İthalatta Haksız Rekabetin Önlenmesine İlişkin Tebliğ (No: 2010/20)

T.C. - 17.07.2010 Tarihli 27644 Sayılı Resmi Gazete - İthalatta Haksız Rekabetin Önlenmesine İlişkin Tebliğ (No: 2010/20)

17.07.2010 Tarihli 27644 Sayılı Resmi Gazete

TEBLİĞ

Dış Ticaret Müsteşarlığından:

İTHALATTA HAKSIZ REKABETİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN TEBLİĞ (2010/20)

BİRİNCİ KISIM

Genel Bilgi ve İşlemler

Mevcut önlem ve soruşturma

MADDE 1 – (1) Çin Tayvanı (Tayvan) ve Vietnam menşeli “motosiklet iç ve dış lastikleri” için 27/9/2004 tarih ve 25596 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan 2004/21 sayılı İthalatta Haksız Rekabetin Önlenmesi Hakkında Tebliğ; Tayvan, Vietnam ve Sri Lanka menşeli “bisiklet iç ve dış lastikleri” için ise aynı Resmî Gazete’de yayımlanan 2004/22 sayılı Tebliğ ile dampinge karşı kesin önlemler yürürlüğe konulmuştur.

(2) 18/12/2008 tarih ve 27084 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan 2008/39 sayılı Tebliğ ile söz konusu ürünlere ilişkin önlemlerin 27/9/2009 tarihinde sona ereceği, yerli üretim dalının Mevzuatta öngörülen sürelerde yeterli delillerle desteklenmiş bir başvuru ile nihai gözden geçirme soruşturması açılması talebinde bulunabileceği duyurulmuştur.

(3) Anlaş Anadolu Lastik Sanayi ve Ticaret A.Ş. (Anlaş), önlemin uygulamadan kalkması halinde mezkûr ürünlerde dampingin ve zararın devam edeceği veya yeniden oluşacağı hususlarındaki

iddialarını ortaya koyarak İthalatta Haksız Rekabetin Önlenmesi Hakkında Yönetmeliğin 35 inci maddesi temelinde mezkûr ürünler için “Nihai Gözden Geçirme Soruşturması” (NGGS) açılması talebinde bulunmuştur.

(4) Söz konusu başvuru üzerine, 17/9/2009 tarihli ve 27352 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan 2009/31 sayılı Tebliğ ile başlatılan nihai gözden geçirme soruşturması Dış Ticaret Müsteşarlığı (Müsteşarlık) İthalat Genel Müdürlüğü (Genel Müdürlük) tarafından yürütülerek tamamlanmıştır.

Kapsam

MADDE 2 – (1) Bu Tebliğ; 4412 sayılı Kanun’la değişik 3577 sayılı İthalatta Haksız Rekabetin Önlenmesi Hakkında Kanun (Kanun), 20/10/1999 tarihli ve 99/13482 sayılı İthalatta Haksız Rekabetin Önlenmesi Hakkında Karar (Karar) ve 30/10/1999 tarihli ve 23861 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan İthalatta Haksız Rekabetin Önlenmesi Hakkında Yönetmelik (Yönetmelik) hükümleri çerçevesinde yürütülen nihai gözden geçirme soruşturmasının sonuçlarını içermektedir.

Yerli üretim dalının temsil niteliği

MADDE 3 – (1) Mevcut veriler ışığında, başvuruda bulunan yerli üreticinin Türkiye’de soruşturma konusu ürünleri üreten tek üretici olduğu ve bu nedenle Türkiye üretiminin tamamını gerçekleştirdiği görülmüştür. Bu bağlamda, Yönetmelik’in 20 nci maddesi uyarınca, başvurunun yerli üretim dalı adına yapılmış olduğu değerlendirilmiştir. Soruşturma esnasında da bu tespiti değiştirecek herhangi bir bilgi alınmamıştır.

İlgili tarafların bilgilendirilmesi ve toplanan bilgilerin değerlendirilmesi

MADDE 4 – (1) Soruşturma açılışını müteakip soruşturma konusu ürünlerin Müsteşarlık tarafından tespit edilen Tayvan, Vietnam ve Sri Lanka’da yerleşik bilinen üretici/ihracatçılarına, Türkiye’de yerleşik ithalatçılarına ve ayrıca soruşturmaya konu ülkelerde yerleşik diğer üretici/ihracatçılara iletilebilmesini teminen Tayvan ve Vietnam’ın Ankara’da bulunan Büyükelçiliklerine, Sri Lanka’nın ise Türkiye’de misyonu bulunmadığı için İsrail’deki Türkiye’ye akredite misyonuna ilgili soru formları, başvurunun gizli olmayan özeti ve soruşturma açılış

Tebliğ’ine ulaşmalarını sağlamak için soruşturma açılışına ilişkin bildirim yapılmıştır.

(2) Taraflara soru formunu yanıtlamaları için posta süresi dâhil 37 gün süre tanınmıştır.

(3) Yerli üretim dalı, soruşturma süresi boyunca Müsteşarlığımız ile işbirliği içinde olmuş ve gerektiğinde talep edilen ilave bilgileri temin etmiştir.

(4) Kendilerine soruşturma açılışına ilişkin bildirimde bulunulan 19 ithalatçı firmanın 7’sinden cevap alınmıştır.

(5) Tayvan’da yerleşik Hwa Fong Rubber Ind. Co., Ltd. (Hwa Fong) firması sadece motosiklet dış lastikleri için soru formuna cevap vermiştir. Firmanın soru formuna vermiş olduğu cevaplar eksiklik taşımasına rağmen, cevapların dampingin soruşturma döneminde devam ettiğini göstermeye yetecek nitelikte olduğu anlaşılmıştır.

(6) İlgili taraflara soruşturma sonucunda alınacak karara esas teşkil edecek nitelikteki bilgi ve bulguları içeren nihai bildirim raporu gönderilmiş ve görüşlerine sunulmuştur.

(7) Tarafların soruşturma boyunca ortaya koyduğu tüm bilgi, belge ve görüşler incelenmiş, mezkûr görüşlerden mevzuat kapsamında değerlendirilebilecek olanlara bu raporun ilgili bölümlerinde değinilmiştir.

Gözden geçirme dönemi

MADDE 5 – (1) Önlemin yürürlükten kalkması durumunda, dampingin ve zararın devamı veya yeniden meydana gelmesinin muhtemel olup olmadığının değerlendirilmesine esas teşkil etmek üzere 1/1/2006-31/12/2008 dönemi gözden geçirme dönemi olarak alınmıştır. Dampingin önlem sırasında devam edip etmediğini belirlemek amacıyla 1/1/2008-31/12/2008 dönemi esas alınmıştır.

İKİNCİ KISIM

Soruşturma Konusu Ürün ve Benzer Ürün

Soruşturma konusu ürün ve benzer ürün

MADDE 6 – (1) Soruşturma konusu ürünler Tayvan ve Vietnam menşeli normal olarak 4013.90.00.00.11 ve 4011.40 GTP'ler altında beyan edilen "motosiklet iç ve dış lastikleri" ile Tayvan, Vietnam ve Sri Lanka menşeli normal olarak 4013.20.00.00.00 ve 4011.50.00.00.00 GTP'lerden beyan edilen "bisiklet iç ve dış lastikleri"dir.

(2) Motosiklet ve bisiklet dış lastiği, sentetik kauçuk, doğal kauçuk, dolgu, yağ ve kimyasal karışımdan oluşan hamura sırt lastiği çekimi (extrusion), topuk teli imali, beze kauçuk kaplama ve eğik kesme ile yanak bezi hazırlama işlemleri ve müteakiben iç ve dış boyama ile pişirme uygulanarak imal edilmektedir.

(3) Motosiklet ve bisiklet iç lastiği, butil kauçuk, doğal kauçuk, dolgu, yağ ve kimyasal karışımdan oluşan hamura sırasıyla süzme, lastik çekim, boya, kesme, supap çakma, ekleme uçların ek yersiz birleştirilmesi, pişim, şişirme, aksesuar takımı ve vakum işlemleri uygulanarak imal edilmektedir.

