ζηλανδίας σχετικά με ορισμένες πτυχές των αεροπορικών υπηρεσιών

Η συμφωνία μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της Νέας Ζηλανδίας σχετικά με ορισμένες πτυχές των αεροπορικών υπηρεσιών, που υπεγράφη στις Βρυξέλλες στις 21 Ιουνίου 2006, τέθηκε σε ισχύ στις 25 Οκτωβρίου 2007, σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 1 της συμφωνίας, δεδομένου ότι η τελευταία κοινοποίηση κατατέθηκε στις 25 Οκτωβρίου 2007.

Ενημέρωση σχετικά με την έναρξη ισχύος της συμφωνίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της Ισλαμικής Δημοκρατίας του Πακιστάν σχετικά με ορισμένες πτυχές των αεροπορικών μεταφορών

Η συμφωνία μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της Ισλαμικής Δημοκρατίας του Πακιστάν σχετικά με ορισμένες πτυχές των αεροπορικών μεταφορών, που υπεγράφη στις Βρυξέλλες στις 24 Φεβρουαρίου 2009, τέθηκε σε ισχύ στις 5 Μαΐου 2015, σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 1 της συμφωνίας, δεδομένου ότι η τελευταία κοινοποίηση κατατέθηκε στις 5 Μαΐου 2015.

Ενημέρωση σχετικά με την έναρξη ισχύος της συμφωνίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της Δημοκρατίας του Παναμά σχετικά με ορισμένες πτυχές των αεροπορικών μεταφορών

Η συμφωνία μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της Δημοκρατίας του Παναμά σχετικά με ορισμένες πτυχές των αεροπορικών μεταφορών, που υπεγράφη στην Πόλη του Παναμά την 1η Οκτωβρίου 2007, τέθηκε σε ισχύ στις 3 Μαρτίου 2009, σύμφωνα με το άρθρο 9 της συμφωνίας, δεδομένου ότι η τελευταία κοινοποίηση κατατέθηκε στις 3 Μαρτίου 2009.

Ενημέρωση σχετικά με την έναρξη ισχύος της συμφωνίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της Δημοκρατίας της Παραγουάης σχετικά με ορισμένες πτυχές των αεροπορικών υπηρεσιών

Η συμφωνία μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της Δημοκρατίας της Παραγουάης σχετικά με ορισμένες πτυχές των αεροπορικών υπηρεσιών, που υπεγράφη στις Βρυξέλλες στις 22 Φεβρουαρίου 2007, τέθηκε σε ισχύ στις 14 Δεκεμβρίου 2012, σύμφωνα με το άρθρο 9 παράγραφος 1 της συμφωνίας, δεδομένου ότι η τελευταία κοινοποίηση κατατέθηκε στις 14 Δεκεμβρίου 2012.

Ενημέρωση σχετικά με την έναρξη ισχύος της συμφωνίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Σιγκαπούρης σχετικά με ορισμένες πτυχές των αεροπορικών υπηρεσιών

Η συμφωνία μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Σιγκαπούρης σχετικά με ορισμένες πτυχές των αεροπορικών υπηρεσιών, που υπεγράφη στο Λουξεμβούργο στις 9 Ιουνίου 2006, τέθηκε σε ισχύ στις 30 Σεπτεμβρίου 2016, σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 1 της συμφωνίας, δεδομένου ότι η τελευταία κοινοποίηση κατατέθηκε στις 30 Σεπτεμβρίου 2016.

Ενημέρωση σχετικά με την έναρξη ισχύος της συμφωνίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της κυβέρνησης της Λαϊκής Σοσιαλιστικής Δημοκρατίας της Σρι Λάνκα σχετικά με ορισμένες πτυχές των αεροπορικών μεταφορών

Η συμφωνία μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της κυβέρνησης της Λαϊκής Σοσιαλιστικής Δημοκρατίας της Σρι Λάνκα σχετικά με ορισμένες πτυχές των αεροπορικών μεταφορών, που υπεγράφη στις Βρυξέλλες στις 27 Σεπτεμβρίου 2012, τέθηκε σε ισχύ στις 4 Μαρτίου 2013, σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 1 της συμφωνίας, δεδομένου ότι η τελευταία κοινοποίηση κατατέθηκε στις 4 Μαρτίου 2013.

**Ενημέρωση σχετικά με την έναρξη ισχύος της συμφωνίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και των
Ενωμένων Αραβικών Εμιράτων σχετικά με ορισμένες πτυχές των αεροπορικών υπηρεσιών**

Η συμφωνία μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και των Ενωμένων Αραβικών Εμιράτων σχετικά με ορισμένες πτυχές των αεροπορικών υπηρεσιών, που υπεγράφη στις Βρυξέλλες στις 30 Νοεμβρίου 2007, τέθηκε σε ισχύ στις 22 Απριλίου 2013, σύμφωνα με το άρθρο 9 παράγραφος 1 της συμφωνίας, δεδομένου ότι η τελευταία κοινοποίηση κατατέθηκε στις 22 Απριλίου 2013.

**Ενημέρωση σχετικά με την έναρξη ισχύος της συμφωνίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της
Δυτικοαφρικανικής Οικονομικής και Νομισματικής Ένωσης σχετικά με ορισμένες πτυχές των αεροπορικών
μεταφορών**

Η συμφωνία μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της Δυτικοαφρικανικής Οικονομικής και Νομισματικής Ένωσης σχετικά με ορισμένες πτυχές των αεροπορικών μεταφορών, που υπεγράφη στις Βρυξέλλες στις 30 Νοεμβρίου 2009, τέθηκε σε ισχύ στις 21 Φεβρουαρίου 2011, σύμφωνα με το άρθρο 9 παράγραφος 1 της συμφωνίας, δεδομένου ότι η τελευταία κοινοποίηση κατατέθηκε στις 21 Φεβρουαρίου 2011.

Ενημέρωση σχετικά με την έναρξη ισχύος της συμφωνίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της Ουκρανίας σχετικά με ορισμένες πτυχές των αεροπορικών υπηρεσιών

Η συμφωνία μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της Ουκρανίας σχετικά με ορισμένες πτυχές των αεροπορικών υπηρεσιών, που υπεγράφη στο Κίεβο την 1η Δεκεμβρίου 2005, τέθηκε σε ισχύ στις 13 Οκτωβρίου 2006, σύμφωνα με το άρθρο 9 παράγραφος 1 της συμφωνίας, δεδομένου ότι η τελευταία κοινοποίηση κατατέθηκε στις 13 Οκτωβρίου 2006.

Ενημέρωση σχετικά με την έναρξη ισχύος της συμφωνίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της κυβέρνησης της Σοσιαλιστικής Δημοκρατίας του Βιετνάμ σχετικά με ορισμένες πτυχές των αεροπορικών υπηρεσιών

Η συμφωνία μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της κυβέρνησης της Σοσιαλιστικής Δημοκρατίας του Βιετνάμ σχετικά με ορισμένες πτυχές των αεροπορικών υπηρεσιών, που υπεγράφη στις Βρυξέλλες στις 4 Οκτωβρίου 2010, τέθηκε σε ισχύ στις 31 Μαΐου 2011, σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 1 της συμφωνίας, δεδομένου ότι η τελευταία κοινοποίηση κατατέθηκε στις 31 Μαΐου 2011.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2020/37 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 16ης Ιανουαρίου 2020

για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1210/2003 του Συμβουλίου σχετικά με ορισμένους ειδικούς περιορισμούς στις οικονομικές και χρηματοδοτικές σχέσεις με το Ιράκ

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1210/2003 του Συμβουλίου, της 7ης Ιουλίου 2003, σχετικά με ορισμένους ειδικούς περιορισμούς στις οικονομικές και χρηματοδοτικές σχέσεις με το Ιράκ και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2465/96 ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 11 στοιχείο β),

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Το παράρτημα ΙΙΙ του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1210/2003 περιλαμβάνει κατάλογο δημόσιων οργανισμών, επιχειρήσεων, υπηρεσιών, φυσικών και νομικών προσώπων, φορέων και οντοτήτων της προηγούμενης κυβέρνησης του Ιράκ που καλύπτονται από τη δέσμευση κεφαλαίων και οικονομικών πόρων που βρίσκονταν εκτός Ιράκ στις 22 Μαΐου 2003 βάσει του εν λόγω κανονισμού.
- (2) Στις 2 Ιανουαρίου 2020, η Επιτροπή Κυρώσεων του Συμβουλίου Ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών αποφάσισε να αφαιρέσει δεκαπέντε καταχωρίσεις από τον κατάλογο των προσώπων ή οντοτήτων που αφορά η δέσμευση κεφαλαίων και οικονομικών πόρων.
- (3) Επομένως, το παράρτημα ΙΙΙ του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1210/2003 θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Το παράρτημα ΙΙΙ του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1210/2003 τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 2

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

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

Βρυξέλλες, 16 Ιανουαρίου 2020.

Για την Επιτροπή
Η Πρόεδρος
Ursula VON DER LEYEN

⁽¹⁾ ΕΕ L 169 της 8.7.2003, σ. 6.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Στο παράρτημα III του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1210/2003 διαγράφονται οι ακόλουθες καταχωρίσεις:

- «21. BAGHDAD MUNICIPALITY. Διεύθυνση: Khulafa Street, Khulafa Square, Baghdad, Iraq.»
- «24. CHEMICAL, PETROCHEMICAL, MECHANICAL AND METALURICAL TRAINING CENTRE. Διεύθυνση: P.O. Box 274, Ashar, Basrah, Iraq.»
- «31. DIRECTORATE-GENERAL OF MINOR PROJECTS AND RURAL ELECTRIFICATION. Διεύθυνση: P.O. Box 788, Al-Karradah Al-Sharkiya, Arasat Al-Hindiya no. 81, Building No 137/327, Baghdad, Iraq.»
- «32. DIRECTORATE OF TRAINING CENTRE FOR IRON AND STEEL. Διεύθυνση: P.O. Box 421, Basrah Khor Al-Zubair, Basrah, Iraq.»
- «77. MECHANICAL TRAINING CENTRE/NASSIRIYA. Διεύθυνση: P.O. Box 65, Nassiriyah, Nassiriyah, Iraq.»
- «144. STATE ENTERPRISE FOR MECHANICAL INDUSTRIES. Διευθύνσεις: α) P.O. Box 5763, Iskandariya, Iraq· β) P.O. Box 367, Iskandariyah-Babylon Governate, Iraq.»
- «146. STATE ENTERPRISE FOR PHOSPHATES. Διευθύνσεις: α) P.O. Box 5954, East Gate, Sadoon St., Baghdad, Iraq· β) P.O. Box 5954, South Gate, Al-Kaim, Anbar, Baghdad, Iraq.»
- «156. STATE ESTABLISHMENT FOR AGRICULTURAL MARKETING. Διεύθυνση: Eastern Karrda, Baghdad, Iraq.»
- «172. STATE ORGANISATION FOR AGRICULTURAL MARKETING. Διεύθυνση: Karkh, Nisoor Square, Baghdad, Iraq.»
- «173. STATE ORGANISATION FOR AGRICULTURAL MECHANISATION AND AGRICULTURAL SUPPLIES (άλλως α) STATE ORGANISATION FOR AGRICULTURAL MECHANISATION, β) STATE ESTABLISHMENT FOR AGRICULTURAL MECHANISATION, γ) CENTRE FOR AGRICULTURAL MECHANISATION, δ) STATE ESTABLISHMENT FOR AGRICULTURAL SUPPLIES). Διευθύνσεις: α) P.O. Box 26028, Waziriya, opp Al Bakr University, Baghdad, Iraq· β) P.O. Box 96101, Abu Nuvas St., Baghdad, Iraq· γ) P.O. Box 26061, Al Wazeria, Baghdad, Iraq· Swaira-Hafria, Wasst Muhafadha, Iraq· δ) P.O. Box 1045, Waziriyah, Baghdad, Iraq.»
- «178. STATE ORGANISATION FOR ELECTRICITY (άλλως α) STATE ORGANISATION OF ELECTRICITY, SOUTHERN ELECTRICAL REGION· β) STATE ORGANISATION OF ELECTRICITY / DEPARTMENT OF COMPUTING AND STATISTICS). Διευθύνσεις: α) Off Jumhuriya St/Building 166, Nafloora Square, P.O. Box 5796, Baghdad, Iraq· β) P.O. Box 230, Basrah, Iraq· γ) P.O. Box 14171 Jumhuriya St., Maidan Building No. 9, Baghdad, Iraq.»
- «181. STATE ORGANISATION FOR FOOD INDUSTRIES. Διεύθυνση: P.O. Box 2301, Alwiya, Camp Sarah Khatoon, Baghdad, Iraq.»
- «190. STATE ORGANISATION OF HOUSING. Διεύθυνση: P.O. Box 5824, Jumhuriya Street, Baghdad, Iraq.»
- «199. STEEL AND TIMBER STATE ENTERPRISE (άλλως STATE TRADING ENTERPRISE FOR STEEL AND TIMBER). Διεύθυνση: Arasat Al Hindya St., Salman Daoud Al Haydar Building, P.O. Box 602, Baghdad, Iraq.»
- «202. VOCATIONAL TRAINING CENTRE FOR ENGINEERING AND METALLIC INDUSTRIES (άλλως VOCATIONAL TRAINING CENTRE FOR ENGINEERING). Διεύθυνση: Iskandariya-Babil, Iraq.»
-

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2020/38 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 16ης Ιανουαρίου 2020

για τον καθορισμό τεχνικών λειτουργικών απαιτήσεων για την καταγραφή, τη μορφοποίηση και τη διαβίβαση των πληροφοριών σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/2403 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη βιώσιμη διαχείριση των εξωτερικών αλιευτικών στόλων

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/2403 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 12ης Δεκεμβρίου 2017, σχετικά με τη βιώσιμη διαχείριση των εξωτερικών αλιευτικών στόλων και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1006/2008 του Συμβουλίου ⁽¹⁾ (ο «κανονισμός για τη βιώσιμη διαχείριση των εξωτερικών στόλων»), και ιδίως το άρθρο 40 παράγραφος 2,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Ο «κανονισμός για τη βιώσιμη διαχείριση των εξωτερικών στόλων» προβλέπει την έκδοση εκτελεστικών πράξεων για τον καθορισμό τεχνικών λειτουργικών απαιτήσεων για την καταγραφή, τη μορφοποίηση και τη διαβίβαση των πληροφοριών που αναφέρονται στους τίτλους II, III και IV του εν λόγω κανονισμού.
- (2) Το άρθρο 40 του κανονισμού για τη βιώσιμη διαχείριση των εξωτερικών στόλων ορίζει ότι η ανταλλαγή πληροφοριών που αναφέρεται στους τίτλους II, III και IV του εν λόγω κανονισμού πραγματοποιείται σε ηλεκτρονική μορφή. Είναι σκόπιμο να καθοριστούν οι απαιτήσεις για την ηλεκτρονική συμπλήρωση και διαβίβαση αυτών των δεδομένων και για τον προσδιορισμό του μορφοτύπου τους, καθώς και για να καθοριστεί η διαδικασία για τυχόν αλλαγές στον μορφότυπο.
- (3) Ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2017/218 της Επιτροπής ⁽²⁾ απαιτεί από τα κράτη μέλη να υποβάλλουν στην Επιτροπή πληροφορίες σχετικά με την ιδιοκτησία, τα χαρακτηριστικά σκαφών και εργαλείων και τη δραστηριότητα των αλιευτικών σκαφών της Ένωσης που φέρουν τη σημαία τους. Οι πληροφορίες που είναι διαθέσιμες στην εν λόγω βάση δεδομένων θα πρέπει να χρησιμοποιούνται στην ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με τις άδειες αλιείας, όπως απαιτείται από τον κανονισμό για τη βιώσιμη διαχείριση των εξωτερικών στόλων.
- (4) Οι πληροφορίες που περιλαμβάνονται στην ενωσιακή βάση δεδομένων για τις άδειες αλιείας, η οποία συστάθηκε σύμφωνα με το άρθρο 39 του κανονισμού για τη βιώσιμη διαχείριση των εξωτερικών στόλων, μπορεί να περιέχουν δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα, συμπεριλαμβανομένων των στοιχείων αναγνώρισης σκάφους και των ονομάτων και στοιχείων επικοινωνίας των πλοιοκτητών. Η επεξεργασία των εν λόγω δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα είναι απαραίτητη για την αποτελεσματική διαχείριση των δεδομένων και την ανταλλαγή πληροφοριών, όπως απαιτείται από τον κανονισμό για τη βιώσιμη διαχείριση των εξωτερικών στόλων. Θα πρέπει να διασφαλίζεται ότι τηρούνται, ανά πάσα στιγμή και σε όλα τα επίπεδα, οι υποχρεώσεις που συνδέονται με την προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα που ορίζονται στους κανονισμούς (ΕΕ) 2018/1725 ⁽³⁾ και (ΕΕ) 2016/679 ⁽⁴⁾ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου. Για να διασφαλιστεί η βιώσιμη διαχείριση του εξωτερικού αλιευτικού στόλου και της αλιείας στα ύδατα της ΕΕ από σκάφη που φέρουν σημαία τρίτης χώρας, είναι αναγκαίο να αποθηκεύονται τα δεδομένα για περίοδο 10 ετών. Σε ορισμένες περιπτώσεις, τα δεδομένα θα πρέπει να αποθηκεύονται για περίοδο μεγαλύτερη των 10 ετών.
- (5) Θα πρέπει να δοθεί επαρκής χρόνος στα κράτη μέλη προκειμένου να προσαρμόσουν τα οικεία εθνικά συστήματα στις νέες απαιτήσεις περί δεδομένων που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό.
- (6) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής αλιείας και υδατοκαλλιέργειας,

⁽¹⁾ ΕΕ L 347 της 28.12.2017, σ. 81.

⁽²⁾ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2017/218 της Επιτροπής, της 6ης Φεβρουαρίου 2017, σχετικά με το μητρώο αλιευτικού στόλου της Ένωσης (ΕΕ L 34 της 9.2.2017, σ. 9).

⁽³⁾ Κανονισμός (ΕΕ) 2018/1725 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2018, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα από τα θεσμικά και λοιπά όργανα και τους οργανισμούς της Ένωσης και την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών, και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 45/2001 και της απόφασης αριθ. 1247/2002/ΕΚ (ΕΕ L 295 της 21.11.2018, σ. 39).

⁽⁴⁾ Κανονισμός (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Απριλίου 2016, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών και την κατάργηση της οδηγίας 95/46/ΕΚ (Γενικός Κανονισμός για την Προστασία Δεδομένων) (ΕΕ L 119 της 4.5.2016, σ. 1).

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 1

Αντικείμενο

Με τον παρόντα κανονισμό καθορίζονται οι τεχνικές λειτουργικές απαιτήσεις για την καταγραφή, τη μορφοποίηση και τη διαβίβαση των πληροφοριών που αναφέρονται στο άρθρο 40 παράγραφος 2 του «κανονισμού για τη βιώσιμη διαχείριση των εξωτερικών στόλων».

Άρθρο 2

Ορισμοί

1. Για τον σκοπό του παρόντος κανονισμού, ισχύουν οι ορισμοί που παρατίθενται στο άρθρο 3 του κανονισμού για τη βιώσιμη διαχείριση των εξωτερικών στόλων.
2. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, ισχύουν επίσης οι ακόλουθοι ορισμοί:
 - α) «βάση δεδομένων του αλιευτικού στόλου της Ένωσης»: το μητρώο, το οποίο τηρεί η Επιτροπή, που περιέχει πληροφορίες για όλα τα αλιευτικά σκάφη της Ένωσης σύμφωνα με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2017/218 και συμπληρώνεται με πρόσθετα στοιχεία του σκάφους που απαιτούνται κατά την υποβολή αίτησης άδειας αλιείας βάσει του κανονισμού για τη βιώσιμη διαχείριση των εξωτερικών στόλων·
 - β) «ενωσιακή βάση δεδομένων για τις άδειες αλιείας»: η βάση δεδομένων που έχει συσταθεί σύμφωνα με το άρθρο 39 του κανονισμού για τη βιώσιμη διαχείριση των εξωτερικών στόλων, ώστε να εξασφαλίζεται η ανταλλαγή πληροφοριών που αναφέρεται στους τίτλους II και III του εν λόγω κανονισμού.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙ

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΠΟΥ ΠΕΡΙΕΧΟΝΤΑΙ ΣΤΗΝ ΕΝΩΣΙΑΚΗ ΒΑΣΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΓΙΑ ΤΙΣ ΑΔΕΙΕΣ ΑΛΙΕΙΑΣ

Άρθρο 3

Αιτήσεις για τη χορήγηση άδειας

1. Κατά την υποβολή αιτήσεων για άδειες αλιείας σύμφωνα με το άρθρο 39 παράγραφος 3 του κανονισμού για τη βιώσιμη διαχείριση των εξωτερικών στόλων, τα κράτη μέλη και οι τρίτες χώρες υποβάλλουν μία αίτηση ανά σκάφος, ανά συμφωνία, ανά αλιευτική κατηγορία και ανά περίοδο.
2. Οι πληροφορίες για τα σκάφη που είναι διαθέσιμες στη βάση δεδομένων του αλιευτικού στόλου της Ένωσης χρησιμοποιούνται από την ενωσιακή βάση δεδομένων για τις άδειες αλιείας ώστε να διασφαλίζεται η ανταλλαγή δεδομένων σχετικά με τις άδειες αλιείας, όπως απαιτείται από τον κανονισμό για τη βιώσιμη διαχείριση των εξωτερικών στόλων.

Άρθρο 4

Μορφότυπος των ανταλλασσόμενων πληροφοριών

1. Ο μορφότυπος των ανταλλασσόμενων πληροφοριών μεταξύ κρατών μελών, τρίτων χωρών και της Επιτροπής, σύμφωνα με τα άρθρα 11, 18, 22 και 25 του κανονισμού για τη βιώσιμη διαχείριση των εξωτερικών στόλων, θα είναι το αρχείο διάταξης XML για τον τομέα χορήγησης γενικής ή ειδικής άδειας αλιείας [Fishing License Authorization & Permit (FLAP)], που βασίζεται στο πρότυπο «United Nations Fisheries Language for Universal Exchange (UN/FLUX) P1000-9».
2. Τα πεδία δεδομένων, τα βασικά δομικά στοιχεία και τα καταλλήλως μορφοποιημένα μηνύματα επεκτάσιμης γλώσσας σήμανσης (XML), είναι σύμφωνα με το αρχείο διάταξης XML (XSD) και βασίζονται στις βιβλιοθήκες τυποποίησης του UN/FLUX.
3. Χρησιμοποιούνται τα αρχεία XSD και οι κωδικοί που παρατίθενται στη σελίδα του κεντρικού μητρώου δεδομένων (Master Data Register) στον δικτυακό τόπο της ΓΔ Αλιείας της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

4. Τα κράτη μέλη χρησιμοποιούν το έγγραφο εφαρμογής FLAP, το οποίο είναι διαθέσιμο στον ιστότοπο της ΓΔ Αλιείας της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, ώστε να διασφαλίζεται η κοινοποίηση των ορθών μηνυμάτων και η τήρηση των ορθών διαδικασιών όσον αφορά την ενωσιακή βάση δεδομένων για τις άδειες αλιείας.

Άρθρο 5

Διαβίβαση μηνυμάτων

1. Η διαβίβαση μηνυμάτων είναι πλήρως αυτοματοποιημένη και άμεση, με χρήση του επιπέδου μεταφοράς για την ανταλλαγή δεδομένων αλιείας, το οποίο διατίθεται από την Επιτροπή.
2. Ο αποστολέας είναι υπεύθυνος για την κοινοποίηση των μηνυμάτων σύμφωνα με τους συμφωνηθέντες κανόνες επικύρωσης και επαλήθευσης που καθορίζονται στο έγγραφο εφαρμογής FLAP.
3. Ο δέκτης του μηνύματος ενημερώνει τον αποστολέα για την παραλαβή και για τα αποτελέσματα της επικύρωσης και της επαλήθευσης του μηνύματος, διαβιβάζοντας μήνυμα απάντησης.

Άρθρο 6

Αλλαγές μορφώσεων XML και εγγράφων εφαρμογής

1. Τυχόν τροποποιήσεις στον μορφότυπο του αρχείου διάταξης XML του UN/FLUX FLAP και στο έγγραφο εφαρμογής FLAP αποφασίζονται από τις υπηρεσίες της Επιτροπής σε συνεργασία με τα κράτη μέλη.
2. Οι τροποποιήσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1 δεν τίθενται σε ισχύ πριν από την παρέλευση 6 μηνών ούτε μετά την παρέλευση 18 μηνών από τότε που αποφασίστηκαν. Η χρονική στιγμή αποφασίζεται από τις υπηρεσίες της Επιτροπής σε συνεργασία με τα κράτη μέλη.

Άρθρο 7

Δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα

Τα δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα που περιλαμβάνονται στην ενωσιακή βάση δεδομένων για τις άδειες αλιείας δεν αποθηκεύονται για περίοδο μεγαλύτερη των 10 ετών, εκτός αν τα εν λόγω δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα είναι αναγκαία προκειμένου να καταστεί δυνατή η παρακολούθηση παράβασης, επιθεώρησης, ή δικαστικών ή διοικητικών διαδικασιών. Σε αυτή την περίπτωση, τα εν λόγω προσωπικά δεδομένα μπορούν να αποθηκεύονται για 20 έτη. Σε περίπτωση που δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα διατηρούνται για μεγαλύτερο χρονικό διάστημα, καθίστανται ανώνυμα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ III

ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 8

Έναρξη ισχύος

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

Εφαρμόζεται από την 1η Δεκεμβρίου 2020.

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

Βρυξέλλες, 16 Ιανουαρίου 2020.

Για την Επιτροπή
Η Πρόεδρος
Ursula VON DER LEYEN

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΌΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΌΣ (ΕΕ) 2020/39 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 16ης Ιανουαρίου 2020

για την επιβολή οριστικού δασμού αντιντάμπινγκ στις εισαγωγές υπεροξειδικών (υπερθεικών) αλάτων καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας έπειτα από επανεξέταση ενόψει της λήξης της ισχύος των μέτρων αντιντάμπινγκ σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/1036 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

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

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

1.1. Ισχύοντα μέτρα

- (1) Τον Οκτώβριο του 2007 το Συμβούλιο επέβαλε οριστικό δασμό αντιντάμπινγκ στις εισαγωγές υπεροξειδικών αλάτων καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας («ΛΔΚ» ή «Κίνα») με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1184/2007 ⁽²⁾ («τα αρχικά μέτρα»). Σε δύο εταιρείες αναγνωρίστηκε καθεστώς οικονομίας της αγοράς («ΚΟΑ»), μία από τις οποίες έλαβε ατομικούς δασμούς ντάμπινγκ ύψους 24,5 %. Η άλλη εταιρεία διαπιστώθηκε ότι δεν ασκούσε πρακτική ντάμπινγκ και εξαιρέθηκε από τα μέτρα. Όλες οι άλλες εταιρείες υπόκεινται σε δασμό ύψους 71,8 %. Τον Δεκέμβριο του 2013 το Συμβούλιο, έπειτα από επανεξέταση ενόψει της λήξης της ισχύος των μέτρων, παρέτεινε τα μέτρα αντιντάμπινγκ με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1343/2013 του Συμβουλίου ⁽³⁾ («τα ισχύοντα μέτρα»).

1.2. Έναρξη επανεξέτασης ενόψει της λήξης της ισχύος των μέτρων

- (2) Μετά τη δημοσίευση ανακοίνωσης για την επικείμενη λήξη της ισχύος των εφαρμοζόμενων μέτρων ⁽⁴⁾, η RheinPerChemie GmbH και η United Initiators GmbH («οι αιτούντες»), που αντιπροσωπεύουν το 100 % της συνολικής παραγωγής υπεροξειδικών αλάτων της Ένωσης, ζήτησαν την έναρξη επανεξέτασης ενόψει της λήξης της ισχύος των μέτρων. Η αίτηση βασίστηκε στο επιχειρήμα ότι η λήξη της ισχύος των μέτρων είναι πιθανόν να οδηγήσει στη συνέχιση ή την επανάληψη του ντάμπινγκ και της ζημίας στον ενωσιακό κλάδο παραγωγής.
- (3) Στις 17 Δεκεμβρίου 2018 η Επιτροπή ανήγγειλε, με ανακοίνωση που δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ⁽⁵⁾ («η ανακοίνωση για την έναρξη της διαδικασίας»), την έναρξη επανεξέτασης ενόψει της λήξης της ισχύος των εφαρμοζόμενων μέτρων σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 2 του βασικού κανονισμού.
- (4) Στις 26 Σεπτεμβρίου 2019 η Επιτροπή κίνησε, με δική της πρωτοβουλία, έρευνα σχετικά με την πιθανή καταστρατήγηση των ισχυόντων μέτρων αντιντάμπινγκ από την εταιρεία ABC Chemicals (Shanghai) Co. Ltd, η οποία διαπιστώθηκε ότι δεν ασκούσε πρακτική ντάμπινγκ κατά την αρχική έρευνα, και προέβη σε καταγραφή των εισαγωγών του υπό επανεξέταση προϊόντος από την εν λόγω εταιρεία ⁽⁶⁾. Το αποτέλεσμα αυτής της έρευνας επανεξέτασης ενόψει της λήξης της ισχύος των μέτρων δεν προδικάζει με κανένα τρόπο το αποτέλεσμα της έρευνας κατά της καταστρατήγησης.

⁽¹⁾ ΕΕ L 176 της 30.6.2016, σ. 21, όπως τροποποιήθηκε τελευταία με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/825 (ΕΕ L 143 της 7.6.2018, σ. 1).

⁽²⁾ ΕΕ L 265 της 11.10.2007, σ. 1.

⁽³⁾ ΕΕ L 338 της 17.12.2013, σ. 11.

⁽⁴⁾ ΕΕ C 110 της 23.3.2018, σ. 29.

⁽⁵⁾ ΕΕ C 454 της 17.12.2018, σ. 7.

⁽⁶⁾ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2019/1584 της Επιτροπής, της 25ης Σεπτεμβρίου 2019, για την έναρξη έρευνας όσον αφορά την πιθανή καταστρατήγηση των μέτρων αντιντάμπινγκ που επιβλήθηκαν με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1343/2013 του Συμβουλίου στις εισαγωγές υπεροξειδικών (υπερθεικών) αλάτων καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας και για την υπαγωγή των εν λόγω εισαγωγών σε καταγραφή (ΕΕ L 246 της 26.9.2019, σ. 19).

1.3. Έρευνα

1.3.1. Περίοδος έρευνας επανεξέτασης και εξεταζόμενη περίοδος

- (5) Η έρευνα με αντικείμενο τη συνέχιση ή την επανάληψη της πρακτικής ντάμπινγκ κάλυψε την περίοδο από την 1η Οκτωβρίου 2017 έως την 30ή Σεπτεμβρίου 2018 («περίοδος της έρευνας επανεξέτασης»). Η εξέταση των τάσεων που είναι σημαντικές για την εκτίμηση της πιθανότητας συνέχισης ή επανάληψης της ζημίας κάλυψε την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2015 έως το τέλος της περιόδου της έρευνας επανεξέτασης («εξεταζόμενη περίοδος»).

1.3.2. Ενδιαφερόμενα μέρη

- (6) Στην ανακοίνωση για την έναρξη της διαδικασίας η Επιτροπή κάλεσε όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη να συμμετάσχουν στην έρευνα. Ειδικότερα, επικοινωνήσε με τους αιτούντες, τους γνωστούς παραγωγούς-εξαγωγείς στη ΛΔΚ, τους γνωστούς μη συνδεδεμένους εισαγωγείς στην Ένωση και τις αρχές της ΛΔΚ.
- (7) Όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη κλήθηκαν να γνωστοποιήσουν τις απόψεις τους, να υποβάλουν πληροφορίες και να προσκομίσουν αποδεικτικά στοιχεία εντός των προθεσμιών που προβλέπονταν στην ανακοίνωση για την έναρξη της διαδικασίας. Τα ενδιαφερόμενα μέρη είχαν επίσης τη δυνατότητα να ζητήσουν ακρόαση από τις υπηρεσίες ερευνών της Επιτροπής και/ή από τον σύμβουλο ακροάσεων για τις διαδικασίες εμπορικών προσφυγών.

