

32000R1524

L 175/39

ÚŘEDNÍ VĚSTNÍK EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

14.7.2000

**NAŘÍZENÍ RADY (ES) č. 1524/2000
ze dne 10. června 2000**

o uložení konečného antidumpingového cla z dovozu jízdních kol pocházejících z Čínské lidové republiky

RADA EVROPSKÉ UNIE,

3. Žádost o přezkum

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství,

s ohledem na nařízení Rady (ES) č. 384/96 ze dne 22. prosince 1995 o ochraně před dumpingovými dovozy ze zemí, které nejsou členy Evropského společenství ⁽¹⁾, a zejména na články 9 a 11 odst. 2 uvedeného nařízení,

s ohledem na návrh předložený Komisi po konzultaci s poradním výborem,

vzhledem k těmto důvodům:

A. ŘÍZENÍ

**1. Opatření podléhající přezkumu zahrnující
Čínskou lidovou republiku**

- (1) V říjnu 1991 oznámila Komise zahájení ⁽²⁾ antidumpingového šetření (původní šetření) týkajícího se dovozu jízdních kol pocházejících z Čínské lidové republiky (Čína).
- (2) V září 1993 uvalila Rada na dovoz jízdních kol pocházejících z Číny konečné antidumpingové clo ve výši 30,6 % (nařízení (EHS) č. 2474/93 ⁽³⁾).
- (3) V dubnu 1996 zahájila Komise šetření o obcházení této celní povinnosti (nařízení (ES) č. 703/96 ⁽⁴⁾), jehož důsledkem bylo v lednu 1997 rozšíření celní povinnosti na dovoz některých dílů jízdních kol pocházejících z Číny (nařízení Rady (ES) č. 71/97 ⁽⁵⁾).

2. Platná opatření zahrnující ostatní země

- (4) V březnu 1998 uvalila Rada konečná antidumpingová cla na dovoz jízdních kol pocházejících z Indonésie, Malajsie a Thajska (nařízení (ES) č. 648/99 ⁽⁶⁾).
- (5) V únoru 1999 uvalila Rada konečná antidumpingová cla na dovoz jízdních kol pocházejících z Tchajwanu (nařízení (ES) č. 397/99 ⁽⁷⁾).

⁽¹⁾ Úř. věst. L 56, 6.3.1996, s. 1. Nařízení naposledy pozměněné nařízením (ES) č. 905/98 (Úř. věst. L 128, 30.4.1998, s. 18).

⁽²⁾ Úř. věst. C 266, 12.10.1991, s. 6.

⁽³⁾ Úř. věst. L 228, 9.9.1993, s. 1.

⁽⁴⁾ Úř. věst. L 98, 19.4.1996, s. 3.

⁽⁵⁾ Úř. věst. L 16, 18.1.1997, s. 55.

⁽⁶⁾ Úř. věst. L 91, 12.4.1996, s. 1.

⁽⁷⁾ Úř. věst. L 49, 25.2.1999, s. 1.

(6) Po zveřejnění oznámení o blížícím se skončení platnosti antidumpingových opatření ohledně dovozu jízdních kol pocházejících z Číny ⁽⁸⁾ obdržela Komise žádost o přezkum podle čl. 11 odst. 2 nařízení (ES) č. 384/96 (základní nařízení) s ohledem na tato opatření.

(7) Žádost byla podána v červnu 1998 Sdružením evropských výrobců jízdních kol (EBMA), které vystupovalo jménem výrobců jízdních kol ve Společenství, jejichž úhrnný objem výroby tvoří hlavní část celkové výroby ve Společenství (žádající výrobci Společenství).

(8) EBMA zastávalo stanovisko, že skončení platnosti opatření bude mít nejspíš za následek pokračování nebo obnovení dumpingu a poškodí výrobní odvětví Společenství. Poté, co po konzultacích s poradním výborem shledala, že důkazy jsou postačující, zahájila Komise šetření ⁽⁹⁾ podle čl. 11 odst. 2 základního nařízení.

4. Šetření

- (9) Komise oficiálně vyrozuměla žádající výrobce Společenství, vyvážející výrobce, dovozce a spotřebitele, jakož i zástupce vyvážejících zemí o zahájení přezkumu a umožnila přímo dotčeným stranám, aby písemnou formou předložily svá stanoviska a požádaly o slyšení.
- (10) Komise zaslala stranám, kterých se to týká, dotazníky a obdržela odpovědi od deseti žádajících výrobců Společenství, kteří se podíleli na původním šetření (vzorek) a od 14 vyvážejících výrobců v Číně. Z těchto vyvážejících výrobců vyváželo 11 následujících společností v průběhu šetřeného období jízdní kola do Společenství:

- Catic Bicycle Co., Ltd.
- Giant (Čína)
- Huiyang Kenton Bicycle Group Ltd.
- Liyang Machinery (SZ)
- Merida Bicycles (Čína)
- Ming Cycle
- Phoenix Co.
- Shenzen Overlord
- Shenzen Bao An Bike
- Shun Lu Bicycle Co.
- Universal Cycle Corporation (Čína).

⁽⁸⁾ Úř. věst. C 74, 10.3.1998, s. 4.

⁽⁹⁾ Úř. věst. C 281, 10.9.1998, s. 8.

- (11) Šetření bylo provedeno v objektech následujících společností:
- a) Výrobci v obdobné zemi (Mexiko):
- Biciclo SA de CV, San Luis Potosi
 - Bicileyca SA de CV, Apizaco
 - Mercurio SA de CV, San Luis Potosi;
- b) Žádající výrobci Společenství (vzorek):
- Batavus BV, Heerenveen, Nizozemsko
 - BH SA, Vittoria, Španělsko
 - Cycleurope international SA, Romilly/Seine, Francie
 - Dawes Cycles LTD., Birmingham, Spojené království
 - Derby Cycles Werke GmbH, Cloppenburg, Německo
 - Hercules Fahrrad GmbH & Co. KG, Norimberk, Německo
 - Koninklijke Gazelle BV, Dieren, Nizozemsko
 - Kynast AG, Quackenbrück, Německo
 - Micmo Gitane SA, Machecoul, Francie
 - Raleigh Industries Ltd, Nottingham, Spojené království.

(12) Šetření o pravděpodobnosti pokračování nebo obnovení dumpingu a způsobených škodách proběhlo v období od 1. září 1997 do 31. srpna 1998 (šetřené období). Aby bylo možné stanovit pravděpodobnost pokračování nebo opětovného poškození, byly prošetřeny trendy v období mezi rokem 1995 a 31. srpnem 1998 (uvažované období).

(13) Přezkum nemohl být dokončen v rámci běžného dvanáctiměsíčního období, jak je stanoveno v čl. 11 odst. 5 základního nařízení, a to z důvodů složitosti šetření.

(14) Komise vyhledala a ověřila veškeré informace, které považovala za nezbytné ke stanovení pravděpodobnosti pokračování nebo obnovení dumpingu a poškozování, a zájmu Společenství.

(15) Všechny dotčené strany byly informovány o základních faktech a úvahách, na nichž byly závěry přezkumu založeny, a byla jim poskytnuta lhůta k podání stížností. Obdržené stížnosti byly pečlivě zváženy a bylo-li to vhodné, byla zjištěná odpovídajícím způsobem změněna.

B. DOTČENÝ A OBDOBNÝ VÝROBEK

(16) Dotčeným výrobkem je míněn stejný výrobek, který byl předmětem původního šetření, jmenovitě jízdní kola a jiná

kola (včetně tříkolek), která nejsou poháněna motorem, kódů KN 8712 00 10, 8712 00 30 a 8712 00 80.

- (17) Původní šetření členilo jízdní kola do následujících kategorií:
- A) horská kola nebo MTB
 - B) cestovní kola, kola pro trekking a městská jízdní kola
 - C) sportovní jízdní kola pro mládež
 - D) ostatní sportovní a soutěžní jízdní kola.

(18) Současné šetření používá stejné členění. Je však třeba konstatovat, že mezi jednotlivými kategoriemi není jasná dělící čára a různé výrobní kategorie se překrývají. Určitý počet modelů tak lze zařadit do více než jedné kategorie.