(4) Motosiklet ve bisiklet lastikleri farklı ebatlarda, tiplerde, renklerde ve desenlerde olabilmektedir. Motosiklet lastik ebatları iki farklı türde ifade edilmektedir. Birinci türde, önce tekerlek kesit genişliği sonra jant çapı inç olarak ifade edilmektedir. Örneğin 2,25-17 ebadı 2,25 inç lastik kesit genişliği ve 17 inç jant çapı olan bir lastiği ifade etmektedir. İkinci türde ise milimetre olarak kesit genişliği ve yanak genişliğinin kesit genişliğine oranı ile inç olarak jant çapını ifade edilmektedir. Örneğin 130/60-13 ebadı, 130 mm kesit genişliği ve bunun %60'ı yanı 78 mm yanak genişliği olan ve 13 inç jant çapı bulunan lastiği ifade etmektedir. 8, 10 ve 12 inç jant çapındaki küçük ebatlar scooter olarak adlandırılan motosikletlerde, 16, 17, 18 ve 19 inç jant çapında olan ebatlar ise moped ve motosikletlerde kullanılan lastiklerdir. En çok ithal edilen ve satılan ürünler 2,25, 2,50 ve 2,75 inç genişliklerinde ve 17 inç çapındaki motosiklet lastikleridir.

(5) Bisiklet lastik ebatları da iki farklı türde ifade edilmektedir. Birinci türde, önce jant çapı sonra lastik kesit genişliği inç olarak ifade edilmektedir. Örneğin 26x1.75 ebadı 26 inç jant çapı ve 1,75 inç lastik kesit genişliği olan bir lastiği ifade etmektedir. İkinci türde ise milimetre olarak önce lastik kesit genişliği sonra jant çapı ifade edilmektedir. Örneğin 47-559 ebatı, 47 mm kesit genişliği ve 559 mm jant çapı bulunan lastiği ifade etmektedir. İç piyasada tüketime konu olanlar 12, 14, 16, 20, 24, 26 ve 28 inç jant çapında olan bisiklet lastikleridir. En çok ithal edilen ve satılan ürün 26 inç çap ve 1,95 inç genişlikteki bisiklet lastikleridir. İç ve dış lastikler ayrı

satılabildiği gibi takım olarak da satılabilmektedir.

(6) Yerli üretim dalı tarafından imal edilen “motosiklet iç ve dış lastikleri” ile “bisiklet iç ve dış lastikleri”nin soruşturma konusu ülkeler menşeli “motosiklet iç ve dış lastikleri” ile “bisiklet iç ve dış lastikleri”nin benzer ürün olduğu tespiti mevcut önleme esas soruşturmalarda (esas soruşturma) yapılmıştır. Bu soruşturmada ise, fiziksel özellikler, ürün çeşitliliği, kullanım alanları, tüketici algılaması ve dağıtım kanalları bakımından yerli üretici tarafından üretilen ürünler ile soruşturmaya konu ülkeler menşeli ürünler arasında “benzer ürün” tanımı açısından ayrım yaratan herhangi bir farklılığın ortaya çıktığına ilişkin yeni bir bilgiye ulaşılmamıştır. Bu itibarla, 2004/21 ve 2004/22 sayılı Tebliğ’lerde soruşturma konusu ürünler ve benzer ürünlere yönelik tespitleri değiştirecek herhangi bir bilgi mevcut olmadığından anılan belirlemeler geçerliliğini sürdürmektedir.

(7) Soruşturma kapsamında yapılan incelemelerde, soruşturma konusu maddelerin yukarıda belirtilen GTİP’ler dışında bir sınıflandırma altında ithal edildiğine ilişkin herhangi bir bulgu edinilmemiştir. Öte yandan, soruşturma konusu madde haricinde bir maddenin mezkur GTİP’ler altında ithal edildiğine dair bir itirazda da bulunulmamıştır.

ÜÇÜNCÜ KISIM

Dampingin Varlığı ve Devamı

Genel açıklamalar

MADDE 7 – (1) Yönetmelik’in 35 inci maddesi çerçevesinde, önlemin yürürlükte olduğu dönemde dampingin devam edip etmediği veya önlemin etkisiyle dampingli ithalat büyük ölçüde azalmış veya tamamen durmuş ise önlemin ortadan kalkması halinde dampingin yeniden ortaya çıkma ihtimali araştırılmıştır. Soruşturma esnasında sadece Tayvan’da yerleşik Hwa Fong firması yalnızca motosiklet dış lastikleri için soru formunu doldurmuştur. Bu nedenle, sadece Tayvan menşeli motosiklet dış lastiklerine ilişkin damping tespitinde söz konusu firmanın verileri kullanılmış olup, soruşturma konusu diğer ürünlerin tamamında eldeki mevcut veriler kullanılmıştır.

Tayvan menşeli motosiklet dış ve iç lastikleri

MADDE 8 – (1) Tayvan menşeli motosiklet dış lastikleri için dampingin devam edip etmediğini belirlemek için Hwa Fong firmasının soru formuna vermiş olduğu yanıtlar dikkate alınmıştır. Buna göre normal değer olarak, Hwa Fong firmasının ürün tipleri bazında normal ticari işlemler çerçevesinde gerçekleşen ve temsil niteliğine haiz iç piyasa fiyatları, böyle bir fiyatın olmaması halinde de firmanın maliyetlerine makul kâr marjı eklemek suretiyle bulunan oluşturulmuş değer kullanılmıştır.

(2) Motosiklet dış lastiklerinde ihraç fiyatı olarak, firmanın Türkiye'ye satışlarında bağımsız alıcılarca fiilen ödenen fiyat esas alınmıştır.

(3) Motosiklet dış lastikleri için adil bir karşılaştırmanın yapılabilmesini teminen, normal değer ile ihraç fiyatı fabrika çıkış aşamasına getirilerek aynı ticari aşamada karşılaştırılmıştır.

(4) Motosiklet iç lastikleri için normal değer olarak, Eurostat istatistiklerinden Avrupa Birliği'nin 2007 yılında Tayvan'dan yapmış olduğu motosiklet iç lastiklerinin birim fiyatı kullanılmıştır.

(5) Motosiklet iç lastiklerinde ihraç fiyatı olarak, TÜİK verileri esas alınarak Tayvan'dan yapılan ithalatın birim fiyatları kullanılmıştır. En son 2007 yılı verileri gösterge niteliği taşıyacak hacimde olduğundan 2007 yılı esas alınmıştır.

(6) Motosiklet iç lastikleri için adil bir karşılaştırmanın yapılabilmesini teminen, hem normal değerin hem de ihraç fiyatının CIF bazlı olduğu dikkate alınarak, karşılaştırma CIF bazında yapılmış ayrıca bir ayarlama yapılmamıştır.

(7) Motosiklet dış lastikleri için CIF değerin %6,9'u, motosiklet iç lastikleri için ise CIF değerin %44'ü oranında damping marjı tespit edilmiştir.

Vietnam menşeli motosiklet dış ve iç lastikleri

MADDE 9 – (1) Vietnam için damping marjı hesabında, normal değer olarak Eurostat istatistiklerinden Avrupa Birliği'nin 2006 yılında Vietnam'dan yapmış olduğu motosiklet dış ve iç lastiklerinin birim fiyatı alınmış ve bu değer Vietnam'dan yapılan ithalatın birim fiyatları (TÜİK) ile karşılaştırılmıştır. En erken 2006 yılı verileri gösterge niteliği taşıyacak hacimde olduğundan 2006 yılı esas alınmıştır. Hem normal değer hem de ihraç fiyatı CIF bazlı ithal fiyatı olduğu için karşılaştırma CIF bazında yapılmış ayrıca bir ayarlama yapılmamıştır.

(2) Yapılan hesaplama sonunda, Vietnam menşeli motosiklet dış lastikleri için CIF değerin %22'si oranında, motosiklet iç lastiklerinde ise %7'si oranında damping marjı tespit edilmiştir.

Tayvan menşeli bisiklet dış ve iç lastikleri

MADDE 10 – (1) Tayvan için damping marjı hesabında, normal değer olarak Eurostat istatistiklerinden Avrupa Birliği'nin 2006 yılında Tayvan'dan yapmış olduğu bisiklet dış ve iç lastiklerinin birim fiyatı alınmış ve bu değer Tayvan'dan yapılan ithalatın birim fiyatları (TÜİK) ile karşılaştırılmıştır. En son 2006 yılı verileri gösterge niteliği taşıyacak hacimde olduğundan, 2006 yılı esas alınmıştır. Hem normal değer hem de ihraç fiyatı CIF bazlı ithal fiyatı olduğu için karşılaştırma CIF bazında yapılmış ayrıca bir ayarlama yapılmamıştır.

(2) Yapılan hesaplama sonunda, Tayvan menşeli bisiklet dış lastikleri için CIF değerin %96'sı oranında, bisiklet iç lastikleri için ise %117'si oranında damping marjı tespit edilmiştir.