1.3.3. Δειγματοληψία

- (8) Στην ανακοίνωση για την έναρξη της διαδικασίας η Επιτροπή ανέφερε ότι ενδέχεται να προβεί σε δειγματοληψία των παραγωγών-εξαγωγών στη ΛΔΚ και των μη συνδεδεμένων εισαγωγών σύμφωνα με το άρθρο 17 του βασικού κανονισμού. Μόνο ένας παραγωγός-εξαγωγέας —η εταιρεία United Initiators (Hefei) Co. Ltd και η μητρική της εταιρεία United Initiators (Shanghai) Co., Ltd— αναγγέλθηκε και προσκόμισε τις απαιτούμενες πληροφορίες. Συνεπώς, δεν κρίθηκε αναγκαία η επιλογή δείγματος παραγωγών-εξαγωγών.
- (9) Αρκετοί εισαγωγείς αναγγέλθηκαν κατά την έναρξη της έρευνας, αλλά κανένας από αυτούς δεν εισήγαγε σημαντικές ποσότητες του υπό επανεξέταση προϊόντος κατά την περίοδο της έρευνας επανεξέτασης. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή δεν προέβη σε δειγματοληψία των εισαγωγών.

1.3.4. Ερωτηματολόγια και επιτόπιες επαληθεύσεις

- (10) Η Επιτροπή κατέστησε διαθέσιμα τα ερωτηματολόγια για όλους τους εξαγωγείς και έστειλε τα ερωτηματολόγια στους παραγωγούς και στους χρήστες της Ένωσης. Η Επιτροπή έστειλε επίσης ερωτηματολόγιο στην κυβέρνηση της ΛΔΚ («κινεζική κυβέρνηση»). Ελήφθησαν απαντήσεις από δύο παραγωγούς της Ένωσης και από έναν παραγωγό-εξαγωγέα της ΛΔΚ.
- (11) Η Επιτροπή επαληθεύσε όλα τα στοιχεία που έκρινε απαραίτητα για τον προσδιορισμό, αφενός, της πιθανής συνέχισης ή επανάληψης της πρακτικής ντάμπινγκ και της ζημίας και, αφετέρου, του συμφέροντος της Ένωσης. Πραγματοποιήθηκαν επιτόπιες επαληθεύσεις στις εγκαταστάσεις των ακόλουθων ενδιαφερόμενων μερών:

α) Κινέζος παραγωγός-εξαγωγέας:

— United Initiators (Hefei) Co., Ltd. και η συνδεδεμένη με αυτήν εμπορική εταιρεία United Initiators (Shanghai) Co., Ltd.

β) Ενωσιακοί παραγωγοί:

— RheinPerChemie GmbH & Co. KG, Γερμανία.

— United Initiators GmbH & Co. KG, Γερμανία.

1.3.5. Διαδικασία για τον καθορισμό της κανονικής αξίας σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 6α του βασικού κανονισμού

- (12) Με βάση τα επαρκή αποδεικτικά στοιχεία που ήταν διαθέσιμα στην αίτηση επανεξέτασης, τα οποία φαίνεται να καταδεικνύουν την ύπαρξη σημαντικών στρεβλώσεων κατά την έννοια του άρθρου 2 παράγραφος 6α στοιχείο β) του βασικού κανονισμού, η Επιτροπή έκρινε σκόπιμο να κινήσει την επανεξέταση με βάση το άρθρο 2 παράγραφος 6α του βασικού κανονισμού.

- (13) Συνεπώς, προκειμένου να συγκεντρωθούν τα απαραίτητα στοιχεία για την πιθανή εφαρμογή του άρθρου 2 παράγραφος 6α του βασικού κανονισμού, η Επιτροπή, στην ανακοίνωση για την έναρξη της διαδικασίας, κάλεσε όλους τους γνωστούς παραγωγούς της ΛΔΚ να υποβάλουν τις πληροφορίες που ζητούνται στο παράρτημα III της ανακοίνωσης για την έναρξη της διαδικασίας όσον αφορά τις εισροές που χρησιμοποιήθηκαν για την παραγωγή του υπό επανεξέταση προϊόντος. Ο μόνος παραγωγός που έστειλε δειγματοληπτικά απάντηση υπέβαλε επίσης τις πληροφορίες που ζητούνται στο παράρτημα III.
- (14) Για να συγκεντρώσει τις πληροφορίες που έκρινε αναγκαίες για την έρευνά της όσον αφορά τις εικαζόμενες σημαντικές στρεβλώσεις κατά την έννοια του άρθρου 2 παράγραφος 6α στοιχείο β) του βασικού κανονισμού, η Επιτροπή έστειλε επίσης ερωτηματολόγιο στην κινεζική κυβέρνηση. Στο εν λόγω ερωτηματολόγιο, η κινεζική κυβέρνηση κλήθηκε να αναφέρει τις απόψεις της σχετικά με τα στοιχεία που περιέχονται στην αίτηση του αιτούντος, σχετικά με τυχόν άλλα αποδεικτικά στοιχεία που περιλαμβάνονται στον φάκελο όσον αφορά την ύπαρξη σημαντικών στρεβλώσεων, συμπεριλαμβανομένων των στοιχείων που παρατίθενται στο «έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής σχετικά με σημαντικές στρεβλώσεις στην οικονομία της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας για τους σκοπούς των ερευνών εμπορικής άμυνας» («η έκθεση») (7), καθώς και σχετικά με την καταλληλότητα της εφαρμογής του άρθρου 2 παράγραφος 6α του βασικού κανονισμού στην προκειμένη περίπτωση. Η Επιτροπή δεν έλαβε απάντηση από την κινεζική κυβέρνηση.
- (15) Η Επιτροπή κάλεσε επίσης όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη να γνωστοποιήσουν τις απόψεις τους, να υποβάλουν πληροφορίες και να προσκομίσουν αποδεικτικά στοιχεία σχετικά με την καταλληλότητα της εφαρμογής του άρθρου 2 παράγραφος 6α του βασικού κανονισμού εντός της προθεσμίας που προβλέπεται στην ανακοίνωση για την έναρξη της διαδικασίας.
- (16) Στην ανακοίνωση για την έναρξη της διαδικασίας η Επιτροπή διευκρίνισε επίσης ότι, με βάση τα διαθέσιμα αποδεικτικά στοιχεία, ενδέχεται να χρειαστεί να επιλέξει κατάλληλη αντιπροσωπευτική χώρα, σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 6α στοιχείο α) του βασικού κανονισμού, για τον καθορισμό της κανονικής αξίας με βάση τις τιμές χωρίς στρεβλώσεις ή βάσει δεικτών αναφοράς.
- (17) Στις 15 Ιανουαρίου 2019 η Επιτροπή ενημέρωσε όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη, με ένα πρώτο σημείωμα για τον φάκελο (8) («το σημείωμα της 15ης Ιανουαρίου»), όσον αφορά τις σχετικές πηγές που μπορεί να χρησιμοποιήσει η Επιτροπή για τον καθορισμό της κανονικής αξίας, σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 6α στοιχείο ε) δεύτερο εδάφιο του βασικού κανονισμού. Με βάση τις απαντήσεις στο παράρτημα III της ανακοίνωσης για την έναρξη της διαδικασίας, η Επιτροπή υπέβαλε κατάλογο όλων των συντελεστών παραγωγής, όπως υλικά, ενέργεια και εργασία, που χρησιμοποιούνται για την παραγωγή υπεροξοθειικών αλάτων. Επιπλέον, βάσει των κριτηρίων που διέπουν την επιλογή τιμών χωρίς στρεβλώσεις ή δεικτών αναφοράς, η Επιτροπή όρισε την Τουρκία ως την πλέον κατάλληλη αντιπροσωπευτική χώρα σε αυτό το στάδιο.
- (18) Η Επιτροπή έδωσε σε όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη την ευκαιρία να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους. Η Επιτροπή έλαβε παρατηρήσεις από τους αιτούντες.
- (19) Η Επιτροπή απάντησε στις εν λόγω παρατηρήσεις σε ένα δεύτερο σημείωμα (9) σχετικά με τις πηγές για τον καθορισμό της κανονικής αξίας, με ημερομηνία 6 Μαΐου 2019 («το σημείωμα της 6ης Μαΐου»). Στο σημείωμα της 6ης Μαΐου η Επιτροπή προσδιόρισε περαιτέρω τον κατάλογο των συντελεστών παραγωγής και κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η Τουρκία ήταν η καταλληλότερη αντιπροσωπευτική χώρα σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 6α στοιχείο α) πρώτη περίπτωση του βασικού κανονισμού. Η Επιτροπή κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν παρατηρήσεις. Δεν ελήφθησαν παρατηρήσεις.

2. ΥΠΟ ΕΠΑΝΕΞΕΤΑΣΗ ΠΡΟΪΟΝ ΚΑΙ ΟΜΟΙΕΙΔΕΣ ΠΡΟΪΟΝ

2.1. Υπό επανεξέταση προϊόν

- (20) Το υπό επανεξέταση προϊόν είναι υπεροξοθειικά (υπερθειικά) άλατα, συμπεριλαμβανομένου του θειικού υπεροξυμνοθειικού καλίου, καταγωγής ΛΔΚ, τα οποία επί του παρόντος υπάγονται στους κωδικούς ΣΟ 2833 40 00 και ex 2842 90 80 (κωδικός TARIC 2842 90 80 20) («το υπό επανεξέταση προϊόν»).
- (21) Τα υπεροξοθειικά άλατα χρησιμοποιούνται ως εκκινητής ή ως οξειδωτικό μέσο σε μια σειρά διεργασιών. Ορισμένα παραδείγματα περιλαμβάνουν τη χρήση τους ως εκκινητή πολυμερισμού στην παραγωγή πολυμερών, ως παράγοντα χάραξης στην παραγωγή πλακετών τυπωμένων κυκλωμάτων ή ως λευκαντικής ουσίας σε καλλυντικά προϊόντα για τα μαλλιά.

2.2. Ομοειδές προϊόν

- (22) Όπως καθορίστηκε στην αρχική έρευνα, τα υπεροξοθειικά άλατα που πωλούνται από τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής στην Ένωση και τα υπεροξοθειικά άλατα που παράγονται και πωλούνται στην εγχώρια αγορά της ΛΔΚ, καθώς και τα υπεροξοθειικά άλατα που εισάγονται στην Ένωση από τη ΛΔΚ έχουν τα ίδια βασικά φυσικά και χημικά χαρακτηριστικά και τις ίδιες τελικές χρήσεις. Ως εκ τούτου, τα εν λόγω προϊόντα θεωρούνται ομοειδή προϊόντα κατά την έννοια του άρθρου 1 παράγραφος 4 του βασικού κανονισμού.

(7) Βρυξέλλες, 20.12.2017 SWD(2017) 483 final/2· διατίθεται στην ακόλουθη διεύθυνση: http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2017/december/tradoc_156474.pdf.

(8) Σημείωμα για τον φάκελο, της 15ης Ιανουαρίου, αριθμός Sherlock αριθ. 19.000129 (διαθέσιμο στον ανοικτό φάκελο).

(9) Σημείωμα για τον φάκελο, της 6ης Μαΐου, αριθμός Sherlock αριθ. 19.002077 (διαθέσιμο στον ανοικτό φάκελο).

3. ΠΙΘΑΝΟΤΗΤΑ ΣΥΝΕΧΙΣΗΣ Ή ΕΠΑΝΑΛΗΨΗΣ ΤΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ ΝΤΑΜΠΙΝΓΚ

- (23) Σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 2 του βασικού κανονισμού, η Επιτροπή εξέτασε αν η λήξη των ισχυόντων μέτρων θα ήταν πιθανό να οδηγήσει σε συνέχιση ή επανάληψη της πρακτικής ντάμπινγκ από τη ΛΔΚ.

3.1. Συνέχιση της πρακτικής ντάμπινγκ στις εισαγωγές κατά την περίοδο της έρευνας επανεξέτασης

3.1.1. Κανονική αξία

- (24) Σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 1 του βασικού κανονισμού, «η κανονική αξία βασίζεται καταρχήν στις πληρωθείσες ή πληρωτέες τιμές, κατά τις συνήθεις εμπορικές πράξεις, από ανεξάρτητους πελάτες στη χώρα εξαγωγής».
- (25) Ωστόσο, σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 6α στοιχείο α) του βασικού κανονισμού, «σε περίπτωση που διαπιστωθεί [...] ότι δεν είναι σκόπιμο να χρησιμοποιούνται οι εγχώριες τιμές και το κόστος στη χώρα εξαγωγής λόγω της ύπαρξης στη χώρα αυτή σημαντικών στρεβλώσεων κατά την έννοια του στοιχείου β), η κανονική αξία κατασκευάζεται αποκλειστικά με βάση το κόστος παραγωγής και πώλησης που αντικατοπτρίζει τις τιμές χωρίς στρεβλώσεις ή βάσει δεικτών αναφοράς» και «περιλαμβάνει ένα μη στρεβλωμένο και εύλογο ποσό για τα διοικητικά έξοδα, τα έξοδα πώλησης και τα γενικά έξοδα και κέρδη» (τα «διοικητικά έξοδα, τα έξοδα πώλησης και τα γενικά έξοδα» αναφέρονται εφεξής ως «ΓΔΕΠ»). Όπως εξηγείται περαιτέρω κατωτέρω, στην παρούσα έρευνα η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι, με βάση τα διαθέσιμα αποδεικτικά στοιχεία και λόγω έλλειψης συνεργασίας από την κινεζική κυβέρνηση και απουσίας ισχυρισμών από τους παραγωγούς-εξαγωγείς, ήταν σκόπιμη η εφαρμογή του άρθρου 2 παράγραφος 6α του βασικού κανονισμού.

3.1.2. Ύπαρξη σημαντικών στρεβλώσεων

3.1.2.1. Εισαγωγή

- (26) Το άρθρο 2 παράγραφος 6α στοιχείο β) του βασικού κανονισμού ορίζει τα ακόλουθα: Σημαντικές στρεβλώσεις είναι οι στρεβλώσεις που προκαλούνται όταν οι κοινοποιηθείσες τιμές ή το κόστος, συμπεριλαμβανομένου του κόστους των πρώτων υλών και της ενέργειας, δεν οφείλονται στις δυνάμεις της ελεύθερης αγοράς επειδή επηρεάζονται από σημαντική κρατική παρέμβαση. Κατά την αξιολόγηση της ύπαρξης σημαντικών στρεβλώσεων, λαμβάνεται υπόψη, μεταξύ άλλων, η ενδεχόμενη επίπτωση ενός ή περισσότερων εκ των ακόλουθων στοιχείων:
- η υπό εξέταση αγορά εξυπηρετείται σε σημαντικό βαθμό από επιχειρήσεις που λειτουργούν υπό την ιδιοκτησία, τον έλεγχο ή την πολιτική εποπτεία ή καθοδήγηση των αρχών της χώρας εξαγωγής·
 - η κρατική παρουσία σε επιχειρήσεις δίνει τη δυνατότητα στο κράτος να παρεμβαίνει στις τιμές ή το κόστος·
 - οι δημόσιες πολιτικές ή τα μέτρα εισάγουν διακρίσεις υπέρ των εγχώριων προμηθευτών ή επηρεάζουν με άλλον τρόπο τις δυνάμεις της ελεύθερης αγοράς·
 - η έλλειψη, η μεροληπτική εφαρμογή ή η ανεπαρκής επιβολή των νομοθετικών διατάξεων σχετικά με τη χρεοκοπία, το εταιρικό ή το εμπράγματο δίκαιο·
 - οι μισθολογικές δαπάνες υφίστανται στρεβλώσεις·
 - η πρόσβαση σε χρηματοδότηση παρέχεται από ιδρύματα που υλοποιούν στόχους δημόσιας πολιτικής ή που δεν ενεργούν ανεξάρτητα από το κράτος.
- (27) Συνεπώς, κατά την αξιολόγηση της ύπαρξης σημαντικών στρεβλώσεων δυνάμει του άρθρου 2 παράγραφος 6α στοιχείο β) του βασικού κανονισμού πρέπει να λαμβάνεται υπόψη η ενδεχόμενη επίπτωση ενός ή περισσότερων από τα εν λόγω στοιχεία στις τιμές και στο κόστος στη χώρα εξαγωγής του υπό επανεξέταση προϊόντος. Ωστόσο, δεδομένου ότι ο εν λόγω κατάλογος δεν είναι σωρευτικός, δεν είναι αναγκαίο να λαμβάνονται υπόψη όλα τα στοιχεία για τη διαπίστωση σημαντικών στρεβλώσεων. Επιπλέον, οι ίδιες πραγματικές περιστάσεις μπορούν να χρησιμοποιηθούν για να αποδειχθεί η ύπαρξη ενός ή περισσότερων στοιχείων του καταλόγου. Κάθε συμπέρασμα για ύπαρξη σημαντικών στρεβλώσεων κατά την έννοια του άρθρου 2 παράγραφος 6α στοιχείο α) πρέπει να εξάγεται βάσει όλων των διαθέσιμων αποδεικτικών στοιχείων. Η συνολική αξιολόγηση της ύπαρξης στρεβλώσεων μπορεί επίσης να λαμβάνει υπόψη το γενικό πλαίσιο και την κατάσταση στη χώρα εξαγωγής.
- (28) Το άρθρο 2 παράγραφος 6α στοιχείο γ) του βασικού κανονισμού προβλέπει ότι «[ό]ταν η Επιτροπή διαθέτει τεκμηριωμένα αποδεικτικά στοιχεία για ενδεχόμενη ύπαρξη σημαντικών στρεβλώσεων όπως αναφέρεται στο στοιχείο β) σε μία συγκεκριμένη χώρα ή σε ένα συγκεκριμένο τομέα στη χώρα αυτή και εφόσον αυτό είναι απαραίτητο για την αποτελεσματική εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, η Επιτροπή πραγματοποιεί, δημοσιοποιεί και επικαιροποιεί τακτικά μια έκθεση στην οποία περιγράφονται οι αναφερόμενες στο στοιχείο β) συνθήκες που επικρατούν στην εν λόγω χώρα ή τον τομέα».

- (29) Με βάση την εν λόγω διάταξη η Επιτροπή δημοσίευσε την έκθεση (βλέπε αιτιολογική σκέψη 14), στην οποία καταδεικνύεται η ύπαρξη σημαντικής κρατικής παρέμβασης σε πολλά επίπεδα της οικονομίας στη ΛΔΚ, συμπεριλαμβανομένων συγκεκριμένων στρεβλώσεων σε πολλούς βασικούς συντελεστές παραγωγής (όπως η γη, η ενέργεια, το κεφάλαιο, οι πρώτες ύλες και η εργασία), καθώς και σε συγκεκριμένους τομείς, συμπεριλαμβανομένου του τομέα των υπεροξοθειικών αλάτων. Η έκθεση συμπεριλήφθη στον φάκελο της έρευνας κατά το στάδιο της έναρξης της διαδικασίας.
- (30) Η αίτηση για επανεξέταση ενόψει της λήξης των μέτρων («η αίτηση») παρέσχε πρόσθετα στοιχεία σχετικά με σημαντικές στρεβλώσεις στον τομέα των υπεροξοθειικών αλάτων κατά την έννοια του άρθρου 2 παράγραφος 6α στοιχείο β), τα οποία συμπληρώνουν την έκθεση. Οι αιτούντες προσκόμισαν αποδεικτικά στοιχεία σύμφωνα με τα οποία η παραγωγή και η πώληση του υπό επανεξέταση προϊόντος επηρεάζεται (τουλάχιστον δυνητικά) από τις στρεβλώσεις που αναφέρονται στην έκθεση, ιδίως δε από υψηλά επίπεδα κρατικής παρέμβασης στον τομέα των υπεροξοθειικών αλάτων.

3.1.2.2. Σημαντικές στρεβλώσεις που επηρεάζουν τις εγχώριες τιμές και το κόστος στη ΛΔΚ: γενικό οικονομικό πλαίσιο

- (31) Το κινεζικό οικονομικό σύστημα βασίζεται στην έννοια της «σοσιαλιστικής οικονομίας της αγοράς». Η έννοια αυτή κατοχυρώνεται στο κινεζικό σύνταγμα και καθορίζει την οικονομική διακυβέρνηση της ΛΔΚ. Η βασική αρχή είναι η «σοσιαλιστική δημόσια ιδιοκτησία των μέσων παραγωγής, ήτοι η ιδιοκτησία από το σύνολο του λαού και η συλλογική ιδιοκτησία από τους εργαζομένους». Η κρατική οικονομία είναι η «ηγετική δύναμη της εθνικής οικονομίας» και το κράτος έχει την εντολή να «εξασφαλίζει την εδραίωση και την ανάπτυξη της»⁽¹⁰⁾. Συνεπώς, η συνολική διάρθρωση της κινεζικής οικονομίας όχι μόνο επιτρέπει σημαντικές κυβερνητικές παρεμβάσεις στην οικονομία, αλλά εξουσιοδοτεί ρητά παρεμβάσεις αυτού του είδους. Η έννοια της υπεροχής της δημόσιας ιδιοκτησίας έναντι της ιδιωτικής διαποτίζει ολόκληρο το νομικό σύστημα και τονίζεται ως γενική αρχή σε όλες τις βασικές νομοθετικές πράξεις. Το κινεζικό εμπράγματο δικαίο αποτελεί εξαιρετικό παράδειγμα: αναφέρεται στο πρωταρχικό στάδιο του σοσιαλισμού και αναθέτει στο κράτος την προάσπιση του βασικού οικονομικού συστήματος στο οποίο η δημόσια ιδιοκτησία κατέχει κυρίαρχο ρόλο. Άλλες μορφές ιδιοκτησίας είναι αποδεκτές, με τη νομοθεσία να τους επιτρέπει να αναπτύσσονται παράλληλα με την κρατική ιδιοκτησία⁽¹¹⁾.
- (32) Επιπλέον, βάσει του κινεζικού δικαίου, η σοσιαλιστική οικονομία της αγοράς αναπτύσσεται υπό την ηγεσία του Κομμουνιστικού Κόμματος Κίνας («ΚΚΚ»). Οι δομές του κινεζικού κράτους και του ΚΚΚ είναι συνυφασμένες σε όλα τα επίπεδα (νομικό, θεσμικό, προσωπικό), διαμορφώνοντας ένα εποικοδόμημα στο οποίο οι ρόλοι του ΚΚΚ και του κράτους είναι αλληλένδετοι. Έπειτα από τροποποίηση του κινεζικού συντάγματος τον Μάρτιο του 2018, ο πρωταρχικός ρόλος του ΚΚΚ τονίστηκε ακόμη περισσότερο μέσω της επιβεβαίωσής του στο κείμενο του άρθρου 1 του συντάγματος. Μετά την υφιστάμενη πρώτη φράση της διάταξης: «[τ]ο σοσιαλιστικό σύστημα αποτελεί το βασικό σύστημα της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας» προστέθηκε μια νέα δεύτερη φράση που αναφέρει: «[τ]ο χαρακτηριστικό γνώρισμα του σοσιαλισμού με κινεζικά χαρακτηριστικά είναι η ηγεσία του Κομμουνιστικού Κόμματος Κίνας»⁽¹²⁾. Το γεγονός αυτό καταδεικνύει τον έλεγχο του ΚΚΚ επί του οικονομικού συστήματος της ΛΔΚ. Ο έλεγχος αυτός είναι εγγενής στο κινεζικό σύστημα και υπερβαίνει την κατάσταση που είναι συνηθισμένη σε άλλες χώρες, όπου οι κυβερνήσεις ασκούν εκτεταμένο μακροοικονομικό έλεγχο εντός των ορίων του οποίου αλληλεπιδρούν οι ελεύθερες δυνάμεις της αγοράς.
- (33) Πρώτον, στο επίπεδο του συνολικού διοικητικού ελέγχου, η κατεύθυνση της κινεζικής οικονομίας καθορίζεται από ένα σύνθετο σύστημα βιομηχανικού σχεδιασμού, το οποίο επηρεάζει όλες τις οικονομικές δραστηριότητες εντός της χώρας. Το σύνολο των εν λόγω σχεδίων καλύπτει ένα περιεκτικό και περίπλοκο σύστημα τομέων και διατομεακών πολιτικών και είναι παρόν σε όλα τα επίπεδα διακυβέρνησης. Τα σχέδια σε περιφερειακό επίπεδο είναι λεπτομερή, ενώ τα εθνικά σχέδια θέτουν ευρύτερους στόχους. Τα σχέδια καθορίζουν επίσης τα μέσα για τη στήριξη των σχετικών κλάδων/τομέων, καθώς και τα χρονικά πλαίσια εντός των οποίων θα πρέπει να επιτυγχάνονται οι στόχοι. Ορισμένα σχέδια περιλαμβάνουν ρητούς στόχους αποτελεσμάτων. Σύμφωνα με τα σχέδια, μεμονωμένοι βιομηχανικοί τομείς και/ή έργα διακρίνονται ως (θετικές ή αρνητικές) προτεραιότητες σύμφωνα με τις προτεραιότητες της κυβέρνησης και τους αποδίδονται συγκεκριμένοι αναπτυξιακοί στόχοι (βιομηχανική αναβάθμιση, διεθνής επέκταση κ.λπ.). Οι οικονομικοί φορείς, τόσο οι ιδιωτικοί όσο και οι κρατικοί, πρέπει να προσαρμόζουν αποτελεσματικά τις επιχειρηματικές τους δραστηριότητες προς τις πραγματικότητες που επιβάλλει το σύστημα σχεδιασμού. Όχι μόνο εξαιτίας του δεσμευτικού χαρακτήρα των σχεδίων, αλλά και επειδή οι αρμόδιες κινεζικές αρχές σε όλα τα επίπεδα της κυβέρνησης τηρούν το σύστημα των σχεδίων και χρησιμοποιούν αναλόγως τις αρμοδιότητες που τους έχουν ανατεθεί, οι οικονομικοί φορείς αναγκάζονται να συμμορφώνονται με τις προτεραιότητες που ορίζονται στα σχέδια⁽¹³⁾.

⁽¹⁰⁾ Έκθεση, σ. 6-7.

⁽¹¹⁾ Έκθεση, σ. 10.

⁽¹²⁾ Βλέπε <http://en.pkulaw.cn/display.aspx?cgid=311950&lib=law>.

⁽¹³⁾ Έκθεση, σ. 41, 73-74.

- (34) Δεύτερον, στο επίπεδο της κατανομής των οικονομικών πόρων, στο χρηματοπιστωτικό σύστημα της Κίνας κυριαρχούν οι εμπορικές τράπεζες κρατικής ιδιοκτησίας. Οι συγκεκριμένες τράπεζες, κατά τον σχεδιασμό και την υλοποίηση της δανειοδοτικής τους πολιτικής, οφείλουν να συμβαδίζουν με τους στόχους της κυβέρνησης για τη βιομηχανική πολιτική αντί να αξιολογούν πρωτίτως τα οικονομικά πλεονεκτήματα ενός συγκεκριμένου έργου (βλέπε επίσης τμήμα 3.3.2.9 κατωτέρω) ⁽¹⁴⁾. Το ίδιο ισχύει και για τις άλλες συνιστώσες του κινεζικού χρηματοπιστωτικού συστήματος, όπως οι χρηματιστηριακές αγορές, οι αγορές ομολόγων, οι αγορές ιδιωτικών κεφαλαίων κ.λπ. Παρά το γεγονός ότι δεν διαδραματίζουν εξίσου σημαντικό ρόλο με τον τραπεζικό τομέα, αυτά τα τμήματα του χρηματοπιστωτικού τομέα συστήνονται, θεσμικά και επιχειρησιακά, με τρόπο που δεν είναι προσανατολισμένοι στη μεγιστοποίηση της αποτελεσματικής λειτουργίας των χρηματοπιστωτικών αγορών, αλλά προς την κατεύθυνση της διασφάλισης του ελέγχου και της παρέμβασης του κράτους και του ΚΚΚ ⁽¹⁵⁾.
- (35) Τρίτον, στο επίπεδο του ρυθμιστικού περιβάλλοντος, οι παρεμβάσεις του κράτους στην οικονομία λαμβάνουν διάφορες μορφές. Για παράδειγμα, οι κανόνες περί δημοσίων συμβάσεων χρησιμοποιούνται τακτικά για την επίτευξη πολιτικών στόχων πέραν της οικονομικής αποδοτικότητας, υπονομεύοντας κατ' αυτόν τον τρόπο τις αρχές που βασίζονται στην αγορά στην περιοχή. Η εφαρμοστέα νομοθεσία προβλέπει ειδικά ότι οι δημόσιες συμβάσεις θα πρέπει να συνάπτονται κατά τρόπο που να διευκολύνει την επίτευξη των στόχων που έχουν τεθεί από τις κρατικές πολιτικές. Ωστόσο, η φύση των συγκεκριμένων στόχων παραμένει απροσδιόριστη, αφήνοντας έτσι ευρύ περιθώριο εκτίμησης στους φορείς λήψης αποφάσεων ⁽¹⁶⁾. Ομοίως, στον τομέα των επενδύσεων, η κινεζική κυβέρνηση διατηρεί σημαντικό έλεγχο και επιρροή στον προορισμό και το μέγεθος τόσο των κρατικών όσο και των ιδιωτικών επενδύσεων. Ο έλεγχος των επενδύσεων καθώς και τα διάφορα κίνητρα, περιορισμοί και απαγορεύσεις που σχετίζονται με τις επενδύσεις χρησιμοποιούνται από τις αρχές ως σημαντικό μέσο για την υποστήριξη των στόχων της βιομηχανικής πολιτικής, όπως η διατήρηση του κρατικού ελέγχου σε βασικούς τομείς ή η ενίσχυση της εγχώριας βιομηχανίας ⁽¹⁷⁾.
- (36) Εν ολίγοις, το κινεζικό οικονομικό μοντέλο βασίζεται σε ορισμένα βασικά αξιώματα που προβλέπουν και ενθαρρύνουν πολλαπλές κρατικές παρεμβάσεις. Τέτοιες σημαντικές κρατικές παρεμβάσεις αντιβαίνουν στον ελεύθερο ανταγωνισμό των δυνάμεων της αγοράς, με αποτέλεσμα τη στρέβλωση της αποτελεσματικής κατανομής των πόρων σύμφωνα με τις αρχές της αγοράς ⁽¹⁸⁾.
- 3.1.2.3. Σημαντικές στρεβλώσεις σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 6α στοιχείο β) πρώτη περίπτωση του βασικού κανονισμού: η υπό εξέταση αγορά εξυπηρετείται σε σημαντικό βαθμό από επιχειρήσεις που λειτουργούν υπό την ιδιοκτησία, τον έλεγχο ή την πολιτική εποπτεία ή καθοδήγηση των αρχών της χώρας εξαγωγής
- (37) Στη ΔΔΚ, οι επιχειρήσεις που λειτουργούν υπό την ιδιοκτησία, τον έλεγχο και την πολιτική εποπτεία ή καθοδήγηση του κράτους αντιπροσωπεύουν σημαντικό τμήμα της οικονομίας.
- (38) Η μόνη κινεζική επιχείρηση παραγωγής υπεροξειδικών αλάτων που συνεργάστηκε με την Επιτροπή στην παρούσα έρευνα είναι ιδιωτική. Η Επιτροπή δεν διαθέτει ακριβείς πληροφορίες σχετικά με την ιδιοκτησιακή δομή άλλων εταιρειών που δραστηριοποιούνται στον τομέα των υπερθεικών αλάτων στη ΔΔΚ.
- (39) Όσον αφορά τον έλεγχο, την πολιτική εποπτεία ή καθοδήγηση από το κράτος, η κυβέρνηση και το ΚΚΚ διατηρούν δομές που διασφαλίζουν τη συνεχή επιρροή τους στις επιχειρήσεις. Το κράτος (και, από πολλές απόψεις, και το ΚΚΚ) όχι μόνο διαμορφώνει ενεργά και επιβλέπει την υλοποίηση των γενικών οικονομικών πολιτικών από μεμονωμένες επιχειρήσεις, αλλά κάνει επίσης χρήση των δικαιωμάτων του να συμμετέχει στη διαδικασία λήψης των επιχειρησιακών τους αποφάσεων. Τα στοιχεία που αναδεικνύουν την ύπαρξη κυβερνητικού ελέγχου στις επιχειρήσεις στον τομέα των υπεροξειδικών αλάτων αναπτύσσονται περαιτέρω στο τμήμα 3.1.2.4 κατωτέρω. Με το υψηλό επίπεδο κρατικού ελέγχου και παρέμβασης στον χημικό τομέα, όπως περιγράφεται κατωτέρω, ακόμη και οι ιδιωτικές επιχειρήσεις παραγωγής υπεροξειδικών αλάτων αδυνατούν να λειτουργήσουν υπό συνθήκες αγοράς.
- 3.1.2.4. Σημαντικές στρεβλώσεις σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 6α στοιχείο β) δεύτερη περίπτωση του βασικού κανονισμού: η κρατική παρουσία σε επιχειρήσεις δίνει τη δυνατότητα στο κράτος να παρεμβαίνει στις τιμές ή στο κόστος
- (40) Η κινεζική κυβέρνηση είναι σε θέση να παρεμβαίνει στις τιμές και στο κόστος μέσω της κρατικής παρουσίας στις επιχειρήσεις. Όπως προβλέπεται στην κινεζική νομοθεσία, οι πυρήνες του ΚΚΚ στις επιχειρήσεις, κρατικές και ιδιωτικές, αποτελούν έναν άλλο δίαυλο μέσω του οποίου το κράτος μπορεί να παρεμβαίνει στις επιχειρηματικές αποφάσεις. Σύμφωνα με το εταιρικό δίκαιο της Κίνας, πρέπει να συστήνεται μια οργάνωση του ΚΚΚ σε κάθε εταιρεία (με τουλάχιστον τρία μέλη του ΚΚΚ, όπως ορίζεται στον καταστατικό χάρτη του ΚΚΚ) ⁽¹⁹⁾ και η εταιρεία πρέπει να παρέχει τις αναγκαίες προϋποθέσεις για τις δραστηριότητες της κομματικής οργάνωσης. Επίσης, αναφέρεται ότι το ΚΚΚ ασκεί πιέσεις στις ιδιωτικές εταιρείες να

⁽¹⁴⁾ Έκθεση, σ. 120-121.

