

32000R1524

L 175/39

EUROPOS BENDRIJŲ OFICIALUSIS LEIDINYS

2000 7 14

TARYBOS REGLAMENTAS (EB) Nr. 1524/2000**2000 m. liepos 10 d.****nustatantis galutinį antidempingo muitą dviračių, kurių kilmės šalis yra Kinijos Liaudies Respublika, importui**

EUROPOS SAJUNGOS TARYBA,

3. Prašymas peržiūrėti

atsižvelgdama į Europos bendrijos steigimo sutartį,

atsižvelgdama į 1995 m. gruodžio 22 d. Tarybos reglamentą (EB) Nr. 384/96 dėl apsaugos nuo importo dempingo kaina iš Europos bendrijos narėmis nesančių valstybių ⁽¹⁾, ypač į jo 9 straipsnį ir 11 straipsnio 2 dalį,

atsižvelgdama į Komisijos pasiūlymą, pateiktą po konsultacijų su Patariamuoju komitetu,

kadangi:

A. TVARKA**1. Priemonės, kurias reikia peržiūrėti, taikomos Kinijos Liaudies Respublikai**

- (1) 1991 m. spalio mėnesį Komisija paskelbė, kad inicijuoja ⁽²⁾ antidempingo tyrimą (pirmasis tyrimas) dėl dviračių, kurių kilmės šalis yra Kinijos Liaudies Respublika (Kinija), importo.
- (2) 1993 m. rugsėjo mėnesį Taryba įvedė galutinį 30,6 % antidempingo muitą dviračių, kurių kilmės šalis yra Kinija, importui (Reglamentas (EEB) Nr. 2474/93 ⁽³⁾).
- (3) 1996 m. balandžio mėnesį Komisija inicijavo šio muto apėjimo tyrimą (Reglamentas (EB) Nr. 703/96 ⁽⁴⁾), po kurio 1997 m. sausio mėnesį šis muistas buvo įvestas ir tam tikroms dviračių dalims, kurių kilmės šalis yra Kinija (Tarybos reglamentas (EB) Nr. 71/97 ⁽⁵⁾).

2. Galiojančios priemonės, taikomos kitoms šalims

- (4) 1998 m. kovo mėnesį Taryba įvedė galutinį antidempingo muitą dviračių, kurių kilmės šalys yra Indonezija, Malaizija ir Tailandas, importui (Reglamentas (EB) Nr. 648/96 ⁽⁶⁾).
- (5) 1999 m. vasario mėnesį Taryba įvedė galutinį antidempingo muitą dviračiams, kurių kilmės šalis yra Taivanas (Reglamentas (EB) Nr. 397/99 ⁽⁷⁾).

⁽¹⁾ OL L 56, 1996 3 6, p. 1. Reglamentas su paskutiniais pakeitimais, padarytais Reglamentu (EB) Nr. 905/98 (OL L 128, 1998 4 30, p. 18).

⁽²⁾ OL C 266, 1991 10 12, p. 6.

⁽³⁾ OL L 228, 1993 9 9, p. 1.

⁽⁴⁾ OL L 98, 1996 4 19, p. 3.

⁽⁵⁾ OL L 16, 1997 1 18, p. 55.

⁽⁶⁾ OL L 91, 1996 4 12, p. 1.

⁽⁷⁾ OL L 49, 1999 2 25, p. 1.

(6) Paskelbus pranešimą apie artėjančią dviračių, kurių kilmės šalis yra Kinija, importui taikomų antidempingo priemonių galiojimo pabaigą ⁽⁸⁾, Komisija gavo prašymą peržiūrėti priemones pagal Reglamento (EB) Nr. 384/96 (pagrindinis reglamentas) 11 straipsnio 2 dalį.

(7) 1998 m. birželio mėnesį Europos dviračių gamintojų asociacija (EBMA) pateikė prašymą Bendrijos dviračių gamintojų, kurių išleidžiama produkcija bendrai sudaro didžiąją visos Bendrijos gamybos dalį (Bendrijos gamintojai pareiškėjai), vardu.

(8) EBMA tvirtino, kad, nustojus galioti priemonėms, toliau bus vykdomas arba pasikartos dempingas ir Bendrijos priemei daroma žala. Po konsultacijų su Patariamuoju komitetu nusprendusi, kad yra pakankamai įrodymų, Komisija inicijavo tyrimą ⁽⁹⁾ remdamasi pagrindinio reglamento 11 straipsnio 2 dalimi.

4. Tyrimas

(9) Bendrijos gamintojams pareiškėjams, eksportuojantiems gamintojams, importuotojams ir vartotojams bei eksportuojančios šalies atstovams Komisija oficialiai pranešė, kad pradėdama peržiūra ir suteikė tiesiogiai susijusioms šalims galimybę išdėstyti savo poziciją raštu ir paprašyti būti išklaustytiems.

(10) Komisija išsiuntė anketas žinomoms suinteresuotoms šalims ir gavo atsakymus iš dešimties Bendrijos gamintojų pareiškėjų, kurie dalyvavo pirmajame tyrime (atrankoje), ir 14 Kinijos eksportuojančių gamintojų. Iš pastarųjų per tyrimo laikotarpį šios 11 bendrovių eksportavo dviračius į Bendriją:

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

⁽⁸⁾ OL C 74, 1998 3 10, p. 4.

⁽⁹⁾ OL C 281, 1998 9 10, p. 8.

- (11) Tyrimai buvo atlikti šių bendrovių patalpose:
- a) gamintojai analoginėje šalyje (Meksikoje):
- Biciclo SA de CV, San Luis Potosi
 - Bicileyca SA de CV, Apizaco
 - Mercurio SA de CV, San Luis Potosi;
- b) Bendrijos gamintojai pareiškėjai (atrinkti):
- Batavus BV, Heerenveen, Nyderlandai
 - BH SA, Vitoria, Ispanija
 - Cycleurope international SA, Romilly/Seine, Prancūzija
 - Dawes Cycles Ltd, Birmingham, Jungtinė Karalystė
 - Derby Cycles Werke GmbH, Cloppenburg, Vokietija
 - Hercules Fahrrad GmbH & Co. KG, Nürnberg, Vokietija
 - Koninklijke Gazelle BV, Dieren, Nyderlandai
 - Kynast AG, Quakenbrück, Vokietija
 - Micmo Gitane SA, Machecoul, Prancūzija
 - Raleigh Industries Ltd, Nottingham, Jungtinė Karalystė.

- (12) Tolesnės dempingo ir žalos sąsajos arba pasikartojimo tikimybės tyrimas apėmė laikotarpį nuo 1997 m. rugsėjo 1 d. iki 1998 m. rugpjūčio 31 d. (tyrimo laikotarpis). Siekiant nustatyti dempingo ir žalos sąsajos arba pasikartojimo tikimybę buvo išnagrinėtos tendencijos nuo 1995 m. iki 1998 m. rugpjūčio 31 d. (nagrinėjamas laikotarpis).
- (13) Dėl tyrimo sudėtingumo peržiūros nebuvo galima atlikti per įprastą 12 mėnesių laikotarpį, numatytą pagrindinio reglamento 11 straipsnio 5 dalyje.
- (14) Komisija suieškojo ir patikrino visą informaciją, kuri, jos nuomone, buvo reikalinga nustatant dempingo ir žalos sąsajos arba pasikartojimo tikimybę ir Bendrijos interesus.
- (15) Visos suinteresuotos šalys buvo informuotos apie esminius faktus ir aplinkybes, kuriomis buvo pagrįstos peržiūros išvados, ir joms buvo suteiktas laikotarpis, per kurį galėtų pateikti pretenzijas. Gautos pretenzijos buvo atidžiai išnagrinėtos ir tam tikrais atvejais buvo atitinkamai pakeistos išvados.

B. NAGRINĖJAMAS PRODUKTAS IR PANAŠUS PRODUKTAS

- (16) Čia nagrinėjamas produktas yra toks pat kaip ir tas, kuriam buvo skirtas pirmasis tyrimas, o būtent: dviračiai ir kitos padalinės transporto priemonės (įskaitant transportinius triračius) be variklio, klasifikuojami KN kodų 8712 00 10, 8712 00 30 ir 8712 00 80 pozicijose.

- (17) Pirmajame tyrime dviračiai buvo klasifikuojami tokiose kategorijose:
- (A) kalnų dviračiai arba MTB
 - (B) turistiniai, kelionių ir miesto dviračiai
 - (C) jaunimo dviračiai
 - (D) kiti sportiniai ir lenktynių dviračiai.
- (18) Šiame tyrime pritaikytos tos pačios kategorijos. Tačiau reikia pažymėti, kad tarp kategorijų nėra ryškių skiriamųjų linijų, o skirtingi produktų segmentai iš dalies sutampa. Daugelį modelių galima priskirti daugiau negu vienai kategorijai.
- (19) Tyrimas patvirtino, kad visi dviračiai Bendrijos rinkoje parduodami per panašius paskirstymo kanalus. Kadangi pagrindinis dviračių pritaikymas ir panaudojimas identiški, iš esmės vienus dviračius galima pakeisti kitais, ir todėl skirtingų kategorijų dviračių modeliai konkuruoja vieni su kitais. Tuo remiantis buvo padaryta išvada, kad visos kategorijos sudaro vieną produktą.
- (20) Tyrimas taip pat parodė, kad Bendrijos pramonės gaminiams ir Bendrijos rinkoje parduodami dviračiai, Meksikos gamintojų gaminiams ir Meksikos rinkoje parduodami dviračiai ir į Bendrijos rinką importuojami dviračiai, kurių kilmės šalis yra Kinija, yra panašūs ir todėl laikomi panašiu produktu, kaip apibrėžta pagrindinio reglamento 1 straipsnio 4 dalyje.