Vietnam menşeli bisiklet dış ve iç lastikleri

MADDE 11 – (1) Vietnam için damping marjı hesabında, normal değer olarak Eurostat istatistiklerinden Avrupa Birliği'nin 2006 yılında Vietnam'dan yapmış olduğu bisiklet dış ve iç lastiklerinin birim fiyatı alınmış ve bu değer Vietnam'dan yapılan ithalatın birim fiyatları (TÜİK) ile karşılaştırılmıştır. En son 2006 yılı verileri gösterge niteliği taşıyacak hacimde olduğundan 2006 yılı esas alınmıştır. Hem normal değer hem de ihraç fiyatı CIF bazlı ithal fiyatı olduğu için karşılaştırma CIF bazında yapılmış ayrıca bir ayarlama yapılmamıştır.

(2) Yapılan hesaplama sonunda, Vietnam menşeli bisiklet dış lastikleri için CIF bedelin %23'ü damping marjı hesaplanmış, bisiklet iç lastiklerinde ise %45'i oranında damping marjı tespit edilmiştir.

Sri Lanka menşeli bisiklet dış ve iç lastikleri

MADDE 12 – (1) 2004 yılı sonuna doğru önlemin yürürlüğe girmesiyle bu ülkeden bu tarihten sonra herhangi bir ithalat olmadığı için damping hesabı yapılmamıştır.

DÖRDÜNCÜ KISIM

Maddi Zararın Varlığı ve Devamı İddiası

Genel açıklamalar

MADDE 13 – (1) Yönetmelik'in 35 inci maddesi çerçevesinde önlemin yürürlükte olduğu dönemde, yerli üretim dalında zarar durumu ve bu zararın devamına ilişkin incelemeler yapılmıştır. TÜİK bazlı ithalat verileri incelenirken, önlemin etkisini görebilmek amacıyla önlem öncesi ve sonrası dönemi kapsayan 2004-2009 dönemi dikkate alınmıştır.

Maddenin genel ithalatı

MADDE 14 – (1) Motosiklet dış lastiği genel ithalatı miktar olarak, önlem öncesi 2004 yılında 233.213 adet iken 2008 yılında 510.250 adete yükselmiş, 2009 yılında ise azalarak 350.889 adet olmuştur. Maddenin birim fiyatları, 2004 yılında 6,41 ABD Doları/Adet iken düzenli olarak artarak 2008 yılında 10,99 ABD Doları/Adete çıkmış, 2009 yılında ise bir miktar düşerek 10,46 ABD Doları/Adet olarak gerçekleşmiştir.

(2) Motosiklet iç lastiği genel ithalatı miktar olarak, önlem öncesi 2004 yılında 490.201 adet iken 2008 yılında 1.115.133 adete yükselmiş, 2009 yılında ise azalarak 796.784 adet olmuştur. Maddenin birim fiyatları, 2004 yılında 0,87 ABD Doları/Adet iken düzenli olarak artarak 2008 yılında 1,47 ABD Doları/Adete çıkmış, 2009 yılında ise 1,34 ABD Doları/Adete düşmüştür.

(3) Bisiklet dış lastiği genel ithalatı miktar olarak, önlem öncesi 2004 yılında 3.980.463 adet iken 2008 yılında 4.704.385 adete yükselmiş, 2009 yılında ise azalarak 2.124.083 adet olmuştur. Maddenin birim fiyatları, 2004 yılında 1,14 ABD Doları/Adet iken düzenli olarak artarak 2008 yılında 1,61 ABD Doları/Adete, 2009 yılında ise 1,79 ABD Doları/Adete çıkmıştır.

(4) Bisiklet iç lastiği genel ithalatı miktar olarak, önlem öncesi 2004 yılında 4.476.351 adet iken 2008 yılında 7.606.358 adete yükselmiş, 2009 yılında ise azalarak 4.974.178 adet olmuştur. Maddenin birim fiyatları incelendiğinde ise, 2004 yılında 0,45 ABD Doları/Adet iken düzenli olarak artarak 2008 yılında 0,68 ABD Doları/Adete, 2009 yılında ise 0,69 ABD Doları/Adete çıkmıştır.

Önlem konusu ithalatın miktar ve fiyatlarının gelişimi

MADDE 15 – (1) Tayvan’dan yapılan motosiklet dış lastik ithalatı, önlem öncesi 2004 yılında 30.717 adet iken 2004 yılında yürürlüğe giren önlemde bu ülkenin en düşük dampinge karşı vergiye sahip olmasının etkisiyle ciddi ölçüde artmış ve 2008 yılında 115.535 adete ulaşmıştır. 2009 yılında ise ithalatın genel seyrindeki azalmaya paralel olarak bir miktar gerileyerek 100.511 adete düşmüştür. Maddenin birim fiyatları ise, önlem öncesi 2004 yılında 7,40 ABD Doları/Adet iken önlem sonrası yükselerek 2008 yılında 9,11 ABD Doları/Adete ulaşmıştır.

(2) Vietnam’dan yapılan motosiklet dış lastik ithalatı, 2004 yılında 78.755 adet iken 2004 yılında yürürlüğe giren önlemin etkisiyle ciddi ölçüde azalmış 2005 yılında 30.090 adete, 2006 yılında 30.050 adete düşmüş, daha sonraki yıllarda ise oldukça düşük miktarlarda ithalat gerçekleşmiştir. Maddenin birim fiyatları ise, önlem öncesi 2004 yılında 3,54 ABD Doları/Adet iken 2005 yılında 4,83 ABD Doları/Adete, 2006 yılında ise 4,85 ABD Doları/Adete yükselmiştir.

(3) Tayvan’dan yapılan motosiklet iç lastik ithalatı, 2004 yılında 56.000 Adet iken 2004 yılında yürürlüğe giren önleme rağmen 2005 yılında 58.110 Adete ulaşmış, 2006 yılında ithalat gerçekleşmemiş, 2007, 2008 ve 2009 yıllarında ise sırasıyla 18.150, 19.080 ve 31.223 Adet ithalat yapılmıştır. Maddenin birim fiyatları ise, önlem öncesi 2004 yılında 1,00 ABD Doları/Adet iken önlem sonrası yükselerek 2008 yılında 1,31 ABD Doları/Adete ulaşmış, 2009 yılında ise 1,16 ABD Doları/Adete düşmüştür.

(4) Vietnam’dan yapılan motosiklet iç lastik ithalatı, 2004 yılında 132.450 Adet iken 2004 yılında yürürlüğe giren önleme rağmen artmış ve 2006 yılında 260.000 Adete yükselmiş, 2007, 2008 ve 2009 yıllarında ise 28.520, 45.694 ve 35.326 Adet ithalat gerçekleşmiştir. Maddenin birim fiyatları ise, önlem öncesi 2004 yılında 0,62 ABD Doları/Adet iken sürekli olarak artmış ve 2007, 2008 ve 2009 yılında 2,52 ABD Doları/Adet, 2,79 ABD Doları/Adet ve 2,84 ABD Doları/Adet seviyesine ulaşmıştır.

(5) Tayvan’dan yapılan bisiklet dış lastik ithalatı, 2004 yılında 479.745 adet iken 2004 yılında yürürlüğe giren önlemin etkisiyle ciddi ölçüde azalmış ve 2008 yılında 13.251 adete düşmüş, 2009 yılında ise 11,60 ABD Doları/Adet birim fiyat dikkate alındığında özel tip olduğu değerlendirilen az miktarda bir ithalat yapılmıştır. Maddenin birim fiyatları ise, önlem öncesi 2004 yılında 1,30 ABD Doları/Adet iken önlem sonrası genel ithalatın birim fiyatlarına göre oldukça yükselerek 2008 yılında 7,51 ABD Doları/Adete ulaşmıştır.

(6) Vietnam’dan yapılan bisiklet dış lastik ithalatı, 2004 yılında 1.119.050 Adet iken 2004 yılında yürürlüğe giren önlemin etkisiyle ciddi ölçüde azalmış 2005 yılında 809.800 Adete, 2006 yılında 28.800 Adete düşmüş, daha sonraki yıllarda ise ithalat yapılmamıştır. Maddenin birim fiyatları ise, önlem öncesi 2004 yılında 1,09 ABD Doları/Adet iken 2005 yılında 1,14 ABD Doları/Adete, 2006 yılında ise 1,50 ABD Doları/Adete yükselmiştir.