⁽¹⁵⁾ Έκθεση, σ. 122-135.

⁽¹⁶⁾ Έκθεση, σ. 167-168.

⁽¹⁷⁾ Έκθεση, σ. 169-170, 200-201.

⁽¹⁸⁾ Έκθεση, σ. 15-16, σ. 50, σ. 84, σ. 108-9.

⁽¹⁹⁾ Έκθεση, σ. 26.

θέσουν ως προτεραιότητα τον «πατριωτισμό» και να ακολουθήσουν την κομματική πειθαρχία ⁽²⁰⁾. Το 2017 αναφέρθηκε ότι κομματικοί πυρήνες υπήρχαν στο 70 % των περίπου 1,86 εκατομμυρίων ιδιωτικών εταιρειών, οι οποίοι ασκούσαν ολοένα και μεγαλύτερη πίεση στις οργανώσεις του ΚΚΚ για να έχουν τον τελικό λόγο σχετικά με τις επιχειρηματικές αποφάσεις στις αντίστοιχες εταιρείες τους ⁽²¹⁾. Οι εν λόγω κανόνες είναι γενικής εφαρμογής σε ολόκληρη την κινεζική οικονομία. Η Επιτροπή διαπίστωσε ότι οι εν λόγω κανόνες εφαρμόζονται επίσης στους παραγωγούς υπεροξειδικών αλάτων και στους προμηθευτές των εισροών τους.

- (41) Ειδικότερα, στην αρχική έρευνα σχετικά με τα υπεροξειδικά άλατα διαπιστώθηκε για μία εταιρεία ότι, στην πλειονότητά τους, τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου, συμπεριλαμβανομένου του προέδρου, ο οποίος κατείχε σημαντικό μερίδιο της εταιρείας, παρέμειναν τα ίδια όπως και πριν από την ιδιωτικοποίηση και ότι είχαν οριστεί από το κράτος. Διαπιστώθηκε επίσης ότι ήταν μέλη του ΚΚΚ. Επιπροσθέτως, η εταιρεία δεν κατέστη δυνατόν να αποδείξει την καταβολή πληρωμής για τις μετοχές κατά τη διαδικασία ιδιωτικοποίησης ⁽²²⁾.
- (42) Σε μια άλλη εταιρεία, η οποία συστάθηκε ως κρατική επιχείρηση και ιδιωτικοποιήθηκε το 2000, η αρχική έρευνα έδειξε ότι τρία διευθυντικά στελέχη που ασκούσαν τα καθήκοντά τους πριν από την ιδιωτικοποίηση διεξήγαγαν την ιδιωτικοποίηση και εξακολουθούσαν να έχουν υπό τον έλεγχό τους τα κύρια όργανα λήψης αποφάσεων της εταιρείας. Τα εν λόγω τρία πρόσωπα διαπιστώθηκε ότι ήταν μέλη του ΚΚΚ ⁽²³⁾. Όσον αφορά μια τρίτη εταιρεία που εξετάστηκε κατά την αρχική έρευνα, διαπιστώθηκε ότι το κεφάλαιο που χρησιμοποιήθηκε για την επιχειρηματική εκκίνηση της εταιρείας προερχόταν από επιχειρήσεις συλλογικής ιδιοκτησίας υπό τη διοίκηση του σημερινού προέδρου της εταιρείας ⁽²⁴⁾.
- (43) Η παρουσία και η παρέμβαση του κράτους στις χρηματοπιστωτικές αγορές (βλέπε επίσης τμήμα 3.3.2.8 κατωτέρω), καθώς και στην παροχή πρώτων υλών και εισροών, έχουν περαιτέρω στρεβλωτική επίδραση στην αγορά ⁽²⁵⁾.
- (44) Με βάση όλα τα ανωτέρω και ελλείψει πληροφοριών που να αντικρούουν τα ανωτέρω στοιχεία, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η κρατική παρουσία σε επιχειρήσεις στον τομέα των υπεροξειδικών αλάτων, καθώς και στον χρηματοπιστωτικό τομέα και σε άλλους τομείς εισροών, σε συνδυασμό με το πλαίσιο που περιγράφεται στο τμήμα 3.3.2.3 και στα επόμενα τμήματα, επιτρέπει στην κινεζική κυβέρνηση να παρεμβαίνει όσον αφορά τις τιμές και το κόστος.

3.1.2.5. Σημαντικές στρεβλώσεις σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 6α στοιχείο β) τρίτη περίπτωση του βασικού κανονισμού: οι δημόσιες πολιτικές ή τα μέτρα εισάγουν διακρίσεις υπέρ των εγχώριων προμηθευτών ή επηρεάζουν με άλλον τρόπο τις δυνάμεις της ελεύθερης αγοράς

- (45) Η κατεύθυνση της κινεζικής οικονομίας καθορίζεται σε μεγάλο βαθμό από ένα περίπλοκο σύστημα προγραμματισμού, που καθορίζει τις προτεραιότητες και θέτει τους στόχους στους οποίους θα πρέπει να εστιάσει η κεντρική και οι τοπικές κυβερνήσεις. Σχετικά προγράμματα υφίστανται σε όλα τα επίπεδα διακυβέρνησης και καλύπτουν σχεδόν όλους τους οικονομικούς τομείς, οι στόχοι που καθορίζονται από τα μέσα σχεδιασμού είναι δεσμευτικοί και οι αρχές σε κάθε διοικητικό επίπεδο παρακολουθούν την εφαρμογή των προγραμμάτων από το αντίστοιχο χαμηλότερο επίπεδο διακυβέρνησης. Συνολικά, το σύστημα προγραμματισμού στη ΛΔΚ έχει ως αποτέλεσμα τη διοχέτευση των πόρων σε τομείς που χαρακτηρίζονται ως στρατηγικοί ή πολιτικά σημαντικοί από την κυβέρνηση και όχι την κατανομή σύμφωνα με τις δυνάμεις της αγοράς ⁽²⁶⁾.
- (46) Το πληρέστερο και λεπτομερέστερο έγγραφο πολιτικής σχετικά με τον κινεζικό χημικό τομέα είναι το 13ο πενταετές πρόγραμμα για τη βιομηχανία πετροχημικών και χημικών προϊόντων (2016-2020) («το πρόγραμμα»). Για παράδειγμα, όσον αφορά την αμμωνία, τη βασική πρώτη ύλη για τα υπεροξειδικά άλατα, το πρόγραμμα απαιτεί να δοθεί έμφαση στην προώθηση της υλοποίησης της δεύτερης φάσης παραγωγής 600 000 τόνων αμμωνίας της μονάδας Cangzhou Zhengyuan ⁽²⁷⁾. Το πρόγραμμα προβλέπει ότι, καταρχήν, δεν θα κατασκευαστεί νέα εγκατάσταση παραγωγής συνθετικής αμμωνίας με χρήση ακατέργαστου απαιθαλωμένου άνθρακα και φυσικού αερίου ως πρώτης ύλης. Αντιθέτως, θα πρέπει να δοθεί στήριξη στην ανάπτυξη ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος για τον κλάδο, ώστε να δημιουργηθούν νέοι δεσμοί στην αλυσίδα του κλάδου, όπως η βιομηχανία χημικών προϊόντων άνθρακα ⁽²⁸⁾. Το πρόγραμμα προωθεί επίσης σύνολα τεχνολογίας και εξοπλισμού, τα οποία εξασφαλίζουν ετήσια παραγωγή που υπερβαίνει το ένα εκατομμύριο τόνους συνθετικής αμμωνίας και συνθετικής μεθανόλης ⁽²⁹⁾.

⁽²⁰⁾ Έκθεση, σ. 31-32.

⁽²¹⁾ <https://www.reuters.com/article/us-china-congress-companies-idUSKCN1B40JU>.

⁽²²⁾ Έκθεση, σ. 431.

⁽²³⁾ Έκθεση, σ. 431.

⁽²⁴⁾ Έκθεση, σ. 431.

⁽²⁵⁾ Έκθεση, σ. 111-150.

⁽²⁶⁾ Έκθεση, σ. 41-42, 83.

⁽²⁷⁾ Έκθεση, σ. 69.

⁽²⁸⁾ Έκθεση, σ. 409.

⁽²⁹⁾ Έκθεση, σ. 411.

- (47) Όσον αφορά μια άλλη βασική πρώτη ύλη —το θειικό οξύ—, το 13ο πενταετές πρόγραμμα για τη βιομηχανία πετροχημικών προϊόντων για την επαρχία Hebei δίνει ένα παράδειγμα του τρόπου με τον οποίο οι στόχοι πολιτικής περνούν από το εθνικό επίπεδο στο επόμενο επίπεδο διοίκησης. Κατόπιν επανεξέτασης των επιτευγμάτων στο πλαίσιο του 12ου πενταετούς προγράμματος, το πρόγραμμα προσδιορίζει τα κύρια προβλήματα για την προσεχή πενταετή περίοδο, όπως η ανάγκη βελτίωσης της δομής των προϊόντων ⁽³⁰⁾.
- (48) Όσον αφορά μια άλλη βασική πρώτη ύλη —το υδροξείδιο του καλίου—, τα άλατα καλίου αναφέρονται στο 13ο πενταετές πρόγραμμα για τους ορυκτούς πόρους. Το πρόγραμμα εντοπίζει ορισμένα προβλήματα στον εξορυκτικό τομέα: οι κυβερνητικές παρεμβάσεις για την κατανομή των πόρων εξακολουθούν να είναι σχετικά πολλές, οι αρχές της αγοράς που ισχύουν για τα δικαιώματα εξόρυξης δεν είναι πλήρεις, το δε σύγχρονο σύστημα της αγοράς στον εξορυκτικό τομέα δεν έχει ακόμη ολοκληρωθεί ⁽³¹⁾. Το άλας καλίου είναι ένα από τα ορυκτά που χαρακτηρίζονται ως «στρατηγικά». Ένας από τους ρητούς στόχους του προγράμματος είναι η ενοποίηση των βάσεων άλατος καλίου στο Qinghai Chaerhan και στο Xinjiang Lopnur, η διατήρηση του ποσοστού εγχώριας αυτάρκειας στο επίπεδο του 55 % έως 60 % και ο έλεγχος της έντασης της εξόρυξης άλατος του καλίου και των νέων αυξήσεων της παραγωγικής ικανότητας ⁽³²⁾.
- (49) Επιπλέον, άλλες διάφορες κρατικές παρεμβάσεις επηρεάζουν την αλυσίδα εφοδιασμού σε όλη την Κίνα για τις κύριες πρώτες ύλες και για την ενέργεια. Υπάρχει υψηλό επίπεδο κρατικής παρέμβασης στον τομέα της ηλεκτρικής ενέργειας, πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα, καθώς και διαφοροποιημένη και/ή προτιμησιακή τιμολόγηση για την ηλεκτρική ενέργεια με στόχο τη μείωση των λογαριασμών ηλεκτρικού ρεύματος για τον τομέα των υπεροξειδικών αλάτων στην Κίνα ⁽³³⁾. Όσον αφορά το θειικό αμμώνιο, υπάρχουν συστήματα επιδότησης, ιδίως φορολογικά προγράμματα, παροχή γης, προγράμματα δανειοδότησης, επιχορηγήσεις, καθώς και άλλα προγράμματα ⁽³⁴⁾. Όσον αφορά το υδροξείδιο του νατρίου (καυστική σόδα): υπάρχει παροχή ηλεκτρικής ενέργειας με φθηνότερες τιμές ⁽³⁵⁾.
- (50) Συνάγεται, συνεπώς, ότι η κινεζική κυβέρνηση εφαρμόζει πολυάριθμες δημόσιες πολιτικές που επηρεάζουν τις δυνάμεις της ελεύθερης αγοράς όσον αφορά την παραγωγή πρώτων υλών που χρησιμοποιούνται στον τομέα των υπεροξειδικών αλάτων. Τα εν λόγω μέτρα εμποδίζουν την κανονική λειτουργία των δυνάμεων της αγοράς.
- 3.1.2.6. Σημαντικές στρεβλώσεις σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 6α στοιχείο β) τέταρτη περίπτωση του βασικού κανονισμού: η έλλειψη, η μεροληπτική εφαρμογή ή η ανεπαρκής επιβολή των νομοθετικών διατάξεων σχετικά με τη χρεοκοπία, το εταιρικό ή το εμπράγματο δίκαιο
- (51) Σύμφωνα με τις πληροφορίες του φακέλου, το κινεζικό σύστημα πτώχευσης φαίνεται ανεπαρκές ως προς την επίτευξη των κύριων στόχων που έχει ορίσει, όπως τον δίκαιο διακανονισμό των απαιτήσεων και των οφειλών και τη διασφάλιση των νόμιμων δικαιωμάτων και συμφερόντων των πιστωτών και των οφειλετών. Τούτο φαίνεται να οφείλεται στο γεγονός ότι, ενώ το πτωχευτικό δίκαιο στην Κίνα βασίζεται επίσημα σε παρόμοιες αρχές όπως και τα αντίστοιχα δίκαια σε άλλες χώρες, το κινεζικό σύστημα χαρακτηρίζεται από συστηματική ανεπαρκή επιβολή. Ο αριθμός των πτωχέυσεων παραμένει αξιοσημείωτα χαμηλός σε σχέση με το μέγεθος της οικονομίας της χώρας, κυρίως επειδή η διαδικασία αφερεγγυότητας πάσχει από ορισμένες ελλείψεις, οι οποίες λειτουργούν αποτρεπτικά ως προς την κήρυξη πτώχευσης. Εξάλλου, ο ρόλος του κράτους στις διαδικασίες αφερεγγυότητας παραμένει ισχυρός και ενεργός, ασκώντας συχνά άμεση επιρροή στο αποτέλεσμα της διαδικασίας ⁽³⁶⁾.
- (52) Επιπλέον, οι ελλείψεις του συστήματος δικαιωμάτων ιδιοκτησίας είναι ιδιαίτερες εμφανείς σε σχέση με την ιδιοκτησία της γης και τα δικαιώματα χρήσης γης στη ΛΔΚ ⁽³⁷⁾. Όλα τα ακίνητα ανήκουν στο κινεζικό κράτος (αγροτικά ακίνητα συλλογικής ιδιοκτησίας και αστικά ακίνητα κρατικής ιδιοκτησίας). Η κατανομή τους εναπόκειται αποκλειστικά στο κράτος. Υπάρχουν νομικές διατάξεις που αποσκοπούν στην κατανομή των δικαιωμάτων χρήσης γης με διαφάνεια και σε τιμές αγοράς, παραδείγματος χάρι με την εισαγωγή διαδικασιών υποβολής προσφορών. Ωστόσο, οι συγκεκριμένες διατάξεις δεν τηρούνται τακτικά, καθώς ορισμένοι αγοραστές αποκτούν γη δωρεάν ή με επιτόκια χαμηλότερα από τα επιτόκια της αγοράς ⁽³⁸⁾. Επιπλέον, οι αρχές συχνά επιδιώκουν συγκεκριμένους πολιτικούς στόχους, συμπεριλαμβανομένης της εφαρμογής των οικονομικών προγραμμάτων κατά την κατανομή της γης ⁽³⁹⁾.
- (53) Ως εκ τούτου, το πτωχευτικό και το ιδιοκτησιακό δίκαιο στην Κίνα δεν φαίνεται να λειτουργούν σωστά, με αποτέλεσμα να προκαλούνται στρεβλώσεις κατά τη διάσωση των αφερέγγυων εταιρειών και σε σχέση με την παροχή και την απόκτηση γης στη ΛΔΚ. Οι νόμοι αυτοί εφαρμόζονται επίσης στον τομέα των υπεροξειδικών αλάτων και στους προμηθευτές πρώτων υλών του εν λόγω τομέα. Όσον αφορά δύο παραγωγούς υπεροξειδικών αλάτων, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι οι

⁽³⁰⁾ Έκθεση, σ. 66.

⁽³¹⁾ Έκθεση, σ. 267-268.

⁽³²⁾ Έκθεση, σ. 271.

⁽³³⁾ Έκθεση, σ. 217-234.

⁽³⁴⁾ Έκθεση, σ. 431.

⁽³⁵⁾ Έκθεση, σ. 223, 231, 408 και 412.

⁽³⁶⁾ Έκθεση, σ. 138-149.

⁽³⁷⁾ Έκθεση, σ. 216.

⁽³⁸⁾ Έκθεση, σ. 213-215.

⁽³⁹⁾ Έκθεση, σ. 209-211.

στρεβλώσεις παρουσιάστηκαν ελλείψει οικονομίας της αγοράς, ιδίως όσον αφορά το κόστος των αποκτηθέντων δικαιωμάτων χρήσης γης ⁽⁴⁰⁾. Πρόσφατες έρευνες σε άλλους τομείς επιβεβαίωσαν επίσης την παροχή δικαιωμάτων χρήσης γης έναντι τιμήματος χαμηλότερου του κανονικού ⁽⁴¹⁾.

- (54) Υπό το πρίσμα των ανωτέρω, και ελλείψει συνεργασίας στην εν λόγω περίπτωση, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι υπήρξε διακριτική εφαρμογή ή ανεπαρκής επιβολή της νομοθεσίας περί πτωχεύσεων και ιδιοκτησιακού καθεστώτος στον τομέα των υπεροξοθειικών αλάτων.

3.1.2.7. Σημαντικές στρεβλώσεις σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 6α στοιχείο β) πέμπτη περίπτωση του βασικού κανονισμού: οι μισθολογικές δαπάνες υφίστανται στρεβλώσεις

- (55) Στη ΛΔΚ δεν μπορεί να αναπτυχθεί πλήρως αγορακεντρικό μισθολογικό σύστημα, καθώς τα δικαιώματα των εργαζομένων και των εργοδοτών για συλλογική οργάνωση παρακωλύονται. Η ΛΔΚ δεν έχει επικυρώσει ορισμένες βασικές συμβάσεις της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας (ΔΟΕ), ιδίως αυτές που αφορούν το δικαίωμα του συνεταιρίζεσθαι και τις συλλογικές διαπραγματεύσεις ⁽⁴²⁾. Σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο, λειτουργεί μόνο μία συνδικαλιστική οργάνωση. Ωστόσο, η εν λόγω οργάνωση στερείται ανεξαρτησίας από τις κρατικές αρχές και η συμμετοχή της στη συλλογική διαπραγμάτευση και την προστασία των δικαιωμάτων των εργαζομένων παραμένει στοιχειώδης ⁽⁴³⁾. Επιπλέον, η κινητικότητα του κινεζικού εργατικού δυναμικού περιορίζεται από το σύστημα καταχώρισης των νοικοκυριών, το οποίο δυσχεραίνει την πρόσβαση στο πλήρες φάσμα παροχών κοινωνικής ασφάλισης και λοιπών παροχών για τους κατοίκους μιας συγκεκριμένης διοικητικής περιοχής. Κάτι τέτοιο έχει συνήθως ως αποτέλεσμα οι εργαζόμενοι που δεν κατέχουν τη βεβαίωση εγγραφής τόπου διαμονής να βρίσκονται σε ευάλωτη θέση απασχόλησης και να λαμβάνουν χαμηλότερο εισόδημα σε σχέση με τους κατόχους της βεβαίωση εγγραφής τόπου διαμονής ⁽⁴⁴⁾. Τα συγκεκριμένα πορίσματα οδηγούν στη στρέβλωση των μισθολογικών δαπανών στη ΛΔΚ.

- (56) Από κανένα στοιχείο του φακέλου της παρούσας έρευνας δεν προέκυψε ότι ο τομέας των υπεροξοθειικών αλάτων δεν υπόκειται στο κινεζικό σύστημα εργατικού δικαίου. Στην πραγματικότητα, ο τομέας των υπεροξοθειικών αλάτων εμφανίζεται να επηρεάζεται εξίσου από τις στρεβλώσεις των μισθολογικών δαπανών τόσο άμεσα (κατά την παραγωγή του υπό επανεξέταση προϊόντος) όσο και έμμεσα (κατά την πρόσβαση σε κεφάλαια ή εισροές από εταιρείες που υπόκεινται στο ίδιο σύστημα εργασίας στη ΛΔΚ).

- (57) Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι μισθολογικές δαπάνες υφίσταντο στρεβλώσεις στον τομέα των υπεροξοθειικών αλάτων, μεταξύ άλλων όσον αφορά το υπό επανεξέταση προϊόν.

3.1.2.8. Σημαντικές στρεβλώσεις σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 6α στοιχείο β) έκτη περίπτωση του βασικού κανονισμού: η πρόσβαση σε χρηματοδότηση παρέχεται από ιδρύματα που υλοποιούν στόχους δημόσιας πολιτικής ή που δεν ενεργούν ανεξάρτητα από το κράτος

- (58) Η πρόσβαση σε κεφάλαια για τους επιχειρηματικούς φορείς στη ΛΔΚ υπόκειται σε διάφορες στρεβλώσεις.

- (59) Πρώτον, το κινεζικό χρηματοπιστωτικό σύστημα χαρακτηρίζεται από την ισχυρή θέση των τραπεζών κρατικής ιδιοκτησίας ⁽⁴⁵⁾, οι οποίες, κατά τη χορήγηση πρόσβασης στη χρηματοδότηση, λαμβάνουν υπόψη κριτήρια πέραν της οικονομικής βιωσιμότητας ενός έργου. Όπως και οι μη χρηματοπιστωτικές επιχειρήσεις κρατικής ιδιοκτησίας, οι τράπεζες εξακολουθούν να συνδέονται με το κράτος όχι μόνο μέσω ιδιοκτησίας, αλλά και μέσω προσωπικών σχέσεων (τα ανώτατα στελέχη των μεγάλων χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων κρατικής ιδιοκτησίας διορίζονται τελικά από το ΚΚΚ) ⁽⁴⁶⁾ και, όπως και οι μη χρηματοπιστωτικές επιχειρήσεις κρατικής ιδιοκτησίας, οι τράπεζες εφαρμόζουν τακτικά δημόσιες πολιτικές που σχεδιάζονται από την κυβέρνηση. Με τον τρόπο αυτό, οι τράπεζες συμμορφώνονται με τη ρητή νομική υποχρέωση να αναπτύσσουν τη δραστηριότητά τους σύμφωνα με τις ανάγκες της εθνικής οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης και υπό την καθοδήγηση των βιομηχανικών πολιτικών του κράτους ⁽⁴⁷⁾. Το γεγονός αυτό επιδεινώνεται από τους πρόσθετους υφιστάμενους κανόνες, οι οποίοι κατευθύνουν τις χρηματοδοτήσεις σε τομείς που ορίζει η κυβέρνηση ως προωθούμενους ή σημαντικούς από άλλη άποψη ⁽⁴⁸⁾.

⁽⁴⁰⁾ Βλέπε αιτιολογική σκέψη 58 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 390/2007 της Επιτροπής (ΕΕ L 97 της 12.4.2007, σ. 6).

⁽⁴¹⁾ Βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 478-493 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/1690 της Επιτροπής (ΕΕ L 283 της 12.11.2018, σ. 1).

⁽⁴²⁾ Έκθεση, σ. 332-337.

⁽⁴³⁾ Έκθεση, σ. 336.

⁽⁴⁴⁾ Έκθεση, σ. 337-341.

⁽⁴⁵⁾ Έκθεση, σ. 114-117.

⁽⁴⁶⁾ Έκθεση, σ. 119.

⁽⁴⁷⁾ Έκθεση, σ. 120.

⁽⁴⁸⁾ Έκθεση, σ. 121-122, 126-128, 133-135.

- (60) Παρά το γεγονός ότι αναγνωρίζεται ότι πιθανόν να υπάρχουν διάφορες νομικές πράξεις που αναφέρονται στην ανάγκη σεβασμού της συνήθους τραπεζικής συμπεριφοράς και των κανόνων προληπτικής εποπτείας, όπως η ανάγκη εξέτασης της πιστοληπτικής ικανότητας του δανειολήπτη, τα σχετικά στοιχεία δείχνουν ότι οι εν λόγω διατάξεις διαδραματίζουν μόνο δευτερεύοντα ρόλο στην εφαρμογή των διάφορων νομικών πράξεων ⁽⁴⁹⁾. Πορίσματα που εξήχθησαν σε προηγούμενες έρευνες εμπορικής άμυνας κατέληξαν επίσης στα ίδια συμπεράσματα ⁽⁵⁰⁾.
- (61) Επιπλέον, οι αξιολογήσεις των ομολόγων και της πιστοληπτικής ικανότητας είναι συχνά στρεβλωμένες για διάφορους λόγους, μεταξύ άλλων, λόγω του γεγονότος ότι η αξιολόγηση του κινδύνου επηρεάζεται από τη στρατηγική σημασία της επιχείρησης για την κινεζική κυβέρνηση και την ισχύ τυχόν σιωπηρής εγγύησης της κυβέρνησης. Οι εκτιμήσεις υποδηλώνουν σαφώς ότι οι κινεζικές αξιολογήσεις πιστοληπτικής ικανότητας αντιστοιχούν συστηματικά σε χαμηλότερες διεθνείς αξιολογήσεις ⁽⁵¹⁾.
- (62) Αυτό έχει ως αποτέλεσμα τον μεροληπτικό δανεισμό προς τις επιχειρήσεις κρατικής ιδιοκτησίας, τις μεγάλες, καλά διασυνδεδεμένες ιδιωτικές επιχειρήσεις και τις επιχειρήσεις σε κομβικούς βιομηχανικούς τομείς, γεγονός που υποδηλώνει ότι η διαθεσιμότητα και το κόστος του κεφαλαίου δεν είναι ίσα για όλους τους παράγοντες στην αγορά.
- (63) Δεύτερον, η διατήρηση του κόστους δανεισμού σε χαμηλά επίπεδα ήταν τεχνητή, προκειμένου να τονωθεί η αύξηση των επενδύσεων. Το γεγονός αυτό έχει οδηγήσει στην υπερβολική χρήση επενδύσεων κεφαλαίου με ακόμη χαμηλότερες αποδόσεις των επενδύσεων. Τούτο αποδεικνύεται από την πρόσφατη αύξηση της εταιρικής μόχλευσης στον κρατικό τομέα παρά την αισθητή πτώση της κερδοφορίας, γεγονός που υποδηλώνει ότι οι μηχανισμοί που λειτουργούν στο τραπεζικό σύστημα δεν ακολουθούν τις συνήθεις εμπορικές αντιδράσεις.
- (64) Τρίτον, παρά το γεγονός ότι επιτεύχθηκε απελευθέρωση των ονομαστικών επιτοκίων τον Οκτώβριο του 2015, οι ενδείξεις των τιμών εξακολουθούν να μην προκύπτουν από τις ελεύθερες δυνάμεις της αγοράς, αλλά επηρεάζονται από κυβερνητικές στρεβλώσεις. Πράγματι, το μερίδιο του δανεισμού με ή κάτω από το επιτόκιο αναφοράς εξακολουθεί να αντιπροσωπεύει το 45 % του συνόλου του δανεισμού και η προσφυγή σε στοχευμένη πίστωση φαίνεται να έχει ενισχυθεί, δεδομένου ότι το συγκεκριμένο ποσοστό έχει αυξηθεί σημαντικά από το 2015, παρά την επιδείνωση των οικονομικών συνθηκών ⁽⁵²⁾. Τα τεχνητά χαμηλά επιτόκια οδηγούν σε υποτιμολόγηση και, συνεπώς, σε υπερβολική χρησιμοποίηση κεφαλαίου.
- (65) Η συνολική αύξηση των πιστώσεων στη ΛΔΚ υποδηλώνει επιδείνωση της αποδοτικότητας της κατανομής κεφαλαίων, χωρίς να υπάρχουν ενδείξεις για πιστωτική στενότητα που θα αναμένονταν σε ένα μη στρεβλωμένο περιβάλλον αγοράς. Κατά συνέπεια, τα μη εξυπηρετούμενα δάνεια έχουν αυξηθεί ραγδαία κατά τα τελευταία έτη. Αντιμετωπίζοντας μια κατάσταση ολοένα και μεγαλύτερου χρέους σε κίνδυνο, η κινεζική κυβέρνηση επέλεξε να αποφύγει τις αθετήσεις υποχρεώσεων. Ως εκ τούτου, τα ζητήματα των επισφαλών απαιτήσεων αντιμετωπίστηκαν με τη μετακύλιση του χρέους, δημιουργώντας έτσι τις λεγόμενες εταιρείες «ζόμπι», ή με τη μεταβίβαση της κυριότητας του χρέους (π.χ. μέσω συγχωνεύσεων ή κεφαλαιοποίησης χρέους), χωρίς να αντιμετωπιστεί απαραίτητα το συνολικό πρόβλημα του χρέους ή να καταπολεμηθούν οι αιτίες του ⁽⁵³⁾.
- (66) Ουσιαστικά, παρά τα βήματα που έγιναν πρόσφατα για την ελευθέρωση της αγοράς, το εταιρικό πιστωτικό σύστημα στη ΛΔΚ επηρεάζεται από σημαντικά συστημικά ζητήματα και στρεβλώσεις που οφείλονται στον συνεχή διάχυτο ρόλο του κράτους στις κεφαλαιαγορές.
- (67) Από κανένα στοιχείο του φακέλου της παρούσας έρευνας δεν προέκυψε ότι οι παραγωγοί υπεροξοθειικών αλάτων και/ή οι προμηθευτές πρώτων υλών και άλλων εισροών δεν επωφελούνται από το συγκεκριμένο χρηματοπιστωτικό σύστημα.
- (68) Υπό το πρίσμα των ανωτέρω, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι παραγωγοί υπεροξοθειικών αλάτων είχαν πρόσβαση σε χρηματοδότηση παρεχόμενη από ιδρύματα που υλοποιούν στόχους δημόσιας πολιτικής ή που δεν ενεργούν ανεξάρτητα από το κράτος.

3.1.2.9. Ο συστημικός χαρακτήρας των περιγραφόμενων στρεβλώσεων

- (69) Η Επιτροπή επισήμανε ότι οι στρεβλώσεις που περιγράφονται στην έκθεση δεν περιορίζονται σε κάποιον ιδιαίτερο βιομηχανικό τομέα. Αντιθέτως, από τα διαθέσιμα αποδεικτικά στοιχεία προκύπτει ότι τα γεγονότα και τα χαρακτηριστικά του κινεζικού συστήματος, όπως περιγράφονται ανωτέρω στα τμήματα 3.1.2.1-3.1.2.8, καθώς και στα μέρη Α και Β της έκθεσης, ισχύουν για ολόκληρη τη χώρα και για όλους τους τομείς της οικονομίας.

⁽⁴⁹⁾ Έκθεση, σ. 121-122, 126-128, 133-135.

⁽⁵⁰⁾ Έκθεση, σ. 362-3.

⁽⁵¹⁾ Έκθεση, σ. 127.

⁽⁵²⁾ Οικονομικές έρευνες ΟΟΣΑ: Κίνα 2017, εκδόσεις ΟΟΣΑ, Παρίσι, σ. 22. Λεπτομερή αριθμητικά στοιχεία είναι επίσης διαθέσιμα στην τριμηνιαία έκθεση της Κίνας για τη νομισματική πολιτική που εξέδωσε η ΡΒΟΚ. Έκθεση, σ. 241.

⁽⁵³⁾ Έκθεση, σ. 252-255.