C. TOLESNIO DEMPINGO VYKDYMO ARBA PASIKARTOJIMO TIKIMYBĖ

1. Preliminarios pastabos

- (21) Remiantis pagrindinio reglamento 11 straipsnio 2 dalimi, tokios peržiūros tikslas dempingo atveju yra nustatyti, ar per tyrimo laikotarpį buvo vykdomas dempingas ir ar, baigus galioti antidempingo priemonėms, dempingas tęstųsi arba pasikartotų (žr. pagrindinio reglamento 11 straipsnio 2 dalį). Nustatytas išvadas apie dempingą reikia analizuoti atsižvelgiant į faktą, kad nagrinėjamo produkto importas į Bendriją sumažėjo nuo didžiausio 2,5 milijonų vienetų kiekio 1991 m. iki mažiau kaip 14 000 vienetų per tyrimo laikotarpį. Be to, Kinijos eksportuojantys gamintojai, kurie bendradarbiavo šiame tyrime, per tyrimo laikotarpį sudarė tik 30 % šio importo.

2. Dempingo sąsaja ir jo tikimybė

- a) Analoginė šalis
- (22) Galiojančios priemonės numato vieningą muito tarifą, taikomą visų dviračių, kurių kilmės šalis yra Kinija, importui. Remdamasi pagrindinio reglamento 11 straipsnio 9 dalimi, Komisija taikė tą pačią metodiką kaip ir pirmajame tyrime, todėl normalioji vertė buvo nustatyta remiantis informacija, gauta rinkos ekonomikos trečiojoje šalyje (analoginėje šalyje).

- (23) Pirmajame tyrime analogine šalimi buvo pasirinktas Taivanas. Tačiau buvo nuspręsta, kad dabartiniam tyrimui jis netinka, nes tuo pačiu metu yra atliekamas antidempingo tyrimas dėl iš jo eksportuojamų dviračių ir todėl, kad jo nepasiūlė nė vienas suinteresuotas asmuo.
- (24) Bendrijos gamintojai pareiškėjai pasiūlė Meksiką kaip tinkamą analoginę šalį. Pranešime apie inicijavimą suinteresuoti asmenys buvo pakviesti pateikti komentarus apie šio pasirinkimo tinkamumą. Keli Kinijos eksportuojantys gamintojai pareiškė, kad Bendrijos gamintojai pareiškėjai nepateikė pakankamai įrodymų, kad Meksika yra labiau tinkama negu bet kuri kita potenciali analoginė šalis, tačiau jie patys nepateikė pakankamai įrodymų jokiai kitai alternatyvai pagrįsti.
- (25) Kai kurie Kinijos eksportuojantys gamintojai analogine šalimi pasiūlė pasirinkti Indiją. Tačiau buvo nustatyta, kad Indija netinka dėl dviejų pagrindinių priežasčių:
- Indijoje parduodamų dviračių (paprasti dviračiai, mažmenininkams parduodami rinkinio pavidalu) negalima palyginti su dviračiais, kuriuos į Bendriją eksportuoja Kinijos gamintojai, ir
 - Indijos rinka yra labai saugoma (dideli muito tarifai, importo licencijavimo sistema, subsidijos gamintojams).
- (26) Atsižvelgiant į pirmiau išdėstytas aplinkybes, vertinimui, kad Meksika yra tinkama analoginė šalis, turėjo įtakos tokie faktai ir aplinkybės:
- Meksikoje gaminami dviračiai pasižymi tokiais pat techninėmis savybėmis kaip ir Kinijoje gaminami bei į Bendriją eksportuojami dviračiai,
 - Meksiką galima laikyti atvira ir reprezentatyvia rinka. Dviračių importas sudaro 13 % metinių pardavimų. Jos teisinė ir komercinė aplinka yra palanki laisvai prekybai ir konkurencijai. Jos muitų tarifą (20 %) galima lyginti su Europos Sąjungos muitu (15,4 %). Joje nėra kiekybinių apribojimų arba licencijavimo sistemos. Meksikos gamintojai gali laisvai apsirūpinti komponentais ir medžiagomis arba vidaus rinkoje (kur yra daug vamzdžių, metalo lakštų, plastiko, padangų, balnelių ir t. t. tiekėjų), arba užsienyje (ratlankiai, stebulės, stabdžiai ir kreiptuvai). Faktas, kad 1997 m. Meksika įvedė antidempingo muitą Kinijos dviračiams nelaikomas svarbiu šiame kontekste,
 - Meksikos gamintojų pardavimų apimtys vidaus rinkoje panašūs į Kinijos eksporto apimtis,
- tyrime bendradarbiavo trys didžiausi dviračių gamintojai (Mercurio SA de CV, Biciclo SA de CV ir Bicileyca SA de CV), kurie 1998 m. sudarė 50 % pardavimų vidaus rinkoje, kurioje jie varžėsi su mažiausiai šešiais kitais pagrindiniais gamintojais. Šios bendrovės yra konkurencingos, turi šiuolaikinius gamybos įrenginius, įskaitant automatinius arba iš dalies automatinius įrenginius plieno vamzdžiams pjaustyti, rėmams ir šakėms suvirinti volframo inertinėmis dujomis, dažymo su milteliais ir petroliu įrangą bei surinkimo konvejerio linijas. Atsižvelgiant į tai ir į pagrindinio reglamento 2 straipsnio 7 dalį, buvo nuspręsta, kad Meksika yra tinkama analoginė šalis nustatant nagrinėjamo produkto normaliąją vertę.
- (27) Kai kurie eksportuojantys gamintojai pareiškė, kad nebetikslinga nustatyti normaliąją vertę analoginėje šalyje ir kad tai iškreips bet kokias būsimo dempingo prognozes. Jie tvirtino, kad dabar jie veikia rinkos ekonomikos sąlygomis, kaip apibrėžta pagrindinio reglamento 2 straipsnio 7 dalies c punkte, ir kad dėl to pasikeitė aplinkybės, pateisinančios kitokią metodiką nei ta, kuri buvo taikoma pirmajame tyrime (žr. 11 straipsnio 9 dalį).
- Čia reikėtų pažymėti, kad bet kuris gamintojas iš tiesų gali tvirtinti, kad dominuoja rinkos ekonomikos sąlygos (žr. 2 straipsnio 7 dalies b ir c punktus), jeigu jis gali įrodyti tokių aplinkybių pokytį. Atsižvelgiant į tokio pasikeitimo pobūdį, manoma, kad būtų tikslinga jį iširti atsižvelgiant į tarpinę peržiūrą pagal 11 straipsnio 3 dalį. Tačiau iki dabartinės galiojimo pabaigos peržiūros inicijavimo nė vienas Kinijos eksportuojantis gamintojas nepateikė Komisijai pakankamai įrodymų, kad ji galėtų pradėti lygiagrečių tyrimą pagal 11 straipsnio 3 dalį.
- (28) Todėl, remiantis 11 straipsnio 9 dalimi, dabartinės peržiūros tikslas buvo išnagrinėti dempingo aspektus taikant tą pačią metodiką kaip ir pirmajame tyrime, t. y., *inter alia*, nustatant normaliąją vertę analoginėje šalyje.
- b) Normalioji vertė
- (29) Pirmiausia buvo nustatyta, bendrai ir pagal modelį, kad Meksikos gamintojų pardavimai vidaus rinkoje yra lygūs ne mažiau kaip 5 % importo iš Kinijos apimties prasme, t. y. jie yra tipiški, kaip apibrėžta pagrindinio reglamento 2 straipsnio 2 dalyje.

(30) Taip pat buvo nustatyta, kad galima laikyti, kad visi bendradarbiaujančių Meksikos gamintojų atitinkami pardavimai nepriklausomiems pirkėjams vidaus rinkoje buvo atlikti įprastinėmis prekybos sąlygomis. (Visų pardavimų per tyrimo laikotarpį pardavimo kainos svertinis vidurkis buvo didesnis už vieneto gamybos išlaidų svertinį vidurkį, o individualūs pardavimo sandoriai už mažesnę kainą nei vieneto gamybos išlaidos sudarė mažiau kaip 20 % pardavimų, naudojamų normaliajai vertei apskaičiuoti).

(31) Todėl normalioji vertė buvo apskaičiuota remiantis sumokėta arba mokėtina kaina, nustatyta įprastinės prekybos sąlygomis, kurią per tyrimo laikotarpį mokėjo nepriklausomi bendradarbiaujančių Meksikos gamintojų vidaus pirkėjai.

c) Eksperto kaina

i) Bendradarbiaujantys eksportuojantys gamintojai

(32) Buvo gauti išsamūs duomenys apie eksporto kainas iš dešimties Kinijos eksportuojančių gamintojų. Tačiau pagal Eurostat pateiktus skaičius šie duomenys sudarė tik 30 % Kinijos dviračių eksporto į Bendriją per tyrimo laikotarpį (t. y. apie 4 200 vienetų).