(19) Šetření potvrdilo, že veškerá jízdní kola se trhu Společenství prodávají prostřednictvím obdobných distribučních kanálů. Základní používání a využití jízdních kol zůstává stejné, jsou zaměnitelná a modely různých kategorií si tak navzájem konkurují. Na tomto základě byl učiněn závěr, že všechny kategorie tvoří jediný výrobek.

(20) Šetření rovněž ukázalo, že jízdní kola vyráběná a prodávaná výrobním odvětvím Společenství na jeho trhu, kola vyráběná a prodávaná mexickými výrobci na mexickém trhu a kola dovážená na trh Společenství a pocházející z Číny, jsou si podobná a jsou tedy obdobným výrobkem ve smyslu čl. 1 odst. 4 základního nařízení.

C. PRAVDĚPODOBNOST POKRAČOVÁNÍ NEBO OBNOVENÍ DUMPINGU

1. Předběžné poznámky

(21) V souladu s čl. 11 odst. 2 základního nařízení, smyslem takového druhu přezkumu je s ohledem na aspekty dumpingu stanovit, zda k dumpingu docházelo v šetřeném období, a zda skončení platnosti opatření povede k pokračování nebo obnovení dumpingu (viz čl. 11 odst. 2 základního nařízení). Na zjištěné skutečnosti o dumpingu by mělo být pohlíženo ve světle skutečnosti, že dovozy dotčeného výrobku poklesly ze svého vrcholu 2,5 milionů jednotek v roce 1991 na méně než 14 000 jednotek během šetřeného období. Čínští vyvážející výrobci, kteří v průběhu šetření spolupracovali, představovali 30 % těchto dovozů během šetřeného období.

2. Pokračování dumpingu a jeho pravděpodobnost

a) Obdobná země

(22) Současná opatření stanovují jednotnou celní sazbu na veškerá jízdní kola pocházející z Číny. V souladu s čl. 11 odst. 9 základního nařízení použila Komise stejnou metodu jako v původním šetření, běžná hodnota tak byla stanovena na základě informací získaných v tržním hospodářství třetí země (obdobná země).

- (23) V průběhu původního šetření byl za obdobnou zemi považován Tchajwan. Pro současné šetření se toto však nejevilo vhodné, a to vzhledem k současnému antidumpingovému přístupu k vývozu jeho jízdních kol a ke skutečnosti, že jejich žádná ze dotčených stran nenavrhl.
- (24) Žádající výrobci Společenství navrhli jako vhodnou obdobnou zemi Mexiko. Dotčené strany byly vyzvány ke sdělení připomínek k vhodnosti této volby. Několik čínských vyvážejících výrobců prohlásilo, že žádající výrobci Společenství nepředložili dostatek údajů, aby bylo zřejmé, že Mexiko je vhodnější než kterákoli jiná potenciální obdobná země, sami však nepředložili dostatek důkazů, které by podpořily jinou alternativu.
- (25) Někteří čínští vyvážející výrobci navrhovali jako obdobnou zemi Indii. Indie však byla shledána nevhodnou ze dvou hlavních důvodů:
- jízdní kola, která se v Indii prodávají (venkovská kola, prodávaná v maloobchodě ve formě sestavitelných souprav), nejsou srovnatelná s těmi, která jsou čínskými výrobci do Společenství vyvážena a
 - indický trh je vysoce chráněn (vysoké celní sazby, dovozní licenční systém, dotace výrobcům).
- (26) S přihlédnutím k výše uvedenému ovlivnily hodnocení, zda Mexiko je či není vhodnou obdobnou zemí, následující skutečnosti a úvahy:
- jízdní kola vyráběná v Mexiku mají stejné technické parametry jako kola vyráběná v Číně a vyvážená do Společenství,
 - Mexiko je možné považovat za otevřený a reprezentativní trh. Dovoz jízdních kol představuje 13 % ročního prodeje. Jeho právní a obchodní prostředí je příznivé pro volný obchod a hospodářskou soutěž. Jeho celní sazba (20 %) je srovnatelná s Evropskou unií (15,4 %). Neexistují žádná množstevní omezení nebo systém licencí. Mexičtí výrobci mají volný přístup ke zdrojům dříví a materiálu jak na tuzemském trhu (kde je značný počet dodavatelů trubek, plechů, plastů, pneumatik, sedel atd.), tak v zahraničí (díly jako ráfky, náboje kol, brzdy a přehazovačky). Skutečnost, že v roce 1997 uvalilo Mexiko antidumpingové clo na čínská jízdní kola, není v této souvislosti považována za závažnou,
 - objem tuzemského prodeje mexických výrobců je srovnatelný s objemem čínského vývozu,
- tři hlavní výrobci jízdních kol spolupracovali v průběhu šetření (Mercurio SA de CV, Biciclo SA de CV a Bicleyca SA de CV), a jejich prodej představoval v roce 1998 50 % podíl na domácím trhu, na kterém soutěžili nejméně se šesti dalšími významnými výrobci. Tyto společnosti jsou konkurenceschopné, s moderními výrobními zařízeními, včetně automatizovaného nebo částečně automatizovaného řezání trubek, sváření rámu a vidlic inertním wolframovým plynem, lakování na práškové a ropné bázi a dopravníkových montážních linek. Na tomto základě a v souladu s čl. 2 odst. 7 základního nařízení bylo Mexiko považováno za vhodnou obdobnou zemi pro stanovení běžné hodnoty dotčeného výrobku.
- (27) Někteří vyvážející výrobci prohlásili, že stanovení běžné hodnoty v obdobné zemi již není vhodné a bude narušovat jakékoli budoucí předvídaní dumpingu. Argumentovali tím, že nyní působí za podmínek tržního hospodářství, jak jsou definovány v čl. 2 odst. 7 písm. c) základního nařízení, a že tím dochází ke změně okolností, což odůvodňuje použití metodologie odlišné od té, která byla použita v průběhu původního šetření (viz čl. 11 odst. 9).
- Zde je třeba zdůraznit, že kterýkoli výrobce skutečně může prohlásit, že převažují podmínky tržního hospodářství (viz čl. 2 odst. 7 písm. b) a c)), pokud může takovou změnu okolností doložit. S ohledem na povahu takové změny je považováno za vhodné přezkoumat ji v souvislosti s přezkumem v mezidobí platnosti opatření podle čl. 11 odst. 3. Žádný z čínských vyvážejících výrobců však neposkytl postačující důkaz, který by podle čl. 11 odst. 3 umožnil Komisi zahájit souběžný přezkum v době, kdy byl zahájen přezkum o skončení platnosti antidumpingových opatření.
- (28) V souladu s čl. 11 odst. 9 se proto musel současný přezkum zaměřit na aspekty dumpingu při použití stejné metodologie jako v původním šetření, tj., mimo jiné, stanovení běžné hodnoty v obdobné zemi.
- b) Běžná hodnota
- (29) V první řadě bylo stanoveno, komplexně a model od modelu, že tuzemský prodej mexických výrobců byl, ve smyslu jeho objemu, ekvivalentem alespoň 5 % dovozu z Číny, tj. byli reprezentativní ve smyslu čl. 2 odst. 2 základního nařízení.

(30) Bylo rovněž zjištěno, že veškerý významný tuzemský prodej spolupracujících mexických výrobců nezávislým zákazníkům může být považován za realizovaný podle obvyklých obchodních zvyklostí. (Vážený průměr prodejních cen celkového prodeje během šetřeného období se pohyboval nad váženým průměrem výrobních jednotkových nákladů, a objem individuálních prodejních transakcí pod výrobními jednotkovými náklady byl nižší než 20 % prodeje použitého ke stanovení normálníběžné hodnoty).

(31) Běžná hodnota byla tedy stanovena na základě ceny zaplacené nebo splatné podle obvyklých obchodních zvyklostí nezávislými tuzemskými spotřebiteli spolupracujících mexických výrobců v průběhu šetřeného období.

c) Vývozní cena

i) Spolupracující vyvážející výrobci

(32) Vyčerpávající údaje o vývozních cenách došly od deseti čínských vyvážejících výrobců. Podle údajů Eurostatu se jednalo o pouhých 30 % čínského vývozu jízdních kol do Společenství v průběhu šetřeného období (tj. asi 4 200 jednotek).