- (70) Για την παραγωγή υπεροξειδικών αλάτων απαιτούνται βασικές πρώτες ύλες. Όταν οι παραγωγοί αγοράζουν/προμηθεύονται τις εν λόγω εισροές, οι τιμές που καταβάλλουν (και οι οποίες καταγράφονται ως το κόστος τους) εκτίθενται σαφώς στις ίδιες συστημικές στρεβλώσεις που περιγράφηκαν προηγουμένως. Για παράδειγμα, οι προμηθευτές εισροών απασχολούν εργατικό δυναμικό που υπόκειται στις στρεβλώσεις. Δύνανται να δανειστούν χρήματα που υπόκεινται στις στρεβλώσεις του χρηματοπιστωτικού τομέα/της κατανομής κεφαλαίων. Επιπλέον, υπόκεινται στο σύστημα σχεδιασμού που εφαρμόζεται σε όλα τα επίπεδα διακυβέρνησης και σε όλους τους τομείς.
- (71) Ως εκ τούτου, όχι μόνο δεν μπορούν να χρησιμοποιηθούν οι εγχώριες τιμές πώλησης των υπεροξειδικών αλάτων, αλλά αλλοιώνεται και το κόστος όλων των εισροών (συμπεριλαμβανομένων των πρώτων υλών, της ενέργειας, της γης, της χρηματοδότησης, της εργασίας κ.λπ.), επειδή η διαμόρφωση των τιμών τους επηρεάζεται από σημαντική κρατική παρέμβαση, όπως περιγράφεται ανωτέρω. Πράγματι, οι κυβερνητικές παρεμβάσεις που περιγράφονται σε σχέση με την κατανομή κεφαλαίων, γης, εργασίας, ενέργειας και πρώτων υλών εκτείνονται σε ολόκληρη τη ΛΔΚ. Αυτό σημαίνει, για παράδειγμα, ότι μια εισροή που παρήχθη καθαυτή στη ΛΔΚ συνδυάζοντας ένα φάσμα συντελεστών παραγωγής εκτίθεται σε σημαντικές στρεβλώσεις.

3.1.2.10. Συμπέρασμα

- (72) Η ανάλυση που παρουσιάζεται στα τμήματα 3.1.2.2. έως 3.1.2.9, η οποία περιλαμβάνει την εξέταση όλων των διαθέσιμων αποδεικτικών στοιχείων σχετικά με την παρέμβαση της ΛΔΚ στην οικονομία της γενικότερα, καθώς και στον τομέα των υπεροξειδικών αλάτων ειδικότερα (συμπεριλαμβανομένου του υπό επανεξέταση προϊόντος), έδειξε ότι οι τιμές ή το κόστος, συμπεριλαμβανομένου του κόστους των πρώτων υλών, της ενέργειας και της εργασίας, δεν αποτελούν το αποτέλεσμα των ελεύθερων δυνάμεων της αγοράς, διότι επηρεάζονται από σημαντική κρατική παρέμβαση κατά την έννοια του άρθρου 2 παράγραφος 6α στοιχείο β) του βασικού κανονισμού. Σε αυτή τη βάση, και δεδομένης της απουσίας οποιασδήποτε συνεργασίας από την κινεζική κυβέρνηση και των περιορισμένων πληροφοριών που προσκόμισαν επί των εν λόγω θεμάτων οι παραγωγοί-εξαγωγείς της ΛΔΚ, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι δεν κρίνεται σκόπιμο να χρησιμοποιηθούν οι εγχώριες τιμές και το κόστος για τον καθορισμό της κανονικής αξίας στη συγκεκριμένη περίπτωση.
- (73) Συνεπώς, η Επιτροπή προχώρησε στην κατασκευή της κανονικής αξίας αποκλειστικά με βάση το κόστος παραγωγής και πώλησης που αντικατοπτρίζει τις τιμές χωρίς στρεβλώσεις ή βάσει δεικτών αναφοράς, ήτοι, στη συγκεκριμένη περίπτωση, βάσει του αντίστοιχου κόστους παραγωγής και πώλησης σε κατάλληλη αντιπροσωπευτική χώρα, σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 6α στοιχείο α) του βασικού κανονισμού, όπως αναφέρεται στο επόμενο τμήμα. Η Επιτροπή υπενθύμισε ότι δεν προβλήθηκε καμία αξίωση ότι το εγχώριο κόστος ήταν μη στρεβλωμένο σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 6α στοιχείο α) τρίτη περίπτωση του βασικού κανονισμού.

3.1.3. Αντιπροσωπευτική χώρα

- (74) Η Επιτροπή βάσισε την επιλογή της αντιπροσωπευτικής χώρας στα ακόλουθα κριτήρια:
- α) επίπεδο οικονομικής ανάπτυξης παρόμοιο με εκείνο της ΛΔΚ. Για τον σκοπό αυτό, η Επιτροπή εξέτασε χώρες με ακαθάριστο εθνικό κατά κεφαλήν εισόδημα παρόμοιο με εκείνο της ΛΔΚ σύμφωνα με τη βάση δεδομένων της Παγκόσμιας Τράπεζας ⁽⁵⁴⁾.
 - β) παραγωγή του υπό επανεξέταση προϊόντος στη συγκεκριμένη χώρα·
 - γ) διαθεσιμότητα των σχετικών δημόσιων στοιχείων στην εν λόγω χώρα.
 - δ) Όταν υπάρχουν περισσότερες από μία πιθανές αντιπροσωπευτικές χώρες, προτιμάται, κατά περίπτωση, η χώρα με επαρκές επίπεδο κοινωνικής και περιβαλλοντικής προστασίας.
- (75) Βάσει των στοιχείων που διαθέτει η Επιτροπή, το προϊόν που αποτελεί αντικείμενο της έρευνας παράγεται σε περιορισμένο αριθμό χωρών και από περιορισμένο αριθμό παραγωγών. Η κύρια παραγωγή ήταν στη Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας, στην Ινδία, στην ΕΕ, στην Τουρκία, στην Ιαπωνία και στις ΗΠΑ.
- (76) Από τις χώρες στις οποίες πραγματοποιείται η παραγωγή, μόνο η Τουρκία έχει επίπεδο οικονομικής ανάπτυξης παρόμοιο με εκείνο της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας, σύμφωνα με τον δείκτη της Παγκόσμιας Τράπεζας.

Ως εκ τούτου, με βάση τα προαναφερθέντα κριτήρια, η Τουρκία θεωρήθηκε η μόνη πιθανή αντιπροσωπευτική χώρα.

- (77) Το μόνο μέρος που υπέβαλε παρατηρήσεις —οι αιτούντες— υποστήριξαν αυτή την επιλογή. Επειδή δεν υποβλήθηκαν παρατηρήσεις αντίθετες με τη χρήση της Τουρκίας ως αντιπροσωπευτικής χώρας, η Επιτροπή επιβεβαίωσε τα συμπεράσματά της σε σχέση με την αντιπροσωπευτική χώρα και κατασκεύασε την κανονική αξία με βάση τα στοιχεία από την Τουρκία.

⁽⁵⁴⁾ World Bank Open Data – Upper Middle Income, <https://data.worldbank.org/income-level/upper-middle-income> (με πρόσβαση στις 27 Μαρτίου 2019).

3.1.4. Μέθοδος υπολογισμού

- (78) Η Επιτροπή, προκειμένου να καθορίσει την κατασκευασμένη κανονική αξία, εφάρμοσε την ακόλουθη μεθοδολογία. Αρχικά, η Επιτροπή προσδιόρισε το μη στρεβλωμένο κόστος παραγωγής. Κατόπιν, πολλαπλασίασε τους συντελεστές χρήσης που παρατηρήθηκαν στο επίπεδο της παραγωγικής διαδικασίας του συνεργασθέντος παραγωγού-εξαγωγέα για τις πρώτες ύλες, την εργασία και την ηλεκτρική ενέργεια επί το μη στρεβλωμένο κόστος ανά μονάδα που παρατηρήθηκε στην αντιπροσωπευτική χώρα, την Τουρκία.
- (79) Στη συνέχεια, η Επιτροπή προσέθεσε στο κόστος παραγωγής που προσδιορίστηκε ανωτέρω τα ΓΔΕΠ και το κέρδος της τουρκικής εταιρείας Ak-Kim Kimya Sanayi Ve Ticaret Anonim Sirketi's («Ak-kim»). Η Ak-kim ήταν η μόνη εταιρεία παραγωγής υπεροξειδικών αλάτων στην αντιπροσωπευτική χώρα για την οποία υπήρχαν διαθέσιμα στο κοινό στοιχεία σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 6α στοιχείο α) του βασικού κανονισμού. Επομένως, ελλείπει παρατηρήσεων από τα ενδιαφερόμενα μέρη, η Ak-kim θεωρήθηκε κατάλληλη εταιρεία για τον προσδιορισμό ενός μη στρεβλωμένου και εύλογου ποσού ΓΔΕΠ και κέρδους για τον υπολογισμό της κανονικής αξίας.
- (80) Βάσει των ανωτέρω, για τον συνεργασθέντα παραγωγό-εξαγωγέα, η Επιτροπή κατασκεύασε την κανονική αξία ανά τύπο προϊόντος βάσει τιμών εκ του εργοστασίου, σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 6α στοιχείο α) του βασικού κανονισμού.

3.1.4.1. Στοιχεία που χρησιμοποιήθηκαν για την κατασκευή της κανονικής αξίας

- (81) Στα σημειώματα της 15ης Ιανουαρίου και της 6ης Μαΐου, η Επιτροπή ανέφερε ότι, για την κατασκευή της κανονικής αξίας σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 6α στοιχείο α) του βασικού κανονισμού, σκόπευε να χρησιμοποιήσει τις ακόλουθες πηγές:
- τον Παγκόσμιο Άτλαντα Εμπορίου («GTA») ⁽⁵⁵⁾ για τις πρώτες ύλες·
 - την Τουρκική Στατιστική Υπηρεσία («Turkstat») ⁽⁵⁶⁾ για την εργασία και την ηλεκτρική ενέργεια·
 - το Orbis ⁽⁵⁷⁾ για τα οικονομικά στοιχεία μιας τουρκικής εταιρείας (Ak-Kim Kimya Sanayi Ve Ticaret Anonim Sirketi) όσον αφορά τα ΓΔΕΠ και το κέρδος.
- (82) Στον ακόλουθο πίνακα συνοψίζονται οι συντελεστές παραγωγής που χρησιμοποιήθηκαν στους υπολογισμούς με τους αντίστοιχους κωδικούς ΕΣ και τις τιμές μονάδας από τον GTA ή από τις τουρκικές βάσεις δεδομένων, συμπεριλαμβανομένων των εισαγωγικών δασμών και του κόστους μεταφοράς.

Πίνακας 1

Συντελεστές παραγωγής

Συντελεστής παραγωγής	Κωδικός ΕΣ ⁽⁵⁸⁾	Τιμή σε RMB/μονάδα
Πρώτες ύλες		
Θεικό οξύ· Θεικό οξύ ατμίζον	2807 00	371,86/τόνο
Αμμωνία άνυδρη	2814 10	2 099,05/τόνο
Θεικό αμμώνιο	3102 21	1 079,46/τόνο
Υδροξείδιο του νατρίου (καυστική σόδα)	2815 12	2 601,91/τόνο
Υδροξείδιο του καλίου	2815 20	4 063,65/τόνο
Εργασία		
Κόστος εργασίας στον μεταποιητικό τομέα	ά.α.	43,96/ώρα
Ενέργεια		
Ηλεκτρική ενέργεια	ά.α.	0,485/kWh

⁽⁵⁵⁾ <https://connect.ihs.com/gta/standardreports>

⁽⁵⁶⁾ Τουρκική Στατιστική Υπηρεσία, <http://www.turkstat.gov.tr>

⁽⁵⁷⁾ <https://orbis4.bvdinfo.com/version-201866/orbis/Companies>

⁽⁵⁸⁾ Κατά τη διάρκεια της έρευνας η Επιτροπή επισήμανε ότι δύο πρώτες ύλες ταξινομήθηκαν στην Τουρκία σε επίπεδο 12 ψηφίων, και συγκεκριμένα το θειικό οξύ και υδροξείδιο του καλίου. Σχεδόν όλες οι εισαγωγές στην Τουρκία δηλώθηκαν με έναν κωδικό, ήτοι τον 28 07 00 00 00 19 για το θειικό οξύ και τον 28 15 20 00 00 00 για το υδροξείδιο του καλίου. Όπως αναφέρεται στο σημείωμα της 15ης Ιανουαρίου 2019, η Επιτροπή χρησιμοποίησε τον εξαψήφιο κωδικό ΕΣ.

3.1.4.2. Πρώτες ύλες

- (83) Προκειμένου να καθοριστεί η μη στρεβλωμένη τιμή των πρώτων υλών, όπως παραδίδονται στην πόρτα ενός παραγωγού της αντιπροσωπευτικής χώρας, η Επιτροπή χρησιμοποίησε ως βάση τη μέση σταθμισμένη τιμή εισαγωγής στην αντιπροσωπευτική χώρα, όπως αναφέρεται στον GTA, στην οποία προστέθηκαν οι εισαγωγικοί δασμοί και το κόστος μεταφοράς. Οι εισαγωγές από τη ΛΔΚ εξαιρέθηκαν δεδομένων των υφιστάμενων σημαντικών στρεβλώσεων στην εν λόγω χώρα, όπως αναφέρθηκε στο τμήμα 3.1.2 ανωτέρω. Μετά την εξαίρεση της ΛΔΚ, οι εισαγωγές από άλλες τρίτες χώρες παρέμειναν αντιπροσωπευτικές και κυμάνθηκαν από 48 % έως 100 % του συνολικού όγκου των εισαγωγών στην Τουρκία.
- (84) Όσον αφορά τους εισαγωγικούς δασμούς, η Επιτροπή επισήμανε ότι η Τουρκία εισήγαγε σχετικές πρώτες ύλες από περισσότερες από 70 χώρες με διαφορετικό επίπεδο συντελεστών εισαγωγικών δασμών και σημαντικές διαφορές στους όγκους των εισαγωγών. Ως εκ τούτου, και δεδομένου ότι στο πλαίσιο της επανεξέτασης ενόψει της λήξης της ισχύος των μέτρων δεν είναι απαραίτητο να υπολογιστεί το ακριβές περιθώριο ντάμπινγκ, αλλά μάλλον να διαπιστωθεί η πιθανότητα συνέχισης ή επανάληψης του ντάμπινγκ, η Επιτροπή υπολόγισε τους εισαγωγικούς δασμούς για κάθε πρώτη ύλη βάσει αντιπροσωπευτικών όγκων εισαγωγών από περιορισμένο αριθμό χωρών, που, για τις περισσότερες πρώτες ύλες, αντιπροσώπευαν σχεδόν το σύνολο όλων των εισαγωγών και ποτέ λιγότερο από το 90 % των συνολικών εισαγωγών.
- (85) Η Επιτροπή εξέφρασε το κόστος μεταφοράς στο οποίο υποβλήθηκε ο συνεργασθείς παραγωγός-εξαγωγέας για την προμήθεια πρώτων υλών ως ποσοστό του πραγματικού κόστους των εν λόγω πρώτων υλών και στη συνέχεια εφάρμοσε το ίδιο ποσοστό στο μη στρεβλωμένο κόστος των ιδίων πρώτων υλών προκειμένου να υπολογιστεί το μη στρεβλωμένο κόστος μεταφοράς. Η Επιτροπή θεώρησε ότι, στο πλαίσιο της παρούσας έρευνας, ο λόγος μεταξύ των πρώτων υλών του παραγωγού-εξαγωγέα και του αναφερθέντος κόστους μεταφοράς θα μπορούσε εύλογα να χρησιμοποιηθεί ως ένδειξη για την εκτίμηση του μη στρεβλωμένου κόστους των πρώτων υλών όταν αυτές παραδόθηκαν στο εργοστάσιο της εταιρείας.

3.1.4.3. Εργασία

- (86) Η Τουρκική Στατιστική Υπηρεσία δημοσιεύει λεπτομερείς πληροφορίες σχετικά με τους μισθούς σε διάφορους οικονομικούς τομείς στην Τουρκία. Η Επιτροπή χρησιμοποίησε τους μισθούς που αναφέρθηκαν στον τομέα της μεταποίησης για το 2016, για την οικονομική δραστηριότητα Γ.20 (Παραγωγή χημικών ουσιών και προϊόντων)⁽⁵⁹⁾ σύμφωνα με την ταξινόμηση NACE αναθ. 2⁽⁶⁰⁾. Η μέση μηνιαία αξία του 2016 προσαρμόστηκε δεόντως, ώστε να ληφθεί υπόψη ο πληθωρισμός με βάση τον δείκτη τιμών των εγχώριων παραγωγών⁽⁶¹⁾, όπως δημοσιεύτηκε από την Τουρκική Στατιστική Υπηρεσία.

3.1.4.4. Ηλεκτρική ενέργεια

- (87) Η τιμή της ηλεκτρικής ενέργειας για τους βιομηχανικούς χρήστες στην Τουρκία δημοσιεύεται από την Τουρκική Στατιστική Υπηρεσία στα τακτικά δελτία Τύπου της. Η Επιτροπή χρησιμοποίησε τα στοιχεία σχετικά με τις τιμές της βιομηχανικής ηλεκτρικής ενέργειας στο αντίστοιχο εύρος κατανάλωσης σε Kuruş/kWh⁽⁶²⁾, όπως δημοσιεύτηκαν στις 26 Μαρτίου 2019 (που καλύπτουν την περίοδο της έρευνας επανεξέτασης)⁽⁶³⁾.

3.1.4.5. Ατμός και άλλες άμεσες δαπάνες

- (88) Ο ατμός δεν διακινείται πέραν των συνόρων και δεν έχει κωδικό ΕΣ. Ως εκ τούτου, για τον καθορισμό της μη στρεβλωμένης αξίας του ατμού η Επιτροπή υπολόγισε αρχικά το ποσοστό που αντιπροσωπεύει ο ατμός στο σύνολο των υπόλοιπων συντελεστών παραγωγής και στη συνέχεια εφάρμοσε το εν λόγω ποσοστό στο μη στρεβλωμένο συνολικό κόστος των ιδίων συντελεστών παραγωγής.
- (89) Η Επιτροπή ακολούθησε την ίδια μεθοδολογία για τις άλλες άμεσες δαπάνες οι οποίες μαζί αντιστοιχούν στο 2 % περίπου της συνολικής αξίας των συντελεστών παραγωγής που αναφέρθηκαν από τον παραγωγό-εξαγωγέα.

3.1.4.6. Γενικά έξοδα παραγωγής

- (90) Για να καθοριστεί μια μη στρεβλωμένη αξία των γενικών εξόδων παραγωγής, η Επιτροπή χρησιμοποίησε το ποσοστό που αντιπροσωπεύουν τα γενικά έξοδα παραγωγής στο κόστος παραγωγής στη διάρθρωση του κόστους του συνεργασθέντος παραγωγού-εξαγωγέα. Πιο συγκεκριμένα, η Επιτροπή αρχικά εξέφρασε τα πραγματικά γενικά έξοδα παραγωγής του συνεργασθέντος παραγωγού-εξαγωγέα ως ποσοστό του συνολικού πραγματικού κόστους παραγωγής. Στη συνέχεια, η Επιτροπή εφάρμοσε το ίδιο ποσοστό επί της αξίας χωρίς στρεβλώσεις του κόστους παραγωγής προκειμένου να υπολογιστεί

⁽⁵⁹⁾ http://www.turkstat.gov.tr/PrelstatistikTablo.do?istab_id=2090, με τελευταία πρόσβαση στις 12 Αυγούστου 2019.

⁽⁶⁰⁾ Πρόκειται για στατιστική ταξινόμηση των οικονομικών δραστηριοτήτων που χρησιμοποιεί η Eurostat, <https://ec.europa.eu/eurostat/web/nace-rev2>, με τελευταία πρόσβαση στις 12 Αυγούστου 2019.

⁽⁶¹⁾ http://www.turkstat.gov.tr/PrelstatistikTablo.do?istab_id=2104, με τελευταία πρόσβαση στις 12 Αυγούστου 2019.

⁽⁶²⁾ <http://www.turkstat.gov.tr/PreHaberBultenleri.do?id=30608>, με τελευταία πρόσβαση στις 12 Αυγούστου 2019. 100 Kuruş = 1 τουρκική λίρα.

⁽⁶³⁾ Τα στοιχεία είναι διαθέσιμα ανά εξαμήνο. Η Επιτροπή υπολόγισε τη μέση τιμή κατά την περίοδο της έρευνας επανεξέτασης ως 25 % του 2ου εξαμήνου του 2017, 50 % του 1ου εξαμήνου του 2018 και 25 % του 2ου εξαμήνου του 2018.

τη χωρίς στρεβλώσεις αξία των γενικών εξόδων παραγωγής. Η Επιτροπή θεώρησε ότι η προσέγγιση αυτή ήταν εύλογη στην παρούσα υπόθεση, δεδομένου ότι δεν υπήρχαν διαθέσιμα στο κοινό στοιχεία σχετικά με τα γενικά έξοδα παραγωγής που επιβάρυναν τον Τούρκο παραγωγό που είχε επιλεγεί για τα ΓΔΕΠ και τα κέρδη (βλέπε αιτιολογική σκέψη 91), και το ποσό που υπολογίστηκε με τον τρόπο αυτό αντικατοπτρίζει τους πραγματικούς συντελεστές παραγωγής που χρησιμοποιήσε κάθε παραγωγός-εξαγωγέας, αλλά στη συνέχεια πολλαπλασιάζεται επί το μη στρεβλωμένο κόστος παραγωγής με τη χρήση της κατάλληλης αντιπροσωπευτικής

3.1.4.7. ΓΔΕΠ και κέρδη

- (91) Σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 6α στοιχείο α) τέταρτη περίπτωση του βασικού κανονισμού, «η κατασκευασμένη κανονική αξία περιλαμβάνει ένα μη στρεβλωμένο και εύλογο ποσό για τα διοικητικά έξοδα, τα έξοδα πώλησης και τα γενικά έξοδα και κέρδη».
- (92) Προκειμένου να καθοριστεί μια μη στρεβλωμένη αξία για τα ΓΔΕΠ και τα κέρδη, η Επιτροπή χρησιμοποίησε τα οικονομικά στοιχεία από τη μόνη τουρκική εταιρεία που παράγει το υπό επανεξέταση προϊόν —την Ak-Kim Kimya Sanayi Ve Ticaret Anonim Sirketi— όπως αναφέρεται στη βάση δεδομένων στη βάση δεδομένων Orbis ⁽⁶⁴⁾. Με βάση τα διαθέσιμα στοιχεία της εταιρείας, το μεγαλύτερο μέρος της εν λόγω επιχειρηματικής δραστηριότητας αφορούσε το υπό επανεξέταση προϊόν και με βάση τις πληροφορίες από τις οικονομικές καταστάσεις, δεν υπήρξαν έκτακτα γεγονότα κατά τη διάρκεια της εν λόγω περιόδου που να καθιστούν αναγκαία την προσαρμογή των αναφερόμενων στοιχείων.
- (93) Κατά συνέπεια, στο μη στρεβλωμένο κόστος παραγωγής προστέθηκαν τα ακόλουθα στοιχεία:
- α) ΓΔΕΠ της τάξης του 19,34 %, εκφρασμένα επί του κόστους των πωληθέντων αγαθών, εφαρμόστηκαν στο άθροισμα του κόστους παραγωγής·
- β) κέρδος 27,81 %, εκφρασμένο επί του κόστους των πωληθέντων αγαθών, εφαρμόστηκε στο κόστος παραγωγής.

3.2. Τιμή εξαγωγής και περιθώριο ντάμπινγκ

- (94) Κατά την περίοδο της έρευνας επανεξέτασης, ο συνεργασθείς παραγωγός-εξαγωγέας πώλησε μόνο ασήμαντους όγκους στην Ένωση. Για τον λόγο αυτό, οι τιμές δεν ήταν αντιπροσωπευτικές. Επομένως, η Επιτροπή δεν θεώρησε τις πωλήσεις αυτές αξιόπιστη βάση για τον καθορισμό της τιμής εξαγωγής για τους σκοπούς του υπολογισμού του ντάμπινγκ.

3.3. Πιθανότητα επανάλιψης της πρακτικής ντάμπινγκ

- (95) Σύμφωνα με τα στοιχεία που υποβλήθηκαν από την COMEXT, σχεδόν όλες οι εισαγωγές στην Ένωση από τη ΛΔΚ κατά την περίοδο της έρευνας επανεξέτασης προέρχονταν από τον εξαγωγέα ο οποίος διαπιστώθηκε ότι δεν ασκούσε πρακτική ντάμπινγκ κατά την αρχική έρευνα ⁽⁶⁵⁾ και δεν υπόκειται στην τρέχουσα επανεξέταση.
- (96) Ως εκ τούτου, σύμφωνα με τη μεθοδολογία που χρησιμοποιήθηκε στην προηγούμενη επανεξέταση ενόψει της λήξης της ισχύος των μέτρων, η Επιτροπή πραγματοποίησε τη σύγκριση μεταξύ της τιμής εξαγωγής του συνεργασθέντος παραγωγού-εξαγωγέα σε τρίτες χώρες ⁽⁶⁶⁾ και της κανονικής αξίας για την ανάλυση της πιθανότητας επανάλιψης της πρακτικής ντάμπινγκ, αν επιτραπεί η λήξη της ισχύος των μέτρων.

3.3.1. Σύγκριση μεταξύ της κανονικής αξίας και της τιμής εξαγωγής προς τον υπόλοιπο κόσμο

- (97) Για να εξασφαλιστεί η δίκαιη σύγκριση μεταξύ της κανονικής αξίας και της τιμής εξαγωγής προς τον υπόλοιπο κόσμο, η Επιτροπή προέβη στη δέουσα αναπροσαρμογή, έτσι ώστε να ληφθούν υπόψη οι διαφορές που επηρεάζουν τόσο τις τιμές όσο και τη συγκρισιμότητα των τιμών, σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 10 του βασικού κανονισμού. Προσάρμοσε τις εξαγωγικές πωλήσεις FOB για τις εσωτερικές εμπορευματικές μεταφορές, το κόστος διεκπεραίωσης και φόρτωσης, τη συσκευασία, τα τραπεζικά έξοδα και το κόστος πίστωσης, ενώ οι πωλήσεις CIF, επιπλέον, προσαρμόστηκαν για την ασφάλιση και τον ναύλο για τους ωκεανούς.
- (98) Δεδομένου ότι ο παραγωγός-εξαγωγέας κατέβαλε τον πλήρη ΦΠΑ επί των εξαγωγικών πωλήσεών του, η Επιτροπή προσάρμοσε την κατασκευασμένη κανονική αξία με τον πλήρη ΦΠΑ.
- (99) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι ο συνεργασθείς παραγωγός πώλησε σε όλες τις τρίτες χώρες σε τιμές που είναι περισσότερο από 20 % κάτω από την κανονική αξία.

⁽⁶⁴⁾ <https://orbis4.bvdinfo.com/version-201988/orbis/1/Companies/report/Index?format=114678F1-A093-E711-8A1A-2C44FD99A5A0&BookSection=GLOBALSTANDARDFORMAT&seq=0>

⁽⁶⁵⁾ Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 5, η Επιτροπή κίνησε έρευνα κατά της καταστρατήγησης για τις εν λόγω εισαγωγές στις 26 Σεπτεμβρίου 2019. Η έρευνα αφορά την εταιρεία ABC Chemicals (Shanghai) Co. Ltd.

⁽⁶⁶⁾ Ο παραγωγός-εξαγωγέας πραγματοποίησε πωλήσεις σε 25 χώρες της Ασίας, της Αμερικής, της Αφρικής και της Ευρώπης, όχι μέλη της Ένωσης.

3.3.2. Παραγωγική ικανότητα και πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα στη ΛΔΚ

- (100) Υπάρχουν 15 παραγωγοί του υπό επανεξέταση προϊόντος στη ΛΔΚ. Στην αίτηση επανεξέτασης, βάσει εσωτερικής συλλογής πληροφοριών ⁽⁶⁷⁾, οι αιτούντες εκτίμησαν ότι η Κίνα έχει σημαντική πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα τουλάχιστον 75 000 τόνων ετησίως ⁽⁶⁸⁾. Η παραγωγική ικανότητα αυτού του μεγέθους σημαίνει ότι η Κίνα θα μπορούσε από μόνη της να καλύψει τη συνολική κατανάλωση της Ένωσης που εκτιμήθηκε μεταξύ 35 000 και 45 000 τόνων κατά την περίοδο της έρευνας επανεξέτασης.
- (101) Με βάση τα ανωτέρω η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η Κίνα ήταν μεταξύ των μεγαλύτερων παραγωγών υπεροξειδικών αλάτων παγκοσμίως και είχε σημαντική πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα, η οποία θα μπορούσε εύκολα να εξαχθεί στην Ένωση, αν καταργούνταν τα μέτρα.
- (102) Η αγορά της Ένωσης, λόγω του σχετικά μεγάλου μεγέθους της και της σταθερά αυξανόμενης κατανάλωσης, όπως αναφέρεται στο τμήμα 5.2, παραμένει ελκυστική για τους Κινέζους παραγωγούς-εξαγωγείς.

3.4. Συμπέρασμα για την πιθανότητα επανάληψης της πρακτικής ντάμπινγκ

- (103) Με βάση τα ανωτέρω, θεωρήθηκε ότι είναι πιθανή η επανάληψη της πρακτικής ντάμπινγκ σε περίπτωση λήξης της ισχύος των μέτρων. Ειδικότερα, το επίπεδο των κανονικών αξιών που καθορίστηκαν στην Κίνα, το επίπεδο των τιμών εξαγωγής του συνεργασθέντος παραγωγού σε αγορές τρίτων χωρών, η ελκυστικότητα της αγοράς της Ένωσης και η διαθεσιμότητα σημαντικής παραγωγικής ικανότητας στη ΛΔΚ καταδεικνύουν ισχυρή πιθανότητα επανάληψης της πρακτικής ντάμπινγκ σε περίπτωση κατάργησης των ισχυόντων μέτρων.

4. ΠΙΘΑΝΟΤΗΤΑ ΣΥΝΕΧΙΣΗΣ Ή ΕΠΑΝΑΛΗΨΗΣ ΤΗΣ ΖΗΜΙΑΣ

4.1. Παραγωγή της Ένωσης και ενωσιακός κλάδος παραγωγής

- (104) Τα υπεροξειδικά άλατα παράγονται από δύο παραγωγούς στην Ένωση. Η παραγωγή αυτών αποτέλεσε το 100 % της παραγωγής της Ένωσης κατά τη διάρκεια της ΠΕΕ. Και οι δύο παραγωγοί υποστήριξαν το αίτημα επανεξέτασης και συνεργάστηκαν στην έρευνα.
- (105) Επομένως, οι εν λόγω δύο εταιρείες αποτελούν τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής κατά την έννοια του άρθρου 4 παράγραφος 1 του βασικού κανονισμού και θα καλούνται εφεξής «ενωσιακός κλάδος παραγωγής».

4.2. Προκαταρκτική παρατήρηση

- (106) Για να διασφαλιστεί το απόρρητο που προβλέπεται στο άρθρο 19 του βασικού κανονισμού, τα δεδομένα που αφορούν τους δύο παραγωγούς της Ένωσης παρουσιάζονται σε μορφή δεικτών ή εύρους τιμών.
- (107) Οι πληροφορίες που αφορούν τις εισαγωγές αναλύθηκαν σε επίπεδο κωδικού ΣΟ για τους τρεις βασικούς τύπους του ομοειδούς προϊόντος, το υπερθειικό αμμώνιο, το υπερθειικό νάτριο και το υπερθειικό κάλιο, και σε επίπεδο κωδικού TARIC για τον τέταρτο τύπο, το θειικό υπεροξυμονοθειικό κάλιο. Η ανάλυση των εισαγωγών συνοδεύτηκε από δεδομένα που συλλέχθηκαν δυνάμει του άρθρου 14 παράγραφος 6 του βασικού κανονισμού.

4.3. Κατανάλωση στην Ένωση

- (108) Η κατανάλωση της Ένωσης προσδιορίστηκε με βάση τον όγκο των πωλήσεων του ενωσιακού κλάδου παραγωγής στην αγορά της Ένωσης, καθώς και με βάση στοιχεία της Eurostat σχετικά με τις εισαγωγές, σε επίπεδο κωδικών ΣΟ και TARIC. Οι εν λόγω όγκοι πωλήσεων διασταυρώνονταν και επικαιροποιούνταν, όταν κρινόταν αναγκαίο, όσον αφορά τις επαληθευμένες πληροφορίες από τους ενωσιακούς παραγωγούς.
- (109) Κατά την εξεταζόμενη περίοδο, η ενωσιακή κατανάλωση εξελίχθηκε ως εξής:

Πίνακας 2

Κατανάλωση

	2015	2016	2017	ΠΕΕ
Κατανάλωση (τόνοι)	37 000 – 43 000	37 000 – 43 000	37 000 – 43 000	37 000 – 43 000

⁽⁶⁷⁾ Στο πλαίσιο του ανοικτού παραρτήματος 4.2.2 στοιχείο β) της αίτησης, οι αιτούντες κατάρτισαν κατάλογο των κινεζικών παραγωγικών ικανοτήτων με βάση τους ιστότοπους των εταιρειών.

