

I

(Rättsakter som antagits i enlighet med EG- och Euratomfördragen och som ska offentliggöras)

FÖRORDNINGAR

RÅDETS FÖRORDNING (EG) nr 171/2008

av den 25 februari 2008

om bibehållande av förordning (EG) nr 71/97 om utvidgning av antidumpningstullen på cyklar som har sitt ursprung i Folkrepubliken Kina till att även omfatta import av vissa cykeldelar från Folkrepubliken Kina

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av rådets förordning (EG) nr 384/96 av den 22 december 1995 om skydd mot dumpad import från länder som inte är medlemmar i Europeiska gemenskapen ⁽¹⁾ (nedan kallad *grundförordningen*), särskilt artiklarna 9, 11.3 och 13.4,

efter att ha hört rådgivande kommittén, och

av följande skäl:

A. FÖRFARANDE

1. Gällande åtgärder

- (1) Rådet införde i september 1993 genom förordning (EEG) nr 2474/93 ⁽²⁾ en slutgiltig antidumpningstull på 30,6 % på import av cyklar med ursprung i Folkrepubliken Kina. Denna tull höjdes vid den senaste översynen till 48,5 % genom rådets förordning (EG) nr 1095/2005 ⁽³⁾ (nedan kallad *huvudåtgärden*).
- (2) Efter en undersökning av om ovannämnda antidumpningstull verkligen kringgicks som det hävdades, genom att cyklar monterades i gemenskapen av cykeldelar från Folkrepubliken Kina, utvidgade rådet den 1 januari 1997 genom förordning (EG) nr 71/97 ⁽⁴⁾ antidumpningstullen på cyklar från det landet till att även gälla import av essentiella cykeldelar därifrån, i enlighet med artikel 13 i grundförordningen (nedan kallad *åtgärden mot kringgående*). Enligt åtgärden mot kringgående skulle det även inrättas ett system för tullbefrielse för att de mon-

teringsföretag som inte kringgick åtgärden avseende cyklar skulle kunna importera kinesiska cykeldelar utan att betala antidumpningstull, genom att vara befriade från den del av åtgärden som utvidgats till att gälla även cykeldelar.

- (3) I juni 1997 antog kommissionen förordning (EG) nr 88/97 ⁽⁵⁾ om bemyndigande av att import av vissa cykeldelar med ursprung i Folkrepubliken Kina befrias från ovannämnda utvidgning, vilket lade den rättsliga grunden för användning av systemet för tullbefrielse (nedan kallat *systemet för befrielse*).
 - (4) Till följd av de tre ovannämnda åtgärderna gäller nu en tull på 48,5 % för cyklar med ursprung i Folkrepubliken Kina, och denna tull har utvidgats till att även omfatta vissa cykeldelar med ursprung i Folkrepubliken Kina, men de monteringsföretag i gemenskapen som inte kringgår antidumpningstullen kan bli befriade från den utvidgade tullen, nämligen tullen på cykeldelar.
2. Grund för översynen
- (5) Sedan åtgärderna utvidgats till att även omfatta import av vissa cykeldelar har kommissionen bifallit begäran från flera företag med säte i gemenskapen om befrielse från åtgärden mot kringgående. Kommissionen har mottagit fler ansökningar om tullbefrielse, och antalet företag som begärt befrielse har nu ökat markant. Det finns dock inga tecken på kringgående från de företags sida som beviljats befrielse.
 - (6) Kommissionen förfogade över tillräcklig preliminär bevisning om att ett avskaffande av åtgärden mot kringgående inte skulle leda till att kringgåendet skulle fortsätta eller återkomma.

⁽¹⁾ EGT L 56, 6.3.1996, s. 1. Förordningen senast ändrad genom förordning (EG) nr 2117/2005 (EUT L 340, 23.12.2005, s. 17).

⁽²⁾ EGT L 228, 9.9.1993, s. 1.

⁽³⁾ EUT L 183, 14.7.2005, s. 1.

⁽⁴⁾ EGT L 16, 18.1.1997, s. 55.

⁽⁵⁾ EGT L 17, 21.1.1997, s. 17.

- (7) Åtgärden mot kringgående har nu varit i kraft i tio år, och har inte setts över sedan införandet.
- (8) Efter samråd med rådgivande kommittén fastställde kommissionen att det fanns tillräcklig bevisning för att en översyn skulle inledas i enlighet med artiklarna 13.4 och 11.3 i grundförordningen, och inledde den 28 november 2006 denna översyn av åtgärden mot kringgående genom att tillkännage inledandet i *Europeiska unionens officiella tidning* ⁽¹⁾.