(33) V souladu s čl. 2 odst. 8 základního nařízení byly vývozní ceny pro tyto společnosti stanoveny na základě cen skutečně zaplacených nebo splatných za dotčený výrobek.

ii) Nespolupracující vyvážející výrobci

(34) Pro zbývajících 70 % dovozů z Číny, u nichž ke spolupráci nedošlo, byla zjištění založena na skutečnostech dostupných podle čl. 18. odst. 1 základního nařízení. Průměrné vývozní ceny pro veškeré transakce byly stanoveny na základě údajů Eurostatu po odečtení vývozu spolupracujících výrobců. Údaje Eurostatu nejsou běžně považovány za vhodný zdroj informací, pokud spolupracující subjekty tvoří pouhých 30 % dovozů dotčeného výrobku. Byly však použity, neboť s přihlédnutím k malému množství dováženému během šetřeného období byl středem zájmu rozbor pravděpodobnosti obnovení dumpingu v případě významného množství, nežli zjištění, že vývozci nemají ze spolupráce žádný prospěch. Mimoto, protože přezkum důsledků skončení platnosti antidumpingových opatření může vést pouze k opatřením, která lze zachovat nebo zrušit, nikoli však změnit, není nezbytné počítat dumpingové rozpětí s naprostou přesností.

d) Srovnání

(35) Je třeba poznamenat, že v některých případech byly zjištěny rozdíly mezi jízdními koly pocházejícími z Číny

a koly vyráběnými a prodávanými v Mexiku – obecně proto, že čínské modely byly propracovanější. V rámci šetření, zahájeného podle článku 5 základního nařízení, by si tato skutečnost vyžádala úpravu běžné hodnoty směrem vzhůru (v tomto případě založenou na tuzemských mexických prodejních cenách), aby byly zohledněny rozdíly, které by zpětně zvýšily stupeň zjištěného dumpingu. Takováto úprava však nebyla považována za nutnou vzhledem k malému celkovému dopadu na stupeň dumpingu a ke skutečnosti, že opatření nemohou být v důsledku přezkumu následků skončení platnosti opatření měněna.

(36) Pro účely spravedlivého srovnání a v souladu s čl. 2 odst. 10 základního nařízení, byly provedeny úpravy z důvodů vynucených odlišnostmi v oblasti dopravy, pojištění, úvěrů, manipulace a vedlejších nákladů, které byly zjištěny, a které ceny a jejich srovnatelnost ovlivňují.

e) Dumpingové rozpětí

(37) V souladu s čl. 2 odst. 11 základního nařízení byl vážený průměr běžné hodnoty na mexické hranici porovnán s váženým průměrem vývozní ceny (spolupracujících i nespolupracujících výrobců) na čínské hranici, a to při stejné úrovni obchodu.

(38) Výše uvedené srovnání prokázalo existenci velice významného dumpingu, dumpingové rozpětí se rovnalo hodnotě, o kterou běžná hodnota přesahovala vývozní cenu. Zjištěné dumpingové rozpětí bylo vyšší nežli rozpětí zjištěné v průběhu původního šetření.

(39) Šetření neodhalilo žádné důvody, kvůli kterým by dumping v případě odvolání opatření měl ustát. Byl tedy učiněn závěr, že pravděpodobnost pokračování dumpingu existuje.

(40) Někteří čínští vyvážející výrobci prohlásili, že nelze dospět k platným závěrům, týkajícím se současného a budoucího dumpingu, na základě takto malého objemu dovozů. I když přijmeme tezi, že samotná existence dumpingu zachování opatření neospravedlňuje, jedná se nicméně o okolnost, která rozhodování o zrušení nebo zachování opatření ovlivňuje.

3. Pravděpodobnost obnovení dumpingu

(41) Byly zjištěny následující okolnosti, které se zkoumáním pravděpodobnosti obnovení dumpingu souvisejí: existence dumpingu, pozadí obcházení, výroba a trendy využívání kapacit v Číně, a trendy v počtech čínských jízdních kol, která jsou za dumpingové ceny vyvážena do celého světa.

- a) Existence dumpingu a pozadí obcházení opatření
- (42) Zatímco dumpingové rozpětí, stanovené v původním šetření, bylo vysoké (30,6 %), současné šetření naznačuje, že dumping, místo aby byl odstraněn, ještě vzrostl.
- (43) Navíc docházelo k četným pokusům o obcházení účinných antidumpingových opatření. Počínaje rokem 1993 začal ve Společenství působit značný počet subjektů kompletujících jízdní kola a dovoz dílů jízdních kol se pronikavě zvýšil. Tento vývoj, který byl reakcí na původní opatření, byl zdůrazněn ve výsledcích šetření z roku 1996, zaměřeného anti obcházení opatření.
- (44) Uvedené šetření rovněž prokázalo, že jakmile byla v roce 1993 učiněna antidumpingová opatření, začali čínští vyvážející výrobci spolupracovat s dovozci ve Společenství a vyhýbali se celní povinnosti prostřednictvím zásilek jízdních kol v nekompletované formě. Díly, náležející k jednomu kompletu, byly rozděleny do různých kontejnerů, zasílány v různou dobu a někdy vykládány v různých přístavech Společenství.
- (45) Další formou obcházení byly zásilky čínských jízdních kol do Společenství doprovázené osvědčením o původu, které však bylo později odejmuto a nahrazeno jiným, označujícím jako zemi původu Vietnam (v rozmezí let 1992 až 1995 se jednalo o 523 000 jízdních kol).
- (46) Šetření, které vedlo k rozšíření působnosti opatření, rovněž s ohledem na dotyčné základní díly jízdních kol prokázalo, že existují důkazy dumpingu ve vztahu k dříve stanovené běžné hodnotě.
- (47) Některé společnosti popíraly, že obcházení původních opatření prostřednictvím kompletace ve Společenství představuje okolnost, kterou je při hodnocení pravděpodobnosti obnovení dumpingu nutné brát v úvahu. Takové tvrzení však nemohlo být přijato. Šetření, zahájené v roce 1996 a zaměřené proti obcházení opatření, prokázalo, že obcházení opatření bylo dumpingem doprovázeno, a že nápravné účinky opatření tím byly podlamovány.
- (48) Výsledky šetření zaměřeného proti obcházení antidumpingových opatření a současná nízká úroveň dovozů z Číny navíc prokázaly, že čínští vyvážející výrobci učinili pouze málo pokusů konkurovat na trhu Společenství za nedumpingové ceny.
- b) Výroba a trendy využívání kapacit v Číně
- i) Výrobní odvětví obecně
- (49) Podle dostupných informací (stížnosti) jsou výrobní kapacity v Číně značné (odhady se pohybují okolo 70 milionů jednotek). V uplynulých pěti letech se realizovaly pozoruhodné investice do společných podniků, zejména ze strany tchajwanských společností, a vývozcům, orientovaným na vývoz, jsou poskytovány vysoké daňové a celní úlevy.
- (50) Od roku 1995 do šetřeného období se celková výroba jízdních kol snížila, tuzemská spotřeba kolísala mezi 25 a 30 miliony jednotek, vývoz pak mezi 8 a 16 miliony jízdních kol. Míra využití kapacit je tedy spíše nízká, jen o něco výše než 50 %.
- (51) Z důvodů ohromných kapacitních rezerv mají čínští vyvážející výrobci značné rezervy jak v oblasti výroby, tak v šíři sortimentu. Tito výrobci jsou tedy schopni zvýšit výrobu během krátkého období a směřovat ji na kterýkoli vývozní trh, včetně trhu Společenství, pokud budou opatření zrušena.
- (52) Situace je komplikována skutečností, že navzdory opatřením od roku 1997 dovoz základních dílů jízdních kol neustále roste v souvislosti s tím, jak se sestavovatelům daří získávat osvobození od celní povinnosti, pokud mohou prokázat, že hodnota dílů pocházejících z Číny nepřesahuje 60 % celkové hodnoty dílů zkompletovaného výrobku, nebo že hodnota přidaná k dovezeným dílům během kompletace je vyšší než 25 % výrobních nákladů (viz čl. 13 odst. 2 písm. b) základního nařízení)
- Nárůst dovozů dílů pro jízdní kola lze vyčíst z následující tabulky:

Dovoz hlavních částí jízdních kol pocházejících z Číny (v jednotkách)	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	Šetřené období
Rámy	122 579	359 396	1 049 657	1 169 226	1 456 691	1 893 237	1 926 896	2 445 528	2 272 651
<i>Index</i>	100	293	856	954	1 188	1 545	1 572	1 995	1 854
Vídlice	37 321	644 926	1 352 814	1 672 070	3 283 292	3 507 635	3 600 818	3 494 433	3 529 895
<i>Index</i>	100	1 728	3 625	4 480	8 792	9 399	9 648	9 363	9 458

Zdroj: Eurostat

(53) Tyto díly jsou vyráběny společnostmi, které rovněž disponují kapacitami na výrobu hotových jízdních kol. Pokud dojde ke zrušení opatření, je pravděpodobné, že velice brzy dojde k obnově dovozu hotových jízdních kol pocházejících z Číny, které nahradí současný dovoz dílů jízdních kol.

ii) *Spolupracující výrobci*

(54) Vzhledem k tomu, že výrobní ukazatele za období od roku 1995 do konce šetřeného období vykazují relativní stabilitu, předpovědi pro rok 1999 odrážejí záměr spolupracujících výrobců zvýšit výrobu o 16 % na 10,6 milionů jednotek.