⁽⁶⁸⁾ Ο αιτών ανέφερε την πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα στην ανοικτή έκδοση της αίτησης, τμήμα 4.1.2, σ. 18.

	2015	2016	2017	ΠΕΕ
Δείκτης (2009 = 100)	100	100	106	108

Πηγές: Απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο, Eurostat, βάση δεδομένων του άρθρου 14 παράγραφος 6.

(110) Η ενωσιακή κατανάλωση αυξήθηκε κατά 8 % κατά την εξεταζόμενη περίοδο.

4.4. Εισαγωγές στην Ένωση από τη ΛΔΚ

4.4.1. Όγκος και μερίδιο αγοράς

(111) Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 95 ανωτέρω, σχεδόν όλες οι εισαγωγές από τη ΛΔΚ προέρχονται από την εταιρεία που διαπιστώθηκε ότι δεν ασκούσε πρακτική ντάμπινγκ κατά την αρχική έρευνα. Δεδομένου ότι οι εισαγωγές που καλύπτονται από μέτρα είναι αμελητέες (λιγότερο από το 1 % του μεριδίου αγοράς), η Επιτροπή διαπίστωσε ότι οι τιμές δεν ήταν αντιπροσωπευτικές. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η εξέλιξη των τιμών των εισαγωγών που αποτελούσαν αντικείμενο ντάμπινγκ δεν μπορεί να αναλυθεί. Για τον ίδιο λόγο, δεν ήταν δυνατόν να υπολογιστεί η υποτιμολόγησή τους.

4.5. Εισαγωγές από άλλες τρίτες χώρες

(112) Ο όγκος των εισαγωγών, οι τιμές και το μερίδιο αγοράς από άλλες χώρες, καθώς και για τις εισαγωγές που δεν αποτελούσαν αντικείμενο ντάμπινγκ από την Κίνα, κατά την εξεταζόμενη περίοδο, εμφανίζονται στον κατωτέρω πίνακα. Λόγω του απορρήτου, όπως εξηγείται στην αιτιολογική σκέψη 106 ανωτέρω, τα αριθμητικά στοιχεία σχετικά με το μερίδιο αγοράς και τον όγκο των εισαγωγών από την Κίνα που δεν αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ γνωστοποιούνται σε μορφή δεικτών.

Πίνακας 3

Εισαγωγές από άλλες τρίτες χώρες και εισαγωγές από την Κίνα που δεν αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ

	2015	2016	2017	ΠΕΕ
Κίνα				
Όγκος εισαγωγών (σε τόνους)	3 000 – 3 500	2 500 – 3 000	3 500 – 4 000	4 000 – 4 500
Όγκος των εισαγωγών που δεν αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ Δείκτης (2015 = 100)	100	84	114	135
Τιμή σε EUR/τόνο	1 100 – 1 300	1 100 – 1 200	1 000 – 1 100	1 000 – 1 100
Μερίδιο αγοράς Δείκτης (2015 = 100)	100	84	108	125
Τουρκία				
Όγκος εισαγωγών (τόνοι)	2 328	2 522	2 008	2 303
Δείκτης (2015 = 100)	100	108	86	99
Τιμή σε EUR/τόνο	1 177	1 216	1 240	1 344
Δείκτης (2015 = 100)	100	103	105	114
Μερίδιο αγοράς Δείκτης	100	108	82	92
ΗΠΑ				
Όγκος εισαγωγών (τόνοι)	4 520	4 828	5 019	5 364
Δείκτης (2015 = 100)	100	107	111	119
Τιμή σε EUR/τόνο	1 104	1 588	1 204	1 275
Δείκτης (2015 = 100)	100	144	109	116
Μερίδιο αγοράς Δείκτης	100	107	105	110

	2015	2016	2017	ΠΕΕ
Ινδία				
Όγκος εισαγωγών (τόνοι)	934	956	1 299	1 668
Δείκτης (2015 = 100)	100	102	139	179
Τιμή σε EUR/τόνο	1 537	1 514	1 487	1 545
Δείκτης (2015 = 100)	100	99	97	101
Μερίδιο αγοράς Δείκτης	100	102	132	165
Άλλες τρίτες χώρες				
Όγκος εισαγωγών (τόνοι)	819	1 042	1 223	1 088
Δείκτης (2009 = 100)	100	127	149	133
Τιμή σε EUR/τόνο	1 148	1 397	1 305	1 411
Δείκτης (2009 = 100)	100	122	114	123
Μερίδιο αγοράς Δείκτης	100	127	141	123
Σύνολο τρίτων χωρών				
Όγκος εισαγωγών (τόνοι)	9 000 – 12 000	10 000 – 13 000	11 000 – 14 000	12 000 – 15 000
Δείκτης (2009 = 100)	100	102	112	125
Τιμή σε EUR/τόνο	1 000 – 1 200	1 200 – 1 400	1 200 – 1 400	1 200 – 1 400
Δείκτης (2009 = 100)	100	117	102	106
Μερίδιο αγοράς Δείκτης	100	102	106	116

Πηγές: Eurostat, βάση δεδομένων που προβλέπεται στο άρθρο 14 παράγραφος 6.

- (113) Ο όγκος των εισαγωγών από άλλες τρίτες χώρες (συμπεριλαμβανομένων των εισαγωγών που δεν αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ από την Κίνα) στην αγορά της Ένωσης αυξήθηκε κατά περίπου 25 % κατά την εξεταζόμενη περίοδο και η μέση τιμή αυξήθηκε κατά περίπου 6 % κατά την ίδια περίοδο. Το μερίδιο αγοράς άλλων τρίτων χωρών (συμπεριλαμβανομένων των εισαγωγών που δεν αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ από την Κίνα) αυξήθηκε επίσης κατά περίπου 16 % κατά την ίδια περίοδο. Κατά την ίδια περίοδο, ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής σημείωσε μέση αύξηση των τιμών του της τάξης του 5 %, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 124 κατωτέρω.

4.6. Οικονομική κατάσταση του ενωσιακού κλάδου παραγωγής

- (114) Σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 5 του βασικού κανονισμού, η εξέταση των επιπτώσεων των εισαγωγών που αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ στον ενωσιακό κλάδο παραγωγής περιελάβε αξιολόγηση όλων των οικονομικών παραγόντων και των δεικτών που είχαν σημασία για την κατάσταση του ενωσιακού κλάδου παραγωγής κατά την εξεταζόμενη περίοδο.

4.6.1. Παραγωγή, παραγωγική ικανότητα και χρησιμοποίηση της παραγωγικής ικανότητας

- (115) Κατά την εξεταζόμενη περίοδο, η παραγωγή, η παραγωγική ικανότητα και η χρησιμοποίηση της παραγωγικής ικανότητας του ενωσιακού κλάδου παραγωγής εξελίχθηκαν ως εξής:

Πίνακας 4

	2015	2016	2017	ΠΕΕ
Όγκος παραγωγής (τόνοι)	30 000–40 000	30 000–40 000	30 000–40 000	30 000 – 40 000
Δείκτης (2015 = 100)	100	100	104	101
Παραγωγική ικανότητα (τόνοι)	40 000–45 000	40 000–45 000	40 000–45 000	40 000 – 45 000
Δείκτης (2015 = 100)	100	104	103	103

	2015	2016	2017	ΠΕΕ
Χρησιμοποίηση της παραγωγικής ικανότητας (%)	80-90	80-90	80-90	80-90
Δείκτης (2015 = 100)	100	96	101	99

Πηγή: Απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο.

- (116) Ως εκ τούτου, υπήρξε συγκρατημένη αύξηση της παραγωγικής ικανότητας (κατά 2-4 %), αλλά η παραγωγή και η χρησιμοποίηση της παραγωγικής ικανότητας παρέμειναν σταθερές.

4.6.2. Όγκος πωλήσεων και μερίδιο αγοράς στην Ένωση

- (117) Κατά την εξεταζόμενη περίοδο, οι πωλήσεις στην Ένωση από τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής εξελίχθηκαν ως εξής:

Πίνακας 5

	2015	2016	2017	ΠΕΕ
Όγκος των πωλήσεων στην Ένωση (τόνοι)	20 000 – 30 000	20 000 – 30 000	20 000 – 30 000	20 000 – 30 000
Δείκτης (2015 = 100)	100	99	103	101
Μερίδιο αγοράς Δείκτης (2015 = 100)	100	99	98	93

Πηγές: Απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο, Eurostat, βάση δεδομένων του άρθρου 14 παράγραφος 6.

- (118) Οι συνολικές πωλήσεις του ενωσιακού κλάδου παραγωγής στην αγορά της Ένωσης παρέμειναν σταθερές κατά την εξεταζόμενη περίοδο. Ωστόσο, ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής απώλεσε σταδιακά μερίδιο αγοράς κατά την ίδια περίοδο κατά 7 %, ενώ η κατανάλωση της Ένωσης αυξήθηκε κατά 8 %.

4.6.3. Απασχόληση και παραγωγικότητα

- (119) Κατά την εξεταζόμενη περίοδο, το επίπεδο απασχόλησης και η παραγωγικότητα του ενωσιακού κλάδου παραγωγής εξελίχθηκαν ως εξής:

Πίνακας 6

	2015	2016	2017	ΠΕΕ
Δείκτης εργαζομένων (2015 = 100)	100	103	102	103
Δείκτης παραγωγικότητας (2015 = 100)	100	97	102	99

Πηγή: Απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο.

- (120) Η απασχόληση αυξήθηκε καθ' όλη την εξεταζόμενη περίοδο κατά 3 %. Η παραγωγικότητα του εργατικού δυναμικού των ενωσιακών παραγωγών, εκφραζόμενη ως παραγωγή (τόνοι) ανά απασχολούμενο άτομο ετησίως, παρέμεινε σταθερή κατά την εξεταζόμενη περίοδο. Αυτό οφείλεται εν μέρει στις προσπάθειες του ενωσιακού κλάδου παραγωγής κατά τα προηγούμενα έτη για την αντιμετώπιση της πίεσης που ασκήθηκε από τις εισαγωγές οι οποίες αποτελούσαν αντικείμενο ντάμπινγκ από τη ΔΔΚ εκείνη την περίοδο, με αποτέλεσμα την αύξηση της παραγωγικότητας σε υψηλά επίπεδα ήδη πριν από την εξεταζόμενη περίοδο.

4.6.4. Αύξηση

- (121) Η αύξηση της κατανάλωσης στην Ένωση ήταν 8 ποσοστιαίες μονάδες κατά την εξεταζόμενη περίοδο. Ωστόσο, ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής δεν μπόρεσε να επωφεληθεί από αυτή τη συγκρατημένη αύξηση της κατανάλωσης, καθώς συνέχισε να χάνει μερίδιο αγοράς κατά την εξεταζόμενη περίοδο.

4.6.5. Αποθέματα

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

Πίνακας 7

	2015	2016	2017	ΠΕΕ
Αποθέματα (τόνοι)	2 000– 3 000	2 000 – 3 000	2 000 – 3 000	2 000 – 3 000
Δείκτης (2015 = 100)	100	113	101	108

Πηγή: Απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο.

- (123) Μολονότι το επίπεδο των τελικών αποθεμάτων του ενωσιακού κλάδου παραγωγής αυξήθηκε σε σημαντικό βαθμό μεταξύ του 2015 και της ΠΕΕ, το επίπεδό τους παραμένει σχετικά χαμηλό σε σχέση με το επίπεδο παραγωγής.

4.6.6. Μέσες μοναδιαίες τιμές πώλησης στην Ένωση και κόστος παραγωγής

- (124) Κατά την εξεταζόμενη περίοδο, οι μέσες μοναδιαίες τιμές πώλησης σε μη συνδεδεμένους πελάτες στην Ένωση και το μέσο μοναδιαίο κόστος παραγωγής των ενωσιακών παραγωγών του δείγματος εξελίχθηκαν ως εξής:

Πίνακας 8

	2015	2016	2017	ΠΕΕ
Δείκτης μέσης τιμής πώλησης ανά μονάδα στην Ένωση Δείκτης (2015 = 100)	100	101	101	105
Μοναδιαίο κόστος παραγωγής Δείκτης (2015 = 100)	100	102	99	104

Πηγή: Απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο.

- (125) Κατά την εξεταζόμενη περίοδο, το κόστος του ενωσιακού κλάδου παραγωγής αυξήθηκε κατά 3-5 %. Κατά την ίδια περίοδο, οι τιμές του αυξήθηκαν κατά 4-6 %, οπότε ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής ήταν σε θέση να καλύψει την αύξηση του κόστους αυξάνοντας τις τιμές του.

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

Πίνακας 9

	2015	2016	2017	ΠΕΕ
Κερδοφορία Δείκτης (2015 = 100)	100	86	123	110
Ταμειακές ροές Δείκτης (2015 = 100)	100	79	117	103
Επενδύσεις Δείκτης (2015 = 100)	100	60	91	99
Απόδοση επενδύσεων Δείκτης (2015 = 100)	100	88	128	110
Ετήσιο κόστος εργασίας ανά εργαζόμενο Δείκτης (2015 = 100)	100	97	102	103

Πηγή: Απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο.

- (126) Η Επιτροπή καθόρισε την κερδοφορία για τους ενωσιακούς παραγωγούς του δείγματος, εκφράζοντας το προ φόρων κέρδος των πωλήσεων του ομοειδούς προϊόντος σε μη συνδεδεμένους πελάτες εντός της Ένωσης ως ποσοστό του κύκλου εργασιών των εν λόγω πωλήσεων. Κατά την εξεταζόμενη περίοδο, η κερδοφορία του ενωσιακού κλάδου παραγωγής κυμάνθηκε μεταξύ του χαμηλότερου σημείου της 6-8 % το 2016 και του υψηλότερου σημείου της 8-10 % το 2017, και κάτω του κέρδους-στόχου που τέθηκε στην αρχική έρευνα (ήτοι 12,0 %).
- (127) Κατά την εξεταζόμενη περίοδο, οι ταμειακές ροές του ενωσιακού κλάδου παραγωγής αυξήθηκαν κατά 3 %, ενώ το επίπεδο των επενδύσεων παρέμεινε σταθερό.
- (128) Μεταξύ του 2015 και της περιόδου της έρευνας επανεξέτασης, η απόδοση των επενδύσεων, η οποία ορίζεται ως το κέρδος ως ποσοστό της καθαρής λογιστικής αξίας των επενδύσεων, αυξήθηκε κατά 10 %. Κατά την ίδια περίοδο, τα μέσα επίπεδα των μισθών αυξήθηκαν ελαφρώς, ακολουθώντας την ίδια τάση με το μοναδιαίο κόστος παραγωγής.

4.6.8. Μέγεθος του ντάμπινγκ και ανάκαμψη από τις επιπτώσεις προηγούμενων πρακτικών ντάμπινγκ

- (129) Όπως προαναφέρθηκε, δεν πραγματοποιήθηκαν εισαγωγές που να αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ από τη ΛΔΚ κατά τη διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου και, ως εκ τούτου, δεν κατέστη εφικτή η εκτίμηση του μεγέθους του περιθωρίου ντάμπινγκ.
- (130) Κατά την εξεταζόμενη περίοδο, ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής παρουσίασε σημάδια ανάκαμψης από τις επιπτώσεις προηγούμενων πρακτικών ντάμπινγκ. Η παραγωγή της Ένωσης, η χρησιμοποίηση της παραγωγικής ικανότητας, οι πωλήσεις και οι επενδύσεις παρέμειναν σταθερές, ενώ οι ταμειακές ροές και η απόδοση των επενδύσεων εξελίχθηκαν θετικά. Μάλιστα, ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής αύξησε ελαφρώς την απασχόληση κατά την εξεταζόμενη περίοδο. Συνεπώς, παρόλο που ο όγκος των πωλήσεων δεν ακολούθησε την αύξηση της ζήτησης στην αγορά της Ένωσης, καθώς παρέμειναν σταθερές κατά την εξεταζόμενη περίοδο, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής ανέκαμψε από τις προηγούμενες πρακτικές ντάμπινγκ.

4.7. Συμπέρασμα

- (131) Η κατάσταση του κοινοτικού κλάδου παραγωγής βελτιώθηκε κατά την εξεταζόμενη περίοδο. Οι περισσότεροι δείκτες ζημίας παρουσίασαν θετική ή σταθερή τάση. Το γεγονός ότι ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής επωφελήθηκε από τα μέτρα φαίνεται, μεταξύ άλλων, από το υψηλό επίπεδο χρησιμοποίησης της παραγωγικής ικανότητας και από την αύξηση των ταμειακών ροών και της απόδοσης των επενδύσεων. Οι εισαγωγές από τη ΛΔΚ στην αγορά της Ένωσης προέρχονται από τον μοναδικό Κινέζο παραγωγό που διαπιστώθηκε κατά την αρχική έρευνα ότι δεν ασκούσε πρακτικές ντάμπινγκ. Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής δεν υπέστη σημαντική ζημία κατά την έννοια του άρθρου 3 παράγραφος 5 του βασικού κανονισμού κατά την περίοδο της έρευνας επανεξέτασης.

5. ΠΙΘΑΝΟΤΗΤΑ ΕΠΑΝΑΛΗΨΗΣ ΤΗΣ ΖΗΜΙΑΣ

- (132) Σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 2 του βασικού κανονισμού, η Επιτροπή εξέτασε στη συνέχεια την πιθανότητα επανάληψης της σημαντικής ζημίας σε περίπτωση λήξης της ισχύος των μέτρων κατά της ΛΔΚ.
- (133) Αναλύθηκαν τα ακόλουθα στοιχεία: η παραγωγική ικανότητα και η πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα στη ΛΔΚ, η ελκυστικότητα της αγοράς της Ένωσης, η εφαρμογή μέτρων αντιντάμπινγκ ή αντισταθμιστικών μέτρων σχετικά με τα υπεροξοθειικά άλατα σε άλλες τρίτες χώρες, η συμπεριφορά των Κινέζων παραγωγών-εξαγωγών όσον αφορά τις τιμές σε άλλες αγορές τρίτων χωρών και οι επιπτώσεις στην κατάσταση του ενωσιακού κλάδου παραγωγής.

5.1. Παραγωγική ικανότητα και πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα στη ΛΔΚ

- (134) Η ΛΔΚ είναι με διαφορά ο μεγαλύτερος παγκόσμιος εξαγωγέας του υπό επανεξέταση προϊόντος στον κόσμο. Η ΕΕ ήταν η τρίτη σημαντικότερη εξαγωγική αγορά της ΛΔΚ, με βάση τη συνολική αξία που εξήχθη κατά την περίοδο της έρευνας επανεξέτασης⁽⁶⁹⁾.
- (135) Όπως εξηγείται στις αιτιολογικές σκέψεις 100 έως 101 ανωτέρω, οι παραγωγοί της ΛΔΚ διαθέτουν σημαντική παραγωγική ικανότητα και, ως εκ τούτου, πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα η οποία υπερβαίνει κατά πολύ τη συνολική ενωσιακή κατανάλωση κατά την περίοδο της έρευνας επανεξέτασης.

⁽⁶⁹⁾ Με βάση τα στατιστικά στοιχεία που εξάγονται από τον GTA.

5.2. Η ελκυστικότητα της αγοράς της Ένωσης

- (136) Η αγορά της Ένωσης είναι παγκοσμίως ο μεγαλύτερος εισαγωγέας του υπό επανεξέταση προϊόντος ⁽⁷⁰⁾. Επιπλέον, όπως φαίνεται στον πίνακα 1 ανωτέρω, η κατανάλωση του εν λόγω προϊόντος στην Ένωση αυξήθηκε κατά 8 % μεταξύ του 2015 και της Π.Ε.Ε. Αυτό δείχνει ότι η ενωσιακή κατανάλωση παραμένει ισχυρή και αυξάνεται. Η αγορά της Ένωσης, λόγω του σχετικά μεγάλου μεγέθους της και της σταθερά αυξανόμενης κατανάλωσης, παραμένει ελκυστική για τους Κινέζους παραγωγούς-εξαγωγείς.
- (137) Επιπλέον, εφαρμόζονται μέτρα εμπορικής άμυνας κατά της εξαγωγής του υπό επανεξέταση προϊόντος σε άλλες τρίτες χώρες, όπως οι ΗΠΑ και η Ινδία, γεγονός που καθιστά δυσχερέστερη για τους Κινέζους παραγωγούς-εξαγωγείς την εξαγωγή προς αυτές τις αγορές και συντελεί στην περαιτέρω αύξηση της ελκυστικότητας της αγοράς της Ένωσης, στην οποία μπορούν να ανακατευθυνθούν οι εν λόγω εξαγωγές.

5.3. Συμπεριφορά των Κινέζων παραγωγών-εξαγωγέων ως προς τις τιμές

- (138) Ένα άλλο στοιχείο που καταδεικνύει την ελκυστικότητα της αγοράς της Ένωσης είναι η τιμολογιακή στρατηγική των Κινέζων παραγωγών-εξαγωγέων. Στο πλαίσιο αυτό, πραγματοποιήθηκε ανάλυση με βάση τη σύγκριση μεταξύ των τιμών πώλησης των παραγωγών της Ένωσης και των τιμών εκ του εργοστασίου που χρεώνονται από τον συνεργασθέντα Κινέζο παραγωγό σε τρίτες χώρες, σε επίπεδο CIF, με πρόσθεση του κόστους μεταφοράς και ασφάλισης στην Ένωση και προσαρμογή ως προς το κόστος μετά την εισαγωγή και την καταβολή συμβατικών δασμών. Οι εν λόγω υπολογισμοί έδειξαν ότι οι τιμές των κινεζικών εξαγωγών είναι κατά 26 % χαμηλότερες από τις τιμές πώλησης των παραγωγών της Ένωσης με τη σύγκριση στο ίδιο επίπεδο. Η ίδια ανάλυση πραγματοποιήθηκε με βάση όλες τις τιμές των κινεζικών εξαγωγών προς τρίτες χώρες (με εξαίρεση την Ένωση), σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Άτλαντα Εμπορίου. Οι εν λόγω υπολογισμοί έδειξαν ότι οι τιμές των κινεζικών εξαγωγών είναι κατά 18 % χαμηλότερες από τις τιμές πώλησης των παραγωγών της Ένωσης με τη σύγκριση στο ίδιο επίπεδο. Ως εκ τούτου, μπορεί εύλογα να αναμένεται ότι οι κινεζικές εισαγωγές θα εισέλθουν στην αγορά της Ένωσης σε τιμές χαμηλότερες από εκείνες που χρεώνει ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής, αν επιτραπεί η λήξη της ισχύος των μέτρων.
- (139) Δεδομένης της υψηλής πλεονάζουσας παραγωγικής ικανότητας στη ΛΔΚ, της ελκυστικότητας της αγοράς της Ένωσης και της τιμολογιακής συμπεριφοράς των Κινέζων παραγωγών-εξαγωγέων, όπως συνοψίζεται ανωτέρω στις αιτιολογικές σκέψεις 134 έως 138, είναι πιθανό να διατεθούν ήδη βραχυπρόθεσμα σημαντικοί όγκοι υπεροξοθειικών αλάτων σε χαμηλές τιμές για πώληση/ανακατευθύνση στην Ένωση σε περίπτωση λήξης της ισχύος των μέτρων.
- (140) Κατά συνέπεια, ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής, που είναι επί του παρόντος σε θέση να ικανοποιήσει τη ζήτηση της Ένωσης, ενδέχεται να απολέσει τον όγκο των πωλήσεών του, καθώς και τα μερίδια αγοράς στην αγορά της Ένωσης.

5.4. Επιπτώσεις στην κατάσταση του ενωσιακού κλάδου παραγωγής

- (141) Προκειμένου να αξιολογήσει τις πιθανές επιπτώσεις στον ενωσιακό κλάδο παραγωγής σε περίπτωση λήξης της ισχύος των μέτρων, η Επιτροπή ανέλυσε τι θα ήταν πιθανό να συμβεί στις τιμές πώλησης, στον όγκο των πωλήσεων και στην κερδοφορία του ενωσιακού κλάδου παραγωγής, αν οι κινεζικές εισαγωγές σε χαμηλές τιμές εισέλθουν στην αγορά της Ένωσης σε σημαντικές ποσότητες.
- (142) Στο πλαίσιο αυτό, υπενθυμίζεται ότι, όταν έληξαν τα μέτρα μεταξύ του 2002 και του 2007, οι κινεζικές εισαγωγές σε τιμές ντάμπινγκ αυξήθηκαν από 200 τόνους το 2001 σε σχεδόν 9 000 τόνους το 2006, γεγονός που οδήγησε σε μείωση των τιμών, απώλεια του μεριδίου αγοράς και σημαντική μείωση της κερδοφορίας του ενωσιακού κλάδου παραγωγής.
- (143) Με βάση την εμπειρία του παρελθόντος και την τρέχουσα ανταγωνιστική κατάσταση του ενωσιακού κλάδου παραγωγής, η Επιτροπή εξέτασε τον τρόπο με τον οποίο θα μπορούσαν να επηρεαστούν οι δείκτες ζημίας σε περίπτωση λήξης της ισχύος των μέτρων. Συνεπώς, η Επιτροπή πραγματοποίησε προσομοίωση με βάση τις ακόλουθες παραδοχές:
- α) Η εκτιμώμενη εξέλιξη του όγκου των πωλήσεων βασίστηκε στον συνδυασμό της ιστορικής αύξησης του όγκου όταν τα μέτρα έληξαν για πρώτη φορά (δηλαδή όταν οι κινεζικές εισαγωγές σε τιμές ντάμπινγκ έφθασαν τους 9 000 τόνους το 2006), και της τρέχουσας κατάστασης του ενωσιακού κλάδου παραγωγής στον ανταγωνισμό ανά τύπο προϊόντος, λαμβάνοντας υπόψη τα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα του κλάδου παραγωγής της Ένωσης για τους διάφορους τύπους του προϊόντος (π.χ. καλύτερη ποιότητα ή μικρότερους χρόνους παράδοσης), και το γεγονός ότι η αύξηση των εισαγωγών δεν θα λάμβανε μόνο μερίδιο αγοράς από τον κλάδο παραγωγής της Ένωσης, αλλά και από άλλες τρίτες χώρες.

⁽⁷⁰⁾ Με βάση τα στατιστικά στοιχεία που εξάγονται από τον GTA.

- β) Η αναμενόμενη εξέλιξη της τιμής του ενωσιακού κλάδου παραγωγής βασίζεται στις τιμές των κινεζικών εξαγωγών, όπως αναφέρεται στην Ένωση κατά την περίοδο της έρευνας επανεξέτασης, μείον ένα κλάσμα των διαφορών σε επίπεδο τιμών που παρατηρήθηκε στην αιτιολογική σκέψη 99 ανωτέρω, λαμβανομένων υπόψη διαφορετικών τύπων προϊόντων.
- γ) Στη συνέχεια, τα κατ' εκτίμηση έσοδα εφαρμόστηκαν στη διάρθρωση του κόστους του ενωσιακού κλάδου παραγωγής κατά την περίοδο της έρευνας επανεξέτασης, όπως επαληθεύτηκε επιτόπου, για να υπολογιστούν εκ νέου τα αριθμητικά στοιχεία όσον αφορά την κερδοφορία.

(144) Η προσομοίωση έδειξε ότι η λήξη των μέτρων θα είχε ως αποτέλεσμα μείωση κατά περίπου 13 % του όγκου πωλήσεων του ενωσιακού κλάδου παραγωγής έπειτα από 1 έτος και 20 % έπειτα από 2 έτη, καθώς και μείωση της τιμής πώλησης του ενωσιακού κλάδου παραγωγής κατά περίπου 15 %. Επομένως, τα αριθμητικά στοιχεία όσον αφορά την κερδοφορία θα άλλαζαν από τα σημερινά επίπεδα σε μια κατάσταση που θα ήταν για τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής σχεδόν ζημιογόνος έπειτα από 1 έτος, και ζημιογόνος έπειτα από 2 έτη.

5.5. Συμπέρασμα

(145) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η κατάργηση των μέτρων στις εισαγωγές από τη ΛΔΚ ενδεχομένως θα οδηγούσε σε επανάληψη της σημαντικής ζημίας στον ενωσιακό κλάδο παραγωγής σε σύντομο χρονικό διάστημα.

6. ΤΟ ΣΥΜΦΕΡΟΝ ΤΟΥ ΕΝΩΣΙΑΚΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

(146) Στην αιτιολογική σκέψη 144 ανωτέρω διατυπώθηκε το συμπέρασμα ότι η κατάσταση του κλάδου παραγωγής της Ένωσης θα μπορούσε να επιδεινωθεί σε μεγάλο βαθμό σε περίπτωση λήξης της ισχύος των μέτρων αντιντάμπινγκ. Συνεπώς, η συνέχιση των μέτρων θα ωφελήσει τον κλάδο παραγωγής της Ένωσης, διότι οι παραγωγοί της Ένωσης θα είναι σε θέση να διατηρήσουν τους όγκους των πωλήσεών τους, το μεριδίό τους στην αγορά, την κερδοφορία τους και τη γενικότερη θετική οικονομική κατάσταση τους. Αντιθέτως, η διακοπή των μέτρων θα μπορούσε να απειλήσει τη βιωσιμότητα του κλάδου παραγωγής της Ένωσης, καθώς υπάρχουν λόγοι να αναμένεται στροφή των κινεζικών εισαγωγών στην αγορά της Ένωσης σε τιμές που θα αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ και σε σημαντικούς όγκους, γεγονός που θα προκαλούσε επανάληψη της ζημίας.

7. ΤΟ ΣΥΜΦΕΡΟΝ ΤΩΝ ΧΡΗΣΤΩΝ

(147) Κανένας από τους ερωτηθέντες χρήστες δεν απάντησε στο ερωτηματολόγιο. Ωστόσο, ένας χρήστης, η Wacker Chemie AG, υπέβαλε παρατηρήσεις στις οποίες υποστήριζε ότι τα μέτρα θα έπρεπε να τερματιστούν για διάφορους λόγους, οι οποίοι εξετάζονται κατωτέρω.

(148) Πρώτον, ο χρήστης ισχυρίστηκε ότι ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής αναπτύχθηκε θετικά, παρά τις σημαντικές εισαγωγές από την Κίνα και τις υψηλές εισαγωγές από άλλες πηγές σε συγκρίσιμες τιμές/συχνά μειούμενες τιμές. Ως εκ τούτου, ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής θα πρέπει να είναι σε θέση να αντέξει τον περαιτέρω ανταγωνισμό από τις κινεζικές εισαγωγές. Δεύτερον, η Wacker Chemie δήλωσε ότι οι παραγωγοί της Ένωσης ήταν σε θέση να αυξήσουν τις τιμές στην αγορά της ΕΕ ανεξάρτητα από τις μειώσεις του κόστους παραγωγής. Τέλος, η κατάργηση των μέτρων θα ενίσχυε τον ανταγωνισμό στην αγορά και την ικανότητα προμηθειας υπερξοθευκίων αλάτων σε ανταγωνιστικές τιμές από όλες τις πηγές.

(149) Όπως αναφέρεται στο τμήμα 4.7 ανωτέρω, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής δεν υπέστη σημαντική ζημία κατά την περίοδο της έρευνας επανεξέτασης και ότι ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής αύξησε τις τιμές πώλησής του κατά την εξεταζόμενη περίοδο. Ωστόσο, αυτή η αύξηση της τιμής πώλησης συνδεόταν με ισοδύναμη αύξηση του κόστους παραγωγής (βλέπε αιτιολογική σκέψη 125). Όσον αφορά τις τιμές και τους όγκους των εισαγωγών από τη ΛΔΚ, η Επιτροπή υπενθύμισε ότι σχεδόν όλες οι εισαγωγές στην Ένωση από τη ΛΔΚ προέρχονταν από τον εξαγωγέα ο οποίος διαπιστώθηκε ότι δεν ασκούσε πρακτική ντάμπινγκ κατά την αρχική έρευνα και ο οποίος δεν αποτέλεσε αντικείμενο της τρέχουσας επανεξέτασης. Επιπλέον, οι εισαγωγές από άλλες τρίτες χώρες πραγματοποιήθηκαν σε τιμές συγκρίσιμες με τις τιμές του ενωσιακού κλάδου παραγωγής και σημείωσαν μάλλον ανοδική παρά πτωτική τάση. Η έρευνα έδειξε επίσης ότι, λόγω της φύσης του προϊόντος καθώς και των διαφορών πηγών προμηθειών που διατίθενται στην αγορά, οι χρήστες μπορούν εύκολα να προβούν σε αλλαγή προμηθευτή. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή απέρριψε τους ισχυρισμούς του χρήστη.