3. Undersökningen

- (9) Syftet med undersökningen var att bedöma behovet av att bibehålla åtgärden mot kringgående.

3.1 Undersökningsperiod

- (10) Undersökningen omfattade perioden 1 oktober 2005–30 september 2006 (nedan kallad *översynsperioden*). Undersökningen av de utvecklingstendenser som är av betydelse för bedömningen av sannolikheten för fortsatt eller återkommande kringgående omfattade perioden från och med 2003 fram till översynsperiodens slut (nedan kallad *skadeundersökningsperioden*).

3.2 Parter som berörs av undersökningen

- (11) Kommissionen underrättade officiellt de kända monteringsföretagen i gemenskapen och deras intresseorganisationer om att översynen inletts. Berörda parter gavs möjlighet att inom den tidsfrist som angavs i tillkännagivandet om inledande skriftligen lämna synpunkter och begära att bli hörda.
- (12) Alla berörda parter som begärde att bli hörda och som visade att det fanns särskilda skäl att höra dem gavs tillfälle att bli hörda.
- (13) Eftersom ett stort antal monteringsföretag i gemenskapen var berörda av översynen ansåg kommissionen det lämpligt att tillämpa ett stickprovsförfarande i enlighet med artikel 17 i grundförordningen. För att kommissionen skulle kunna göra ett urval ombads de ovannämnda parterna att i enlighet med artikel 17.2 i grundförordningen ge sig till känna inom 15 dagar efter det att undersökningen hade inletts och till kommissionen lämna de uppgifter som begärts i tillkännagivandet om inledande.
- (14) Ett stort antal monteringsföretag i gemenskapen, nämligen 158 företag, fyllde i stickprovformuläret på riktigt sätt och gick med på att fortsättningsvis samarbeta i undersökningen. 8 av dessa 158 företag som ansågs vara representativa för gemenskapsindustrin när det gäller produktionsvolym avseende cykelmontering samt försäljning av cyklar i gemenskapen valdes ut för stickprovet. De åtta monteringsföretag i gemenskapen som valdes ut för stickprovet stod för nästan en tredjedel av gemenskapsindustrins totala produktion under skadeundersök-

ningsperioden, och ovannämnda 158 monteringsföretag representerade nästan hela gemenskapsproduktionen. Detta stickprov utgjorde den största representativa tillverknings- och försäljningsvolym av cyklar i gemenskapen som rimligen gick att undersöka inom den tid som stod till förfogande.

- (15) I enlighet med artikel 17.2 i grundförordningen samrådde kommissionen med de berörda parterna om urvalet, och inga invändningar framfördes.
- (16) Frågeformulär sändes ut till de åtta utvalda monteringsföretagen i gemenskapen, som skickade in de besvarade formulären.
- (17) Kommissionen inhämtade och kontrollerade alla uppgifter som den bedömde vara nödvändiga för sin analys och gjorde kontrollbesök på plats hos följande utvalda monteringsföretag i gemenskapen:
- Planet'Fun SA, Périgny, Frankrike,
 - Decathlon Italia SRL, Milano, Italien,
 - F.lli Masciagli SpA, Basiano, Italien,
 - Denver SRL, Dronero-Cuneo, Italien.

B. BERÖRD PRODUKT

- (18) Den produkt som berörs av översynen är essentiella cykeldelar, nämligen
- målade eller anodiserade eller polerade och/eller lackerade cykelramar som för närvarande klassificeras enligt KN-nummer 8714 91 10,
 - målade eller anodiserade eller polerade och/eller lackerade cykelframgafflar som för närvarande klassificeras enligt KN-nummer ex 8714 91 30,
 - kedjeväxlar som för närvarande klassificeras enligt KN-nummer ex 8714 99 50,
 - vevparti som för närvarande klassificeras enligt KN-nummer ex 8714 96 30,
 - kedjransar för hjul med frigång som för närvarande klassificeras enligt KN-nummer ex 8714 93 90, vare sig dessa presenteras i satser eller inte,
 - andra bromsar som för närvarande klassificeras enligt KN-nummer ex 8714 94 30,

⁽¹⁾ EUT C 289, 28.11.2006, s. 15.