(7) Sri Lanka’dan yapılan bisiklet dış lastik ithalatı, 2004 yılında 537.000 Adet iken 2004 yılında yürürlüğe giren önlemin etkisiyle ithalat son bulmuştur. Sadece 2009 yılında 9,64 ABD Doları/Adet gibi oldukça yüksek bir birim fiyat dikkate alındığında özel tip olduğu anlaşılan az bir miktar lastik ithal edilmiştir. Maddenin birim fiyatları 2004 yılında 0,99 ABD Doları/Adet olmuştur.

(8) Tayvan’dan yapılan bisiklet iç lastik ithalatı, 2004 yılında 472.045 Adet iken 2004 yılında yürürlüğe giren önlemin etkisiyle ciddi ölçüde azalmış ve 2008 yılında 8.226 adete düşmüş, 2009 yılında ise 1.365 adete inmiştir. Maddenin birim fiyatları ise, önlem öncesi 2004 yılında 0,48 ABD Doları/Adet iken önlem sonrası genel ithalatın birim fiyatlarına göre oldukça yükselerek 2008 yılında 1,83 ABD Doları/Adete ulaşmıştır.

(9) Vietnam’dan yapılan bisiklet iç lastik ithalatı, 2004 yılında 1.217.150 Adet iken 2004 yılında yürürlüğe giren önlemin etkisiyle azalmış 2005 yılında 1.128.239 Adete, 2006 yılında 171.000 Adete düşmüş, daha sonraki yıllarda ise ithalat yapılmamıştır. Maddenin birim fiyatları ise, önlem öncesi 2004 yılında 0,41 2005 ve 2006 yılında da aynı seviyesini korumuştur.

(10) Sri Lanka’dan yapılan bisiklet iç lastik ithalatı, 2004 yılında 286.500 Adet iken 2004 yılında yürürlüğe giren önlemin etkisiyle ithalat son bulmuş ve 2005 yılından bugüne kadar ithalat yapılmamıştır. Maddenin birim fiyatları 2004 yılında 0,40 ABD Doları/Adet olmuştur.

Önlem konusu ithalatın tüketime göre değişimi

MADDE 16 – (1) Önlem konusu ithalatın nispi olarak değişimini görebilmek için, söz konusu ithalatın toplam Türkiye benzer mal tüketimi içindeki payı incelenmiştir. Bu bağlamda, öncelikle şikâyetçi yerli üreticinin yurt içi satış miktarı ile genel ithalat miktarı toplanarak ilgili yıldaki Türkiye benzer mal tüketimi elde edilmiştir.

(2) Motosiklet dış lastiği Türkiye benzer mal tüketimi 2006 yılı 100 alındığında, 2007 yılında 131, 2008 yılında ise 145’e yükselmiştir. Önlem konusu Tayvan ve Vietnam’ın toplam pazar payı ise 2006 yılında 100 (%16,3) iken 2008 yılında 85’e (%14) gerilemiştir. Benzer şekilde aynı dönemde yerli üretim dalının pazar payı da 100’den 89’a gerilemiştir.

(3) Motosiklet iç lastiği Türkiye benzer mal tüketimi 2006 yılı 100 alındığında, 2007 yılında 106, 2008 yılında ise 139’a yükselmiştir. Önlem konusu Tayvan ve Vietnam’ın toplam pazar payı ise 2006 yılında 100 (%17,2) iken 2008 yılında 18’e (%3,1) gerilemiştir. Yerli üretim dalının pazar payı ise 2007 yılında 90’a düşmüş 2008 yılında ise tekrar 2006 seviyesine gelmiştir. Yerli üretim dalı büyüyen pazarla orantılı olarak satışlarını artırarak pazar payını korumuş, ancak önlem konusu ülkelere olan talep diğer ülkelere kaymıştır.

(4) Bisiklet dış lastiği Türkiye benzer mal tüketimi 2006 yılı 100 alındığında, 2007 yılında 97’ye gerilemiş, 2008 yılında ise 122’ye yükselmiştir. Önlem konusu Tayvan, Vietnam ve Sri Lanka’nın toplam pazar payı ise 2006 yılında 100 (%1,3) iken 2008 yılında 20’ye (%0,3) gerilemiştir. Buradan anlaşıldığı üzere önlemin etkisiyle önlem konusu ülkelerden ithalat durmuş ya da durma noktasına gelmiştir. Diğer taraftan, yerli üretim dalı pazar payını bir miktar arttırarak 100’den 109’a çıkarmıştır. Diğer ülkelerin pazar payında ise 2006-2008 döneminde ciddi bir değişme olmamıştır.

(5) Bisiklet iç lastiği Türkiye benzer mal tüketimi dalgalı bir seyir izlemiş ve 2006 yılı 100 alındığında, 2007 yılında 70’e gerilemiş, 2008 yılında ise 131’e yükselmiştir. Önlem konusu Tayvan, Vietnam ve Sri Lanka’nın toplam pazar payı ise 2006 yılında 100 (%3,2) iken 2008 yılında 3,2’ye (%0,1) gerilemiştir. Buradan anlaşıldığı üzere, önlemin etkisiyle önlem konusu ülkelerden ithalat durmuş ya da durma noktasına gelmiştir. Diğer taraftan, 2007 yılında yerli üretim dalı pazar payını bir miktar arttırmasına rağmen 2008 yılında 2006 seviyesine geri gelmiştir. Diğer ülkelerin pazar payında ise 2006-2008 döneminde %3’lük bir artış meydana gelmiştir.

(6) Yukarıdaki verilerden de görüleceği üzere, önlem konusu ülkelerden motosiklet dış lastikleri dışında ithalat durma noktasına gelmiş olduğundan tüketim içindeki payı neredeyse ortadan kalkmıştır. Ancak, motosiklet dış lastiklerinde Tayvan diğer ülkelere kıyasla oldukça düşük bir

dampinge karşı önleme tabi olduğundan bu ülkeden yapılan ithalat artmıştır.

Önlem konusu ithalatın iç piyasa fiyatları üzerindeki etkisi

MADDE 17 – (1) Önlem konusu ithalatın yerli üretim dalının iç piyasa fiyatları üzerindeki etkisini görmek amacıyla fiyat kırılması, fiyat baskısı ve fiyat bastırmasına bakılmıştır. Fiyat kırılması, soruşturma konusu ürünün Türkiye pazarına giriş fiyatlarının (CIF ithal fiyatı + gümrük vergisi ve masrafları) yerli üretim dalının fiyatlarının altında olup olmadığını göstermektedir. Fiyat baskısı, yerli üretim dalının fiyatlarının dampingli ithalat sebebiyle baskı altında bulunması ve fiyatlarını makul kar elde edecek şekilde belirleyememesi durumunda, soruşturma konusu ürünün Türkiye pazarına giriş fiyatı ile yerli üreticinin maliyetlerine makul bir kar oranı ekleyerek bulunan olması gereken fiyatın karşılaştırılmasıdır.

(2) Önlemin etkisiyle önlem konusu ülkelerin bir çoğundan ithalat tamamen durmuş veya miktarının düşüklüğü ve fiyatlarının aşırı yüksekliği sebebiyle gösterge niteliğini kaybetmiştir. Bu yüzden sadece miktar ve fiyatı itibariyle karşılaştırılabilir bulunan Tayvan için motosiklet dış ve iç lastikleri ile bisiklet iç lastiklerinde, Vietnam için ise motosiklet dış ve iç lastiklerinde fiyat kırılması ve baskısı hesabı yapılmıştır.

(3) 2008 yılı için yapılan hesaplamalar sonucunda, Tayvan menşeli motosiklet dış lastiklerinin yerli üretim dalının fiyatlarını %55 oranında kırdığı, %70 oranında baskı altında tuttuğu, motosiklet iç lastiklerinde ise %104 oranında kırdığı ve %151 oranında baskı altında tuttuğu, bisiklet iç lastiklerinde de %20 oranında baskı altında tuttuğu görülmüştür.

(4) Vietnam menşeli motosiklet dış lastiklerinin yerli üretim dalının fiyatlarını %111 oranında kırdığı, %131 oranında baskı altında tuttuğu, motosiklet iç lastiklerinde ise %18 oranında baskı altında tuttuğu hesaplanmıştır.