(150) Επιπλέον, η αρχική έρευνα έδειξε ότι ο αντίκτυπος του υπό επανεξέταση προϊόντος στο κόστος των κατόντη προϊόντων είναι μάλλον οριακός και ο αντίκτυπος του δασμού αντιντάμπινγκ ήταν αμελητέος⁽⁷¹⁾. Οι χρήστες δεν προσκόμισαν στοιχεία που να ακυρώνουν τα συμπεράσματα των προηγούμενων ερευνών ότι ο αντίκτυπος του δασμού στην επιχείρησή τους θα ήταν οριακός.

⁽⁷¹⁾ ΕΕ L 97 της 12.4.2007, σ. 6.

8. ΤΟ ΣΥΜΦΕΡΟΝ ΤΩΝ ΕΙΣΑΓΩΓΕΩΝ

- (151) Κανέναν από τους εισαγωγείς με τους οποίους πραγματοποιήθηκε επαφή δεν εισηγγαγε το υπό επανεξέταση προϊόν σε σημαντικές ποσότητες και, ως εκ τούτου, δεν ήταν υποχρεωμένοι να απαντήσουν στο ερωτηματολόγιο. Κανέναν από τους εισαγωγείς που αναγγέλθηκαν στην Επιτροπή στην αρχή της επανεξέτασης δεν υπέβαλε παρατηρήσεις.
- (152) Η έρευνα επιβεβαίωσε ότι οι εισαγωγείς μπορούν εύκολα να πραγματοποιούν αγορές από διάφορες πηγές που διατίθενται επί του παρόντος στην αγορά, ιδίως από τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής, τους εξαγωγείς από τις ΗΠΑ και τον Κινέζο εξαγωγέα που προβαίνει σε πωλήσεις σε τιμές που δεν αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ. Στην αρχική έρευνα η Επιτροπή διαπίστωσε ότι το ποσοστό των εισαγωγών υπεροξοθειικών αλάτων αντιπροσώπευε μεταξύ 0,03 % και 1,3 % του συνολικού κύκλου εργασιών των εισαγωγέων⁽⁷²⁾. Συνεπώς, ελλείψει αποδεικτικών στοιχείων που θα ήταν ικανά να ανατρέψουν το εν λόγω πόρισμα και δεδομένου ότι οι εισαγωγές του υπό επανεξέταση προϊόντος ήταν ασήμαντες κατά την περίοδο της έρευνας επανεξέτασης, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι εισαγωγείς δεν θα θιγούν δυσανάλογα από τα μέτρα.

9. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

- (153) Σύμφωνα με το άρθρο 21 του βασικού κανονισμού, η Επιτροπή στάθμισε τα διάφορα ανταγωνιστικά συμφέροντα και έδωσε ιδιαίτερη προσοχή στην ανάγκη προστασίας του ενωσιακού κλάδου παραγωγής από πιθανή επανάληψη της ζημίας. Ελλείψει οποιωνδήποτε αποδεικτικών στοιχείων που θα ακύρωναν τα πορίσματα της αρχικής έρευνας, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι εισαγωγείς και οι χρήστες δεν επηρεάζονται με σημαντικό τρόπο ώστε να θεωρηθεί ότι η διατήρηση των μέτρων θα ήταν σαφώς δυσανάλογη. Με βάση τα προαναφερθέντα, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι δεν υπάρχουν επιτακτικοί λόγοι που να άπτονται του συμφέροντος της Ένωσης για τη μη διατήρηση των ισχυόντων μέτρων αντντάμπινγκ.

10. ΕΠΑΚΟΛΟΥΘΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

- (154) Στις 8 Νοεμβρίου 2019 η Επιτροπή γνωστοποίησε τα ουσιώδη πραγματικά περιστατικά και το σκεπτικό βάσει των οποίων κόπευε να διατηρήσει τους δασμούς αντντάμπινγκ («κοινοποίηση τελικών πορισμάτων») και κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν παρατηρήσεις. Η Επιτροπή δεν έλαβε παρατηρήσεις από τα ενδιαφερόμενα μέρη που να αντιτίθενται στα γνωστοποιηθέντα πορίσματα.
- (155) Οι παρατηρήσεις που διατύπωσαν τα ενδιαφερόμενα μέρη εξετάστηκαν από την Επιτροπή και ελήφθησαν υπόψη όπου κρίθηκε σκόπιμο.

11. ΜΕΤΡΑ ΑΝΤΙΝΤΑΜΠΙΝΓΚ

- (156) Από τα ανωτέρω συνάγεται ότι θα πρέπει να διατηρηθούν τα μέτρα αντντάμπινγκ που εφαρμόζονται στα υπεροξοθειικά άλατα καταγωγής Κίνας.
- (157) Για να ελαχιστοποιηθούν οι κίνδυνοι καταστρατήγησης λόγω της μεγάλης διαφοράς των δασμολογικών συντελεστών, απαιτούνται ειδικά μέτρα που να διασφαλίζουν την ορθή εφαρμογή των ατομικών δασμών αντντάμπινγκ. Οι εταιρείες με ατομικούς δασμούς αντντάμπινγκ πρέπει να προσκομίζουν έγκυρο εμπορικό τιμολόγιο στις τελωνειακές αρχές των κρατών μελών. Το τιμολόγιο πρέπει να είναι σύμφωνο με τις απαιτήσεις που ορίζονται στο άρθρο 1 παράγραφος 3 του παρόντος κανονισμού. Οι εισαγωγές που δεν συνοδεύονται από τέτοιο τιμολόγιο θα πρέπει να υπόκεινται στον δασμό αντντάμπινγκ που εφαρμόζεται για «όλες τις άλλες εταιρείες».
- (158) Μολονότι η προσκόμιση των εν λόγω εγγράφων είναι απαραίτητη για την εφαρμογή από τις τελωνειακές αρχές των κρατών μελών των ατομικών συντελεστών αντντάμπινγκ στις εισαγωγές, τα έγγραφα αυτά δεν αποτελούν το μόνο στοιχείο που πρέπει να λαμβάνουν υπόψη οι τελωνειακές αρχές. Πράγματι, οι τελωνειακές αρχές των κρατών μελών, ακόμη και αν λάβουν τιμολόγιο που πληροί όλες τις απαιτήσεις που ορίζονται στο άρθρο 1 παράγραφος 3 του παρόντος κανονισμού, οφείλουν να διενεργούν τους δικούς τους συνήθεις ελέγχους και μπορούν, όπως και σε όλες τις άλλες περιπτώσεις, να απαιτούν πρόσθετα έγγραφα (έγγραφα αποστολής κ.λπ.) για την επαλήθευση της ακρίβειας των στοιχείων που περιέχονται στη δήλωση και να διασφαλίζουν ότι η συνακόλουθη εφαρμογή του χαμηλότερου δασμολογικού συντελεστή είναι δικαιολογημένη, σύμφωνα με την τελωνειακή νομοθεσία.
- (159) Αν οι εξαγωγές μιας από τις εταιρείες που επωφελούνται από χαμηλότερους ατομικούς δασμολογικούς συντελεστές αυξηθούν σημαντικά σε όγκο, ιδίως μετά την επιβολή των εν λόγω μέτρων, αυτή καθαυτή η αύξηση του όγκου θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι συνιστά μεταβολή του εμπορικού πλαισίου λόγω της επιβολής μέτρων κατά την έννοια του άρθρου 13 παράγραφος 1 του βασικού κανονισμού. Στην περίπτωση αυτή, μπορεί να κινηθεί έρευνα κατά της καταστρατήγησης, εφόσον πληρούνται οι σχετικές προϋποθέσεις. Η εν λόγω έρευνα θα μπορούσε, μεταξύ άλλων, να εξετάσει την ανάγκη κατάργησης του/των ατομικού/-ών δασμολογικού/-ών συντελεστή/-ών και τη συνακόλουθη επιβολή δασμού σε επίπεδο χώρας.

⁽⁷²⁾ ΕΕ L 97 της 12.4.2007, σ. 6.

- (160) Αν μια εταιρεία με ατομικό δασμολογικό συντελεστή αλλάξει την επωνυμία της, μπορεί να υποβάλει αίτημα να εξακολουθήσει να εφαρμόζεται γι' αυτήν ο ίδιος δασμολογικός συντελεστής. Το αίτημα πρέπει να απευθύνεται στην Επιτροπή ⁽⁷³⁾. Το αίτημα πρέπει να περιέχει όλες τις σχετικές πληροφορίες με τις οποίες μπορεί να καταδειχθεί ότι η αλλαγή δεν θίγει το δικαίωμα της εταιρείας να επωφελείται από τον δασμολογικό συντελεστή που εφαρμόζεται σε αυτήν. Αν η αλλαγή επωνυμίας της εταιρείας δεν επηρεάζει το δικαίωμά της να επωφελείται από τον δασμολογικό συντελεστή που εφαρμόζεται σε αυτήν, θα δημοσιεύεται ανακοίνωση σχετικά με την αλλαγή επωνυμίας στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
- (161) Δυνάμει του άρθρου 109 του κανονισμού (ΕΕ, Ευρατόμ) 2018/1046 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽⁷⁴⁾, για τα ποσά που πρέπει να επιστραφούν σύμφωνα με απόφαση του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, το επιτόκιο που καταβάλλεται θα πρέπει να είναι εκείνο που εφαρμόζεται από την Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα κατά τις κύριες πράξεις της επαναχρηματοδότησης, όπως αυτό δημοσιεύεται στη σειρά C της *Επίσημης Εφημερίδας της Ευρωπαϊκής Ένωσης* την πρώτη ημερολογιακή ημέρα κάθε μηνός.
- (162) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής που έχει συσταθεί βάσει του άρθρου 15 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/1036,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

1. Επιβάλλεται οριστικός δασμός αντανάμπινγκ στις εισαγωγές υπεροξοθειικών (υπερθειικών) αλάτων, συμπεριλαμβανομένου του θειικού υπεροξυμονοθειικού καλίου, που υπάγονται επί του παρόντος στους κωδικούς ΣΟ 2833 40 00 και ex 2842 90 80 (κωδικός Taric 2842 90 80 20), καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας.

2. Ο συντελεστής του οριστικού δασμού αντανάμπινγκ που εφαρμόζεται επί της καθαρής, «ελεύθερης στα σύνορα της Ένωσης» τιμής, πριν από την καταβολή δασμού, για το προϊόν που περιγράφεται στην παράγραφο 1 και παράγεται από τις εταιρείες που αναφέρονται κατωτέρω, καθορίζεται ως εξής:

Εταιρεία	Δασμός (%)	Πρόσθετος κωδικός TARIC
ABC Chemicals (Shanghai) Co., Ltd, Σαγκάη	0,0	A820
United Initiators Shanghai Co., Ltd	24,5	A821
Όλες οι άλλες εταιρείες	71,8	A999

3. Η εφαρμογή του ατομικού δασμολογικού συντελεστή που καθορίζεται για τις εταιρείες που αναφέρονται στην παράγραφο 2 εξαρτάται από την προσκόμιση στις τελωνειακές αρχές των κρατών μελών έγκυρου εμπορικού τιμολογίου, στο οποίο να υπάρχει δήλωση που να φέρει ημερομηνία και υπογραφή υπαλλήλου του φορέα που εκδίδει το τιμολόγιο, με αναφορά του ονόματος και της θέσης του, με την ακόλουθη διατύπωση: «Ο/Η κάτωθι υπογεγραμμένος/-η πιστοποιώ ότι ο (όγκος) του [εν λόγω προϊόντος] που πωλήθηκε για εξαγωγή στην Ευρωπαϊκή Ένωση και περιλαμβάνεται στο παρόν τιμολόγιο παρήχθη από την [επωνυμία και διεύθυνση εταιρείας] [πρόσθετος κωδικός TARIC] στην [οικεία χώρα]. Δηλώνω ότι τα στοιχεία που αναγράφονται στο παρόν τιμολόγιο είναι πλήρη και ακριβή.» Αν δεν προσκομιστεί τέτοιο τιμολόγιο, εφαρμόζεται ο δασμός που ισχύει για όλες τις άλλες εταιρείες.

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

Άρθρο 2

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

⁽⁷³⁾ European Commission, Directorate-General for Trade, Directorate H, Rue de la Loi 170, 1040 Brussels, Belgium.

⁽⁷⁴⁾ Κανονισμός (ΕΕ, Ευρατόμ) 2018/1046 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Ιουλίου 2018, σχετικά με τους δημοσιονομικούς κανόνες που εφαρμόζονται στον γενικό προϋπολογισμό της Ένωσης, την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 1296/2013, (ΕΕ) αριθ. 1301/2013, (ΕΕ) αριθ. 1303/2013, (ΕΕ) αριθ. 1304/2013, (ΕΕ) αριθ. 1309/2013, (ΕΕ) αριθ. 1316/2013, (ΕΕ) αριθ. 223/2014, (ΕΕ) αριθ. 283/2014 και της απόφασης αριθ. 541/2014/ΕΕ και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ, Ευρατόμ) αριθ. 966/2012 (ΕΕ L 193 της 30.7.2018, σ. 1).

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

Βρυξέλλες, 16 Ιανουαρίου 2020.

Για την Επιτροπή
Η Πρόεδρος
Ursula VON DER LEYEN

ΠΡΑΞΕΙΣ ΠΟΥ ΕΚΔΙΔΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΦΟΡΕΙΣ ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ ΣΥΣΤΑΘΕΙ ΜΕ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΑΡΙΘ. 2/2019 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΧΕΡΣΑΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ/ΕΛΒΕΤΙΑΣ

ΤΗΣ 13ΗΣ ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2019

σχετικά με τα μεταβατικά μέτρα για τη διατήρηση της ομαλής ροής της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας
μεταξύ της Ελβετίας και της Ευρωπαϊκής Ένωσης [2020/40]

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη συμφωνία, της 21ης Ιουνίου 1999, μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της Ελβετικής Συνομοσπονδίας για τις σιδηροδρομικές και τις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων και επιβατών (εφεξής «η συμφωνία»), και ιδίως το άρθρο 52 παράγραφος 4,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Σύμφωνα με το άρθρο 51 παράγραφος 2 της συμφωνίας, η επιτροπή χερσαίων μεταφορών Κοινότητας/Ελβετίας (εφεξής «η μεικτή επιτροπή») εξασφαλίζει την παρακολούθηση και την εφαρμογή των διατάξεων της συμφωνίας και θέτει σε εφαρμογή τις ρήτρες αναπροσαρμογής και αναθεώρησης που αναφέρονται στα άρθρα 52 και 55 της συμφωνίας.
- (2) Σύμφωνα με το άρθρο 52 παράγραφος 4 της συμφωνίας, η μεικτή επιτροπή εκδίδει, μεταξύ άλλων, τις αποφάσεις αναθεώρησης του παραρτήματος 1, για να ενσωματώνει, εφόσον είναι αναγκαίο και με βάση την αρχή της αμοιβαιότητας, τις τροποποιήσεις που έχουν επέλθει στη σχετική νομοθεσία ή αποφασίζει κάθε άλλο μέτρο με σκοπό να διαφυλαχθεί η ορθή λειτουργία της συμφωνίας.
- (3) Η απόφαση αριθ. 1/2013 της μεικτής επιτροπής⁽¹⁾ προβλέπει την αναγνώριση, με βάση την αρχή της αμοιβαιότητας, των πιστοποιητικών ασφάλειας των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων που εκδίδουν οι εθνικές αρχές ασφάλειας κράτους μέλους ή της Ελβετίας σύμφωνα με την οδηγία 2004/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽²⁾. Προβλέπει επίσης την αναγνώριση, στη βάση της αμοιβαιότητας, των δηλώσεων «ΕΚ» συμμόρφωσης, καταλληλότητας χρήσης και επαλήθευσης, των πιστοποιητικών «ΕΚ» επαλήθευσης, των εγκρίσεων θέσης υποσυστημάτων, οχημάτων και τύπου οχήματος σε λειτουργία, καθώς και των κοινοποιημένων οργανισμών βάσει της οδηγίας 2008/57/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽³⁾.
- (4) Στην οδηγία (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽⁴⁾ καθορίζονται νέες απαιτήσεις για τη διάθεση στοιχείων διαλειτουργικότητας, υποσυστημάτων και σιδηροδρομικών οχημάτων στην αγορά. Στην οδηγία (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽⁵⁾ καθορίζονται νέες απαιτήσεις για την έκδοση ενιαίων πιστοποιητικών ασφάλειας των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων. Επίσης, με τις εν λόγω οδηγίες, ανατίθενται νέα καθήκοντα στον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (εφεξής «ο Οργανισμός»). Συγκεκριμένα, ο Οργανισμός επιφορτίζεται με την έκδοση εγκρίσεων διάθεσης οχήματος στην αγορά και εγκρίσεων τύπου οχήματος σύμφωνα με τα άρθρα 21 και 24 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 (εφεξής «εγκρίσεις οχήματος ΕΕ»), καθώς και για την έκδοση ενιαίων πιστοποιητικών ασφάλειας, σύμφωνα με το άρθρο 10 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 (εφεξής «ενιαία πιστοποιητικά ασφάλειας»). Οι οδηγίες πρέπει να μεταφερθούν από τα κράτη μέλη στο εθνικό τους δίκαιο έως τις 16 Ιουνίου 2019 ή, για τα κράτη μέλη που έχουν ενημερώσει σχετικά την Επιτροπή και τον Οργανισμό, το αργότερο έως τις 16 Ιουνίου 2020. Οι οδηγίες 2004/49/ΕΚ και 2008/57/ΕΚ καταργούνται και αντικαθίστανται από τις 16 Ιουνίου 2020 από τις οδηγίες (ΕΕ) 2016/797 και (ΕΕ) 2016/798.
- (5) Πέραν αυτού, η Ελβετία προβλέπει να εφαρμόζει ισοδύναμες νομικές διατάξεις με τις οδηγίες (ΕΕ) 2016/797 και (ΕΕ) 2016/798. Ως εκ τούτου, είναι αναγκαίο να ενσωματωθούν στη συμφωνία οι νέες ουσιαστικές διατάξεις των οδηγιών (ΕΕ) 2016/797 και (ΕΕ) 2016/798, με την αναθεώρηση του παραρτήματος 1 της συμφωνίας.

⁽¹⁾ Απόφαση αριθ. 1/2013 της επιτροπής χερσαίων μεταφορών Κοινότητας/Ελβετίας της 6ης Δεκεμβρίου 2013 για την τροποποίηση του παραρτήματος 1 της συμφωνίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της Ελβετικής Συνομοσπονδίας για τις σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές εμπορευμάτων και επιβατών (ΕΕ L 352 της 24.12.2013, σ. 79).

⁽²⁾ Οδηγία 2004/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, για την ασφάλεια των κοινοτικών σιδηροδρόμων, η οποία τροποποιεί την οδηγία 95/18/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με τις άδειες σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και την οδηγία 2001/14/ΕΚ σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής καθώς και με την πιστοποίηση ασφάλειας (Οδηγία για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων) (ΕΕ L 164 της 30.4.2004, σ. 44).

⁽³⁾ Οδηγία 2008/57/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 2008, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος (ΕΕ L 191 της 18.7.2008, σ. 1).

⁽⁴⁾ Οδηγία (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ L 138 της 26.5.2016, σ. 44).

⁽⁵⁾ Οδηγία (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016, για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων (ΕΕ L 138 της 26.5.2016, σ. 102).

- (6) Σύμφωνα με την παρούσα μορφή της συμφωνίας, δεν προβλέπεται η δυνατότητα των θεσμικών οργάνων ή οργανισμών της Ευρωπαϊκής Ένωσης να ασκούν εξουσίες στην Ελβετία, ούτε εξουσιοδοτείται η μεικτή επιτροπή να τροποποιήσει τη συμφωνία κατ' αυτή την έννοια. Εν αναμονή τροποποίησης της συμφωνίας βάσει των εφαρμοστέων διαδικασιών, είναι αναγκαίο να θεσπιστούν μεταβατικές διατάξεις για να διατηρηθεί η ομαλή ροή της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας μεταξύ της Ελβετίας και της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Προς τον σκοπό αυτό, πρέπει να διευκρινιστεί ότι η συμμόρφωση με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις ασφάλειας και διαλειτουργικότητας στην Ελβετία μπορεί να επιτευχθεί, αφενός, με συνδυασμό ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας ή έγκρισης οχήματος ΕΕ που εκδίδει ο Οργανισμός και, αφετέρου, με επαλήθευση της συμμόρφωσης με τους ελβετικούς εθνικούς κανόνες από την Ελβετία. Όσον αφορά την έκδοση ενιαίων πιστοποιητικών ασφάλειας ή εγκρίσεων οχήματος ΕΕ, ο Οργανισμός θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη, ως αποδεικτικό στοιχείο, την αξιολόγηση των απαιτήσεων της ελβετικής νομοθεσίας που αντιστοιχούν στο σχετικό δικαίο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, την οποία διενεργεί η Ελβετία για την έκδοση πιστοποιητικών ασφάλειας ή εγκρίσεων οχημάτων για το ελβετικό σιδηροδρομικό δίκτυο.
- (7) Τα πιστοποιητικά «ΕΚ» και οι δηλώσεις «ΕΚ» που θεσπίστηκαν βάσει της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 θα πρέπει να αναγνωρίζονται αμοιβαία.
- (8) Προκειμένου να περιοριστεί ο διοικητικός φόρτος, είναι σκόπιμο να επιτρέπεται στους αιτούντες να ζητούν ταυτόχρονα ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας ή έγκριση οχήματος ΕΕ που εκδίδει ο Οργανισμός, καθώς και την επαλήθευση από την Ελβετία της τήρησης των εθνικών κανόνων της. Για την επίτευξη του ίδιου στόχου, είναι σκόπιμο να επιτρέπεται στους αιτούντες να χρησιμοποιούν για τον σκοπό αυτό την υπηρεσία μιας στάσης (μονοαπευθυντική διαδικασία) που αναφέρεται στο άρθρο 12 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/796 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (*). Είναι σκόπιμο να χορηγηθεί στην Ελβετία πρόσβαση στην υπηρεσία μιας στάσης και ο Οργανισμός και η Ελβετία θα πρέπει να συνεργάζονται, εφόσον είναι αναγκαίο, για την εφαρμογή της παρούσας απόφασης.
- (9) Οι εθνικοί κανόνες που αναφέρονται στο άρθρο 13 παράγραφος 2 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 και στο άρθρο 8 παράγραφος 2 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 και εφαρμόζονται για την έκδοση πιστοποιητικών ασφάλειας και εγκρίσεων οχήματος στο ελβετικό έδαφος (εφεξής «εθνικοί κανόνες») θα πρέπει να κοινοποιούνται προς δημοσίευση μέσω του ηλεκτρονικού συστήματος που αναφέρεται στο άρθρο 27 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/796. Οι τομείς στους οποίους εφαρμόζονται οι εθνικοί κανόνες της Ελβετίας θα πρέπει να περιληφθούν στο παράρτημα 1 της συμφωνίας.
- (10) Η Ελβετία και η Ευρωπαϊκή Ένωση δεσμεύονται να καταργήσουν τους περιττούς εθνικούς κανόνες που παρεμποδίζουν τη διαλειτουργικότητα και την ομαλή ροή της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας μεταξύ Ελβετίας και Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ορισμένοι εθνικοί κανόνες της Ελβετίας που παρατίθενται στο παράρτημα 1 της συμφωνίας ενδέχεται να μην είναι συμβιβάσιμοι με τις τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας και θα πρέπει να επανεξεταστούν πριν τις 31 Δεκεμβρίου 2020 προκειμένου να αφαιρεθούν, να τροποποιηθούν ή να διατηρηθούν.
- (11) Η απόφαση αριθ. 1/2013 της μεικτής επιτροπής θα πρέπει να καταργηθεί. Ωστόσο, δεδομένου ότι, σύμφωνα με τις οδηγίες (ΕΕ) 2016/797 και (ΕΕ) 2016/798, ορισμένα κράτη μέλη θα μεταφέρουν τις οδηγίες αυτές στο εθνικό τους δικαίο το αργότερο στις 16 Ιουνίου 2020, το άρθρο 2 παράγραφος 1 και το άρθρο 3 παράγραφος 1 της εν λόγω απόφασης της μεικτής επιτροπής θα πρέπει να εξακολουθήσουν να εφαρμόζονται μέχρι αυτήν την ημερομηνία, όσον αφορά τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη.
- (12) Οι δηλώσεις «ΕΚ» συμμόρφωσης, καταλληλότητας χρήσης και επαλήθευσης, τα πιστοποιητικά «ΕΚ» επαλήθευσης και οι εγκρίσεις θέσης υποσυστημάτων, οχημάτων και τύπου οχήματος σε λειτουργία και τα πιστοποιητικά ασφάλειας που έχουν αναγνωριστεί σύμφωνα με την απόφαση αριθ. 1/2013 θα πρέπει να εξακολουθήσουν να αναγνωρίζονται σύμφωνα με τους όρους έκδοσής τους.
- (13) Οι μεταβατικές διατάξεις της παρούσας απόφασης θα πρέπει να εφαρμόζονται έως τις 31 Δεκεμβρίου 2020, εν αναμονή της τροποποίησης της συμφωνίας με σκοπό να επεκταθεί ο ρόλος του Οργανισμού στο σιδηροδρομικό δίκτυο της Ελβετίας στον τομέα των πιστοποιητικών ασφάλειας και των εγκρίσεων οχήματος. Η μεικτή επιτροπή θα πρέπει να εξετάσει το ενδεχόμενο παράτασης των μεταβατικών μέτρων πέραν της 31ης Δεκεμβρίου 2020, εάν είναι πιθανόν να μην εφαρμοστούν έως την 31η Δεκεμβρίου 2020 οι νομικές διατάξεις που είναι ισοδύναμες με εκείνες του κανονισμού (ΕΕ) 2016/796, καθώς και των οδηγιών (ΕΕ) 2016/797 και (ΕΕ) 2016/798,

ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ:

Άρθρο 1

Το παράρτημα 1 της συμφωνίας αντικαθίσταται από το παράρτημα της παρούσας απόφασης.

(*) Κανονισμός (ΕΕ) 2016/796 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016, σχετικά με τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 881/2004 (ΕΕ L 138 της 26.5.2016, σ. 1).

Άρθρο 2

1. Η τήρηση των απαιτήσεων για τη χρήση του ελβετικού σιδηροδρομικού δικτύου από σιδηροδρομική επιχείρηση μπορεί να επιτευχθεί με συνδυασμό:

- ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας που εκδίδει ο Οργανισμός σύμφωνα με το άρθρο 10 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 και
- απόφασης της Ελβετίας με την οποία επαληθεύεται η τήρηση των ελβετικών εθνικών κανόνων που αναφέρονται στο άρθρο 6 παράγραφος 1.

Για τους σκοπούς του πρώτου εδαφίου, η Ελβετία αναγνωρίζει τα ενιαία πιστοποιητικά ασφάλειας που εκδίδει ο Οργανισμός σύμφωνα με το άρθρο 10 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/798.

Η επαλήθευση της τήρησης των ελβετικών εθνικών κανόνων διενεργείται από τις ελβετικές εθνικές αρχές εντός των προθεσμιών που καθορίζονται στο άρθρο 6 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/763 ⁽⁷⁾.

2. Όσον αφορά την έκδοση ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας για τη χρήση του σιδηροδρομικού δικτύου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ο Οργανισμός λαμβάνει υπόψη, ως αποδεικτικό στοιχείο, την αξιολόγηση των απαιτήσεων της ελβετικής νομοθεσίας που αντιστοιχούν στο σχετικό δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, την οποία διενεργεί η Ελβετία για την έκδοση πιστοποιητικού ασφάλειας για το ελβετικό σιδηροδρομικό δίκτυο.

3. Ο αιτών μπορεί να ζητήσει ταυτόχρονα ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας και απόφαση για την επαλήθευση της τήρησης των ελβετικών εθνικών κανόνων. Στις περιπτώσεις αυτές, ο Οργανισμός και η Ελβετία συνεργάζονται ώστε οι αποφάσεις σχετικά με την αίτηση έκδοσης ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας και τον έλεγχο της τήρησης των ελβετικών εθνικών κανόνων να εκδίδονται εντός των προθεσμιών που προβλέπονται στο άρθρο 6 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/763 και σύμφωνα με την παράγραφο 1 τρίτο εδάφιο.

Άρθρο 3

1. Η τήρηση των απαιτήσεων χορήγησης εγκρίσεων οχήματος στο σιδηροδρομικό δίκτυο της Ελβετίας μπορεί να επιτευχθεί με συνδυασμό:

- έγκρισης οχήματος ΕΕ που εκδίδει ο Οργανισμός σύμφωνα με το άρθρο 21 και το άρθρο 24 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 και
- απόφασης της Ελβετίας με την οποία επαληθεύεται η τήρηση των ελβετικών εθνικών κανόνων που αναφέρονται στο άρθρο 6 παράγραφος 1.

Για τους σκοπούς του πρώτου εδαφίου, η Ελβετία αναγνωρίζει τις εγκρίσεις οχήματος ΕΕ που εκδίδει ο Οργανισμός σύμφωνα με τα άρθρα 21 και 24 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.

Η επαλήθευση της τήρησης των ελβετικών εθνικών κανόνων διενεργείται από τις ελβετικές εθνικές αρχές εντός των προθεσμιών που καθορίζονται στο άρθρο 34 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 ⁽⁸⁾.

2. Όσον αφορά την έκδοση έγκρισης οχήματος ΕΕ για τη χρήση οχήματος στο σιδηροδρομικό δίκτυο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ο Οργανισμός λαμβάνει υπόψη, ως αποδεικτικό στοιχείο, την αξιολόγηση των απαιτήσεων της ελβετικής νομοθεσίας που αντιστοιχούν στο σχετικό δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, την οποία διενεργεί η Ελβετία για την έκδοση εγκρίσεων οχήματος για το ελβετικό σιδηροδρομικό δίκτυο.

3. Ο αιτών μπορεί να ζητήσει ταυτόχρονα έγκριση ΕΕ οχήματος και απόφαση για την τήρηση των ελβετικών εθνικών κανόνων. Στις περιπτώσεις αυτές, ο Οργανισμός και η Ελβετία συνεργάζονται ώστε οι αποφάσεις σχετικά με την αίτηση έγκρισης ΕΕ οχήματος και την επαλήθευση της τήρησης των ελβετικών εθνικών κανόνων να εκδίδονται εντός των προθεσμιών που καθορίζονται στο άρθρο 34 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/545 και σύμφωνα με την παράγραφο 1 τρίτο εδάφιο.

Άρθρο 4

1. Αναγνωρίζονται, με βάση την αρχή της αμοιβαιότητας:

- α) τα πιστοποιητικά «ΕΚ» συμμόρφωσης ή καταλληλότητας χρήσης που αναφέρονται στο άρθρο 9 παράγραφος 2 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 και εκδίδονται από κοινοποιημένο οργανισμό·

⁽⁷⁾ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2018/763 της Επιτροπής, της 9ης Απριλίου 2018, σχετικά με τον καθορισμό πρακτικών ρυθμίσεων για την έκδοση ενιαίων πιστοποιητικών ασφάλειας των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων κατ' εφαρμογή της οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, και με την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 653/2007 της Επιτροπής. (ΕΕ L 129 της 25.5.2018, σ. 49).

⁽⁸⁾ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής, της 4ης Απριλίου 2018, σχετικά με τον καθορισμό πρακτικών ρυθμίσεων για την έγκριση σιδηροδρομικών οχημάτων και διαδικασίας έγκρισης τύπου οχημάτων σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 90 της 6.4.2018, σ. 66).

- β) οι δηλώσεις «ΕΚ» συμμόρφωσης ή καταλληλότητας χρήσης που αναφέρονται στο άρθρο 9 και στο άρθρο 10 παράγραφος 1 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 και συντάσσονται από τον κατασκευαστή ή τον εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπό του·
- γ) τα πιστοποιητικά «ΕΚ» επαλήθευσης που αναφέρονται στο παράρτημα IV της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 και εκδίδονται από κοινοποιημένο οργανισμό·
- δ) οι δηλώσεις «ΕΚ» επαλήθευσης που αναφέρονται στο άρθρο 15 παράγραφος 1 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 και συντάσσονται από τον αιτούντα·
- ε) ο κατάλογος των οργανισμών αξιολόγησης της συμμόρφωσης της Ελβετίας και της Ευρωπαϊκής Ένωσης που προβλέπεται στο άρθρο 38 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.