(33) Šių bendrovių eksporto kainos buvo nustatytos remiantis faktiškai sumokėta arba mokėtina nagrinėjamo produkto kaina pagal pagrindinio reglamento 2 straipsnio 8 dalį.

ii) Nebendradarbiaujantys gamintojai

(34) Dėl likusių 70 % importo iš Kinijos, kuris nebendradarbiauvo, išvada reikėjo grįžti turimais faktais pagal pagrindinio reglamento 18 straipsnio 1 dalį. Tokiu būdu remiantis Eurostat pateiktais duomenimis buvo nustatyta visų sandorių vidutinė eksporto kaina, atmetus bendradarbiaujančių gamintojų eksportą. Paprastai Eurostat duomenys nelaikomi tinkamu informacijos šaltiniu, jeigu bendradarbiauja tik 30 % nagrinėjamo produkto importo. Tačiau šiuo atveju jie buvo panaudoti, kadangi, atsižvelgiant į nedidelius per tyrimo laikotarpį importuotus kiekius, pagrindinis nagrinėjimo tikslas yra tai, ar gali pasikartoti dempingas dideliais kiekiais, o ne siekis užtikrinti, kad eksportuotojams nebūtų atlyginta dėl nebendradarbiavimo. Be to, kadangi dėl galiojimo pabaigos peržiūros priemonės gali būti pratęstos arba panaikintos, o ne pakeistos, šiuo atveju nėra būtina absoliučiai tiksliai apskaičiuoti dempingo dydį.

d) Palyginimas

(35) Reikia pažymėti, kad tam tikrais atvejais buvo nustatyti skirtumai tarp dviračių, importuotų iš Kinijos, ir dviračių,

pagamintų ir parduotų Meksikoje, iš esmės todėl, kad Kinijos modeliai buvo sudėtingesni. Pagal pagrindinio reglamento 5 straipsnį pradėtą tyrimą dėl šio fakto reikėtų padidinti normaliąją vertę (šiuo atveju pagrįstą Meksikos pardavimų vidaus rinkoje kainomis), kad būtų atspindėtas šis skirtumas, kuris, savo ruožtu, padidintų nustatyto dempingo lygį. Tačiau šiuo atveju buvo nuspręsta, kad to daryti nereikia atsižvelgiant į nedidelį bendrą dempingo poveikį ir į faktą, kad po galiojimo pabaigos peržiūros priemonių negalima pakeisti.

(36) Siekiant užtikrinti sąžiningą konkurenciją ir remiantis pagrindinio reglamento 2 straipsnio 10 dalimi, buvo padaryti patikslinimai, kad būtų atsižvelgta į transporto, draudimo, kreditų, pakrovimo ir iškrovimo bei pagalbines išlaidas, kurios, kaip buvo nustatyta, turėjo įtakos kainoms ir kainų lyginimui.

e) Dempingo dydis

(37) Remiantis pagrindinio reglamento 2 straipsnio 11 dalimi, normaliosios vertės svertinis vidurkis franko laivo denis Meksikos pasienio pagrindu buvo palyginta su eksporto kainos svertiniu vidurkiu (ir bendradarbiaujančių, ir nebendradarbiaujančių gamintojų) franko laivo denis Kinijos pasienio pagrindu tame pačiame prekybos lygmenyje.

(38) Minėtas palyginimas įrodė, kad egzistuoja ženklus dempingas ir kad dempingo dydis yra lygus sumai, kuria normalioji vertė viršija eksporto kainą. Nustatytas dempingo dydis buvo didesnis už per pirmąjį tyrimą nustatytą dempingą.

(39) Tyrimas neatskleidė jokių priežasčių, kodėl šio dempingo nebebūtų, jeigu priemonės būtų panaikintos. Todėl daroma išvada, kad yra tikėtina, kad dempingas tęsis.

(40) Kai kurie Kinijos eksportuojantys gamintojai pareiškė, kad neįmanoma padaryti pagrįstų išvadų dėl esamo arba būsimo dempingo remiantis tokiu mažu importo kiekiu. Nors pripažįstama, kad išvada, kad dempingas yra, negali savaime pateisinti priemonių pratęsimo, nepaisant to, ji yra vienas iš veiksnių, darančių poveikį sprendimui, ar šias priemones panaikinti, ar pratęsti.

3. Dempingo pasikartojimo tikimybė

(41) Buvo nustatyti tokie veiksniai, aktualūs tiriant, ar tikėtina, kad dempingas pasikartos: dempingo egzistavimo faktas, muitų apėjimo aplinkybės, gamybos ir pajėgumų panaudojimo tendencijos Kinijoje ir Kinijos dviračių, eksportuojamų į kitas pasaulio šalis dempingo kaina, skaičiaus tendencijos.

- a) Dėmpingas ir muitų apėjimo aplinkybės
- (42) Nors per pirmąjį tyrimą nustatytas dėmpingo dydis buvo didelis (30,6 %), dabartinis tyrimas rodo, kad dėmpingas toli gražu nėra pašalintas, priešingai, jis dar padidėjo.
- (43) Be to, buvo daugybė mėginimų apeiti nustatytas antidėmpingo priemones. Nuo 1993 m. Bendrijoje pradėto veikti daug dviračių surinkėjų, ir žymiai išaugo dviračių dalių importas. 1996 m. atlikto tyrimo prieš muitų apėjimą išvadoje buvo akcentuotas šis pokytis kaip reakcija į pirmines priemones.
- (44) Tas tyrimas taip pat parodė, kad, kai tik 1993 m. buvo įvestos antidėmpingo priemonės, Kinijos eksportuojantys gamintojai bendradarbiavo su importuotojais Bendrijoje ir kad, išvengtų maito, dviračius siuntė atskiromis dalimis. Tam pačiam surinkėjui skirtos dalys buvo išskirstytos įvairiuose konteineriuose, išsiųstos skirtingomis datomis ir kartais iškrautos skirtinguose Bendrijos uostuose.
- (45) Kita muitų apėjimo forma buvo siųsti į Bendriją Kinijos dviračius su prekių kilmės pažymėjimais, kurie vėliau būdavo panaikinami, nurodant, kad jie buvo pagaminti Vietname (523 000 dviračių 1992–1995 m.).
- (46) Tyrimas dėl esminių dviračių dalių, po kurio priemonių galiojimas buvo pratęstas, taip pat parodė, kad egzistuoja anksčiau nustatytos normaliosios vertės dėmpingas.
- (47) Kai kurios bendrovės paneigė, kad pirminių priemonių vengimas atliekant surinkimo operacijas Bendrijoje yra veiksnys, į kurį reikėtų atsižvelgti vertinant dėmpingo pasikartojimo tikimybę. Tačiau šio argumento negalima priimti. 1996 m. pradėtas tyrimas prieš muitų apėjimą parodė, kad šalia priemonių vengimo buvo ir dėmpingas, ir kad jų atkuriamajam poveikiui buvo pakenkta.
- (48) Be to, tyrimo prieš muitų apėjimą rezultatai, taip pat dabartinis žemas Kinijos importo lygis parodė, kad Kinijos eksportuojantys gamintojai nelabai stengėsi varžytis Bendrijos rinkoje nedėmpinguotomis kainomis.
- b) Gamybos ir pajėgumų panaudojimo tendencijos Kinijoje
- i) *Pramonė apskritai*
- (49) Remiantis turima informacija (skundu) gamybos pajėgumai Kinijoje yra labai dideli (maždaug 70 milijonų vienetų). Per paskutinius kelerius metus buvo ženkliai investuota į bendras įmones, ypač su Taivaniai bendrovėmis, o eksportuojantiems gamintojams grąžinami nemaži mokesčiai ir maitai.
- (50) Nuo 1995 m. iki tyrimo laikotarpio sumažėjo bendra dviračių gamyba, vidaus vartojimas svyravo nuo 25–30 milijonų vienetų, o eksportas – nuo 8–16 milijonų dviračių. Taigi pajėgumų panaudojimo dydis yra gana žemas, vos viršija 50 %.
- (51) Dėl didžiulių perteklinių pajėgumų Kinijos eksportuojantys gamintojai turi daug perteklinės gamybos ir didelį produkcijos asortimentą. Todėl šie gamintojai per trumpą laiką galėtų padidinti gamybą ir nukreipti savo produkciją į bet kurią eksporto rinką, įskaitant, jeigu būtų panaikintos priemonės, Bendrijos rinką.
- (52) Padėtį apsunkina tai, kad nepaisant nuo 1997 m. įvestų priemonių, ir toliau auga esminių dviračių dalių importas, kadangi surinkėjai gali būti atleisti nuo maito, jeigu jie įrodo, kad dalių, kurių kilmės šalis yra Kinija arba kurios atsiunčiamos iš Kinijos, vertė nesiekia 60 % visos surinkto produkto dalių vertės arba kad per surinkimo arba užbaigimo operacijas prie importuotų dalių pridėta vertė didesnė kaip 25 % gamybos kainos (žr. pagrindinio reglamento 13 straipsnio 2 dalies b punktą).
- Dviračių dalių importo augimą gali pailustruoti toliau pateikiama lentelė.