(55) Údaje o využití kapacit prokázaly navíc v období od roku 1995 do konce šetřeného období významné kapacitní rezervy. Předvídaný vzrůst výroby v roce 1999 ponechává stále ještě rezervy pro dalších 5,8 milionů jednotek.

(56) Některé společnosti namítaly, že závěry Komise o výrobních kapacitách a jejich využití v Číně nejsou podepřeny přesvědčivými důkazy. V této souvislosti se odvolávaly na závěry americké Komise pro mezinárodní obchod. Toto tvrzení nelze přijmout. Tyto závěry se v první řadě vztahují na jiné období než je šetřené. Dále je třeba poznamenat, že závěry Komise a Rady se zakládají na údajích předložených samotnými spolupracujícími čínskými vyvážejícími výrobci. Existence značných výrobních kapacit, naznačená v případě spolupracujících výrobců nízkou

mírou využití okolo 50 %, je navíc potvrzena informacemi o čínském odvětví výroby jízdních kol, jak byly specifikovány ve stížnostech. V této souvislosti nebylo tvrzení spolupracujících společností, že by měl být činěn rozdíl mezi výrobními kapacitami určenými pro vývoz a výrobními kapacitami pro prodej na čínském domácím trhu, shledáno přesvědčivým. K jeho podpoře nebyly předloženy žádné důkazy. Konečně je třeba mít na paměti, že skutečnost, že závěry Komise byly vypracovány na úzkém základě, je nutno přičíst na vrub značné neochotě čínských vyvážejících výrobců spolupracovat.

c) *Trendy v čínském vývozu do třetích zemí*

i) *Všeobecný růst*

(57) Údaje Comextu, na které je nutno se spolehnout z důvodu nízké úrovně spolupráce čínských vyvážejících výrobců, prokázaly, že v celosvětovém měřítku vzrostl čínský vývoz z 12,8 milionů jednotek v roce 1995 na 14,6 milionů jednotek v roce 1997 (+14 %). V první polovině roku 1998 představoval vývoz 8,0 milionů jednotek – oproti stejnému období roku 1997 vzrůst o 22 %.

(58) Tento trend lze ukázat na situaci ve Spojených státech, kde jízdní kola pocházející z Číny nejsou předmětem antidumpingových opatření. Dovozy vzrostly ze 4 milionů jednotek v roce 1995 na 8,4 milionů jednotek v roce 1998. Podrobnosti jsou uvedeny v následující tabulce.

Vývoz z Číny do	1995		1996		1997		1998		Šetřené období	
	Množství	Prům. cena/ jedn. (USD)	Množství	Prům. cena/ jedn. (USD)	Množství	Prům. cena/ jedn. (USD)	Množství	Prům. cena/ jedn. (USD)	Množství	Prům. cena/ jedn. (USD)
světa	12 822 722	42	12 239 224	38	14 617 906	35	-	-	-	-
USA	4 074 554	52	3 902 483	39	5 734 027	38	8 400 000	-	7 511 342	-

Zdroj: Comext

(59) Mimoto byl pozorován významný pokles cen. Mezi léty 1995 a 1997 poklesly v celosvětovém měřítku čínské vývozní ceny průměrně o 17 % na jednotku, v případě vývozu do Spojených států o 27 %.

ii) *Možná vychýlení čínského vývozu z důvodů zavedení antidumpingových opatření a množstevních omezení ve třetích zemích*

(60) Podle dostupných informací přijalo nedávno několik zemí obchodně-ochranná opatření týkající se čínských jízdních kol a reagující na škody, které tato způsobila jejich tuzemskému průmyslu. V roce 1997 zavedly antidumpingová cla Kanada a Mexiko, zatímco Jižní Korea a Vietnam se rozhodly zavést mimořádná dovozní omezení. Čínští vyvážející výrobci se tak dostali pod tlak, který je nutí hledat

alternativní trhy pro jejich vývoz. Pokud Společenství zruší současná opatření, stane se jeho trh pro tyto výrobce velice přitažlivým.

iii) *Čínský vývoz do jiných třetích zemí*

(61) Je důležité poznamenat, že poté, co Rada v roce 1993 zavedla antidumpingové clo, pronikli čínští vyvážející výrobci snadno na jiné vývozní trhy jako Austrálie a Jižní Korea.

d) *Dumping spolupracujících vyvážejících výrobců ve třetích zemích*

(62) Vývozy spolupracujících vyvážejících výrobců do třetích zemí (zejména do USA, Austrálie a Japonska) jsou pro celkový čínský vývoz jízdních kol všeobecně velmi reprezentativní, neboť v letech 1996 a 1997 představovaly 70 % celkového čínského vývozu do USA, v případě Japonska a Austrálie potom 20 %, respektive 50 % za totéž období.

(63) Pro účely tohoto šetření a na základě odpovědi vyvážejících výrobců, kteří odpověděli na dotazník, se analýza zaměřila na takové kategorie, které splňovaly podmínku vývozu do Společenství: tedy kategorie A a C. Pro každou z těchto kategorií byl stanoven vážený průměr vývozních cen na zemi určení, a to pro všechny čínské spolupracující vyvážející výrobce.

(64) Pro účely dumpingových kalkulací byl poté stanoven vážený průměr běžné hodnoty pro modely těchto kategorií, a porovnán s příslušnou vývozní cenou.

(65) V případě USA, Kanady, Austrálie, Japonska a ostatních velkých dovozců, byl v obou kategoriích výsledkem zjevný důkaz o významném dumpingu (29 % až 96 %). Není tedy bezdůvodné předpokládat, že v případě zrušení opatření budou čínští vyvážející výrobci ve Společenství prodávat podobné množství za podobné ceny.

4. Závěr

(66) Šetření zcela jasně prokázalo, že určité (i když malé) množství výrobků pocházejících z Číny bylo v průběhu šetřené období dovezeno do Společenství za dumpingové ceny. Úroveň dumpingu byla shledána vyšší nežli v případě původního šetření.

(67) Šetření rovněž prokázalo, že v případě skončení platnosti ochranných opatření bude objem vývozu čínských jízdních kol do Společenství se vši pravděpodobností významný. K tomuto závěru se dospělo se zřetelem k dostupným volným kapacitám v Číně a k historii obcházení ochranných opatření. Toto vše dokládá pokračující silný zájem čínských vyvážejících výrobců o prodej ve Společenství. Pravděpodobnost, že objem dovozu dosáhne významné hranice, je zvyšován rizikem odklonu vyvážejících výrobců směrem ke Společenství, a to v důsledku přijetí obchodně-ochranných opatření Jižní Koreou, Mexikem, Kanadou a Vietnamem.

(68) Je rovněž důvodné se domnívat, že objem vývozu do Společenství za dumpingové ceny výrazně poroste. Tento předpoklad je podepřen vysokým dumpingovým rozpětím, které bylo shledáno v oblasti čínských vývozců na trhy třetích hlavních zemí. Není důvodné se domnívat, že čínští vyvážející výrobci budou pokračovat ve vývozu do

Společenství na jiném základě, než jakým jsou nízké a dumpingové vývozní ceny.