2. Η Ελβετία κοινοποιεί στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή και στα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης τους οργανισμούς αξιολόγησης της συμμόρφωσης που είναι εγκατεστημένοι στην Ελβετία, σύμφωνα με το άρθρο 37 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.

Οι κοινοποιημένοι ελβετικοί οργανισμοί μπορούν να ασκούν τις δραστηριότητές τους υπό τους όρους που προβλέπονται στην οδηγία (ΕΕ) 2016/797 και για όσο διάστημα συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.

Η Επιτροπή δημοσιοποιεί τον κατάλογο των κοινοποιημένων ελβετικών οργανισμών.

Άρθρο 5

1. Οι αιτήσεις για απόφαση επαλήθευσης της τήρησης των ελβετικών εθνικών κανόνων που αναφέρονται στο άρθρο 1 παράγραφος 1 και στο άρθρο 3 παράγραφος 1 πραγματοποιούνται μέσω της υπηρεσίας μιας στάσης (μονοαπευθυντικής διαδικασίας) που αναφέρεται στο άρθρο 12 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/796.
2. Οι αιτήσεις που αναφέρονται στο άρθρο 2 παράγραφος 3 και στο άρθρο 3 παράγραφος 3 υποβάλλονται μέσω της υπηρεσίας μιας στάσης (μονοαπευθυντικής διαδικασίας).
3. Η Ελβετία καταχωρίζει αντίγραφο της απόφασης επαλήθευσης της τήρησης των εθνικών κανόνων στην υπηρεσία μιας στάσης (μονοαπευθυντική διαδικασία).
4. Η Ελβετία έχει πρόσβαση στην υπηρεσία μιας στάσης (μονοαπευθυντική διαδικασία) για τους σκοπούς της εν λόγω απόφασης.

Άρθρο 6

1. Οι ελβετικοί εθνικοί κανόνες μπορούν να συμπληρώνουν τις απαιτήσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή να παρεκκλίνουν από αυτές, εφόσον οι εν λόγω κανόνες αφορούν τις τεχνικές παραμέτρους των υποσυστημάτων, τις επιχειρησιακές πτυχές και τις πτυχές που αφορούν το προσωπικό το οποίο εκτελεί τα καθήκοντα ασφάλειας που απαριθμούνται στο παράρτημα 1 της συμφωνίας.
2. Η Ελβετία κοινοποιεί στον Οργανισμό τους εθνικούς κανόνες που αναφέρονται στην παράγραφο 1 προκειμένου να δημοσιευτούν μέσω του ηλεκτρονικού συστήματος που αναφέρεται στο άρθρο 27 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/796.

Άρθρο 7

1. Η απόφαση αριθ. 1/2013 της μεικτής επιτροπής καταργείται από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας απόφασης.
2. Το άρθρο 2 παράγραφος 1 και το άρθρο 3 παράγραφος 1 της απόφασης αριθ. 1/2013 της μεικτής επιτροπής εξακολουθούν να εφαρμόζονται έως τις 16 Ιουνίου 2020 όσον αφορά τα κράτη μέλη που έχουν ενημερώσει τον Οργανισμό και την Επιτροπή δυνάμει του άρθρου 57 παράγραφος 2 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 ή του άρθρου 33 παράγραφος 2 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/798.
3. Οι δηλώσεις «ΕΚ» συμμόρφωσης ή καταλληλότητας χρήσης, τα πιστοποιητικά «ΕΚ» επαλήθευσης και οι δηλώσεις «ΕΚ» επαλήθευσης που έχουν αναγνωριστεί σύμφωνα με την απόφαση αριθ. 1/2013 της μεικτής επιτροπής εξακολουθούν να αναγνωρίζονται σύμφωνα με τους όρους έκδοσής τους.
4. Τα πιστοποιητικά ασφάλειας και οι εγκρίσεις θέσης υποσυστημάτων, οχημάτων και τύπου οχήματος σε λειτουργία που αναγνωρίζονται σύμφωνα με την απόφαση αριθ. 1/2013 της μεικτής επιτροπής εξακολουθούν να αναγνωρίζονται σύμφωνα με τους όρους έκδοσής τους.

Άρθρο 8

Η παρούσα απόφαση αρχίζει να ισχύει την ημέρα της έκδοσής της.

Τα άρθρα 2, 3, 4 και 5 εφαρμόζονται μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2020.

Βρυξέλλες, 13 Δεκεμβρίου 2019.

Για την Ευρωπαϊκή Ένωση
Η Πρόεδρος
Elisabeth WERNER

Για την Ελβετική Συνομοσπονδία
Ο επικεφαλής της αντιπροσωπείας της Ελβετίας
Peter FÜGLISTALER

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

ΕΦΑΡΜΟΣΤΕΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Σύμφωνα με το άρθρο 52 παράγραφος 6 της παρούσας συμφωνίας, η Ελβετία εφαρμόζει νομικές διατάξεις ισοδύναμες με τις κάτωθι διατάξεις:

Σχετικές διατάξεις του δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης

ΤΜΗΜΑ 1 – ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΣΤΟ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ

- Οδηγία 2006/1/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Ιανουαρίου 2006, για τη χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων χωρίς οδηγό στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές (κωδικοποιημένη έκδοση) (ΕΕ L 33 της 4.2.2006, σ. 82).
- Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Οκτωβρίου 2009, σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων όσον αφορά τους όρους που πρέπει να πληρούνται για την άσκηση του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα και για την κατάργηση της οδηγίας 96/26/ΕΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 300 της 14.11.2009, σ. 51), όπως τροποποιήθηκε τελευταία με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 517/2013 του Συμβουλίου, της 13ης Μαΐου 2013 (ΕΕ L 158 της 10.6.2013, σ. 1).
- Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Οκτωβρίου 2009, για τους κοινούς κανόνες πρόσβασης στην αγορά διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών (ΕΕ L 300 της 14.11.2009, σ. 72), όπως τροποποιήθηκε τελευταία με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 517/2013 του Συμβουλίου, της 13ης Μαΐου 2013 (ΕΕ L 158 της 10.6.2013, σ. 1).

Για τους σκοπούς της παρούσας συμφωνίας,

- a) η Ευρωπαϊκή Ένωση και η Ελβετική Συνομοσπονδία απαλλάσσουν από την υποχρέωση κατοχής βεβαίωσης οδηγού όλους τους υπηκόους της Ελβετικής Συνομοσπονδίας, τους υπηκόους των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου·
 - β) η Ελβετική Συνομοσπονδία μπορεί να απαλλάσσει από την υποχρέωση κατοχής βεβαίωσης οδηγού τους υπηκόους κρατών άλλων από εκείνα που αναφέρονται στο στοιχείο α) μόνον κατόπιν προηγούμενης διαβούλευσης με την Ευρωπαϊκή Ένωση και έγκρισης από αυτήν·
 - γ) οι διατάξεις του κεφαλαίου III του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 (σχετικά με τις ενδομεταφορές) δεν εφαρμόζονται.
 - Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1073/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Οκτωβρίου 2009, για τη θέσπιση κοινών κανόνων πρόσβασης στη διεθνή αγορά μεταφορών με πούλμαν και λεωφορεία και την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 (ΕΕ L 300 της 14.11.2009, σ. 88), όπως τροποποιήθηκε τελευταία με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 517/2013 του Συμβουλίου, της 13ης Μαΐου 2013 (ΕΕ L 158 της 10.6.2013, σ. 1).
- Για τους σκοπούς της παρούσας συμφωνίας δεν εφαρμόζονται οι διατάξεις του κεφαλαίου V του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1073/2009 (σχετικά με τις ενδομεταφορές).
- Απόφαση 2009/992/ΕΕ της Επιτροπής, της 17ης Δεκεμβρίου 2009, όσον αφορά τις ελάχιστες απαιτήσεις για τα δεδομένα που πρέπει να εγγράφονται στα εθνικά ηλεκτρονικά μητρώα των επιχειρήσεων οδικών μεταφορών (ΕΕ L 339 της 22.12.2009, σ. 36).
 - Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1213/2010 της Επιτροπής, της 16ης Δεκεμβρίου 2010, για τη θέσπιση κοινών κανόνων όσον αφορά τη διασύνδεση των εθνικών ηλεκτρονικών μητρώων των επιχειρήσεων οδικών μεταφορών (ΕΕ L 335 της 18.12.2010, σ. 21).
 - Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 361/2014 της Επιτροπής, της 9ης Απριλίου 2014, σχετικά με τις λεπτομέρειες εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1073/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τα παραστατικά διεθνών επιβατικών μεταφορών που πραγματοποιούνται με πούλμαν και λεωφορείο και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2121/98 της Επιτροπής (ΕΕ L 107 της 10.4.2014, σ. 39).
 - Κανονισμός (ΕΕ) 2016/403 της Επιτροπής, της 18ης Μαρτίου 2016, για τη συμπλήρωση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, όσον αφορά την κατάταξη των σοβαρών παραβάσεων των κανόνων της Ένωσης, οι οποίες ενδέχεται να οδηγούν στην απώλεια της υπόληψης του οδικού μεταφορέα, και για τροποποίηση του παραρτήματος III της οδηγίας 2006/22/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 74 της 19.3.2016, σ. 8).

ΤΜΗΜΑ 2 – ΚΟΙΝΩΝΙΚΑ ΠΡΟΤΥΠΑ

- Οδηγία 2002/15/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαρτίου 2002, για την οργάνωση του χρόνου εργασίας των εκτελούντων κινήτες δραστηριότητες οδικών μεταφορών (ΕΕ L 80 της 23.3.2002, σ. 35).

- Οδηγία 2003/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιουλίου 2003, σχετικά με την αρχική επιμόρφωση και την περιοδική κατάρτιση των οδηγών ορισμένων οδικών οχημάτων τα οποία χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 του Συμβουλίου και της οδηγίας 91/439/ΕΟΚ του Συμβουλίου και για την κατάργηση της οδηγίας 76/914/ΕΟΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 226 της 10.9.2003, σ. 4).
- Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαρτίου 2006, για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 και (ΕΚ) αριθ. 2135/98, καθώς και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 (ΕΕ L 102 της 11.4.2006, σ. 1), όπως τροποποιήθηκε τελευταία με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 165/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Φεβρουαρίου 2014 (ΕΕ L 60 της 28.2.2014, σ. 1).
- Οδηγία 2006/22/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαρτίου 2006, για καθορισμό ελάχιστων προϋποθέσεων για την εφαρμογή των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 και (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 του Συμβουλίου σχετικά με την κοινωνική νομοθεσία όσον αφορά δραστηριότητες οδικών μεταφορών και για την κατάργηση της οδηγίας 88/599/ΕΟΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 102 της 11.4.2006, σ. 35), όπως τροποποιήθηκε τελευταία με τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/403 της Επιτροπής, της 18ης Μαρτίου 2016 (ΕΕ L 74 της 19.3.2016, σ. 8).
- Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 581/2010 της Επιτροπής, της 1ης Ιουλίου 2010, σχετικά με τις μέγιστες περιόδους τηλεφόρτωσης των σχετικών δεδομένων από μονάδα επί οχήματος και από κάρτα οδηγού (ΕΕ L 168 της 2.7.2010, σ. 16).
- Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 165/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Φεβρουαρίου 2014, για τους ταχογράφους στον τομέα των οδικών μεταφορών, ο οποίος καταργεί τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 του Συμβουλίου σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών και τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών (ΕΕ L 60 της 28.2.2014, σ. 1).
- Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2016/68 της Επιτροπής, της 21ης Ιανουαρίου 2016, σχετικά με τις κοινές διαδικασίες και προδιαγραφές που απαιτούνται για τη διασύνδεση των ηλεκτρονικών μητρώων των καρτών οδηγού (ΕΕ L 15 της 22.1.2016, σ. 51), όπως τροποποιήθηκε με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2017/1503 της Επιτροπής, της 25ης Αυγούστου 2017 (ΕΕ L 221 της 26.8.2017, σ. 10).
- Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2016/799 της Επιτροπής, της 18ης Μαρτίου 2016, σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, ο οποίος καθορίζει τις απαιτήσεις κατασκευής, δοκιμής, εγκατάστασης, λειτουργίας και επισκευής ταχογράφων και των δομικών στοιχείων τους (ΕΕ L 139 της 26.5.2016, σ. 1), όπως τροποποιήθηκε με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2018/502 της Επιτροπής, της 28ης Φεβρουαρίου 2018 (ΕΕ L 85 της 28.3.2018, σ. 1).
- Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2017/548 της Επιτροπής, της 23ης Μαρτίου 2017, για τον καθορισμό τυποποιημένου εντύπου για τη γραπτή δήλωση σχετικά με την αφαίρεση ή την παραβίαση της σφραγίδας ταχογράφου (ΕΕ L 79 της 24.3.2017, σ. 1).
- Εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2017/1013 της Επιτροπής, της 30ής Μαρτίου 2017, για την κατάρτιση του τυποποιημένου εντύπου αναφοράς που προβλέπεται στο άρθρο 17 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 153 της 16.6.2017, σ. 28).

ΤΜΗΜΑ 3 – ΤΕΧΝΙΚΑ ΠΡΟΤΥΠΑ

Μηχανοκίνητα οχήματα

- Οδηγία 70/157/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 6ης Φεβρουαρίου 1970, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αναφέρονται στο αποδεκτό ηχητικό επίπεδο και στη διάταξη εξατμίσεως των οχημάτων με κινητήρα (ΕΕ L 42 της 23.2.1970, σ. 16), όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2007/34/ΕΚ της Επιτροπής, της 14ης Ιουνίου 2007 (ΕΕ L 155 της 15.6.2007, σ. 49).
- Οδηγία 88/77/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 3ης Δεκεμβρίου 1987, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν κατά των εκπομπών αερίων και σωματιδιακών ρύπων από τους κινητήρες ανάφλεξης με συμπίεση που χρησιμοποιούνται σε οχήματα, καθώς και κατά των εκπομπών αερίων ρύπων από κινητήρες επιβαλλόμενης ανάφλεξης που τροφοδοτούνται με φυσικό αέριο ή υγραέριο και χρησιμοποιούνται σε οχήματα (ΕΕ L 36 της 9.2.1988, σ. 33), όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2001/27/ΕΚ της Επιτροπής, της 10ης Απριλίου 2001 (ΕΕ L 107 της 18.4.2001, σ. 10).
- Οδηγία 91/671/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 1991, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με την υποχρεωτική χρησιμοποίηση της ζώνης ασφαλείας στα οχήματα κάτω των 3,5 τόνων (ΕΕ L 373 της 31.12.1991, σ. 26), όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την εκτελεστική οδηγία 2014/37/ΕΕ της Επιτροπής, της 27ης Φεβρουαρίου 2014 (ΕΕ L 59 της 28.2.2014, σ. 32).
- Οδηγία 92/6/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 10ης Φεβρουαρίου 1992, σχετικά με την εγκατάσταση και τη χρήση διατάξεων περιορισμού της ταχύτητας σε ορισμένες κατηγορίες οχημάτων με κινητήρα στην Κοινότητα (ΕΕ L 57 της 2.3.1992, σ. 27), όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2002/85/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Νοεμβρίου 2002 (ΕΕ L 327 της 4.12.2002, σ. 8).

- Οδηγία 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου, της 25ης Ιουλίου 1996, σχετικά με τον καθορισμό, για ορισμένα οδικά οχήματα που κυκλοφορούν στην Κοινότητα, των μέγιστων επιτρεπόμενων διαστάσεων στις εθνικές και διεθνείς μεταφορές και των μέγιστων επιτρεπόμενων βαρών στις διεθνείς μεταφορές (ΕΕ L 235 της 17.9.1996, σ. 59), όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2002/7/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Φεβρουαρίου 2002 (ΕΕ L 67 της 9.3.2002, σ. 47).
- Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2411/98 του Συμβουλίου, της 3ης Νοεμβρίου 1998, σχετικά με την αναγνώριση στην ενδοκοινοτική κυκλοφορία του διακριτικού σημείου του κράτους μέλους εγγραφής των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους (ΕΕ L 299 της 10.11.1998, σ. 1).
- Οδηγία 2000/30/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 6ης Ιουνίου 2000, σχετικά με τον οδικό τεχνικό έλεγχο των οχημάτων επαγγελματικής χρήσεως που κυκλοφορούν στην Κοινότητα (ΕΕ L 203 της 10.8.2000, σ. 1), όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2010/47/ΕΕ της Επιτροπής, της 5ης Ιουλίου 2010 (ΕΕ L 173 της 8.7.2010, σ. 33).
- Οδηγία 2005/55/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 28ης Σεπτεμβρίου 2005, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν κατά των εκπομπών αερίων και σωματιδιακών ρύπων από τους κινητήρες ανάφλεξης με συμπίεση που χρησιμοποιούνται σε οχήματα, καθώς και κατά των εκπομπών αερίων ρύπων από κινητήρες επιβαλλόμενης ανάφλεξης που τροφοδοτούνται με φυσικό αέριο ή υγραέριο και χρησιμοποιούνται σε οχήματα (ΕΕ L 275 της 20.10.2005, σ. 1), όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2008/74/ΕΚ της Επιτροπής, της 18ης Ιουλίου 2008 (ΕΕ L 192 της 19.7.2008, σ. 51).
- Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 595/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Ιουνίου 2009, σχετικά με την έγκριση τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων και κινητήρων όσον αφορά τις εκπομπές των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων (Euro VI) και σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων, καθώς και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και της οδηγίας 2007/46/ΕΚ, και για την κατάργηση των οδηγιών 80/1269/ΕΟΚ, 2005/55/ΕΚ και 2005/78/ΕΚ (ΕΕ L 188 της 18.7.2009, σ. 1), όπως τροποποιήθηκε τελευταία με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 133/2014 της Επιτροπής, της 31ης Ιανουαρίου 2014 (ΕΕ L 47 της 18.2.2014, σ. 1).
- Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 661/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Ιουλίου 2009, για τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου και γενικής ασφαλείας των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (ΕΕ L 200 της 31.7.2009, σ. 1), όπως τροποποιήθηκε τελευταία με τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/1004 της Επιτροπής, της 22ας Ιουνίου 2016 (ΕΕ L 165 της 23.6.2016, σ. 1).
- Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 582/2011 της Επιτροπής, της 25ης Μαΐου 2011, για την εφαρμογή και την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 595/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τις εκπομπές των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων (Euro VI) και για την τροποποίηση των παραρτημάτων I και III της οδηγίας 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 167 της 25.6.2011, σ. 1), όπως τροποποιήθηκε τελευταία με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 627/2014 της Επιτροπής, της 12ης Ιουνίου 2014 (ΕΕ L 174 της 13.6.2014, σ. 28).
- Οδηγία 2014/45/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 3ης Απριλίου 2014, για τον περιοδικό τεχνικό έλεγχο των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους και για την κατάργηση της οδηγίας 2009/40/ΕΚ (ΕΕ L 127 της 29.4.2014, σ. 51).
- Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 540/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Απριλίου 2014, σχετικά με την ηχοστάθμη των μηχανοκίνητων οχημάτων και την αντικατάσταση των σιγαστήρων τους, την τροποποίηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ και την κατάργηση της οδηγίας 70/157/ΕΟΚ (ΕΕ L 158 της 27.5.2014, σ. 131), όπως τροποποιήθηκε τελευταία με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2017/1576 της Επιτροπής, της 26ης Ιουνίου 2017 (ΕΕ L 239 της 19.9.2017, σ. 3).

Μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων

- Οδηγία 95/50/ΕΚ του Συμβουλίου, της 6ης Οκτωβρίου 1995, σχετικά με την καθιέρωση ενιαίων διαδικασιών στον τομέα του ελέγχου των οδικών μεταφορών επικίνδυνων εμπορευμάτων (ΕΕ L 249 της 17.10.1995, σ. 35), όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2008/54/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 2008 (ΕΕ L 162 της 21.6.2008, σ. 11).
- Οδηγία 2008/68/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Σεπτεμβρίου 2008, σχετικά με τις εσωτερικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων (ΕΕ L 260 της 30.9.2008, σ. 13), όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία (ΕΕ) 2018/1846 της Επιτροπής, της 23ης Νοεμβρίου 2018 (ΕΕ L 299 της 26.11.2018, σ. 58).

Για τους σκοπούς της παρούσας συμφωνίας, στην Ελβετία εφαρμόζονται οι ακόλουθες παρεκκλίσεις από την οδηγία 2008/68/ΕΚ:

1. Οδικές μεταφορές

Παρεκκλίσεις για την Ελβετία δυνάμει του άρθρου 6 παράγραφος 2 στοιχείο α) της οδηγίας 2008/68/ΕΚ, της 24ης Σεπτεμβρίου 2008, σχετικά με τις εσωτερικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων

RO - a - CH - 1

Θέμα: μεταφορά πετρελαίου κίνησης και πετρελαίου θέρμανσης με αριθ. UN 1202 σε εμπορευματοκιβώτια-δεξαμενές-εργοταξίων.

Παραπομπή στο παράρτημα I τμήμα I.1 της εν λόγω οδηγίας: σημεία 1.1.3.6 και 6.8.

Περιεχόμενο του παραρτήματος της οδηγίας: εξαιρέσεις σχετικά με τις μεταφερόμενες ποσότητες ανά μονάδα μεταφοράς, κανονισμοί που αφορούν την κατασκευή δεξαμενών.

Περιεχόμενο της εθνικής νομοθεσίας: εμπορευματοκιβώτια-δεξαμενές εργοταξίων που δεν έχουν κατασκευαστεί σύμφωνα με το σημείο 6.8 αλλά σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία, χωρητικότητας έως 1 210 l, οι οποίες χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά πετρελαίου θέρμανσης ή κίνησης με αριθ. UN 1202, επιτρέπεται να υπαχθούν στις εξαιρέσεις του σημείου 1.1.3.6 της ADR.

Αρχική παραπομπή στην εθνική νομοθεσία: προσάρτημα 1, σημείο 1.1.3.6.3 στοιχείο β) και σημείο 6.14, του διατάγματος της 29ης Νοεμβρίου 2002 για τις οδικές μεταφορές επικινδυνών εμπορευμάτων (SDR· RS 741.621).

Ημερομηνία λήξης ισχύος: 1η Ιανουαρίου 2023.

RO - a - CH - 2

Θέμα: εξαίρεση από την απαίτηση παραστατικού μεταφοράς για ορισμένες ποσότητες επικινδυνών εμπορευμάτων που ορίζονται στο σημείο 1.1.3.6.

Παραπομπή στο παράρτημα I τμήμα I.1 της εν λόγω οδηγίας: σημεία 1.1.3.6 και 5.4.1.

Περιεχόμενο του παραρτήματος της οδηγίας: υποχρέωση κατοχής παραστατικού μεταφοράς.

Περιεχόμενο της εθνικής νομοθεσίας: η μεταφορά ακαθάριστων κενών εμπορευματοκιβωτίων της μεταφορικής κατηγορίας 4 και φιαλών αερίου, πλήρων ή κενών, για αναπνευστικές συσκευές χρησιμοποιούμενες από υπηρεσίες άμεσης επέμβασης ή ως καταδυτικός εξοπλισμός, σε ποσότητες που δεν υπερβαίνουν τα όρια που καθορίζονται στο σημείο 1.1.3.6, δεν υπόκειται στην υποχρέωση παραστατικού μεταφοράς που προβλέπεται στο σημείο 5.4.1.

Αρχική παραπομπή στην εθνική νομοθεσία: προσάρτημα 1 σημείο 1.1.3.6.3 στοιχείο γ) του διατάγματος για τις οδικές μεταφορές επικινδυνών εμπορευμάτων (SDR· RS 741.621).

Ημερομηνία λήξης ισχύος: 1η Ιανουαρίου 2023.

RO - a - CH - 3

Θέμα: μεταφορά ακαθάριστων κενών δεξαμενών από εταιρείες συντήρησης εγκαταστάσεων αποθήκευσης επικινδυνών για τα ύδατα υγρών.

Παραπομπή στο παράρτημα I τμήμα I.1 της εν λόγω οδηγίας: σημεία 6.5, 6.8, 8.2 και 9.

Περιεχόμενο του παραρτήματος της οδηγίας: κατασκευή, εξοπλισμός και έλεγχος δεξαμενών και οχημάτων, εκπαίδευση των οδηγών.

Περιεχόμενο της εθνικής νομοθεσίας: οχήματα και ακαθάριστες κενές δεξαμενές/εμπορευματοκιβώτια που χρησιμοποιούνται από εταιρείες συντήρησης εγκαταστάσεων αποθήκευσης επικινδυνών για τα ύδατα υγρών, προκειμένου να εναποθέσουν τα επικίνδυνα υγρά κατά τη διάρκεια της συντήρησης των δεξαμενών αποθήκευσης, δεν υπόκεινται στις διατάξεις της ADR που αφορούν την κατασκευή, τον εξοπλισμό και τον έλεγχο, την επισήμανση και τις αναγνωριστικές πορτοκαλί πινακίδες. Υπόκεινται σε ειδικές διατάξεις επισήμανσης και αναγνώρισης και ο οδηγός του οχήματος δεν υπόκειται στην προβλεπόμενη στο σημείο 8.2 εκπαίδευση.

Αρχική παραπομπή στην εθνική νομοθεσία: προσάρτημα 1 σημείο 1.1.3.6.3.10 του διατάγματος, της 29ης Νοεμβρίου 2002, για τις οδικές μεταφορές επικινδυνών εμπορευμάτων (SDR· RS 741.621).

Ημερομηνία λήξης ισχύος: 1η Ιανουαρίου 2023.

Παρεκκλίσεις για την Ελβετία δυνάμει του άρθρου 6 παράγραφος 2 στοιχείο β) περίπτωση ι) της οδηγίας 2008/68/ΕΚ, της 24ης Σεπτεμβρίου 2008, σχετικά με τις εσωτερικές μεταφορές επικινδυνών εμπορευμάτων.

RO - bi - CH - 1

Θέμα: μεταφορά οικιακών απορριμμάτων που περιέχουν επικίνδυνα προϊόντα σε εγκαταστάσεις διάθεσης αποβλήτων.

Παραπομπή στο παράρτημα I τμήμα I.1 της εν λόγω οδηγίας: σημεία 2, 4.1.10, 5.2 και 5.4.

Περιεχόμενο του παραρτήματος της οδηγίας: κατάταξη, συνδυασμένη συσκευασία, σήμανση και επισήμανση, τεκμηρίωση.

Περιεχόμενο της εθνικής νομοθεσίας: στις κανονιστικές ρυθμίσεις περιλαμβάνονται διατάξεις για την απλουστευμένη κατάταξη, από εμπειρογνώμονα αναγνωρισμένο από την αρμόδια αρχή, οικιακών απορριμμάτων που περιέχουν επικίνδυνα προϊόντα (οικιακά απορρίμματα), για τη χρήση κατάλληλων δοχείων και για την εκπαίδευση των οδηγών. Τα οικιακά απορρίμματα που δεν είναι δυνατόν να καταταγούν από τον εμπειρογνώμονα μπορούν να μεταφέρονται σε κέντρο επεξεργασίας σε ποσότητες μικρές και καθορισμένες ανά συσκευασία και ανά μονάδα μεταφοράς.

Αρχική παραπομπή στην εθνική νομοθεσία: προσάρτημα 1 σημείο 1.1.3.7 του διατάγματος, της 29ης Νοεμβρίου 2002, για τις οδικές μεταφορές επικινδυνών εμπορευμάτων (SDR· RS 741.621).

Παρατηρήσεις: οι διατάξεις αυτές είναι δυνατόν να εφαρμόζονται μόνο στις μεταφορές οικιακών απορριμμάτων που περιέχουν επικίνδυνα προϊόντα, μεταξύ δημοσίων χώρων επεξεργασίας αποβλήτων και εγκαταστάσεων διάθεσης αποβλήτων.

Ημερομηνία λήξης ισχύος: 1η Ιανουαρίου 2023.

RO - bi - CH - 2

Θέμα: μεταφορά επιστρεφόμενων πυροτεχνημάτων.

Παραπομπή στο παράρτημα I τμήμα I.1 της εν λόγω οδηγίας: σημεία 2.1.2, 5.4.

Περιεχόμενο του παραρτήματος της οδηγίας: κατάταξη και τεκμηρίωση.

Περιεχόμενο της εθνικής νομοθεσίας: για τη διευκόλυνση της μεταφοράς επιστρεφόμενων πυροτεχνημάτων με αριθμούς UN 0335, 0336 και 0337 από τους λιανοπωλητές στους προμηθευτές, προβλέπονται εξαιρέσεις όσον αφορά την ένδειξη της καθαρής μάζας και της κατάταξης του προϊόντος στο παραστατικό μεταφοράς.

Αρχική παραπομπή στην εθνική νομοθεσία: προσάρτημα 1 σημείο 1.1.3.8 του διατάγματος, της 29ης Νοεμβρίου 2002, για τις οδικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων (SDR· RS 741.621).

Παρατηρήσεις: για τα προϊόντα που προορίζονται για το λιανικό εμπόριο είναι πρακτικά αδύνατο να ελέγχεται λεπτομερώς το ακριβές περιεχόμενο κάθε επιμέρους τεμαχίου απούλητου προϊόντος σε κάθε συσκευασία.

Ημερομηνία λήξης ισχύος: 1η Ιανουαρίου 2023.

RO - bi - CH - 3

Θέμα: πιστοποιητικό εκπαίδευσης ADR για ταξίδια με σκοπό τη μεταφορά οχημάτων που έχουν υποστεί βλάβη, την επισκευή οχημάτων, την απόκτηση τεχνολογίας όσον αφορά τα βυτιοφόρα/βυτία, καθώς και για ταξίδια που πραγματοποιούν με βυτιοφόρα οι αρμόδιοι για την εξέταση των εν λόγω οχημάτων εμπειρογνώμονες.

Παραπομπή στο παράρτημα I τμήμα I.1 της εν λόγω οδηγίας: σημείο 8.2.1.

Περιεχόμενο του παραρτήματος της οδηγίας: οι οδηγοί των οχημάτων πρέπει να παρακολουθούν μαθήματα εκπαίδευσης.

Περιεχόμενο της εθνικής νομοθεσίας: δεν απαιτούνται πιστοποιητικά εκπαίδευσης ADR για μετακινήσεις με σκοπό τη μεταφορά οχημάτων που έχουν υποστεί βλάβη ή με σκοπό δοκιμές οδήγησης μετά από επισκευή οχημάτων, μετακινήσεις πραγματοποιούμενες με βυτιοφόρα για την εξέταση του βυτιοφόρου οχήματος ή του βυτίου του οχήματος και για μετακινήσεις εμπειρογνομένων αρμόδιων για την εξέταση βυτιοφόρων.

Αρχική παραπομπή στην εθνική νομοθεσία: οδηγίες του ομοσπονδιακού υπουργείου περιβάλλοντος, μεταφορών, ενέργειας και επικοινωνιών (DETEC), της 30ής Σεπτεμβρίου 2008, σχετικά με τις οδικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων.

Παρατηρήσεις: σε ορισμένες περιπτώσεις, εξακολουθούν να υπάρχουν επικίνδυνα εμπορεύματα σε οχήματα που έχουν υποστεί βλάβη ή επισκευάζονται και σε βυτιοφόρα που προετοιμάζονται για τεχνικό έλεγχο ή εξετάζονται κατά τη διάρκεια του τεχνικού ελέγχου.

Εξακολουθούν να ισχύουν οι απαιτήσεις των σημείων 1.3 και 8.2.3.

Ημερομηνία λήξης ισχύος: 1η Ιανουαρίου 2023.

2. Σιδηροδρομικές μεταφορές

Παρεκκλίσεις για την Ελβετία δυνάμει του άρθρου 6 παράγραφος 2 στοιχείο α) της οδηγίας 2008/68/EK, της 24ης Σεπτεμβρίου 2008, σχετικά με τις εσωτερικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων

RA - a - CH - 1

Θέμα: μεταφορά πετρελαίου κίνησης και πετρελαίου θέρμανσης με αριθ. UN 1202 σε εμπορευματοκιβώτια-δεξαμενές-εργοταξίων.

Παραπομπή στο παράρτημα II τμήμα II.1 της εν λόγω οδηγίας: σημείο 6.8.

Περιεχόμενο του παραρτήματος της οδηγίας: προδιαγραφές κατασκευής δεξαμενών.

Περιεχόμενο της εθνικής νομοθεσίας: επιτρέπονται δεξαμενές-εμπορευματοκιβώτια που δεν έχουν κατασκευαστεί σύμφωνα με το σημείο 6.8 αλλά σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία, χωρητικότητας έως 1 210 l, που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά πετρελαίου θέρμανσης ή κίνησης με αριθ. UN 1202.