Pagrindinių dviračių dalių, kurių kilmės šalis yra Kinija, importas į Bendriją (vienetais)	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	TL
Rėmai	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>Indeksas</i>	100	293	856	954	1 188	1 545	1 572	1 995	1 854
Šakės	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>Indeksas</i>	100	1 728	3 625	4 480	8 797	9 399	9 648	9 363	9 458

Šaltinis: Eurostat.

(53) Šias dalis gamina bendrovės, kurios taip pat turi pajėgumus sukomplektuotiems dviračiams gaminti. Jeigu būtų panaikintos priemonės, tikėtina, kad sukomplektuotų Kinijos dviračių importas labai greitai atsinaujintų, pakeisdamas dabartinį dviračių dalių importą.

ii) *Bendradarbiaujantys gamintojai*

(54) Kadangi gamybos skaičiai nuo 1995 m. iki tyrimo laikotarpio pabaigos yra pakankamai stabilūs, bendradarbiaujančių Kinijos bendrovių prognozės 1999 m. rodo ketinimą padidinti gamybą 16 % iki 10,6 milijonų vienetų.

(55) Be to, duomenys apie pajėgumų panaudojimą rodo, kad nuo 1995 m. iki tyrimo laikotarpio pabaigos buvo didelių perteklinių pajėgumų. Be to, 1999 m. numatomas gamybos padidėjimas vis tiek paliks pakankamai pajėgumų kitiems 5,8 milijonams vienetų.

(56) Kai kurios bendrovės pareiškė, kad Komisijos išvados apie gamybos pajėgumus ir jų panaudojimą Kinijoje nebuvo pagrįstos patikimais įrodymais. Šiame kontekste jie paminėjo JAV Tarptautinės prekybos komisijos išvadas. To nebuvo galima priimti. Pirma, šios išvados padarytos apie kitą nei TL laikotarpį. Taip pat reikia pažymėti, kad Komisijos ir Tarybos išvados pagrįstos duomenimis, kuriuos pateikė patys bendradarbiaujantys Kinijos eksportuojantys gamintojai. Be to, faktą, kad yra didelių gamybos pajėgumų, ką leidžia numanyti bendradarbiaujančiose bendrovėse nustatytas mažas maždaug 50 % panaudojimo

laipsnis, patvirtina informacija apie Kinijos dviračių gamybos sektorių, kaip išdėstyta skunde. Atsižvelgiant į tai, nuspręsta, kad paprastas bendradarbiaujančių bendrovių teiginys, kad reikia atskirti gamybos pajėgumus eksporto pardavimams nuo gamybos pajėgumų pardavimams Kinijos vidaus rinkoje, yra neįtikinantis. Šiam teiginiui pagrįsti nebuvo pateikta jokių įrodymų. Pagaliau, reikia atsiminti, kad jeigu būtų manoma, kad Komisijos išvados padarytos remiantis nepakankamais faktais, tai yra išimtinai dėl didelio Kinijos eksportuojančių gamintojų nenoro bendradarbiauti.

c) *Kinijos eksporto į trečiąsias šalis tendencijos*

i) *Bendras padidėjimas*

(57) Comext duomenys, kuriais teko remtis todėl, kad Kinijos eksportuojantys gamintojai menkai bendradarbiavo, parodė, kad Kinijos eksportas į kitas pasaulio šalis padidėjo nuo 12,8 milijonų vienetų 1995 m. iki 14,6 milijonų vienetų 1997 m. (+ 14 %). Pirmame 1998 m. pusmetyje eksportas siekė 8,0 milijonus vienetų – tai 22 % padidėjimas palyginus su tuo pačiu laikotarpiu 1997 m.

(58) Šią tendenciją iliustruoja padėtis JAV, kur dviračiams, kurių kilmės šalis yra Kinija, nebuvo taikomos antidempingo priemonės. Šis importas padidėjo nuo 4 milijonų vienetų 1995 m. iki 8,4 milijonų vienetų 1998 m. Smulkesnė informacija pateikiama šioje lentelėje.

Kinijos eksportas į	1995		1996		1997		1998		TL	
	Kiekis	Vidutinė vieneto kaina (JAV doleriais)	Kiekis	Vidutinė vieneto kaina (JAV doleriais)	Kiekis	Vidutinė vieneto kaina (JAV doleriais)	Kiekis	Vidutinė vieneto kaina (JAV doleriais)	Kiekis	Vidutinė vieneto kaina (JAV doleriais)
Pasaulio šalis	12 822 722	42	12 239 224	38	14 617 906	35	—	—	—	—
JAV	4 074 554	52	3 902 438	39	5 734 027	38	8 400 000	—	7 511 342	—

Šaltinis: Comext

(59) Be to, buvo pastebėtas ženklus kainų sumažėjimas. 1995–1997 m. Kinijos eksporto kainos pasaulio šalyse sumažėjo vidutiniškai 17 % vienetui, o eksporto į JAV – 27 %.

ii) *Galimas Kinijos eksporto srautų nukreipimas dėl antidempingo priemonių įvedimo ir kiekybinių apribojimų trečiojoje šalyje*

(60) Remiantis turima informacija, neseniai kelios šalys priėmė prekybos apsaugos priemones Kinijos dviračių atžvilgiu dėl jų vidaus pramonėi daromos žalos. 1997 m. Kanada ir Meksika įvedė antidempingo muitus, o Pietų Korėja ir Vietnamas nusprendė įvesti ypatinguosius importo apribojimus. Todėl Kinijos eksportuojantys gamintojai priversti ieškoti alternatyvių eksporto rinkų. Jeigu jei Bendrija

panaikintų esamas antidempingo priemones, šiems gamintojams jos rinka būtų labai patraukli.

iii) *Kinijos eksportas į kitas trečiąsias šalis*

(61) Svarbu pažymėti, kad po to, kai 1993 m. Taryba įvedė antidempingo muitus, Kinijos eksportuojantys gamintojai lengvai išsiskverbė į kitas eksporto rinkas, pavyzdžiui, Australiją ir Pietų Korėją.

d) *Bendradarbiaujančių eksportuojančių gamintojų dempingas trečiojoje šalyje*

(62) Kinijos bendradarbiaujančių eksportuojančių gamintojų eksportas į trečiąsias šalis (ypač į JAV, Australiją ir Japoniją) apskritai yra tipiškas visam Kinijos dviračių eksportui ir sudarė 70 % bendro Kinijos eksporto į JAV 1996 ir 1997 m. ir, atitinkamai, 20 % ir 50 % viso eksporto į Japoniją ir Australiją per tą patį laikotarpį.

- (63) Šiame tyrime ir remiantis bendradarbiaujančių eksportuojančių gamintojų atsakymais į anketą, nagrinėjimas buvo sutelktas į tas kategorijas, kurios buvo eksportuojamos į Bendriją: A ir C kategorijos. Buvo nustatyta visų bendradarbiaujančių Kinijos eksportuojančių gamintojų kiekvienos kategorijos vidutinės eksporto kainos svertinis vidurkis kiekvienai paskirties šaliai.
- (64) Tuomet, apskaičiuojant dempingo dydį šiame tyrime, kiekvienai kategorijai buvo nustatytas šių modelių normaliosios vertės svertinis vidurkis ir palygintas su atitinkama eksporto kaina.
- (65) Tai akivaizdžiai įrodė ženklų dempingą JAV, Kanados, Australijos, Japonijos ir visų kitų stambių importuotojų atžvilgiu (29–96 %) abiejose kategorijose. Ne be pagrindo manoma, kad jeigu būtų panaikintos Bendrijos priemonės, Kinijos eksportuojantys gamintojai parduotų panašius kiekius panašiomis kainomis Bendrijos rinkoje.

4. Išvada

- (66) Tyrimas aiškiai parodė, kad (nors iš mažas) Kinijos importas į Bendriją per tyrimo laikotarpį buvo vykdomas dempingo kaina. Nustatytas dempingo lygis gerokai viršijo dempingą per pirmąjį tyrimą.
- (67) Tyrimas taip pat parodė, kad Kinijos dviračių eksportas į Bendriją tikriausiai būtų didelis, jeigu būtų panaikintos esamos priemonės. Ši išvada buvo padaryta atsižvelgiant į didelius atliekamus pajėgumus Kinijoje ir patirtį apeinant muitus. Visa tai iliustruoja nenutrūkstanti Kinijos eksportuojančių gamintojų interesą parduoti savo produkciją Bendrijoje. Tikimybę, kad importo apimtys smarkiai išaugs, didina prekybos srautų nukreipimo į Bendriją pavojus, atsiradęs priėmus prekybos apsaugos priemones Pietų Korėjoje, Meksikoje, Kanadoje ir Vietname.
- (68) Taip pat daroma išvada, kad žymiai išaugusios apimtys į Bendriją būtų greičiausiai eksportuojamos dempingo kainomis. Tą patvirtina dideli Kinijos eksporto į kitų pagrindinių trečiųjų šalių rinkas dempingo dydžiai. Vargu ar Kinijos eksportuojantys gamintojai atnaujintų didelės apimties eksportą į Bendriją netaikydami panašių žemų eksporto dempingo kainų.