(5) Fiyat bastırması (Supression) ise, yerli üretim dalının dampingli ithalat sebebiyle maliyet artışlarını fiyatına yansıtamaması veya düşen maliyetlerden daha fazla oranda fiyatlarını düşürmesi sebebiyle kar oranının azalması veya maliyet-satış oranının yükselmesidir. Yerli üretim dalının önlem konusu ürünlerden motosiklet dış lastiklerinde zararına satışlarının karlılığa döndüğü, diğer ürünlerde ise artan fiyatların etkisiyle zarar oranında önemli ölçüde iyileşme

meydana geldiği ancak zararına satışın devam ettiği görülmüştür.

Yerli üretim dalının ekonomik göstergeleri

MADDE 18 – (1) - Dampingli ithalatın yerli üretim dalı üzerindeki etkisinin belirlenmesinde, Anlaş firmasının motosiklet ve bisiklet lastiklerine ilişkin verileri esas alınmıştır. Miktar adet bazlı değerlendirilmiştir. Öte yandan, eğilimin sağlıklı bir şekilde incelenmesi amacıyla Türk Lirası bazındaki veriler için yıllık ortalama Üretici Fiyat Endeksi (ÜFE) kullanılarak enflasyondan arındırılmış reel değerler kullanılmıştır.

a) Üretim, kapasite ve kapasite kullanım oranı (KKO)

(1) Yerli üretim dalının motosiklet dış lastikleri için 2006 yılında 100 olan adet bazlı üretim miktar endeksi, 2008 yılında 121’e çıkmıştır. Söz konusu üründe yerli üretim dalının kapasitesi değişmemiş olup, KKO endeksi ise aynı dönemde 100’den 121’e ulaşmıştır.

(2) Motosiklet iç lastikleri için ise 2006 yılında 100 olan üretim miktar endeksi, 2008 yılında 134’e çıkmıştır. Söz konusu üründe yerli üretim dalının kapasitesi değişmemiş olup, KKO endeksi ise 100’den 134’e yükselmiştir.

(3) Bisiklet dış lastikleri için 2006 yılında 100 olan adet bazlı üretim miktar endeksi, 2008 yılında 84’e gerilemiştir. Söz konusu üründe yerli üretim dalının kapasitesi değişmemiş olup, KKO endeksi ise aynı dönemde 100’den 84’e gerilemiştir.

(4) Bisiklet iç lastikleri için ise 2006 yılında 100 olan üretim miktar endeksi, 2008 yılında 92’ye gerilemiştir. Söz konusu üründe yerli üretim dalının kapasitesi değişmemiş olup, KKO endeksi de 100’den 92’ye gerilemiştir.

b) Yurtiçi satışlar

(1) Yerli üretim dalının motosiklet dış lastikleri için 2006 yılında 100 olan yurtiçi satış miktar endeksi 2007’de 104’e, 2008’de ise 130’a yükselmiştir. 2006 yılında 100 olan satış hasılası 2008’de artarak 148 olmuştur.

(2) Motosiklet iç lastikleri için 2006 yılında 100 olan yurtiçi satış miktar endeksi 2008’de 139’a yükselmiştir. 2006 yılında 100 olan satış hasılası ise 2008’de ise 157 olarak gerçekleşmiştir.

(3) Yerli üretim dalının bisiklet dış lastikleri için 2006 yılında 100 olan yurtiçi satış miktar endeksi 2008’de 133’e çıkmış olup, hasıla da satış miktarı ile paralel olarak artmıştır.

(4) Bisiklet iç lastikleri için 2006 yılında 100 olan yurtiçi satış miktar endeksi 2008’de 132’ye yükselmiştir. 2006 yılında 100 olan satış hasılası da 2008’de artarak 147’ye ulaşmıştır.

c) Yurtiçi Fiyatlar

(1) Yerli üreticinin motosiklet dış lastiklerinde adet bazında ağırlıklı ortalama yurtiçi satış fiyatı 2006 yılında reel bazda 100 iken, 2008’de 113’e yükselmiştir. Ancak kilogram bazlı ağırlıklı ortalama birim fiyata bakıldığında, 2006 yılında 100 olan birim fiyat, 2008’de 97’ye gerilemiştir. Dolayısıyla, adet bazındaki birim ortalama fiyattaki artış esasen daha ağır olan ebatların satışlar içinde ağırlığının azalmış olmasından kaynaklanmaktadır.

(2) Motosiklet iç lastiklerinde ise adet bazında ağırlıklı ortalama yurtiçi satış fiyatı 2006 yılında reel bazda 100 iken, 2008 yılında 113’e çıkmıştır.

(3) Bisiklet dış lastiklerinde ise adet bazında ağırlıklı ortalama yurtiçi satış fiyatı 2006 yılında reel bazda 100 iken, 2008 yılında da bu seviyesini devam ettirmiştir.

(4) Bisiklet iç lastiklerinde ise adet bazında ağırlıklı ortalama yurtiçi satış fiyatı 2006 yılında reel bazda 100 iken 2007 yılında 93’e düşmüş, 2008 yılında ise 111’e çıkmıştır.

d) İhracat

(1) Yerli üretim dalının motosiklet dış lastikleri için 2006 yılında 100 olan ihracat miktar endeksi 2008’de 397’ye ulaşmıştır.

(2) Motosiklet iç lastikleri için 2006 yılında 100 olan ihracat miktar endeksi 2008’de 152’ye ulaşmıştır.

(3) Yerli üretim dalının bisiklet dış lastikleri için 2006 yılında 100 olan ihracat miktar endeksi 2008’de 178’e ulaşmıştır.

(4) Bisiklet iç lastikleri için 2006 yılında 100 olan ihracat miktar endeksi 2008’de 74’e düşmüştür.

e) Pazar payı

(1) Yerli üretim dalının yurtiçi pazar payı motosiklet dış lastikleri için 2006 yılında 100 iken 2008’de 89’a düşmüştür.

(2) Motosiklet iç lastikleri için ise 2006 yılında 100 olan seviyesini 2008’de de devam ettirmiştir.

(3) Yerli üretim dalının yurtiçi pazar payı bisiklet dış lastikleri için 2006 yılında 100 iken 2008’de 109’a yükselmiştir.

(4) Bisiklet iç lastikleri için ise 2006 yılında 100 olan seviyesini 2008’de de devam ettirmiştir.

f) Maliyetler

(1) Yerli üretim dalının motosiklet dış lastikleri için 2006 yılında reel olarak 100 olan ağırlıklı ortalama birim ticari maliyeti, 2008 yılında 96’ya gerilemiştir.

(2) Motosiklet iç lastiklerinde ise 2006 yılında reel olarak 100 olan ağırlıklı ortalama birim ticari maliyeti, 2008’de 78’e gerilemiştir.

(3) Yerli üretim dalının bisiklet dış lastikleri için 2006 yılında reel olarak 100 olan ağırlıklı ortalama birim ticari maliyeti, 2008 yılında 69’a gerilemiştir.

(4) Bisiklet iç lastiklerinde ise 2006 yılında reel olarak 100 olan ağırlıklı ortalama birim ticari maliyeti, 2008’de 79’a gerilemiştir.

g) Kârlılık

(1) Yerli üretim dalının motosiklet dış lastiklerindeki yurt içi satışlardan elde ettiği 2006 yılında adet bazlı (-)100 olan kârlılığı (zararı), kara dönerek 2008 yılında 4’e çıkmıştır.

(2) Motosiklet iç lastiklerindeki yurt içi satışlardan elde ettiği 2006 yılında adet bazlı (-)100 olan kârlılığı (zararı), 2008 yılında (-) 21’e düşmüştür.

(3) Yerli üretim dalının bisiklet dış lastiklerindeki yurt içi satışlardan elde ettiği 2006 yılında adet bazlı (-)100 olan zararı, 2008 yılında (-) 20’ye düşmüştür.

(4) Bisiklet iç lastiklerindeki yurt içi satışlardan elde ettiği 2006 yılında adet bazlı (-)100 olan zararı, 2008 yılında (-) 84’e düşmüştür.

h) Stoklar

(1) Yerli üretim dalının motosiklet dış lastiklerinde 2006 yılında 100 olan stok miktar endeksi, 2008'de ise 48'e düşmüştür. Stok çevrim hızına (satış/stok) baktığımızda ise 2006 yılında 2,3 iken stokların düşmesi ve satışların artması ile 2008'de 6,6'ya çıkmıştır.

(2) Motosiklet iç lastiklerinde ise 2006 yılında reel bazda 100 olan stok miktar endeksi, 2008'de 56'ya gerilemiştir. Stok çevrim hızına (satış/stok) bakıldığında ise 2006 yılında 4,1 iken 2008'de 10,1'e çıkmıştır.