(69) Lze shrnout, že je vysoce pravděpodobné, že pokud budou opatření zrušena, dosáhnou dovozy z Číny významného objemu a za výrazně dumpingové ceny.

D. VÝROBNÍ ODVĚTVÍ SPOLEČENSTVÍ

(70) Výrobci Společenství zahrnutí do definice „výrobního odvětví Společenství“ pro původní šetření představovali okolo 54 % celkové výroby jízdních kol ve Společenství.

(71) V průběhu šetřené období představovali žádající výrobci Společenství zhruba 58 % celkové výroby Společenství. Představují tedy „výrobní odvětví Společenství“ ve smyslu čl. 4 odst. 1 základního nařízení, a tak jsou také dále uváděni.

(72) Zbývající výrobci ve Společenství (kteří představují zhruba 42 % celkové výroby Společenství) jsou dále uváděni jako „nežádající výrobci“.

E. ANALÝZA TRHU SPOLEČENSTVÍ

1. Předběžné poznámky

(73) Situace výrobního odvětví Společenství byla hodnocena na základě dvou kategorií údajů:

i) ukazatele souhrnného poškození výrobního odvětví Společenství, jak je definován v oddíle D výše (výroba, výrobní kapacity, využití kapacit, skladované zásoby, prodej, investice a zaměstnanost), získané od národních sdružení výrobců jízdních kol ve Společenství.

Údaje získané z výrobního odvětví Společenství byly, pokud možno, ověřeny na základě jiných dostupných informací (statistické údaje, údaje z předchozích antidumpingových šetření, atd.);

ii) některé indikátory poškození související s výrobou (rentabilita, ceny, vývoj cen a cenové podbízení) a získané a ověřené na úrovni vzorku. Tyto společnosti odpověděly Komisi na dotazník a plně při šetření spolupracovaly. Představují asi 40 % celkového objemu výroby výrobního odvětví Společenství.

2. Spotřeba ve Společenství

(74) Spotřeba ve Společenství byla vypočítána zkombinováním celkového objemu prodeje na trhu Společenství všech výrobců Společenství (výrobní odvětví Společenství a nežádající výrobci) a celkových dovozů (údaje Eurostatu).

- (75) V průběhu uvažovaného období poklesla spotřeba o 11 %, ze 17 401 000 jednotek na 15 452 000 jednotek v šetřeném období. Hodnota spotřeby zůstala v tomtéž období stabilní, na úrovni 2,3 milionů eur, což naznačuje, že průměrné prodejní ceny na trhu Společenství vzrostly.
- (76) Negativní trend spotřeby (v jednotkách) lze částečně vysvětlit od počátku devadesátých let pokračujícím útlumem dvou z hlavních výrobků v odvětví jízdních kol: prodej jízdních kol BMX (dětská „motokrosová“ kola – kategorie C) od roku 1991 výrazně klesá, a jízdní kola kategorie A (MTB, horská kola) se po roce 1992 stávají stále méně oblíbená. Klesající prodej těchto dvou typů nebyl kompenzován prodejem jiných typů nebo kategorií.
- (77) Někteří z vyvážejících výrobců prohlásili, že typy BMX a MTB představují pro Čínu zásadní vývozní výrobky. Nemůže tedy dojít k obnovení poškozování, jestliže ve Společenství již netrvá dostatečná poptávka po těchto výrobcích, což uznává samo Společenství.
- (78) Ačkoli na trhu Společenství poptávka po jízdních kolech BMX a MTB v průběhu uvažovaného období poklesla, je stále významná. Podle dostupných informací se v průběhu šetřeného období prodalo několik milionů kol MTB. Výrobci Společenství a vyvážející výrobci nadto představili několik nových modelů BMX, které stále patří k nejvyhledávanějším jízdním kolům pro děti.
- (79) Tvrzení vznesené čínskými vyvážejícími výrobci je tedy považováno za neodůvodněné.

3. Dovoz jízdních kol pocházejících z Číny za dumpingové ceny

a) Objem a cena dovozu jízdních kol pocházejících z Číny

- (80) Počet jízdních kol pocházejících z Číny, a odtamtud také dovážených, mezi rokem 1995 (kdy bylo dovezeno celkem 65 408 jízdních kol) a šetřeným obdobím poklesl. Po 29 % nárůstu v roce 1996 došlo od roku 1997 k poklesu a během šetřeného období bylo dovezeno pouze 13 651 jízdních kol.
- (81) Jedna dotčená strana prohlásila, že jelikož podle čl. 11 odst. 5 základního nařízení musí být přezkumná šetření prováděna podle stejných pravidel jako jiná šetření, je čl. 5 odst. 7 je použitelný rovněž na přezkum v případě skončení platnosti opatření. Bylo namítáno, že současné přezkumné šetření nemělo být vůbec zahájeno, neboť dovozy z Číny nedosahují 1 % úhrnné spotřeby, a to jak z hlediska objemu tak hodnoty v průběhu šetřeného období, tj. zůstávají tedy pod prahovou úrovní (*de minimis*).

- (82) Ustanovení čl. 11 odst. 2 základního nařízení stanovuje, že:

„Platnost konečných antidumpingových opatření skončí pět let po jejich zavedení (...), pokud není na základě přezkumu stanoveno, že jejich skončení pravděpodobně povede k pokračování nebo obnovení dumpingu a poškození. (...)“

Z výše uvedeného vyplývá, že účelem přezkumu případě skončení platnosti opatření, bez ohledu na úroveň dovozu z dotčené země, je stanovit, zda skončení platnosti antidumpingových opatření pravděpodobně povede k pokračování nebo obnovení dumpingu a poškození. Nejedná se tedy o stanovení hmotného poškození, jak je uvedeno v čl. 3 odst. 2 základního nařízení.

- (83) Proto tedy tvrzení, že současné šetření nebylo zahájeno patřičně, nelze akceptovat.
- (84) Z údajů o dovozu, uvedených v bodu 80 odůvodnění, lze vyvodit závěr, že zavedení antidumpingových cel vůči Číně v roce 1993 mělo okamžitý a zásadní účinek na objem dovozu, který v roce 1991 dosahoval výše 2,5 milionů jízdních kol. Tyto údaje však neodrážejí dva následující vývojové trendy, které celkový obraz poněkud mění.
- (85) Po uvalení konečných antidumpingových cel v roce 1993 začali čínští vyvážející výrobci, vyvážet jízdní kola do Společenství za použití falešných prohlášení o původu (viz body odůvodnění 44 a 45). Bylo rovněž zjištěno, že se pokoušejí celní povinnost obcházet. Až do začátku roku 1997 ⁽¹⁾ byl tedy tlak objemu jízdních kol pocházejících z Číny podstatně vyšší, než jak údaje naznačují.

- (86) Průměrné ceny jízdních kol pocházejících z Číny v průběhu uvažovaného období pozoruhodně vzrostly (+80 %), zejména mezi rokem 1997 a šetřeným obdobím (+51 %). Vzhledem k omezení dováženého množství, které v průběhu uvažovaného období významně pokleslo (-79 %), nelze vyvodit spolehlivé závěry týkající se cen a vývoje cen, zejména nejsou-li dostupné údaje o změnách v oblasti sortimentní skladby.

b) Cenové chování vyvážejících výrobců

- (87) Navzdory značnému omezení dováženého množství během šetřeného období, bylo cenové chování vyvážejících výrobců analyzováno na základě předložených cenových informací. Analýza vzala v úvahu vývozní ceny vyvážejících výrobců (náklady, pojištění a dopravné – CIF – na hranice Společenství), s antidumpingovým clem i bez něj, jakož i bývalé podnikové ceny účtované výrobním odvětvím Společenství nezávislým spotřebitelům na stejné úrovni obchodu.

(1) Vyhlášení nařízení (ES) č. 71/97, kterým se rozšiřuje působnost antidumpingových cel na určité díly jízdních kol pocházejících z Číny.

- (88) Analýza prokázala, že vývozní ceny, s použitím antidumpingových cel i bez jejich použití, byly výrazně nižší než ceny výrobního odvětví Společenství.