- (69) Apibendrinant reikia pažymėti, kad labai įtikėtina, jog jeigu būtų panaikintos priemonės, importas iš Kinijos į Bendriją būtų atnaujintas dideliais kiekiais ir didelio dempingo kainomis.

D. BENDRIJOS PRAMONĖ

- (70) Bendrijos gamintojai, pirmajame tyrime įtraukti į „Bendrijos pramonės“ apibrėžimą, sudarė maždaug 54 % visos Bendrijos dviračių gamybos.
- (71) Per tyrimo laikotarpį Bendrijos gamintojai pareiškėjai sudarė maždaug 58 % visos Bendrijos gamybos. Todėl jie yra „Bendrijos pramonė“, kaip apibrėžta pagrindinio reglamento 4 straipsnio 1 dalyje, ir toliau jie taip vadinami.
- (72) Likę Bendrijos gamintojai (sudarantys maždaug 42 % visos Bendrijos gamybos) toliau vadinami „gamintojais nepareiškėjais“.

E. BENDRIJOS RINKOS ANALIZĖ

1. Preliminarios pastabos

- (73) Bendrijos pramonės padėtis buvo įvertinta remiantis dviem duomenų kategorijomis:
- i) globalinės Bendrijos pramonei daromos žalos rodikliai, kaip apibrėžta D skirsnyje (gamyba, gamybos pajėgumai, pajėgumų panaudojimas, atsargos, pardavimai, investicijos ir užimtumas), surinkti iš Bendrijos nacionalinių dviračių asociacijų.
- Duomenys iš Bendrijos pramonės buvo sutikrinti, kiek tai buvo įmanoma, su kita turima informacija (statistiniais duomenimis, duomenimis iš ankstesnių antidempingo tyrimų ir t. t.);
- ii) atrinktų bendrovių lygiu buvo surinkti ir patikrinti tam tikri su produktyvumu susiję žalos rodikliai (pelningumas, kainos, kainų evoliucija ir kainų numušimas). Šios bendrovės atsakė į Komisijos anketą ir visiškai bendradarbiavo peržiūros tyrime. Jos sudaro maždaug 40 % Bendrijos pramonės gamybos apimties.

2. Vartojimas Bendrijoje

- (74) Bendrijos vartojimas buvo apskaičiuotas visą visų Bendrijos gamintojų (Bendrijos pramonės ir gamintojų nepareiškėjų) pardavimų Bendrijos rinkoje apimtį sudedant su visu importu (Eurostat duomenys).

- (75) Per nagrinėjamą laikotarpį vartojimas sumažėjo 11 % nuo 17 401 000 vienetų 1995 m. iki 15 452 000 vienetų per tyrimo laikotarpį. Tuo pat metu vartojimo vertė buvo stabili – maždaug 2,3 milijono eurų, kas rodo, kad vidutinės pardavimo kainos Bendrijos rinkoje padidėjo.
- (76) Neigiamas vartojimo tendencijas (vienetais) galima iš dalies paaiškinti užtrukusiu dviejų svarbiausių produktų dviračių sektoriuje mažėjimu nuo 1990 metų pradžios: nuo 1991 m. žymiai sumažėjo BMX dviračių pardavimai (vaikų „motokrosas“ – C kategorija) o nuo 1992 m. sumažėjo A kategorijos dviračių (MTB, kalnų dviračių) populiarumas. Šių dviejų tipų pardavimų sumažėjimo nekompensavo kitų tipų arba kategorijų pardavimas.
- (77) Kai kurie eksportuojantys gamintojai pareiškė, kad BMX ir MTB yra pagrindiniai Kinijos eksporto produktai. Taigi žala negali pasikartoti, jeigu, ką pripažino pati Komisija, šie produktai nebeturi paklausos Bendrijoje.
- (78) Nors per nagrinėjamą laikotarpį BMX ir MTB paklausa Bendrijos rinkoje sumažėjo, ji vis dar tebėra didelė. Remiantis turima informacija, per tyrimo laikotarpį Bendrijos rinkoje buvo parduoti keli milijonai MTB. Be to, Bendrijos gamintojai ir eksportuojantys gamintojai pradėjo gaminti kelias naujas BMX, kuris tebėra vienas pagrindinių dviračių vaikams, rūšis.
- (79) Dėl šios priežasties Kinijos eksportuojančių gamintojų iškeltas argumentas laikomas nepagrįstu.
- (82) Pagrindinio reglamento 11 straipsnio 2 dalyje nustatyta, kad:
„Galutinė antidempingo priemonė baigia galioti praėjus penkeriems metams nuo jos įvedimo (...), jeigu peržiūros metu nebuvo nustatyta, kad priemonei baigus galioti bus labai tikėtina, jog dempingas ir žala tęsis arba pasikartos. (...)“
- Iš to, kas išdėstyta pirmiau, darytina išvada, kad galiojimo pabaigos peržiūros tikslas, nepaisant importo iš atitinkamos šalies masto, yra nustatyti, ar, nustojus galioti antidempingo priemonėms, yra tikimybė, kad dempingas arba žala tęsis arba pasikartos. Tai nėra materialinės žalos nustatymas, kaip minima pagrindinio reglamento 3 straipsnio 2 dalyje.
- (83) Dėl šios priežasties teiginio, kad dabartinis tyrimas buvo pradėtas neteisingai, priimti negalima.
- (84) Remiantis 80 konstatuojamojoje dalyje pateiktais importo skaičiais galima daryti išvadą, kad Kinijos dviračiams taikomi antidempingo muitai nuo 1993 m. turėjo tiesioginį radikalų poveikį importo apimčiai, kuri 1991 m. buvo pasiekusi 2,5 milijonų dviračių skaičių. Tačiau šie skaičiai neatspindi tolesnių dviejų pokyčių, kurie šiek tiek keičia šią padėtį.
- (85) 1993 m. įvedus galutinius antidempingo muitus, Kinijos eksportuojantys gamintojai įveždavo dviračius į Bendriją pateikdami klaidingas prekių kilmės deklaracijas (žr. 44 ir 45 konstatuojamąsias dalis). Taip pat buvo nustatyta, kad jie apeina galiojančius muitus. Dėl šios priežasties iki 1997 m. pradžios ⁽¹⁾ Kinijos dviračių apimties spaudimas buvo daug didesnis, negu tai rodo skaičiai.

3. Dviračių, kurių kilmės šalis yra Kinija, importas dempingo kaina

a) Dviračių, kurių kilmės šalis yra Kinija, importo apimtis ir kaina

- (80) Nuo 1995 m. iki tyrimo laikotarpio iš Kinijos importuojamų dviračių, kurių kilmės šalis yra Kinija, skaičius (kai iš viso buvo importuota 65 408) sumažėjo. Po 29 % padidėjimo 1996 m., 1997 m. skaičius sumažėjo, o per tyrimo laikotarpį buvo importuotas tik 13 651 dviratis.
- (81) Vienas suinteresuotas asmuo pareiškė, kad pagrindinio reglamento 5 straipsnio 7 dalis taip pat taikoma galiojimo pabaigos peržiūroms, kadangi pagal pagrindinio reglamento 11 straipsnio 5 dalį galiojimo pabaigos peržiūroms turi galioti tokios pačios taisyklės kaip ir kitiems tyrimams. Buvo tvirtinama, kad dėl šios priežasties dabartinis peržiūros tyrimas neturėjo būti pradėtas, kadangi per tyrimo laikotarpį importas iš Kinijos sudarė mažiau kaip 1 % viso vartojimo – ir apimties, ir vertės prasme, t. y. žemiau de minimis ribos.
- (86) Per nagrinėjamą laikotarpį ženkliai padidėjo vidutinė dviračių, kurių kilmės šalis yra Kinija, kaina (+ 80 %), ypač nuo 1997 m. iki nagrinėjamo laikotarpio (+ 51 %). Tačiau atsižvelgiant į ribotą importo apimtį, kuri per nagrinėjamą laikotarpį ženkliai sumažėjo (- 79 %), iš to negalima padaryti patikimos išvados apie kainas ir kainų evoliuciją, ypač dėl to, kad nėra informacijos apie galimus produktų asortimento pokyčius.
- b) Eksportuojančių gamintojų kainų dinamika
- (87) Nepaisant labai mažų importo per tyrimo laikotarpį apimčių, eksportuojančių gamintojų kainų dinamika buvo analizuojama remiantis pateikta informacija apie kainas. Šioje analizėje atsižvelgta į tikrąsias eksportuojančių gamintojų eksporto kainas (kaina, draudimas ir frachtas Bendrijos pasienyje) su antidempingo maitu ir be jo, taip pat į gamintojo pardavimo kainas, kurias Bendrijos pramonė nustatė nepriklausomiems pirkėjams tame pačiam prekybos lygmenyje.

(1) Reglamento (EB) Nr. 71/97, pratęsiančio antidempingo maito galiojimą tam tikroms dviračių dalims, kurių kilmės šalis Kinija, paskelbimas.