Αρχική παραπομπή στην εθνική νομοθεσία: παράρτημα του διατάγματος του DETEC, της 3ης Δεκεμβρίου 1996, σχετικά με τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων σιδηροδρομικώς και με εναέριο σιδηρόδρομο (RSD· RS 742.401.6) και προσάρτημα 1 κεφάλαιο 6.14 του διατάγματος, της 29ης Νοεμβρίου 2002, για τις οδικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων (SDR· RS 741.621).

Ημερομηνία λήξης ισχύος: 1η Ιανουαρίου 2023.

RA - a - CH - 2

Θέμα: παραστατικό μεταφοράς.

Παραπομπή στο παράρτημα II τμήμα II.1 της εν λόγω οδηγίας: σημείο 5.4.1.1.1.

Περιεχόμενο του παραρτήματος της οδηγίας: γενικές πληροφορίες που πρέπει να περιλαμβάνονται στο παραστατικό μεταφοράς.

Περιεχόμενο της εθνικής νομοθεσίας: επιτρέπεται η χρήση συλλογικού όρου στο παραστατικό μεταφοράς εάν το εν λόγω παραστατικό μεταφοράς συνοδεύεται από κατάλογο με τις ανωτέρω υποχρεωτικές ενδείξεις.

Αρχική παραπομπή στην εθνική νομοθεσία: παράρτημα του διατάγματος του DE TEC, της 3ης Δεκεμβρίου 1996, σχετικά με τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων σιδηροδρομικώς και με εναέριο σιδηρόδρομο (RSD· RS 742.401.6).

Ημερομηνία λήξης ισχύος: 1η Ιανουαρίου 2023.

- Οδηγία 2010/35/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Ιουνίου 2010, σχετικά με τον μεταφερόμενο εξοπλισμό υπό πίεση και την κατάρτιση των οδηγών του Συμβουλίου 76/767/ΕΟΚ, 84/525/ΕΟΚ, 84/526/ΕΟΚ, 84/527/ΕΟΚ και 1999/36/ΕΚ (ΕΕ L 165 της 30.6.2010, σ. 1).

ΤΜΗΜΑ 4 – ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ ΚΑΙ ΔΙΑΜΕΤΑΚΟΜΙΣΗΣ ΣΤΟΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΤΟΜΕΑ

- Οδηγία 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 29ης Ιουλίου 1991, για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων (ΕΕ L 237 της 24.8.1991, σ. 25).
- Οδηγία 95/18/ΕΚ του Συμβουλίου, της 19ης Ιουνίου 1995, σχετικά με τις άδειες σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις (ΕΕ L 143 της 27.6.1995, σ. 70).
- Οδηγία 95/19/ΕΚ του Συμβουλίου, της 19ης Ιουνίου 1995, για τη χορήγηση δικαιώματος χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής και τη χρέωση τελών υποδομής (ΕΕ L 143 της 27.6.1995, σ. 75).
- Οδηγία 2004/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, για την ασφάλεια των κοινοτικών σιδηροδρόμων, η οποία τροποποιεί την οδηγία 95/18/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με τις άδειες σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και την οδηγία 2001/14/ΕΚ σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής καθώς και με την πιστοποίηση ασφάλειας (οδηγία για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων) (ΕΕ L 164 της 30.4.2004, σ. 44), όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2014/88/ΕΕ της Επιτροπής, της 9ης Ιουλίου 2014 (ΕΕ L 201 της 10.7.2014, σ. 9).
- Οδηγία 2007/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, σχετικά με την πιστοποίηση του προσωπικού οδήγησης μηχανών έλξης και συρμών στο σιδηροδρομικό σύστημα της Κοινότητας (ΕΕ L 315 της 3.12.2007, σ. 51), όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία (ΕΕ) 2016/882 της Επιτροπής, της 1ης Ιουνίου 2016 (ΕΕ L 146 της 3.6.2016, σ. 22).
- Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 653/2007 της Επιτροπής, της 13ης Ιουνίου 2007, σχετικά με τη χρήση κοινού ευρωπαϊκού εντύπου για τα πιστοποιητικά ασφαλείας και για τα έγγραφα της αίτησης σύμφωνα με το άρθρο 10 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και σχετικά με την εγκυρότητα των πιστοποιητικών ασφαλείας που εκδίδονται σύμφωνα με την οδηγία 2001/14/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 153 της 14.6.2007, σ. 9), όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 445/2011 της Επιτροπής, της 10ης Μαΐου 2011 (ΕΕ L 122 της 11.5.2011, σ. 22).
- Απόφαση 2007/756/ΕΚ της Επιτροπής, της 9ης Νοεμβρίου 2007, για τη θέσπιση κοινής προδιαγραφής για το εθνικό μητρώο οχημάτων που προβλέπεται στο άρθρο 14 παράγραφοι 4 και 5 της οδηγίας 96/48/ΕΚ και της οδηγίας 2001/16/ΕΚ (ΕΕ L 305 της 23.11.2007, σ. 30), όπως τροποποιήθηκε με την απόφαση 2011/107/ΕΕ της Επιτροπής, της 10ης Φεβρουαρίου 2011 (ΕΕ L 43 της 17.2.2011, σ. 33).
- Οδηγία 2008/57/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 2008, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος (αναδιτύπωση) (ΕΕ L 191 της 18.7.2008, σ. 1), όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2014/38/ΕΕ της Επιτροπής, της 10ης Μαρτίου 2014 (ΕΕ L 70 της 11.3.2014, σ. 20).
- Απόφαση 2009/965/ΕΚ της Επιτροπής, της 30ής Νοεμβρίου 2009, περί του εγγράφου αναφοράς που αναφέρεται στο άρθρο 27 παράγραφος 4 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος (ΕΕ L 341 της 22.12.2009, σ. 1) όπως τροποποιήθηκε με την εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2015/2299 της Επιτροπής, της 17ης Νοεμβρίου 2015 (ΕΕ L 324 της 10.12.2015, σ. 15).
- Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 36/2010 της Επιτροπής, της 3ης Δεκεμβρίου 2009, σχετικά με τα κοινοτικά υποδείγματα αδειών μηχανοδηγού, συμπληρωματικών πιστοποιητικών, επικυρωμένων αντιγράφων συμπληρωματικών πιστοποιητικών και εντύπων αίτησης για άδειες μηχανοδηγού, σύμφωνα με την οδηγία 2007/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 13 της 19.1.2010, σ. 1).
- Απόφαση 2010/713/ΕΕ της Επιτροπής, της 9ης Νοεμβρίου 2010, σχετικά με τις ενότητες των διαδικασιών αξιολόγησης της συμμόρφωσης, καταλληλότητας χρήσης και ελέγχου ΕΚ που πρέπει να χρησιμοποιούνται στις τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας που έχουν εγκριθεί δυνάμει της οδηγίας 2008/57/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 319 της 4.12.2010, σ. 1).
- Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1158/2010 της Επιτροπής, της 9ης Δεκεμβρίου 2010, περί κοινής μεθόδου ασφαλείας για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις απόκτησης πιστοποιητικών σιδηροδρομικής ασφαλείας (ΕΕ L 326 της 10.12.2010, σ. 11).
- Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1169/2010 της Επιτροπής, της 10ης Δεκεμβρίου 2010, περί κοινής μεθόδου ασφαλείας για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις απόκτησης έγκρισης σιδηροδρομικής ασφαλείας (ΕΕ L 327 της 11.12.2010, σ. 13).

- Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 201/2011, της 1ης Μαρτίου 2011, σχετικά με το υπόδειγμα της δήλωσης συμμόρφωσης προς εγκεκριμένο τύπο σιδηροδρομικού οχήματος (ΕΕ L 57 της 2.3.2011, σ. 8).
 - Απόφαση 2011/275/ΕΕ της Επιτροπής, της 26ης Απριλίου 2011, σχετικά με τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «υποδομή» του διευρωπαϊκού συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος (ΕΕ L 126 της 14.5.2011, σ. 53), όπως τροποποιήθηκε με την απόφαση 2012/464/ΕΕ της Επιτροπής, της 23ης Ιουλίου 2012 (ΕΕ L 217 της 14.8.2012, σ. 20).
 - Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 445/2011 της Επιτροπής, της 10ης Μαΐου 2011, για σύστημα πιστοποίησης φορέων υπεύθυνων για τη συντήρηση εμπορευματικών φορταμαξών και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 653/2007 (ΕΕ L 122 της 11.5.2011, σ. 22).
 - Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 454/2011 της Επιτροπής, της 5ης Μαΐου 2011, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «Τηλεπληροφορικές εφαρμογές για επιβατικές υπηρεσίες» του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος (ΕΕ L 123 της 12.5.2011, σ. 11), όπως τροποποιήθηκε τελευταία με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2019/775 της Επιτροπής, της 16ης Μαΐου 2019 (ΕΕ L 139 της 27.5.2019, σ. 103).
 - Εκτελεστική απόφαση 2011/665/ΕΕ της Επιτροπής, της 4ης Οκτωβρίου 2011, για το ευρωπαϊκό μητρώο εγκεκριμένων τύπων σιδηροδρομικών οχημάτων (ΕΕ L 264 της 8.10.2011, σ. 32).
 - Απόφαση 2011/765/ΕΕ της Επιτροπής, της 22ας Νοεμβρίου 2011, σχετικά με τα κριτήρια για την αναγνώριση των κέντρων κατάρτισης που εμπλέκονται στην εκπαίδευση των μηχανοδηγών, τα κριτήρια για την αναγνώριση των εξεταστών των οδηγών τρένων και τα κριτήρια για την οργάνωση των εξετάσεων σύμφωνα με την οδηγία 2007/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 314 της 29.11.2011, σ. 36).
 - Απόφαση 2012/88/ΕΕ της Επιτροπής, της 25ης Ιανουαρίου 2012, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για τα υποσύστημα «έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση» του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος (ΕΕ L 51 της 23.2.2012, σ. 1), όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την απόφαση (ΕΕ) 2015/14 της Επιτροπής, της 5ης Ιανουαρίου 2015 (ΕΕ L 3 της 7.1.2015, σ. 44).
 - Απόφαση 2012/757/ΕΕ της Επιτροπής, της 14ης Νοεμβρίου 2012, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και με την τροποποίηση της απόφασης 2007/756/ΕΚ (ΕΕ L 345 της 15.12.2012, σ. 1), όπως τροποποιήθηκε με την απόφαση 2013/710/ΕΕ της Επιτροπής, της 2ας Δεκεμβρίου 2013 (ΕΕ L 323 της 4.12.2013, σ. 35).
- Οι ακόλουθοι εθνικοί κανόνες που αναφέρονται στο άρθρο 6 της απόφασης αριθ. 2/2019 της μεικτής επιτροπής εφαρμόζονται στην Ελβετία:
- CH-TSI OPE-001: διαδικασία εκμετάλλευσης των σιδηροδρόμων: καταγραφή της προφορικής επικοινωνίας (ETF-GI) (κανόνας που ενδέχεται να μην είναι συμβιβάσιμος με την απόφαση 2012/757/ΕΕ, ο κανόνας θα επανεξεταστεί πριν από τις 31 Δεκεμβρίου 2020).
 - CH-TSI OPE-002: διαδικασία εκμετάλλευσης των σιδηροδρόμων: μέθοδος επικοινωνίας (κανόνας που ενδέχεται να μην είναι συμβιβάσιμος με την απόφαση 2012/757/ΕΕ, ο κανόνας θα επανεξεταστεί πριν από τις 31 Δεκεμβρίου 2020).
 - CH-TSI OPE-003: διαδικασία εκμετάλλευσης των σιδηροδρόμων: γλώσσα εργασίας (κανόνας που ενδέχεται να μην είναι συμβιβάσιμος με την απόφαση 2012/757/ΕΕ, ο κανόνας θα επανεξεταστεί πριν από τις 31 Δεκεμβρίου 2020).
 - CH-TSI OPE-004: διαδικασία εκμετάλλευσης των σιδηροδρόμων: κλήση έκτακτης ανάγκης (κανόνας που ενδέχεται να μην είναι συμβιβάσιμος με την απόφαση 2012/757/ΕΕ, ο κανόνας θα επανεξεταστεί πριν από τις 31 Δεκεμβρίου 2020).
 - Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1078/2012 της Επιτροπής, της 16ης Νοεμβρίου 2012, σχετικά με κοινή μέθοδο ασφάλειας που πρέπει να εφαρμόζουν σιδηροδρομική επιχείρηση ή διαχειριστής υποδομής για την παρακολούθηση μετά τη χορήγηση πιστοποιητικού ασφάλειας ή έγκρισης ασφάλειας, καθώς και φορείς στους οποίους έχει ανατεθεί η συντήρηση (ΕΕ L 320 της 17.11.2012, σ. 8).
 - Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 321/2013 της Επιτροπής, της 13ης Μαρτίου 2013, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «Τροχαίο υλικό — εμπορευματικές φορτάμαξες» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και για την κατάργηση της απόφασης 2006/861/ΕΚ (ΕΕ L 104 της 12.4.2013, σ. 1), όπως τροποποιήθηκε τελευταία με τον κανονισμό (ΕΕ) 2015/924 της Επιτροπής, της 8ης Ιουνίου 2015 (ΕΕ L 150 της 17.6.2015, σ. 10).
 - Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 402/2013 της Επιτροπής, της 30ης Απριλίου 2013, σχετικά με την κοινή μέθοδο ασφάλειας (ΚΜΑ) για την αξιολόγηση και την εκτίμηση της επικινδυνότητας και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 352/2009, (ΕΕ L 121 της 3.5.2013, σ. 8), όπως τροποποιήθηκε με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2015/1136 της Επιτροπής, της 13ης Ιουλίου 2015 (ΕΕ L 185 της 14.7.2015, σ. 6).
 - Εκτελεστική απόφαση 2014/880/ΕΕ της Επιτροπής, της 26ης Νοεμβρίου 2014, σχετικά με τις κοινές προδιαγραφές του μητρώου σιδηροδρομικής υποδομής και για την κατάργηση της εκτελεστικής απόφασης 2011/633/ΕΕ (ΕΕ L 356 της 12.12.2014, σ. 489).
 - Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1300/2014 της Επιτροπής, της 18ης Νοεμβρίου 2014, σχετικά με τις τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας για την προσβασιμότητα του σιδηροδρομικού συστήματος της Ένωσης για τα άτομα με αναπηρία και άτομα με μειωμένη κινητικότητα (ΕΕ L 356 της 12.12.2014, σ. 1), όπως τροποποιήθηκε με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2019/772 της Επιτροπής, της 16ης Μαΐου 2019 (ΕΕ L 139 της 27.5.2019, σ. 1).

- Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1301/2014 της Επιτροπής, της 18ης Νοεμβρίου 2014, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας που αφορά το υποσύστημα «ενέργεια» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ένωσης (ΕΕ L 356 της 12.12.2014, σ. 179), όπως τροποποιήθηκε με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2018/868 της Επιτροπής, της 13ης Ιουνίου 2018 (ΕΕ L 149 της 14.6.2018, σ. 16).
 - Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1302/2014 της Επιτροπής, της 18ης Νοεμβρίου 2014, σχετικά με τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «Τροχαίο υλικό — Μηχανές και επιβατικό τροχαίο υλικό» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ L 356 της 12.12.2014, σ. 228), όπως τροποποιήθηκε τελευταία με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2018/868 της Επιτροπής, της 13ης Ιουνίου 2018 (ΕΕ L 149 της 14.6.2018, σ. 16).
- Οι ακόλουθοι εθνικοί κανόνες που αναφέρονται στο άρθρο 6 της απόφασης αριθ. 2/2019 της μεικτής επιτροπής εφαρμόζονται στην Ελβετία:
- CH-TSI LOC&PAS-001: πλάτος της κεφαλής του παντογράφου·
 - CH-TSI LOC&PAS-002: στενή διαγώνιος/βεβαιώσεις οδήγησης σε τροχιές·
 - CH-TSI LOC&PAS-003: μικρές ακτίνες $r < 250$ m·
 - CH-TSI LOC&PAS-004: δύναμη μετατόπισης·
 - CH-TSI LOC&PAS 005: ανεπάρκεια επίκλισης·
 - CH-TSI LOC&PAS-006: έγκριση τύπου διάδοχων ανακλινόμενων οχημάτων της σειράς N·
 - CH-TSI LOC&PAS-007: διάταξη λίπανσης όνυχα·
 - CH-TSI LOC&PAS-009: εκπομπές καυσαερίων οχημάτων με κινητήρα εσωτερικής καύσης (κανόνας που ενδέχεται να μην είναι συμβιβάσιμος με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1302/2014, ο κανόνας θα επανεξεταστεί πριν από τις 31 Δεκεμβρίου 2020)·
 - CH-TSI LOC&PAS-010: οπτική προειδοποιητική ένδειξη στην κεφαλή των αμαξοστοιχιών: 3 x ερυθρό·
 - CH-TSI LOC&PAS-011: περιορισμός των επιδόσεων έλξης·
 - CH-TSI LOC&PAS-012: αγωγιμότητα·
 - CH-TSI LOC&PAS 013: διεπαφή παντογράφου/γραμμής επαφής·
 - CH-TSI LOC&PAS-014: συμβατότητα με τον εξοπλισμό ελέγχου της ελεύθερης κατάστασης της γραμμής·
 - CH-TSI LOC&PAS-017: χαρακτηριστικό ελεύθερου χώρου·
 - CH-TSI LOC&PAS-018: ελάχιστη ακτίνα καμπυλότητας·
 - CH-TSI LOC&PAS-019: σήμα «non leading input» για το όχημα κεφαλής (κανόνας που ενδέχεται να μην είναι συμβιβάσιμος με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1302/2014, ο κανόνας θα επανεξεταστεί πριν από τις 31 Δεκεμβρίου 2020)·
 - CH-TSI LOC&PAS-020: σήμα «sleeping input» σε περίπτωση οδήγησης πολλαπλών μονάδων (κανόνας που ενδέχεται να μην είναι συμβιβάσιμος με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1302/2014, ο κανόνας θα επανεξεταστεί πριν από τις 31 Δεκεμβρίου 2020)·
 - CH-TSI LOC&PAS-022: επανάταξη της πέδης έκτακτης ανάγκης (κανόνας που ενδέχεται να μην είναι συμβιβάσιμος με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1302/2014, ο κανόνας θα επανεξεταστεί πριν από τις 31 Δεκεμβρίου 2020)·
 - CH-TSI LOC&PAS-025: ασφάλεια της διάταξης αποσύνδεσης του εποχούμενου εξοπλισμού ETCS (κανόνας που ενδέχεται να μην είναι συμβιβάσιμος με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1302/2014, ο κανόνας θα επανεξεταστεί πριν από τις 31 Δεκεμβρίου 2020)·
 - CH-TSI LOC&PAS-026: απαγόρευση του SIGNUM/ZUB για οχήματα εξοπλισμένα με ERTMS/ETCS της γραμμής βάσης 3·
 - CH-TSI LOC&PAS-027: χειροκίνητος τηλεχειρισμός κατά τους ελιγμούς (τρόπος λειτουργίας «shunting») (κανόνας που ενδέχεται να μην είναι συμβιβάσιμος με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1302/2014, ο κανόνας θα επανεξεταστεί πριν από τις 31 Δεκεμβρίου 2020)·
 - CH-TSI LOC&PAS-028: χαρακτηριστικό ελεύθερου χώρου, θύρες·
 - CH-TSI LOC&PAS-029: ασφάλεια από εκτροχιασμό Y/Q·
 - CH-TSI LOC&PAS-030: χρήση συστημάτων πέδησης που δεν επενεργούν στην πρόσφυση·
 - CH-TSI LOC&PAS-031: ασφαλής διακοπή της έλξης (κανόνας που ενδέχεται να μην είναι συμβιβάσιμος με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1302/2014, ο κανόνας θα επανεξεταστεί πριν από τις 31 Δεκεμβρίου 2020)·
 - CH-TSI LOC&PAS-035: επαρκής ισχύς της πέδης έκτακτης ανάγκης (κανόνας που ενδέχεται να μην είναι συμβιβάσιμος με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1302/2014, ο κανόνας θα επανεξεταστεί πριν από τις 31 Δεκεμβρίου 2020)·
 - CH-TSI LOC&PAS-037: κύριο σύστημα πέδησης ETCS (κανόνας που ενδέχεται να μην είναι συμβιβάσιμος με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1302/2014, ο κανόνας θα επανεξεταστεί πριν από τις 31 Δεκεμβρίου 2020)·
 - Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1303/2014 της Επιτροπής, της 18ης Νοεμβρίου 2014, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας που αφορά την «ασφάλεια στις σιδηροδρομικές σήραγγες» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ L 356 της 12.12.2014, σ. 394).

- Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1304/2014 της Επιτροπής, της 26ης Νοεμβρίου 2014, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «Τροχιαίο υλικό — Θόρυβος» και με την τροποποίηση της απόφασης 2008/232/ΕΚ και την κατάργηση της απόφασης 2011/229/ΕΕ (ΕΕ L 356 της 12.12.2014, σ. 421).
 - Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1305/2014 της Επιτροπής, της 11ης Δεκεμβρίου 2014, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «Τηλεματικές εφαρμογές για εμπορευματικές μεταφορές» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 62/2006 (ΕΕ L 356 της 12.12.2014, σ. 438), όπως τροποποιήθηκε τελευταία με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2019/778 της Επιτροπής, της 16ης Μαΐου 2019 (ΕΕ L 139 της 27.5.2019, σ. 356).
 - Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2015/171 της Επιτροπής, της 4ης Φεβρουαρίου 2015, σχετικά με ορισμένες πτυχές της διαδικασίας αδειοδότησης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων (ΕΕ L 29 της 5.2.2015, σ. 3).
 - Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2015/909 της Επιτροπής, της 12ης Ιουνίου 2015, σχετικά με τους τρόπους υπολογισμού του κόστους που προκύπτει απευθείας από τη λειτουργία σιδηροδρομικής υπηρεσίας (ΕΕ L 148 της 13.6.2015, σ. 17).
 - Οδηγία (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, (ΕΕ L 138 της 26.5.2016, σ. 44) στην Ελβετία εφαρμόζονται μόνον οι ακόλουθες διατάξεις: το άρθρο 7 (παράγραφοι 1 έως 3), τα άρθρα 8 έως 10, τα άρθρα 12, 15, 17, το άρθρο 21 (πλην της παραγράφου 7), τα άρθρα 22 έως 25, τα άρθρα 27 έως 42, τα άρθρα 44, 45 και 49, καθώς και τα παραρτήματα II, III και IV.
 - Οδηγία (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016, για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων (ΕΕ L 138 της 26.5.2016, σ. 102-149) στην Ελβετία εφαρμόζονται μόνον οι ακόλουθες διατάξεις: το άρθρο 9, το άρθρο 10 (πλην της παραγράφου 7), τα άρθρα 13, 14 και 17, καθώς και το παράρτημα III.
 - Κανονισμός (ΕΕ) 2016/919 της Επιτροπής, της 27ης Μαΐου 2016, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για τα υποσύστημα «έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ L 158 της 15.6.2016, σ. 1).
- Οι ακόλουθοι εθνικοί κανόνες που αναφέρονται στο άρθρο 6 της απόφασης αριθ. 2/2019 της μεικτής επιτροπής εφαρμόζονται στην Ελβετία:
- CH-TSI CCS-003: ενεργοποίηση/απενεργοποίηση της διαβίβασης του πακέτου 44 στα συστήματα ZUB/SIGNUM·
 - CH-TSI CCS-005: πιστοποιητικό «Quality of Service» για τη διαβίβαση δεδομένων GSM-R (κανόνας που ενδέχεται να μην είναι συμβιβάσιμος με τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/919, ο κανόνας θα επανεξεταστεί πριν από τις 31 Δεκεμβρίου 2020)·
 - CH-TSI CCS-006: απώλεια του σήματος «non leading permitted» σε τρόπο λειτουργίας «Non Leading» (κανόνας που ενδέχεται να μην είναι συμβιβάσιμος με τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/919, ο κανόνας θα επανεξεταστεί πριν από τις 31 Δεκεμβρίου 2020)·
 - CH-TSI CCS-007: κανόνας για τις καμπύλες πέδησης για ERTMS/ETCS της γραμμής βάσης 2·
 - CH-TSI CCS-008: ελάχιστη εφαρμογή των «Change Requests» (κανόνας που ενδέχεται να μην είναι συμβιβάσιμος με τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/919, ο κανόνας θα επανεξεταστεί πριν από τις 31 Δεκεμβρίου 2020)·
 - CH-TSI CCS-011: λειτουργία Euroloop·
 - CH-TSI CCS-015: ταυτόχρονη διαχείριση δύο διαύλων δεδομένων GSM-R·
 - CH-TSI CCS-016: χρήση παραμέτρων και λειτουργιών ειδικών της χώρας (κανόνας που ενδέχεται να μην είναι συμβιβάσιμος με τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/919, ο κανόνας θα επανεξεταστεί πριν από τις 31 Δεκεμβρίου 2020)·
 - CH-TSI CCS-018: απαγόρευση των επιπέδων STM/NTC για ZUB/SIGNUM·
 - CH-TSI CCS-019: αυτόματη απόκτηση και ανάρτηση των δεδομένων της αμαξοστοιχίας (κανόνας που ενδέχεται να μην είναι συμβιβάσιμος με τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/919, ο κανόνας θα επανεξεταστεί πριν από τις 31 Δεκεμβρίου 2020)·
 - CH-TSI CCS-022: οπισθοπορεία σε τρόπο λειτουργίας «Unfitted»·
 - CH-TSI CCS-023: ανάρτηση γραπτών μηνυμάτων·
 - CH-TSI CCS-024: δεδομένα αμαξοστοιχίας: NC_TRAIN, M_AXLELOAD, V_MAXTRAIN (κανόνας που ενδέχεται να μην είναι συμβιβάσιμος με τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/919, ο κανόνας θα επανεξεταστεί πριν από τις 31 Δεκεμβρίου 2020)·
 - CH-TSI CCS-026: ηλεκτρονική παρακολούθηση του εξοπλισμού τροχιάς από το όχημα·
 - CH-TSI CCS-032: αρχική εισαγωγή του αριθμού αμαξοστοιχίας για τον εποχούμενο εξοπλισμό ETCS και του ασυρμάτου GSM-R του θαλάμου οδήγησης (κανόνας που ενδέχεται να μην είναι συμβιβάσιμος με τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/919, ο κανόνας θα επανεξεταστεί πριν από τις 31 Δεκεμβρίου 2020)·
 - CH-TSI CCS-033: λειτουργίες του GSM-R Voice (κανόνας που ενδέχεται να μην είναι συμβιβάσιμος με τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/919, ο κανόνας θα επανεξεταστεί πριν από τις 31 Δεκεμβρίου 2020)·
 - CH-TSI CCS-034: τρόπος λειτουργίας «Non Leading»·
 - CH-TSI CCS-035: κείμενα προς εμφάνιση στη DMI (κανόνας που ενδέχεται να μην είναι συμβιβάσιμος με τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/919, ο κανόνας θα επανεξεταστεί πριν από τις 31 Δεκεμβρίου 2020)·

- CH-TSI CCS-038: μήνυμα που επισημαίνει σημαντική διεύρυνση του διαστήματος εμπιστοσύνης οδομετρίας (κανόνας που ενδέχεται να μην είναι συμβιβάσιμος με τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/919, ο κανόνας θα επανεξεταστεί πριν από τις 31 Δεκεμβρίου 2020).
- CH-CSM-RA-001: αρχή του φακέλου ασφαλείας για την έγκριση τύπου ETCS στην Ελβετία.
- CH-CSM-RA-002: απαιτήσεις για ταχύτητες άνω των 200 km/h.
- CH-CSM-RA-003: ποιότητα των δεδομένων της αμαξοστοιχίας.
- Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2018/545 της Επιτροπής, της 4ης Απριλίου 2018, σχετικά με τον καθορισμό πρακτικών ρυθμίσεων για την έγκριση σιδηροδρομικών οχημάτων και διαδικασίας έγκρισης τύπου οχημάτων σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 90 της 6.4.2018, σ. 66).
- Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2018/761 της Επιτροπής, της 16ης Φεβρουαρίου 2018, σχετικά με τον καθορισμό κοινών μεθόδων ασφαλείας για την εποπτεία από τις εθνικές αρχές ασφαλείας μετά την έκδοση ενιαίου πιστοποιητικού ασφαλείας ή έγκρισης ασφαλείας σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και με την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1077/2012 της Επιτροπής (ΕΕ L 129 της 25.5.2018, σ. 16).
- Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2018/762 της Επιτροπής, της 8ης Μαρτίου 2018, για τον καθορισμό κοινών μεθόδων ασφαλείας σχετικά με τις απαιτήσεις για το σύστημα διαχείρισης της ασφαλείας σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και για την κατάργηση των κανονισμών της Επιτροπής (ΕΕ) αριθ. 1158/2010 και (ΕΕ) αριθ. 1169/2010 (ΕΕ L 129 της 25.5.2018, σ. 26).
- Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2018/763 της Επιτροπής, της 9ης Απριλίου 2018, σχετικά με τον καθορισμό πρακτικών ρυθμίσεων για την έκδοση ενιαίων πιστοποιητικών ασφαλείας των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων κατ' εφαρμογή της οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, και με την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 653/2007 της Επιτροπής (ΕΕ L 129 της 25.5.2018, σ. 49).
- Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2019/250 της Επιτροπής, της 12ης Φεβρουαρίου 2019, για τα υποδείγματα των δηλώσεων και των πιστοποιητικών «ΕΚ» σιδηροδρομικών στοιχείων διαλειτουργικότητας και υποσυστημάτων, το υπόδειγμα της δήλωσης συμμόρφωσης προς εγκεκριμένο τύπο σιδηροδρομικού οχήματος και τις διαδικασίες «ΕΚ» επαλήθευσης υποσυστημάτων σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 201/2011 της Επιτροπής (ΕΕ L 42 της 13.2.2019, σ. 9).
- Σύσταση (ΕΕ) 2019/780 της Επιτροπής, της 16ης Μαΐου 2019, σχετικά με τις πρακτικές ρυθμίσεις έκδοσης αδειών ασφαλείας στους διαχειριστές υποδομής (ΕΕ L 139 I της 27.5.2019, σ. 390).

ΤΜΗΜΑ 5 – ΆΛΛΟΙ ΤΟΜΕΙΣ

- Οδηγία 92/82/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 19ης Οκτωβρίου 1992, για την προσέγγιση των συντελεστών των ειδικών φόρων κατανάλωσης στα πετρελαιοειδή (ΕΕ L 316 της 31.10.1992, σ. 19).
 - Οδηγία 2004/54/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, σχετικά με τις ελάχιστες απαιτήσεις ασφαλείας για τις σήραγγες του Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου (ΕΕ L 167 της 30.4.2004, σ. 39).
 - Οδηγία 2008/96/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Νοεμβρίου 2008, για τη διαχείριση της ασφαλείας των οδικών υποδομών (ΕΕ L 319 της 29.11.2008, σ. 59).»
-

ΔΙΟΡΘΩΤΙΚΑ

Διορθωτικό στον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2019/1776 της Επιτροπής, της 9ης Οκτωβρίου 2019, σχετικά με την τροποποίηση του παραρτήματος Ι του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2658/87 του Συμβουλίου για τη δασμολογική και στατιστική ονοματολογία και το κοινό δασμολόγιο

(Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης L 280 της 31ης Οκτωβρίου 2019)

Στην σελίδα 1030, Ελβετία, στην τέταρτη στήλη:

αντί: «Berne»

διάβαζε: «Delémont».

Διορθωτικό στον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2019/1776 της Επιτροπής, της 9ης Οκτωβρίου 2019, σχετικά με την τροποποίηση του παραρτήματος Ι του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2658/87 του Συμβουλίου για τη δασμολογική και στατιστική ονοματολογία και το κοινό δασμολόγιο

(Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης L 280 της 31ης Οκτωβρίου 2019)

Στην σελίδα 10, στην περίληψη, για την καταχώριση του παραρτήματος 7:

αντί : «(Προορίζεται για ενδεχόμενη μελλοντική χρησιμοποίηση στο εναρμονισμένο σύστημα)»

διάβαξε : «(Προορίζεται για ενδεχόμενη μελλοντική χρησιμοποίηση)».

ISSN 1977-0936 (ηλεκτρονική έκδοση)
ISSN 1725-2431 (έντυπη έκδοση)



Υπηρεσία Εκδόσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης
2985 Λουξεμβούργο
ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟ

EL