4. Hospodářská situace ve výrobním odvětví Společenství

a) Předběžné poznámky

- (89) K hodnocení situace výrobního odvětví Společenství je třeba poznamenat, že od uvalení antidumpingových opatření proti dovozu jízdních kol pocházejících z Číny se předmětem antidumpingového šetření staly rovněž dovozy ze třetích zemí. V roce 1996 byla učiněna antidumpingová opatření v oblasti jízdních kol pocházejících z Malajsie a Thajska, v roce 1999 na jízdní kola pocházející z Tchajwanu.

b) Výroba

- (90) Od roku 1995 do šetřeného období poklesla výroba výrobního odvětví Společenství o 25 %, tedy o více než 2 miliony jednotek (z 8 842 500 na 6 400 000).
- (91) Šetření prokázalo, že tento pokles byl důsledkem odchodu několika společností z odvětví a omezení výroby hlavními výrobci Společenství. Je třeba rovněž připomenout, že z důvodů přežití přešli někteří výrobci Společenství, zahrnutí v původním šetření do definice výrobního odvětví Společenství, od výroby hotových jízdních kol (tj. včetně výroby rámu) k prostému kompletování nebo dokompletování s použitím dovážených dílů (rámy, vidlice, celá kola, klikové mechanismy, volnoběžky, brzdy atd.).

c) Výrobní kapacity a využití výrobních kapacit

- (92) Vzhledem k tomu, že jízdní kola se ve Společenství vyrábějí na sezónním základě, je poptávka po kapacitě v některých měsících značně vysoká. Ve většině členských států začíná sezóna v březnu a končí v září. Kolekce jízdních kol pro příští sezónu jsou obchodu (dealeři, agenti, maloobchod, prodejní řetězce, atd.) představovány každé září.
- (93) Od roku 1995 do šetřeného období byla výrobní kapacita výrobního odvětví Společenství snížena o 27 %, z 15 na 11 milionů jednotek, což bylo důsledkem okolností, které vedly k poklesu výroby a k restrukturalizaci některých výrobců Společenství (viz bod 91 odůvodnění).
- (94) Navzdory významnému snížení kapacity se míra využití kapacity mezi rokem 1995 a šetřeným obdobím zvýšila

o pouhých 2 %. Na skutečnou míru využití v průběhu šetřeného období (58 %) je nutno pohlížet ve spojení s mírou, kterou tento druh výrobního odvětví potřebuje ke své hospodářské životaschopnosti (70 %).

d) Prodej výrobního odvětví Společenství

- (95) V průběhu uvažovaného období poklesl objem prodeje o 24 %, neboli o 1,9 milionů jednotek. Pokles byl zaznamenán zejména u kategorií A (-35 %) a C (-13 %) – tedy právě u těch kategorií, u nichž bylo v průběhu původního šetření zjištěno, že jsou v nich čínští vyvážející výrobci velmi silní. Pokles lze částečně vysvětlit obcházením antidumpingových opatření proti čínským jízdním kolům a dovozem dílů, které byly z antidumpingových opatření vyňaty.
- (96) Hodnota prodeje poklesla o 8 %. Jedná se o podstatně nižší pokles nežli pokles ve smyslu objemu, což ukazuje, že průměrné prodejní ceny výrobního odvětví Společenství v průběhu uvažovaného období vzrostly.

e) Podíl na trhu

- (97) V důsledku celkových ztrát v oblasti objemu prodeje i hodnoty prodeje, ztratilo mezi rokem 1995 a šetřeným obdobím výrobní odvětví Společenství 15 % ze svého podílu na trhu (ve smyslu objemu), zejména v kategoriích A a C (viz poznámku v bodě 95 odůvodnění).

f) Průměrné prodejní ceny a vývoj cen

- (98) Vážený průměr cen jízdních kol, prodávaných výrobním odvětvím Společenství na trhu Společenství, vzrostl během uvažovaného období o 10 %. Šetření prokázalo, že hlavní výrobci, zahrnutí v původním šetření do definice výrobního odvětví Společenství, změnili sortimentní skladbu směrem k vyšším modelům. Tato skutečnost si vyžádala zaměření jejich prodejních aktivit na dealery a maloobchodníky, jejichž maloobchodní ceny jsou v porovnání s ostatními prodejními kanály, jakými jsou prodejní řetězce a supermarkety, daleko stabilnější a přitažlivější.
- (99) Z analýzy podle jednotlivých kategorií vyplynulo, že ceny v kategoriích A a C (které v původním šetření zahrnovaly největší část dovozů čínských jízdních kol) vzrostly v průběhu uvažovaného období o 13 %, ačkoli tento vzrůst nebyl u obou kategorií stejný; například ceny v kategorii C vzrostly mezi roky 1995 a 1997 o 20 %.

(100) Naopak v kategorii B, nejsilnějším segmentu výrobního odvětví Společenství, zůstávaly během uvažovaného období ceny velmi stabilní.

g) Rentabilita

(101) Ačkoli se v průběhu uvažovaného období průměrná rentabilita mírně zvýšila, z $-2,3\%$ na $-0,6\%$, přesto zůstala záporná. V letech 1995 a 1996 byly ztráty, které výrobní odvětví Společenství utrpělo, stabilní ($2,2\%$ v roce 1996). V roce 1997 se snížily o 1,9 procentních bodů ($-0,3\%$ z netto prodeje), během šetřeného období však opět vzrostly ($-0,6\%$ z netto prodeje).

(102) Šetření prokázalo, že nejhorších výsledků bylo dosahováno v období 1995 až 1996, kdy čínští vyvážející výrobci obcházeli antidumpingová opatření (viz body 44 a 45 odůvodnění). S cílem ukončit toto jednání byla počátkem roku 1997 působnost opatření rozšířena na díly jízdních kol. V roce 1997 se v důsledku 7% zvýšení cen od roku 1995 lehce zvýšila i rentabilita výrobního odvětví Společenství. Později, během šetřeného období, opět mírně poklesla, a to navzdory dalšímu 3% růstu cen.

(103) Výše uvedené trendy zřetelně naznačují, že finanční situace výrobního odvětví Společenství se během uvažovaného období dostatečně nezotavila. Šetření prokázalo, že rentabilita setrvala v záporných hodnotách, a to navzdory skutečnosti, že se výrobní odvětví Společenství odhodlalo k podstatné restrukturalizaci, snížil výši některých pevných výrobních nákladů a zvýšil prodejní ceny.

(104) Rentabilita dosahovaná v průběhu uvažovaného období by měla být srovnávána s úrovní považovanou pro výrobní odvětví za minimální v případě bez dovozů z Číny za dumpingové ceny, tj. 8% .

(105) Toto zhoršení lze vysvětlit především snížením objemu výroby (které vedlo k vyšším jednotkovým nákladům na výrobu) a restrukturalizací výrobního odvětví jízdních kol.

h) Investice

(106) Investice výrobního odvětví Společenství do budov, závodů a strojního zařízení byly v průběhu uvažovaného období spíše nízké. Představovaly pouze $1,7\%$ až $2,5\%$ hodnoty prodeje výrobního odvětví Společenství na trhu Společenství. Investice směřovaly především do oblastí strojního zařízení s cílem zvýšit efektivnost výroby (svářecí roboty) a kvalitu rámu jízdních kol.

i) Zaměstnanost

(107) Od roku 1995 až do šetřeného období zaměstnanost ve výrobním odvětví Společenství neustále klesala. Během

uvažovaného období bylo propuštěno celkem 1 800 osob (což představuje 12% pracovní síly v roce 1995).

j) Všeobecné poznámky k hospodářské situaci ve výrobním odvětví Společenství

(108) Na základě zpráv z tisku a výňatků z odpovědí Komisi, jež nebyly důvěrné, tvrdili někteří vyvážející výrobci, že hospodářská situace některých výrobců Společenství se během uvažovaného období zlepšila, zejména ve smyslu objemu prodeje a výroby a rentability. Tato tvrzení byla v protikladu se závěrem, že výrobní odvětví Společenství se od roku 1993, kdy bylo uvaleno antidumpingové clo na jízdní kola pocházející z Číny, nachází v oslabené a zranitelné hospodářské situaci.

(109) V této souvislosti je třeba zdůraznit, že tito vyvážející výrobci použili informace týkající se zejména některých jednotlivých výrobců, kteří spadali pod definici výrobního odvětví Společenství, a jejichž situace není pro výrobní odvětví Společenství jako celek reprezentativní. Má se za to, že tímto nejsou zneplatněna celková zjištění, která odrážejí situaci dotčeného výrobku a všech jednotlivých společností zahrnutých pod definici výrobního odvětví Společenství.