- (88) Ši analizė parodė, kad eksporto kainos buvo žymiai mažesnės už Bendrijos pramonės kainas tiek su taikomu antidempingo muitu, tiek ir be jo.

4. Bendrijos pramonės ekonominė padėtis

a) Preliminari pastaba

- (89) Vertinant Bendrijos pramonės padėtį, reikia pažymėti, kad įvedus antidempingo priemones dviračiams, kurių kilmės šalis yra Kinija, taip pat buvo atlikti antidempingo tyrimai dėl importo iš kitų trečiųjų šalių. 1996 m. buvo įvestos antidempingo priemonės dviračiams, kurių kilmės šalis yra Indonezija, Malaizija ir Tailandas, o 1999 m. – Taivano dviračiams.

b) Gamyba

- (90) Nuo 1995 m. iki tyrimo laikotarpio Bendrijos pramonės gamyba sumažėjo 25 % arba daugiau kaip 2 milijonais vienetų (nuo 8 842 500 iki 6 400 000).
- (91) Tyrimas parodė, kad ši sumažėjimą nulėmė kelių bendrovių pasitraukimas iš verslo ir sumažėjusi pagrindinių Bendrijos gamintojų gamyba. Taip pat reikia pastebėti, kad, norėdami išlikti, kai kurie per pirmąjį tyrimą į Bendrijos pramonės apibrėžimą įtraukti Bendrijos gamintojai perėjo nuo viso gamybos ciklo (t. y. įskaitant rėmų gamybą) prie paprasto surinkimo arba surenkamųjų mazgų operacijų, naudodami importuotas dalis (rėmus, šakes, gatavus ratus, skriejikinius mechanizmus, tuščiosios eigos krumpliaračius, stabdžius ir t. t.).

c) Gamybos pajėgumai ir pajėgumų panaudojimas

- (92) Kadangi dviračių gamybai Bendrijoje būdingas sezoniškumas, tam tikrais mėnesiais gamybos pajėgumų poreikis yra labai didelis. Daugelyje valstybių narių sezonas prasideda kovo mėnesį ir baigiasi rugsėjo mėnesį. Ateinančio sezono dviračių kolekcijos prekybai (prekiautojams, atstovams, mažmenininkams, didmenininkams ir t. t.) pristatomos kiekvieną rugsėjį.
- (93) Nuo 1995 m. iki tyrimo laikotarpio Bendrijos pramonės gamybos pajėgumai buvo sumažinti 27 % nuo 15 iki 11 milijonų vienetų dėl veiksmų, kurie nulėmė gamybos sumažėjimą, ir dėl tam tikrų Bendrijos gamintojų restruktūrizavimo (žr. 91 konstatuojamąją dalį).
- (94) Nepaisant ženklų pajėgumų sumažinimo, nuo 1995 m. iki tyrimo laikotarpio pajėgumų panaudojimo laipsnis

sumažėjo tik 2 procentiniais punktais. Faktinį panaudojimo laipsnį per tyrimo laikotarpį (58 %) reikėtų analizuoti kartu su dydžiu, kurio reikia šio pramonės tipo ekonominiam gyvybingumui užtikrinti (70 %).

d) Bendrijos pramonės pardavimai

- (95) Per nagrinėjamą laikotarpį pardavimų apimtys sumažėjo 24 % arba 1,9 milijonų vienetų. Sumažėjimas buvo žymiausias A (- 35 %) ir C (- 13 %) kategorijose -- būtent tose kategorijose, kuriose per pirmąjį tyrimą, kaip buvo nustatyta, Kinijos eksportuojantys gamintojai užėmė labai stiprią padėtį. Sumažėjimą iš dalies galima paaiškinti importu apeinant antidempingo priemones, taikomas Kinijos dviračiams, ir dalių, kurios buvo atleistos nuo įvestų antidempingo priemonių, importu.
- (96) Pardavimų vertė nukrito 8 %. Tai buvo daug mažiau negu sumažėjimas apimties prasme, kas rodė, kad per nagrinėjamą laikotarpį vidutinės Bendrijos pramonės pardavimų kainos padidėjo.

e) Rinkos dalis

- (97) Dėl bendrų pardavimų apimties ir pardavimų vertės praradimų nuo 1995 m. iki tyrimo laikotarpio Bendrijos pramonė prarado 15 % savo rinkos dalies (apimties prasme), daugiausia A ir C kategorijose (žr. 95 konstatuojamosios dalies pastabas).

f) Vidutinė pardavimo kaina ir kainų evoliucija

- (98) Per nagrinėjamą laikotarpį Bendrijos pramonės Bendrijos rinkoje parduodamų dviračių kainos svertinis vidurkis padidėjo 10 %. Tyrimas parodė, kad į Bendrijos pramonės apibrėžimą įtraukti pagrindiniai gamintojai pakeitė savo produkcijos asortimentą ir perėjo prie pažangesnių galutinių produktų. Tai iš jų pareikalavo sukcentruoti savo pardavimo veiklą į prekyautojus/mažmenininkus, kurių perpardavimo kainos buvo stabilesnės ir patrauklesnės lyginant su kitais pagrindiniais pardavimo kanalais, kaip antai, didmenininkai ir prekybos centrai.
- (99) Išanalizavus kiekvieną kategoriją, paaiškėjo, kad per nagrinėjamą laikotarpį A ir C kategorijų (kurios sudarė didžiąją Kinijos dviračių importo dalį per pirmąjį tyrimą) kainos iš viso padidėjo 13 %, nors padidėjimo modelis abiem kategorijoms nebuvo vienodas; pavyzdžiui, 1995–1997 m. C kategorijos kainos padidėjo 20 %.

(100) B kategorijoje, stipriausiame Bendrijos pramonės sektoriuje, priešingai, per nagrinėjamą laikotarpį kainos išliko labai stabilios.

g) Pelningumas

(101) Nors per nagrinėjamą laikotarpį vidutinis Bendrijos pramonės pelningumas truputį padidėjo nuo – 2,3 % iki – 0,6 %, jis visą laiką buvo neigiamas. 1995 m. ir 1996 m. Bendrijos pramonės patiriami nuostoliai buvo stabilūs (2,2 % 1996 m.). 1997 m. jie sumažėjo 1,9 procentinio punkto (- 0,3 % grynųjų pardavimų), bet vėl padidėjo per tyrimo laikotarpį (- 0,6 % grynųjų pardavimų).

(102) Tyrimas parodė, kad blogiausi rezultatai buvo gauti 1995–1996 m., kuomet Kinijos eksportuojantys gamintojai išvengdavo antidempingo priemonių (žr. 44–45 konstatuojamąsias dalis). Siekiant nutraukti šią praktiką, 1997 m. pradžioje priemonės buvo pritaikytos ir dviračių dalimis. 1997 m., kaip 7 % kainų padidėjimo per 1995 m. pasekmė, Bendrijos pramonės pelningumas nežymiai padidėjo. Paskui per tyrimo laikotarpį jis truputį nukrito, nepaisant dar 3 % padidėjusių kainų.

(103) Minėta tendencija aiškiai rodo, kad per nagrinėjamą laikotarpį Bendrijos pramonės finansinė padėtis pakankamai neatsigavo. Tyrimas parodė, kad pelningumas išliko neigiamas, nepaisant fakto, kad Bendrijos pramonė atliko reikšmingą restruktūrizavimą, sumažino tam tikras fiksuotas gamybos išlaidas ir padidino pardavimo kainas.

(104) Per nagrinėjamą laikotarpį pasiektą pelningumą reikėtų lyginti su dydžiu, kuris laikomas minimaliu pramonei, kai nėra importo iš Kinijos dempingo kaina, t. y. 8 %.

(105) Iš esmės, šį pablogėjimą galima paaiškinti gamybos apimtį sumažėjimu (kas nulėmė didesnes vieneto gamybos išlaidas) ir dviračių pramonės restruktūrizavimu.

h) Investicijos

(106) Per nagrinėjamą laikotarpį Bendrijos pramonės investicijos į pastatus, gamyklas ir mechanizmus buvo gana mažos. Jos sudarė tik 1,7–2,5 % Bendrijos pardavimų Bendrijos rinkoje vertės. Daugiausia buvo investuojama į mechanizmus gamybos efektyvumui padidinti (suvirinimo robotai) ir dviračių rėmų kokybei gerinti.

i) Užimtumas

(107) Nuo 1995 m. iki tyrimo laikotarpio užimtumas Bendrijos pramonėje nuolat krito. Per nagrinėjamą laikotarpį iš viso buvo atleista 1 800 žmonių (12 % darbo jėgos 1995 m.).

j) Bendri komentarai apie Bendrijos pramonės ekonominę padėtį

(108) Remdamiesi pranešimais spaudai ir ištraukomis iš neslaptų atsakymų į Komisijos anketą, kai kurie eksportuojantys gamintojai pareiškė, kad per nagrinėjamą laikotarpį tam tikrų Bendrijos gamintojų ekonominė padėtis pagerėjo, visų pirma, pardavimų apimtį, gamybos apimtį ir pelningumo prasme. Jų tvirtinimu, tai prieštarauja išvadai, kad nuo 1993 m., kai buvo įvesti antidempingo muitai dviračiams, kurių kilmės šalis yra Kinija, Bendrijos pramonės padėtis buvo silpna ir pažeidžiama.