(3) Yerli üretim dalının bisiklet dış lastiklerinde 2006 yılında 100 olan stok miktar endeksi, 2008'de 23'e düşmüştür. Stok çevrim hızına (satış/stok) bakıldığında ise, 2006 yılında 0,4 iken stokların düşmesi ve satışların artması ile 2008'de 2,3'e çıkmıştır.

(4) Bisiklet iç lastiklerinde ise 2006 yılında reel bazda 100 olan stok miktar endeksi, 2008'de 16'ya gerilemiştir. Stok çevrim hızına (satış/stok) bakıldığında ise 2006 yılında 1,5 iken 2008'de 11,6'ya çıkmıştır.

ı) İstihdam

(1) Yerli üretim dalının 2006 yılında 100 olan işçi sayısı endeksi 2008 yılında motosiklet dış lastiklerinde 108'e motosiklet iç lastiklerinde 106'ya, bisiklet dış lastiklerinde 120'ye, bisiklet iç lastiklerinde ise 127'ye yükselmiştir.

j) Ücretler

(1) Üretimde çalışan işçilerin aylık ücretleri 2006-2008 döneminde reel olarak 14 puan artmıştır.

k) Verimlilik

(1) Üretimde çalışan işçi başına verimlilik endeksi 2006 yılında 100 iken, 2008 yılında motosiklet dış lastiklerinde 112'ye, motosiklet iç lastiklerinde ise 127'ye yükselmiştir.

(2) Bisiklet dış lastiklerinde işçi başına verimlilik endeksi ise 2006 yılında 100 iken 2008 yılında 70'e gerilemiş, bisiklet iç lastiklerinde de aynı oran belirtilen dönemlerde 100'den 72'ye inmiştir.

l) Nakit Akışı

(1) Yerli üretim dalının motosiklet dış lastik üretim ve satışı ile sağladığı reel nakit akışı (Kâr+amortisman) 2006 yılında (-)100 iken (nakit çıkışı), 2008 yılında (-) 44'e düşmüş, motosiklet iç lastiklerinde ise 2006 yılında (-) 100 olan oran (-) 18'e gerilemiştir.

(2) Bisiklet iç lastik üretim ve satışı ile sağladığı reel nakit akışı (Kâr+amortisman) ise 2006 yılında (-)100 iken (nakit çıkışı), 2008 yılında (-) 24'e gerilemiş, bisiklet iç lastiklerinde de 2006 yılında (-) 100 olan oran 2008'de -55'e gerilemiştir.

m) Büyüme

(1) Yerli üretim dalının bütün faaliyetlerine ilişkin aktif büyüklüğü reel olarak 2006 yılında 100 iken 2007 yılında 80'e gerilemiş, 2008'de ise artarak 91'e yükselmiştir.

n) Sermaye Artışı

(1) Yerli üretim dalının bütün faaliyetlerine ilişkin 2006 yılında 100 olan öz sermayesi 2007 yılında 94'e, 2008 yılında ise 91'e düşmüştür.

o) Yatırımlardaki Artış

(1) Yerli üretim dalının 2006-2008 yıllarında yatırımı olmamıştır.

p) Yatırımların geri dönüş oranı

(1) Yerli üretim dalının bütün faaliyetlerine ilişkin yatırım hasılatı (Kâr/Öz kaynak) oranı 2006 yılında %0,48 iken 2008 yılında %-1,66 olmuştur.

r) Damping marjının büyüklüğü

(1) Esas soruşturmada her bir ülke için önemli oranlarda damping marjı tespit edilmiştir.

s) Ekonomik göstergelerin değerlendirilmesi

(1) Yerli üretim dalının ekonomik göstergeleri incelendiğinde, yürürlükte bulunan önlemlerin de etkisiyle bazı ekonomik göstergelerde eğilimin olumluya dönmesine rağmen satışlarda halen zararın devam ettiği, sadece 2008 yılında motosiklet dış lastiğinde karlı satış yapılmaya başlandığı görülmektedir.

BEŞİNCİ KISIM

Dampingin ve Zararın Devamı veya Yeniden Oluşma İhtimali

Genel açıklamalar

MADDE 19 – (1) Yönetmelik'in 35'inci maddesi çerçevesinde önlemin yürürlükten kalkması halinde dampingin ve zararın devam etmesinin veya yeniden meydana gelmesinin muhtemel olup olmadığı incelenmiştir.

Tespit edilen damping marjları

MADDE 20 – (1) Dampingin devam edip etmediğinin tespiti amacıyla gösterge niteliğinde yapılan damping marjı hesaplamalarında, Tayvan menşeli motosiklet dış lastikleri için CIF değerin %6'sı oranında, motosiklet iç lastiklerinde ise % 44'ü oranında damping marjı tespit edilmiştir.

(2) Vietnam menşeli motosiklet dış lastikleri için CIF değerin %22'si oranında, motosiklet iç lastiklerinde ise % 7'si oranında damping marjı tespit edilmiştir.

(3) Tayvan menşeli bisiklet dış lastikleri için CIF değerin % 96'sı oranında, bisiklet iç lastiklerinde ise % 117'si oranında damping marjı tespit edilmiştir.

(4) Vietnam menşeli bisiklet dış lastikleri için CIF değerin %26'sı oranında, bisiklet iç lastiklerinde ise % 45'i oranında damping marjı tespit edilmiştir.

(5) Bu tespitler, hesaplama yapılan dönemlerde dampingin önleme rağmen devam ettiğini göstermekte olup, önlemin yürürlükten kalkması halinde de devam etmesinin muhtemel olduğuna işaret etmektedir.

Esas soruşturmada tespit edilen damping marjları

MADDE 21 – (1) Esas soruşturmada tespit edilen damping marjları, önlemin uygulanmadığı ortamda ihracatçı firmaların davranışlarını ve yapabilmeleri muhtemel olan dampingi göstermesi açısından önem taşımaktadır.

(2) Buna göre, önlem konu ülkelerden yapılan soruşturma konusu ürünlerin ithalatlarında CIF değerin %6'sı ile %50'si arasında değişen oranlarda önemli düzeyde damping marjı tespit edilmiştir.

Dampingli ithalatın muhtemel fiyatları, fiyat kırılması ve talebe etkisi

MADDE 22 – (1) İlgili ürünün fiyatı alıcıların kararını belirleyen en önemli etkenlerdendir. 2009 yılında meydana gelen ve halen de etkisi kısmen devam eden küresel kriz nedeniyle yaşanmakta olan talep daralmasının uluslararası pazarda fiyat bazında rekabeti arttırdığı ve arttıracağı değerlendirilmektedir. Önlemin yürürlükten kalkması durumunda söz konusu ülkelerin fiyatlama konusundaki muhtemel davranışlarını anlamanın en iyi yolu, bu ülkelerin önlemden önceki yıllarda Türkiye'ye yapılan ihracatlarının birim fiyat seviyelerinin incelenmesi olduğu düşünülmektedir.

(2) Buna göre yılın büyük bir çoğunda önlemin yürürlükte bulunmadığı 2004 yılı ithalat istatistikleri incelendiğinde, Vietnam ve Sri Lanka'nın birim fiyatlarının bütün ürünlerde ortalamanın altında kaldığı, yalnızca Tayvan menşeli ürünlerin ithalat ortalama birim fiyatlarının üzerinde olduğu görülmüştür. Ancak, Tayvan için 2008 verileri ile yapılan fiyat kırılması ve baskısı hesabında bu ülkenin birim fiyatlarının yerli üretim dalının fiyatlarını uygulanan önleme rağmen kırmaya devam ettiği tespit edilmiştir.

Soruşturmaya konu ithalatın muhtemel seviyesi

MADDE 23 – (1) Soruşturmaya konu ithalatın muhtemel seviyesinin değerlendirilebilmesi amacıyla önlemin yürürlüğe girişinden itibaren genel ithalat ile önleme konu ülkeler menşeli ithalatta yaşanan gelişmeler göz önüne alınmıştır.

(2) 2004–2009 döneminde genel ithalatın seyri incelendiğinde, miktar bazında motosiklet dış lastiklerinin % 50 oranında, motosiklet iç lastiklerinin % 63 oranında, bisiklet dış lastiklerinin %-47 ve bisiklet iç lastiklerinin % 11 oranında artış gösterdiği görülmüştür. 2009 yılının küresel krize bağlı olarak talepte daralma dönemi olduğu dikkate alınarak, normal şartları yansıtan ve ilerisi için daha sağlıklı ön görü yapmayı sağlayan 2004-2008 dönemindeki ithalatın seyri incelendiğinde ise artışların çok daha yüksek seviyede olduğu görülmektedir. Soruşturma konusu

ülkelerden yapılan ithalat ise, diğer ülkelere göre görece daha düşük vergiye tabi olması nedeniyle Tayvan'dan yapılan motosiklet dış lastikleri dışında durma noktasına gelmiştir.