(110) Na tomto základě je tedy závěr, že hospodářská situace výrobního odvětví Společenství se zlepšila, považován za neodůvodněný.

5. Závěr

(111) Analýza hospodářské situace výrobního odvětví Společenství odhalila, že většina hospodářských ukazatelů pokračovala v průběhu uvažovaného období ve vykazování negativních trendů: výroba poklesla o 25% , výrobní kapacity o 27% , objem a hodnota prodeje o 24% , respektive o 8% , a hodnota a objem podílu na trhu o 8% , respektive o 15% . Ačkoli během šetřeného období vzrostly ceny oproti roku 1995 o 10% , utrpělo výrobní odvětví Společenství další ztráty a zaměstnanost poklesla o 12% .

(112) Na tomto základě byl učiněn závěr, že výrobní odvětví Společenství se od roku 1993, kdy bylo uvaleno antidumpingové clo na jízdní kola pocházející z Číny, nachází v oslabené a zranitelné hospodářské situaci.

F. PRAVDĚPODOBNOST OPAKOVÁNÍ ŠKOD

1. Předběžné poznámky

(113) Mimo hospodářskou situaci výrobní odvětví Společenství zkoumala Komise rovněž pravděpodobnost škod, které mohou vzniknout v důsledku odstranění antidumpingových opatření vztahujících se na dovozy z Číny.

(114) Analýza se zabývala situací na trhu Společenství ve světle minulého obcházení opatření čínskými vyvážejícími výrobci, situací v čínském výrobní odvětví jízdních kol a pravděpodobnými důsledky zrušení antidumpingových opatření na trh Společenství.

2. Situace výrobního odvětví jízdních kol v Číně a objem vývozu v budoucnosti

(115) Jak bylo uvedeno v bodě 50 odůvodnění, využívá čínské výrobní odvětví jízdních kol pouze 50 % své ohromné výrobní kapacity a čínská jízdní kola se nacházejí na hlavních světových trzích, zejména ve Spojených státech a Japonsku.

(116) Šetření rovněž prokázalo, že po dvouleté nepřítomnosti na americkém trhu, ke které došlo po uvalení antidumpingových cel, zahájili čínští vyvážející výrobci téměř bezprostředně po odstranění cel masivní prodejní kampaň a byli schopni téměř okamžitě obnovit svou přítomnost. Bylo prodáno značné množství čínských jízdních kol, zejména v supermarketech a obchodních domech, tedy prostřednictvím jednoho z hlavních distribučních kanálů v USA (stejně jako ve Společenství). V důsledku toho bylo v průběhu šetřené období do Spojených států dovezeno přibližně 8 milionů jízdních kol pocházejících z Číny.

(117) Konečně je třeba připomenout, že několik zemí nedávno použilo ochranných nástrojů proti dovozům čínských jízdních kol (viz bod 60 odůvodnění).

(118) Někteří vyvážející výrobci prohlásili, že vzhledem k rozsáhlému tuzemskému trhu v Číně a vývozem do třetích zemí s velkým a stabilním trhem (např. Japonsko a USA) není vznik škod pravděpodobný.

(119) Tito výrobci rovněž tvrdili, že čínské výrobní odvětví jízdních kol nedisponuje natolik velkými a rezervními výrobními kapacitami, které by umožnily významný nárůst výroby nebo rychlé proniknutí na trh Společenství takovým způsobem, který by výrobní odvětví Společenství ohrozil. Podle jejich názoru nebyly k podepření závěrů, týkajících se výrobních kapacit a využití těchto kapacit v Číně, předloženy žádné hodnověrné důkazy. Míra využití kapacit v Číně, jak bylo prohlášeno, je daleko vyšší (okolo 87 %).

(120) Je pravda, jak bylo uvedeno v bodě 116 odůvodnění, že čínští vyvážející výrobci jsou v současnosti přítomni na velkých a stabilních trzích. Prokázalo se však, že jsou schopni své vývozy rychle přeměrovat a proniknout na nové trhy.

(121) Je třeba rovněž poznamenat, že závěry týkající se výrobních kapacit a využití kapacit se zakládají na stížnostech a informacích dodaných samotnými čínskými vyvážejícími výrobci (viz body 54 a 55 odůvodnění).

(122) Na tomto základě, bez dalších nových podpůrných důkazů, nemohlo být tvrzení čínských vyvážejících výrobců přijato.

3. Pravděpodobná situace na trhu Společenství bez působení antidumpingových opatření proti dovozům z Číny

(123) Jak již bylo uvedeno, disponují čínští vyvážející výrobci potenciálem, který jim umožňuje proniknout rychle na trh Společenství. Bez antidumpingových opatření a vzhledem k volným výrobním kapacitám lze v blízké budoucnosti očekávat, že objem dumpingových dovozů z Číny s nízkými cenami dosáhne úrovně srovnatelné s rokem 1991 (2,5 milionů jízdních kol). To by čínským vyvážejícím výrobcům poskytlo zhruba 15 % podíl na trhu Společenství.

(124) Tento scénář se jeví vysoce pravděpodobným a vychází z cenové nabídky poskytnuté čínskými vyvážejícími výrobci subjektům sídlícím ve Společenství. Tyto ceny, které nebyly podmíněny odvoláním nebo zachováním antidumpingových opatření, byly srovnatelné s cenami, které čínští vyvážející výrobci účtovali na svých hlavních vývozních trzích.

(125) Současná analýza ukázala, že v porovnání s původním šetřením průměrné ceny čínských dovozů pravděpodobně mírně vzrostou, neboť jízdní kola nižší části trhu byla v průběhu šetřené období shledána lépe vybavena. Nicméně, při použití metodologie cenového porovnání, popsané v bodech 87 a 88 odůvodnění, byly ceny nebo cenové nabídky podstatně pod cenovou úrovní srovnatelných modelů, prodávaných výrobní odvětvím Společenství. Je tedy skutečností, že bez působnosti antidumpingových cel by se prodejní ceny čínských jízdních kol pohybovaly mezi 40 % až 55 % pod průměrem výrobního odvětví Společenství.

(126) Toto zjištění naznačuje, že pokud opatření přestanou působit, dospěje škodlivá cenová politika vyvážejících výrobců v Číně opětovně na závažnou úroveň. Lze očekávat, že bez působnosti antidumpingových cel utrpí výrobní odvětví Společenství ztráty a přijde o část svého podílu na trhu. Přesněji řečeno, lze očekávat, že objem prodeje a výroby výrobního odvětví Společenství poklesne o zhruba 1 milion jednotek, tedy na úroveň 5, respektive 5,4 milionů jízdních kol. Je rovněž vysoce pravděpodobné, že výrobci Společenství se zaměří na výrobu dražších jízdních kol.

(127) Prostřednictvím podrobného rozboru distribuční sítě bylo zjištěno, že:

- výrobní odvětví Společenství zastává přední místo v prodejních kanálech dealerů a maloobchodních prodejců (60 % – 65 % celkového prodeje), kteří působí především ve střední a vyšší oblasti trhu,
- avšak někteří výrobci Společenství (zejména ve Francii, Německu a ve Spojeném království) vyrábějí pro spodní oblast trhu a specializují se prodej prostřednictvím supermarketů, hromadných prodejních řetězců a na zákazníky OEM (až 80 % jejich prodeje, nebo celkem 2 miliony).

(128) Protože čínští vyvážející výrobci by konkurovali především v oblasti prodejních kanálů s vysokým objemem, byl by tlak na výrobní odvětví Společenství silný právě zde, méně kritický pak v oblasti prodejních kanálů dealerů a maloobchodních prodejců.

(129) Odstranění antidumpingových cel na jízdní kola z Číny by tedy vedlo:

- k další restrukturalizaci výrobního odvětví Společenství a zavírání společností,
- k dalšímu snížení zaměstnanosti ve výrobním odvětví Společenství,
- ztrátám v objemu prodeje s následným snížením objemu výroby a tím i k nevyhnutelnému růstu pevných nákladů na jednotku a obchodování bez ztráty a zisku,
- hospodářským ztrátám v měřítku vedoucím k vyšším proměnným jednotkovým nákladům.