(109) Šiuo atžvilgiu reikėtų pabrėžti, kad šie eksportuojantys gamintojai pateikė informaciją, susijusią daugiausia su kai kuriais individualiais gamintojais, įtrauktais į Bendrijos pramonės apibrėžimą, kurių padėtis nėra tipiška Bendrijos pramonei kaip visumai. Laikoma, kad tai nepanaikina bendrų išvadų, kurios atspindi nagrinėjamo produkto ir visų į Bendrijos pramonės apibrėžimą įtrauktų individualių bendrovių padėtį.

(110) Remiantis tuo, išvada, kad Bendrijos pramonės ekonominė padėtis pagerėjo, laikoma nepagrįsta.

5. Išvada

(111) Bendrijos pramonės ekonominės padėties analizė parodė, kad per nagrinėjamą laikotarpį daugeliui ekonominių rodiklių buvo būdinga neigiama tendencija: gamyba nukrito 25 %, gamybos pajėgumai – 27 %, pardavimų apimtys ir pardavimų vertė atitinkamai 24 % ir 8 %, o vertė ir rinkos dalies apimtis – atitinkamai 8 % ir 15 %. Nors per tyrimo laikotarpį kainos padidėjo 10 % palyginus su 1995 m., Bendrijos pramonė ir toliau patyrė nuostolius, o užimtumas sumažėjo 12 %.

(112) Remiantis tuo, buvo padaryta išvada, kad Bendrijos pramonės ekonominė padėtis ir toliau yra silpna ir pažeidžiama nuo 1993 m., kuomet buvo įvesti antidempingo muitai dviračiams, kurių kilmės šalis yra Kinija.

F. ŽALOS PASIKARTOJIMO TIKIMYBĖ

1. Preliminarūs komentarai

(113) Greta Bendrijos pramonės ekonominės padėties analizės, Komisija išnagrinėjo, kokia yra žalos panaikintos antidempingo priemonės, taikomos importui iš Kinijos.

(114) Ši analizė apėmė Bendrijos rinkos padėtį, atsižvelgiant į praeityje buvusius Kinijos eksportuojančių gamintojų bandymus išvengti muitų, dviračių pramonės Kinijoje padėtį ir galimas pasekmes Bendrijos rinkai panaikinus antidempingo priemones.

2. Dviračių pramonės Kinijoje padėtis ir būsimos eksporto apimtys

(115) Kaip minėta 50 konstatuojamojoje dalyje, Kinijos dviračių pramonė išnaudoja tik maždaug 50 % savo didžiulio gamybos pajėgumų potencialo, o Kinijos dviračių yra pagrindinėse pasaulio rinkose, ypač JAV ir Japonijoje.

(116) Tyrimas taip pat parodė, kad dvejus metus nebuvo JAV rinkoje dėl antidempingo muitų įvedimo, panaikinus muitus Kinijos eksportuojantys gamintojai finansavo didžiuosius pardavimo kampanijas ir beveik iš karto sugebėjo atstatyti buvusias pozicijas. Buvo parduoti dideli kiekiai Kinijos dviračių, ypač prekybos centruose ir universalinėse parduotuvėse, kurios yra vienas iš pagrindinių paskirstymo kanalų JAV (taip pat ir Bendrijoje). Todėl per tyrimo laikotarpį į JAV buvo eksportuoti maždaug 8 milijonai dviračių, kurių kilmės šalis yra Kinija.

(117) Pagaliau, taip pat reikia prisiminti, kad neseniai kelios šalys Kinijos dviračių importui pritaikė prekybos apsaugos priemones (žr. 60 konstatuojamąją dalį).

(118) Kai kurie eksportuojantys gamintojai pareiškė, kad dėl didelės vidaus rinkos Kinijoje ir eksporto į dideles ir stabilias rinkas trečiojoje šalyje (pavyzdžiui, Japonija ir JAV), nėra tikimybės, kad žala pasikartos.

(119) Jie taip pat pareiškė, kad Kinijos dviračių pramonė neturi tokių didelių perteklinių gamybos pajėgumų, kurie leistų plačiau arba greičiau išsiskverbti į Bendrijos rinką ir kelti pavojų Bendrijos pramonei. Jų nuomone, nebuvo pateikta patikimų įrodymų, patvirtinančių išvadą apie gamybos pajėgumus ir pajėgumų panaudojimą Kinijoje. Buvo pareikšta, kad pajėgumų panaudojimo laipsnis Kinijoje yra daug didesnis (apie 87 %).

(120) Tiesa, kaip nurodyta 116 konstatuojamojoje dalyje, kad Kinijos eksportuojantys gamintojai dalyvauja trečiojoje šalyje, turinčiose dideles ir stabilias rinkas. Tačiau jie įrodė, kad sugeba greitai nukreipti eksporto srautus ir išsiskverbti į naujas rinkas.

(121) Taip pat reikia pastebėti, kad išvados apie gamybos pajėgumus ir pajėgumų panaudojimą Kinijoje pagrįstos

skundu ir pačių Kinijos eksportuojančių gamintojų pateikta informacija (žr. 54 ir 55 konstatuojamąsias dalis).

(122) Tuo remiantis ir nesulaukus naujų patvirtinančių įrodymų, eksportuojančių gamintojų pretenzijų priimti negalima.

3. Galima padėtis Bendrijos rinkoje, jeigu nebus antidempingo priemonių importui iš Kinijos

(123) Kaip minėta, Kinijos eksportuojančių gamintojų turimas potencialas leisti jiems greitai išsiskverbti į Bendrijos rinką. Jeigu nebūtų antidempingo muitų ir atsižvelgiant į atliekamus gamybos pajėgumus, galima tikėtis, kad artimiausioje ateityje Kinijos importo žemomis dempingo kainomis apimtys pasiektų lygį, panašų į buvusį 1991 m. (apie 2,5 milijonų dviračių). Tai suteiktų Kinijos eksportuojantiems gamintojams maždaug 15 % Bendrijos rinkos dalį.

(124) Toks scenarijus yra labai tikėtinas atsižvelgiant į Kinijos eksportuojančių gamintojų pateiktus įkainius Bendrijoje įsikūrusiems subjektams ir į pasiūlymus per pagrindines dviračių parodas Bendrijoje. Šios kainos, kurios nepriklausė nuo antidempingo priemonių panaikinimo arba pratęsimo, buvo panašios į kainas, kurias Kinijos eksportuojantys gamintojai nustatė savo pagrindinėse eksporto rinkose.

(125) Atlikta analizė parodė, kad vidutinės Kinijos eksporto kainos gali truputį padidėti palyginus su pirmuoju tyrimu, kadangi per tyrimo laikotarpį buvo nustatyta, kad pigesnių dviračių rinkos dalis buvo geriau aprūpinta. Nepaisant to, šios kainos arba įkainiai, taikant kainų palyginimo metodiką, kuri aprašyta 87 ir 88 konstatuojamosiose dalyse, buvo žymiai mažesni už kainas, nustatytas panašioms Bendrijos pramonės parduodamiems modeliams. Iš tikrųjų, jeigu nebūtų antidempingo muitų, Kinijos dviračių pardavimo kainos būtų 40–55 % mažesnės už Bendrijos pramonės vidurkį.

(126) Ši išvada rodo, kad žalinga Kinijos eksportuojančių gamintojų kainų nustatymo praktika atsinaujintų dideliais mastais, jeigu būtų leista panaikinti priemones. Labai tikėtina, kad panaikinus antidempingo multus, Bendrijos gamintojai prarastų gamybos apimtį ir rinkos dalį. Konkrečiau, galima tikėtis, kad Bendrijos pramonės pardavimai ir gamybos apimtys sumažėtų maždaug 1 milijonu vienetų, iki 5 milijonų, ir, atitinkamai, maždaug 5,4 milijonų dviračių. Labai tikėtina, kad Bendrijos gamintojai susikonsoliduotų į brangesnių dviračių gamybą.

(127) Išsamiai išanalizavus paskirstymo tinklą, buvo nustatyta, kad:

- Bendrijos pramonė daugiausia pasireiškia per prekiautojų/mažmenininkų pardavimo kanalus (60–65 % visų pardavimų), daugiausia parduodančius vidutinio ir didžiausio brangumo rinkos dalyje,
- tačiau kai kurie Bendrijos gamintojai (daugiausia Prancūzijoje, Vokietijoje ir Jungtinėje Karalystėje) daugiausia gamina pigesnei rinkos daliai ir specializuojasi parduodami prekybos centrams, didmenininkams ir OEM pirkėjams (iki 80 % jų pardavimų arba 2 milijonai iš viso).

(128) Kadangi Kinijos eksportuojantys gamintojai daugiausia varžytųsi didelės apimties kanaluose, spaudimas Bendrijos pramonei ten būtų didelis, o mažesnis – prekiautojų/mažmenininkų kanaluose.

(129) Taigi panaikinus antidempingo priemones, taikomas Kinijos dviračiams:

- būtų toliau restruktūrizuojama Bendrijos pramonė ir uždaromos bendrovės,
- sumažėtų užimtumas Bendrijos pramonėje,
- sumažėtų pardavimų apimtys, kas sukeltų gamybos apimtys sumažėjimą ir tokiu būdu neišvengiamą fiksuotų vieneto išlaidų ir gamyklos nenuostolingumo lygio padidėjimą,
- būtų prarasta masto ekonomija, kas padidintų kintamąsias vieneto išlaidas.