(3) Soruşturma konusu ürünlerde artan toplam ithalata rağmen söz konusu ülkelerden yapılan ithalatın durma noktasına gelmesi önlemin etkisini göstermektedir. Önlemin kalkması durumunda soruşturmaya konu ithalatın artmasının muhtemel olduğu değerlendirilmektedir.

Soruşturma konusu ülkelerin üretim kapasitesi ve ihracat kabiliyeti

MADDE 24 – (1) Soruşturma konusu ülkelerin üretim kapasitesi ile ilgili olarak doğrudan bir veriye ulaşılamamıştır. Bununla beraber, International Trade Center (Uluslararası Ticaret Merkezi-UTM)'den elde edilen ve ilgili ülkelere ait ihracat verilerini içeren istatistikler bahse konu üründeki üretim kapasitesine gösterge teşkil ettiğinden değerlendirilmiştir.

(2) UTM verilerine göre, 2007 yılında motosiklet dış lastiklerinde dünya ihracatı 204.321 ton ve 997.038.000 $'dır. Tayvan motosiklet dış lastiklerinde toplam dünya ihracatında miktar bazında 31.038 ton ile 2., değer bazında ise 5. sırada gelmektedir. Bu veriler Tayvan'ın üretim ve ihracat kapasitesinin büyüklüğünü çok açık bir biçimde ortaya koymaktadır. 2007 yılında Türkiye toplam ithalatının 1.197 ton olduğu dikkate alındığında Tayvan'ın ihracat kapasitesinin Türkiye'nin ithalat talebini ve artacak talebi tek başına çok rahatlıkla karşılama imkanı olduğu değerlendirilmektedir.

(3) UTM verilerinden Tayvan'ın motosiklet iç lastiklerinde dünya ihracatındaki durumuna bakıldığında da dış ve iç lastiğin birbirini tamamlayıcı özelliğinden dolayı benzer şekilde çok önemli bir ihracatçı olduğu görülmektedir. Buna göre, motosiklet iç lastiklerinde 50.245 ton ve 208.962.000 $ olan dünya ihracatında Tayvan hem miktar hem de değer olarak 5. sıradadır.

(4) Aynı şekilde, 2007 yılında Türkiye toplam ithalatının 345 ton olduğu dikkate alındığında Tayvan'ın ihracat kapasitesinin Türkiye'nin toplam ithalat talebini tek başına çok rahatlıkla karşılama imkanı olduğu değerlendirilmektedir.

(5) UTM verilerinden Vietnam'ın motosiklet dış lastiklerinde ihracat sırasına bakıldığında da, miktar bazında 7.016 ton ile 8. sırada, değer bazında ise 16.678.000 $ ile 12. sırada yer almaktadır. Türkiye'nin ithalatı ile karşılaştırıldığında yaklaşık 7. katlık bir ihracat söz konusudur.

Ayrıca Vietnam’ın söz konusu üründeki ihracatını çok ciddi oranda arttırdığı, 2002 yılında 385 ton olan ihracatın önlemin yürürlüğe girdiği tarihte 1.733 tona, 2007 yılında da 7.016 tona çıkardığı görülmektedir.

(6) UTM verilerinden Vietnam’ın motosiklet iç lastiklerinde dünya ihracatındaki sıralamasına bakıldığında ise, miktar bazında 2.556 ton ile 7. sırada, değer bazında ise 6.559.000 $ ile 8. sırada olduğu görülmektedir. Türkiye ithalat miktarı ile karşılaştırıldığında yine 7 katlık bir ihracatın olduğu görülmektedir.

(7) Yukarıdaki veriler gerek Tayvan’ın gerekse Vietnam’ın çok ciddi bir ihracat potansiyeline sahip olduğunu, talep edilmesi halinde ilave talebi çok rahatlıkla karşılayabilecek bir üretim ve ihracat kapasiteleri olduğunu göstermektedir.

(8) UTM verilerine göre, 2007 yılında bisiklet dış lastiklerinde dünya ihracatı 501.404 $’dır. Tayvan bisiklet dış lastiklerinde toplam dünya ihracatında 5.644 ton ve 40.467.000$ ile 5. sırada yer almaktadır. Bu veriler Tayvan’ın üretim ve ihracat kapasitesinin büyüklüğünü çok açık bir biçimde ortaya koymaktadır. 2007 yılında Türkiye toplam ithalatının 2.671 ton olduğu dikkate alındığında Tayvan’ın ihracat kapasitesinin Türkiye’nin ithalat talebindeki artışı çok rahatlıkla karşılama imkanı olduğu değerlendirilmektedir.

(9) UTM verilerinden Tayvan’ın bisiklet iç lastiklerinde dünya ihracatındaki durumuna bakıldığında da dış ve iç lastiğin birbirini tamamlayıcı özelliğinden dolayı benzer şekilde çok önemli bir ihracatçı olduğu görülmektedir. Buna göre, bisiklet iç lastiklerinde 52.670 ton ve 251.845.000 $ olan dünya ihracatında Tayvan miktar bazında 3.230 ton ile 6. sırada, değer bazında ise 19.150.000 $ ile 4. sırada yer almaktadır. Aynı şekilde, 2007 yılında Türkiye toplam ithalatının 616 ton olduğu dikkate alındığında Tayvan’ın ihracat kapasitesinin Türkiye’nin ithalat talebini ve artacak talebi tek başına çok rahatlıkla karşılama imkanı olduğu değerlendirilmektedir.

(10) UTM verilerinden Vietnam’ın bisiklet dış lastiklerinde ihracat sırasına bakıldığında da, 4.353 ton ve 9.331.000 $ ile 11. sırada yer almaktadır. Türkiye’nin ithalatı ile karşılaştırıldığında yaklaşık 2. katlık bir ihracat söz konusudur. Ayrıca Vietnam’ın söz konusu üründeki ihracatını çok ciddi oranda arttırdığı, 2002 yılında 538 ton olan ihracatın önlemin yürürlüğe girdiği tarihte 919

tona, 2007 yılında da 4.353 tona çıkardığı görülmektedir.

(11) UTM verilerinden Vietnam'ın bisiklet iç lastiklerinde dünya ihracatındaki sıralamasına bakıldığında ise, miktar bazında 977 ton ile 10. sırada, değer bazında ise 2.569.000$ ile 11. sırada olduğu görülmektedir. Türkiye ithalat miktarı ile karşılaştırıldığında yine 1,5 katlık bir ihracatın olduğu görülmektedir. Ayrıca Vietnam'ın söz konusu üründeki ihracatını çok ciddi oranda arttırdığı, 2003 yılında 458 ton olan ihracatın önlemin yürürlüğe girdiği tarihte 524 tona, 2007 yılında ise 977 tona çıkardığı görülmektedir.

(12) UTM verilerinden Sri Lanka'nın bisiklet dış lastiklerinde ihracat sırasına bakıldığında da, 4.458 ton ile Vietnam'ın önünde olduğu, değer bazında ise 6.677.000 $ ile 12. sırada Vietnam'dan sonra yer aldığı görülmektedir. Türkiye'nin ithalatı ile karşılaştırıldığında yaklaşık 2 katlık bir ihracat söz konusudur.

(13) UTM verilerinden Sri Lanka'nın bisiklet iç lastiklerinde dünya ihracatındaki sıralamasına bakıldığında ise, miktar bazında 105 ton ile 19. sırada olduğu görülmektedir. Ancak, bisiklet iç ve dış lastiklerin birbirini tamamlayıcı ürün olması nedeniyle talep halinde çok daha fazla üretim yapılabileceği değerlendirilmektedir. Nitekim, Sri Lanka'nın önlemin yürürlüğe girdiği 2004 yılındaki toplam ihracatı 990 ton olmuştur.