4. Závěry o možnosti obnovení škodlivého dumpingu

(130) Analýza pravděpodobnosti opětovného výskytu škodlivého dumpingu naznačuje, že bez působnosti antidumpingových opatření vůči jízdním kolům pocházejícím z Číny dojde k opakování tohoto škodlivého dumpingu.

(131) Jak zřetelně vyplývá z jejich chování v průběhu uvažovaného období a z jejich vystupování na vývozních trzích, disponují čínští vyvážející výrobci značnými kapacitami a ohromným potenciálem pro výrobu jak hotových jízdních kol, tak dílů pro jízdní kola. Tito výrobci mají technické i finanční prostředky k rychlému návratu na trh Společenství a k získání významného podílu na tomto trhu, jak to nedávno učinili v USA. Vzhledem k existenci dumpingu a oslabené hospodářské situaci výrobního odvětví Společenství lze dospět k závěru, že odstranění antidumpingových opatření povede nevyhnutně k opětovnému hmotnému poškození výrobního odvětví Společenství.

G. ZÁJEM SPOLEČENSTVÍ

1. Úvod

(132) Je třeba připomenout, že v původním šetření nebylo přijetí opatření zamýšleno proti zájmům Společenství.

(133) V rámci tohoto přezkumu bylo též zkoumáno, zda existují přesvědčivé důvody k učinění závěru, že v tomto konkrétním případě není zachování opatření v zájmu Společenství, navzdory závěrům o dumpingu, škodách a pravděpodobném opakování škodlivého dumpingu. Pro tyto účely a podle čl. 21 odst. 1 základního nařízení, zvažila Komise dopad stávajících opatření na všechny dotčené strany, a rovněž důsledky nezachování těchto opatření vůči Číně.

2. Zájmy výrobního odvětví Společenství

(134) Hospodářská situace výrobního odvětví Společenství jasně ukazuje, že v zájmu tohoto průmyslu je třeba udržet obvykle fungující podmínky hospodářské soutěže a že ceny, odrážející tyto podmínky, musí na trhu Společenství převládat.

(135) Některé strany tvrdily, že antidumpingová opatření by neměla chránit výrobní odvětví Společenství před mezinárodní konkurencí, a že výrobní odvětví se v plné míře zotaví až pět let po uvalení antidumpingových opatření.

(136) Zde je třeba poznamenat, že výrobci Společenství, především malé a středně velké podniky, čelily od roku 1988 do konce roku 1996 významnému konkurenčnímu tlaku ze strany nízkých cen dumpingového dovozu z Číny. Poškození bylo značné zejména v rozmezí let 1993 a 1996, a to vzhledem k obcházení opatření čínskými vyvážejícími výrobci a škodlivému dumpingu z jiných zdrojů.

(137) Z důvodů zvýšení efektivity a produktivity vyvinulo výrobní odvětví během nedávných let pozoruhodné úsilí s cílem snížit výrobní náklady a zvýšit kvalitu a konkurenceschopnost v rámci tohoto cenově citlivého trhu. Jak ukázaly klesající výrobní kapacity, někteří výrobci své výrobní závody zavřeli nebo v nich omezili výrobu. To napomohlo vzestupu několika skupin, které skupily malé a známé značky a výrobní závody, nebo se sloučily s jinými společnostmi za účelem restrukturalizace a reorganizace svých aktivit. Tato skutečnost naznačuje přizpůsobivost výrobního odvětví, jeho konkurenceschopnost, životaschopnost a odhodlání přežít.

(138) Díky uvalení antidumpingových opatření na všechny zdroje dumpingu by nyní výrobní odvětví Společenství mohlo mít prospěch z náležitě fungujících obchodních podmínek na trhu a následně se finančně vzpamatovat.

(139) Bez opatření vůči Číně se však nejistá finanční situace výrobního odvětví Společenství bude nadále zhoršovat a nevyhnutně povede k zavírání dalších společností a tím i k ohrožení tisíců dalších pracovních míst ve Společenství. Negativní důsledky na výrobní odvětví budou zesíleny zpětným dopadem na výrobní odvětví vyrábějící díly i na jiné aktivity, a to jak směrem nahoru tak dolů.

3. Zájmy ostatních výrobců ve Společenství

(140) Během uvažovaného období poklesl o 10 % objem jak prodeje, tak výroby nežádajících výrobců ve Společenství (prodej ze 4,6 na 4,1 milionů jednotek, výroba z 5,1 na 4,6 milionů jednotek). Dostupné informace naznačují, že jízdní kola prodávaná nežádajícími výrobci čelí především konkurenci jízdních kol pocházejících z Číny (stejně obyvatel a podobní zákazníci). V důsledku toho ztráta podílu na trhu jde rovněž na úkor těchto výrobců. Odstranění antidumpingových cel na jízdní kola pocházející z Číny by tedy neposloužilo jejich nejlepším zájmům

4. Dopad na spotřebitele

(141) Ze strany sdružení spotřebitelů Společenství neobdržela Komise žádné připomínky týkající se tohoto přezkumu, což naznačuje, že zde není zájem o dopad pokračujících antidumpingových opatření.

(142) Nicméně však byla provedena analýza ke stanovení pravděpodobných důsledků jak odstranění, tak zachování opatření.

(143) Některé strany prohlásily, že spotřebitelé mají dostatečný výběr ze širokého sortimentu jízdních kol ve všech segmentech trhu, a to právě díky konkurenci ze strany výrobců mimo Společenství, a že tato konkurence se odstraněním opatření ještě zvýší.

(144) Šetření prokázalo, že zbývající výrobci Společenství reagovali na nižší objem prodeje a výroby a vyšší jednotkové výrobní náklady zvýšením cen ve střední a vyšší oblasti trhu. Ke stejné situaci dojde v případě zrušení antidumpingových opatření. Je třeba podotknout, že tyto segmenty představují 60 % trhu Společenství ve smyslu jeho objemu.

(145) Spotřebitelé mají široký výběr ve všech segmentech trhu, a to i bez jízdních kol pocházejících z Číny. Výrobní

odvětví Společenství významně přispívá k vyčerpávajícímu rozsahu nabídky a šetření neodhalilo žádné dodavatelské problémy.

(146) Bez antidumpingových opatření by tedy ve střední a vyšší oblasti trhu ceny vzrostly, v jeho nižší oblasti pak poklesly. Spotřebitel by nebyl nikterak závažně dotčen. V tomto ohledu nejsou pokračující antidumpingová opatření vůči Číně v protikladu se zájmy spotřebitelů.

5. Závěry

(147) Na základě výše uvedených skutečností a úvah a po přezkumu veškerých argumentů předložených dotčenými stranami, byl učiněn závěr, že neexistují žádné přesvědčivé důvody pro to, aby účinnost opatření v oblasti dovozu z Číny nezůstala zachována. Protože působnost platného antidumpingového cla, s ohledem na hotová jízdní kola, byla nařízením (ES) č. 71/97 rozšířena, aby pokryla rovněž dovozy některých dílů jízdních kol pocházejících z Číny, má být clo zachováno v podobě rozšířené uvezeným nařízením.

H. KONEČNÁ OPATŘENÍ

(148) Jak vyplývá a jak je uvedeno v čl. 11 odst. 2 a čl. 11 odst. 6 základního nařízení, antidumpingové clo na dovoz jízdních kol pocházejících z Číny, uvalené nařízením (EHS) č. 2474/93, rozšířené nařízením (ES) č. 71/97, by mělo zůstat zachováno,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

1. Ukládá se konečné antidumpingové clo z dovozu jízdních kol a jiných kol (včetně tříkolek), která nejsou poháněna motorem, která jsou v současnosti zařazena pod kódy KN 8712 00 10, 8712 00 30 a 8712 00 80 a pocházejí z Čínské lidové republiky.

2. Sazba konečného cla, která se vztahuje na čistou cenu franko hranice Společenství před proclením, činí 30,6 %.

3. Pokud není uvedeno jinak, použijí se platná ustanovení týkající se cel.

Článek 2

Toto nařízení vstupuje v platnost prvním dnem po vyhlášení v Úředním věstníku Evropských společenství.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 10. července 2000.

Za Radu
předseda
H. VÉDRINE