4. Išvada dėl žalingo dempingo pasikartojimo

(130) Žalingo dempingo pasikartojimo tikimybės analizė parodė, kad jeigu būtų panaikintos antidempingo priemonės, taikomos Kinijos kilmės dviračiams, dempingas pasikartotų.

(131) Iš jų elgesio per nagrinėjamą laikotarpį yra akivaizdu, kad Kinijos eksportuojantys gamintojai turi didelius pajėgumus ir didžiulį potencialą gaminti gatavus dviračius ir dviračių dalis. Šie gamintojai turi techninių ir finansinių priemonių, kad galėtų greitai sugrįžti į Bendrijos rinką ir užimti didelę rinkos dalį, ką jie neseniai padarė JAV. Visų pirma atsižvelgiant į dempingo faktą ir silpną ekonominę Bendrijos pramonės padėtį, daroma išvada, kad panaikinus antidempingo muitą, neišvengiamai pasikartotų Bendrijos pramonei daroma žala.

G. BENDRIJOS INTERESAI

1. Įžanga

(132) Reikia prisiminti, kad per pirmuosius tyrimus buvo nustatyta, kad priemonių priėmimas neprieštarauja Bendrijos interesams.

(133) Šioje peržiūroje buvo nagrinėjama, ar yra įtikinamų priežasčių, leidžiančių daryti išvadą, kad priemonių išsaugojimas šiuo konkrečiu atveju prieštarautų Bendrijos interesams, nepaisant išvadų apie dempingą, žalą ir žalingo dempingo pasikartojimo tikimybę. Šiuo tikslu ir remdamasi pagrindinio reglamento 21 straipsnio 1 dalimi, Komisija apsvarstė esamų priemonių poveikį visoms su šiuo nagrinėjimu susijusioms šalims ir padarinius, jeigu priemonės prieš Kiniją nebūtų išsaugotos.

2. Bendrijos pramonės interesai

(134) Bendrijos pramonės ekonominė padėtis aiškiai rodo, kad pramonės labai reikia išlaikyti efektyvias konkurencines sąlygas ir kad Bendrijos rinkoje turi dominuoti šias sąlygas atspindinčios kainos.

(135) Kai kurios šalys pareiškė, kad nederėtų antidempingo priemonėmis saugoti Bendrijos pramonės nuo tarptautinės konkurencijos ir kad po penkerių metų antidempingo priemonių galiojimo Bendrijos pramonė jau turėjo visiškai atsigauti.

(136) Čia reikėtų pastebėti, kad nuo 1988 m. iki 1996 m. pabaišgos Bendrijos gamintojai, daugiausia smulkios ir vidutinės įmonės, labai konkuravo su Kinijos importu mažomis dempingo kainomis. 1993–1996 m. žala buvo ypač didelė, atsižvelgiant į tai, kad Kinijos eksportuojantys gamintojai apėjo muitus ir į žalingą dempingą iš kitų šaltinių.

(137) Pastaraisiais metais pramonė įdėjo daug pastangų gerindama savo efektyvumą ir produktyvumą, siekdama sumažinti savo gamybos išlaidas ir pagerinti kokybę bei konkurencingumą šioje jautrioje kainoms rinkoje. Kaip rodo mažėjantys gamybos pajėgumai, keli Bendrijos gamintojai sustabdė savo veiklą arba sumažino gamybos įrangos dydį. Dėl tokių sąlygų atsirado kelios grupės, kurios nupirko mažus, gerai žinomus prekių ženklus ir gamybos įrangą arba susijungė su kitomis bendrovėmis, siekdamas restruktūrizuoti ir perorganizuoti jų veiklą. Tai rodo pramonės sugebėjimą prisitaikyti ir konkuruoti, jos gyvybingumą ir ryžtą išlikti.

(138) Įvedus antidempingo priemones visiems nustatytiems dempingo šaltiniams, Bendrijos pramonė galės pasinaudoti efektyviomis prekybos sąlygomis rinkoje ir pagaliau atsigauti finansiškai.

(139) Tačiau jeigu nebūtų priemonių Kinijos importui, nepatinkama finansinė Bendrijos pramonės padėtis blogėtų toliau, dėl ko neišvengiamai toliau užsidarytų bendrovės ir kultų pavojus kitiems tūkstančiams darbo vietų Bendrijoje. Neigiamus pramonės padarinius padidintų poveikis Bendrijos atsarginių dalių pramonei ir kitokiai veiklai, ir tiekėjų, ir vartotojų pramonei.

3. Kitų Bendrijos gamintojų interesai

(140) Per nagrinėjamą laikotarpį Bendrijos gamintojų nepareiškėjų pardavimai ir gamybos apimtys sumažėjo 10 % (pardavimai - nuo 4,6 iki 4,1 milijonų vienetų, gamyba - nuo 5,1 iki 4,6 milijonų vienetų). Turima informacija parodė, kad gamintojų nepareiškėjų parduodami dviračiai iš esmės konkuruoja su dviračiais, kurių kilmės šalis yra Kinija (tas pats asortimentas ir panašūs pirkėjai). Todėl šie gamintojai taip pat prarastų rinkos dalį. Taigi antidempingo muitų, taikomų dviračiams, kurių kilmės šalis yra Kinija, panaikinimas neatitiktų jų geriausių interesų.

4. Poveikis vartotojams

(141) Komisija negavo komentarų dėl šios peržiūros iš Bendrijos vartotojų asociacijų, kas rodo, kad susirūpinimo dėl antidempingo priemonių pratęsimo ir galimo poveikio nėra.

(142) Nepaisant to, buvo atlikta analizė siekiant nustatyti galimas pasekmes, jei priemonės būtų panaikintos ir pratęstos.

(143) Kai kurios šalys pareiškė, kad dėl konkurencijos su Bendrijai nepriklausančiais gamintojais vartotojai turi pakankamą pasirinkimą iš didelės dviračių įvairovės visuose sektoriuose ir kad šią konkurenciją reikėtų sustiprinti panaikinant priemones.

(144) Tyrimas parodė, kad likę Bendrijos gamintojai sureagavo į sumažėjusius pardavimus ir gamybos apimtis bei didesnes vieneto gamybos išlaidas padidindami kainas vidutinio ir didelio brangumo rinkos dalyse. Jeigu antidempingo priemonės būtų panaikintos, tokia padėtis pasikartotų. Reikia pastebėti, kad šie rinkos sektoriai sudaro maždaug 60 % Bendrijos rinkos apimties prasme.

(145) Vartotojams pateikiama didelė dviračių įvairovė visuose sektoriuose, net be Kinijos dviračių. Bendrijos pramonė

svariai prisideda prie plataus parduodamų produktų asortimento, ir tyrimas nenustatė, kad būtų kokių nors tiekimo problemų.

(146) Todėl jeigu nebūtų antidempingo priemonių, vidutinio ir didelio brangumo rinkos dalyse kainos pakiltų, o pigioje dalyje sumažėtų. Tai neturėtų didelės įtakos pirkėjų pasirinkimui. Tuo remiantis, antidempingo priemonių prieš Kiniją pratęsimas neprieštarauja vartotojų interesams.

5. Išvada

(147) Remiantis minėtais faktais ir aplinkybėmis, išnagrinėjus visus suinteresuotų asmenų pateiktus argumentus, daroma išvada, kad nėra įtikinamų priežasčių, kurios neleistų išsaugoti galiojančių priemonių importui iš Kinijos. Kadangi Reglamentu (EB) Nr. 71/97 buvo pratęstos galiojančios antidempingo priemonės, taikomos gataviems dviračiams, jas papildomai taikant ir iš Kinijos importuojamoms tam tikroms dviračių dalims, išlaikomas tuo reglamentu numatytas muitas.

H. GALUTINĖS PRIEMONĖS

(148) Todėl darytina išvada, kad kaip numatyta pagrindinio reglamento 11 straipsnio 2 ir 6 dalyse, reikia išsaugoti antidempingo muitą dviračių, kurių kilmės šalis yra Kinija, importui, nustatytą Reglamentu (EEB) Nr. 2474/93, išplėstą Reglamentu (EB) Nr. 71/97,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

1. Šiuo reglamentu įvedamas galutinis antidempingo muitas dviračių ir kitų pedalinių transporto priemonių (įskaitant transportinius triračius) be variklio, klasifikuojamų KN kodo 8712 00 10, 8712 00 30 ir 8712 00 80 pozicijose, kurių kilmės šalis yra Kinija, importui.

2. Galutinio muito dydis, taikomas grynajai kainai franko Bendrijos siena, neatskaičius mokesčio, yra 30,6 %.

3. Jeigu nenurodyta kitaip, taikomos galiojančios nuostatos dėl muitų.

2 straipsnis

Šis reglamentas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo *Europos Bendrijų oficialiajame leidinyje*.

Šis reglamentas yra privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje, 2000 m. liepos 10 d.

Tarybos vardu

Pirmininkas

H. VÉDRINE