Türkiye pazarının durumu

MADDE 25 – (1) Türkiye pazarında tek bir yerli üretici bulunmakla birlikte birçok motosiklet ve bisiklet lastiği toptan ithalat ve dağıtımını yapan firma ile bisiklet ve motosiklet üreticisi firma yer almaktadır. Bisiklet ve motosiklet üreticisi firmalar ürünlerinde kullanacağı ürünleri genellikle doğrudan kendileri yurt dışı veya yurt içindeki üreticilerden temin etmekte, ithalatçı firmalar ise ithal etmiş oldukları ürünleri kendi bayileri veya alıcı firmalara toptan satışını yapmaktadırlar. Bisiklet ve motosiklet üreticisi firmalar ciddi rekabetin olduğu nihai ürünlerinde maliyetleri aşağı düşürerek avantaj elde etmeye çalışmakta, ithalatçı toptancı firmalar da kendi müşterilerine mal sağlamak için sürekli olarak ucuz tedarik kaynakları arayışı içindedir. Bu doğrultuda, önleme tabi ülkeler birbirleriyle, yerli üreticiyle ve diğer önleme tabi olmayan ülkelerle rekabet etmekte, yerli üretici ise hem önleme tabi olan hem de tabi olmayan bütün ülkeler ile rekabet halindedir. Bu durumda, önlemlerin yürürlükten kalkması durumunda gerek üretici firmaların gerekse ithalatçı

toptancı firmalarının önlemin yürürlükten kalktığı ülkelere yöneleceği ve ciddi bir ithalat talebi oluşturmasının muhtemel olduğu değerlendirilmektedir.

Talebi etkileyen unsurlar

MADDE 26 – (1) Talebi etkileyen başlıca iki temel unsur motosiklet ve bisiklet satışlarındaki artış ile eskiyen lastiklerin değiştirilmesine olan ihtiyaçtaki artıştır. Son yıllarda gerek motosiklet gerekse bisiklet satışlarında önemli artış yaşanmıştır. Bu artış yenileme pazarında lastik talebini arttırmış olup, ileriki yıllarda da bu artışın sürmesi muhtemeldir. Gerek esas soruşturmada gerekse diğer ülkelere karşı yürütülen soruşturmalarda ürün seçimini belirleyen en önemli unsurun özellikle bisiklet lastiklerinde fiyat olduğu görülmektedir. Motosiklet lastiklerinde ise talebin kalite ve fiyat birlikte dikkate alınarak oluştuğu görülmektedir. Bu durumda önlemin yürürlükten kalkması halinde, talebin önlemin kalktığı ülkelere kaymasının muhtemel olduğu değerlendirilmektedir.

Değerlendirme

MADDE 27 – (1) Bisiklet iç ve dış lastiklerine yönelik yapılan soruşturma neticesinde, uygulanan önlemin etkisiyle Sri Lanka menşeli bisiklet iç ve dış lastikleri ithalatın durma noktasına geldiği, ancak üretim ve ihracat kapasitesi olarak dünyada önemli bir yere sahip olduğu, ithalatçı firmalarca önemli bir tedarikçi ülke olarak bilindiği,

(2) Uygulanan önlemin etkisiyle Tayvan ve Vietnam menşeli bisiklet iç ve dış lastikleri ithalatının ciddi ölçüde azaldığı, ithalatın fiyatı itibariyle yüksek fiyatlı ürün grubuna kaydığı, bu ülkeler için hesaplanan gösterge niteliğindeki damping marjlarına göre dampingin halen devam ettiği, gerek Tayvan gerekse Vietnam'ın üretim ve ihracat kapasitesinde dünyada ilk sıralarda yer aldıkları, ithalatçı firmalarca önemli bir tedarikçi ülke olarak bilindiği,

(3) Yerli üretim dalının ekonomik göstergeleri incelendiğinde, satışlar ve satış fiyatlarındaki artış ile azalan maliyetler neticesinde, ekonomik göstergelerde olumlu eğilim devam etmesine rağmen halen fiyatlar maliyetlerin altında olduğu için zararın devam ettiği, önlemin yürürlükten kalkması halinde azalma eğilimine giren zarar göstergelerinin tekrar kötüleşmesinin muhtemel olduğu,

(4) Motosiklet iç ve dış lastiklerine yönelik yapılan soruşturma neticesinde ise, uygulamaya konulan önlem sonrası Tayvan'ın diğer ülkelere göre daha düşük önleme tabi olması nedeniyle, Tayvan'dan yapılan motosiklet dış lastikleri ithalatında ciddi bir artış olduğu, Vietnam menşeli ithalatın ise durma noktasına geldiği, her iki ülkeden yapılan motosiklet iç lastik ithalatında ise ciddi ölçüde azalma olduğu, gösterge niteliğinde hesaplanan damping marjlarına göre her iki ülkeden de dampingli ithalatın devam ettiği, her iki ülkeden yapılan ithalatın yerli üretim dalının fiyatlarını kırdığı ve fiyat baskısının devam ettiği,

(5) Yerli üretim dalının ekonomik göstergeleri incelendiğinde, satışlar ve fiyatlardaki artış ve maliyetlerdeki düşüşe bağlı olarak ekonomik göstergelerde olumlu eğilime rağmen zararın halen devam ettiği, önlemin yürürlükten kalkması halinde azalma eğilimine giren zarar göstergelerinin tekrar kötüleşmesinin muhtemel olduğu değerlendirilmektedir.

(6) Ayrıca, önlem konusu ülkelerin üretim ve ihracat kapasitelerinin önlemin yürürlükten kalkması halinde Türkiye'den oluşabilecek talebi karşılayabilecek durumda oldukları, Türkiye'deki ithalatçıların önlemin yürürlükten kalkması halinde eski tedarikçilerine dönmelerinin muhtemel olduğu, ürün talebinde fiyatın ön plana çıktığı ve önlemin yürürlükten kalkması halinde söz konusu ülkelerden ithalatın ucuzlayacağı ve talebin bu ülkelere geri dönmesinin muhtemel olduğu, önlemin yürürlükten kalkması durumunda yerli üretim dalında düzelme eğilimine giren ekonomik göstergelerin tekrar tersine dönmesinin muhtemel olduğu değerlendirilmektedir.

ALTINCI KISIM

Sonuç

Karar

MADDE 28 – (1) Soruşturma sonucunda, mevcut önlemlerin yürürlükten kalkması halinde dampingin devamı ya da yeniden meydana gelmesinin ve bunun sonucunda zararın tekrarının muhtemel olduğu anlaşıldığından, İthalatta Haksız Rekabeti Değerlendirme Kurulu'nun kararı ve Bakan'ın onayı ile Tayvan ve Vietnam menşeli "motosiklet iç ve dış lastikleri" için 2004/21 sayılı Tebliğ; Tayvan, Vietnam ve Sri Lanka menşeli "bisiklet iç ve dış lastikleri" için 2004/22 sayılı Tebliğ ile yürürlüğe konulan dampinge karşı kesin önlemlerin, aşağıda gümrük tarife pozisyonu,

tanımı ve menşe ülkesi belirtilen eşyaların Türkiye’ye ithalinde karşısında gösterilen şekilde uygulanmaya devam edilmesine karar verilmiştir.

Pozisyon No	Eşyanın Tanımı	Menşe Ülke	Önlem Oranı (CIF %)
4011.40	Motosikletlerde kullanılan kauçuktan yeni dış lastikler	Çin Tayvanı	6
		Vietnam	29
4013.90.00.00.11	Motosikletlerde kullanılan kauçuktan iç lastikler	Çin Tayvanı	21
		Vietnam	49
4011.50.00.00.00	Bisikletlerde kullanılan kauçuktan yeni dış lastikler (8714.92.10.00.00 GTİP'te yer alan jantlara takılı olsun olmasın, ancak jantı hariç)	Çin Tayvanı	30
		Vietnam	30
		Sri Lanka	50
4013.20.00.00.00	Bisikletlerde kullanılan kauçuktan iç lastikler (8714.92.10.00.00 GTİP'te yer alan jantlara takılı olsun olmasın, ancak jantı hariç)	Çin Tayvanı	44

Vietnam	44
Sri Lanka	44

Uygulama

MADDE 29 – (1) Gümrük idareleri, Karar maddesinde gümrük tarife istatistik pozisyon numarası, tanımı ve menşe ülkesi belirtilen maddenin, diğer mevzuat hükümleri saklı kalmak kaydıyla, serbest dolaşıma giriş rejimi kapsamındaki ithalatında, karşılarında gösterilen oranda dampinge karşı önlemi tahsil ederler.

Yürürlük

MADDE 30 – (1) Bu Tebliğ yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

Yürütme

MADDE 31 – (1) Bu Tebliğ hükümlerini Dış Ticaret Müsteşarlığı’nın bağlı olduğu Bakan yürütür.

Bu yazı GümrükApp’ten alınmıştır.