- bromsspakar som för närvarande klassificeras enligt KN-nummer ex 8714 94 90, vare sig dessa presenteras i satser eller inte,
- kompletta hjul med eller utan slangar, däck och kedjehjul, som för närvarande klassificeras enligt KN-nummer 8714 99 90, och
- styren som för närvarande klassificeras enligt KN-nummer 8714 99 10, vare sig de har styrtapp, bromsspakar och/eller växelspakar fästa på styret eller ej,
- med ursprung i Folkrepubliken Kina (nedan kallad *den berörda produkten*). Dessa KN-nummer nämns endast upplysningsvis.

C. KRINGGÅENDE AV ÅTGÄRDERNA MOT KRINGGÅENDE SAMT VARAKTIGHET

1. Rättslig ram

- (19) Översynen, som företogs för att i enlighet med skäl 9 bedöma behovet av att bibehålla åtgärden mot kringgående, innebar en granskning av om kringgående i form av monteringsverksamhet ägde rum under skadeundersökningsperioden, och om denna situation var av bestående karaktär.
- (20) Närmare bestämt undersökte man om kriterierna enligt artikel 13.2 i grundförordningen för kringgående i form av monteringsverksamhet uppfylldes under skadeundersökningsperioden, och om dessa kriterier kan antas bli uppfyllda om åtgärden mot kringgående avskaffas.
- (21) För tydlighetens skull upprepas dessa kriterier nedan:
- "a) verksamheten påbörjades eller utvidgades väsentligt efter det att antidumpningsundersökningen inleddes eller omedelbart dessförinnan och de berörda delarna kommer från det land som omfattas av åtgärderna,

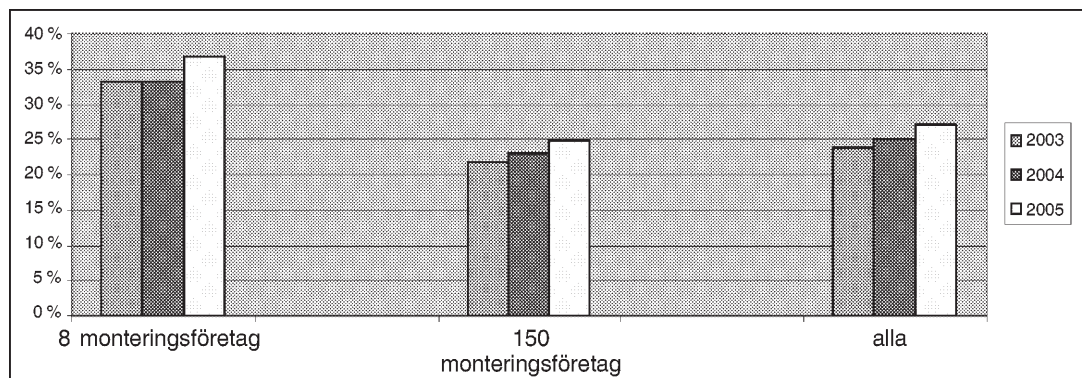
b) delarna utgör 60 % eller mer av det sammanlagda värdet av delarna i den sammansatta produkten; dock ska kringgående inte i något fall anses ske när ökningen av de införda delarnas värde genom hopsättningsverksamheten eller färdigställandet överstiger 25 % av tillverkningskostnaden, och

c) tullens positiva verkningar undergrävs i fråga om priser eller kvantiteter av den hopsatta likadana produkten och det finns bevis för dumpning i förhållande till tidigare fastställda normalvärden för den likadana produkten eller liknande produkter."

2. Förekomst av kringgående under skadeundersökningsperioden

- (22) Frågan om monteringsföretagen i gemenskapen under skadeundersökningsperioden kringgick den gällande åtgärden mot kringgående undersöktes.
- (23) Alla företag som samarbetade i undersökningen var monteringsföretag i gemenskapen som var befriade från åtgärden mot kringgående och som alltså fick importera och använda kinesiska cykeldelar för sin cykelmontering utan att betala antidumpningstull, förutsatt att andelen kinesiska cykeldelar inte översteg 60 % av totalvärdet på delarna i den hopsatta cykeln. Undersökningen visade att de utvalda monteringsföretagen i gemenskapen följde denna regel, då det inte kunde påvisas att deras användning av kinesiska cykeldelar översteg 60 %.
- (24) Efter bedömningen av de åtta monteringsföretag i gemenskapen som valts ut för stickprovet och av de 158 fullständiga svaren i urvalsförandet konstaterades den genomsnittliga andelen kinesiska cykeldelar från de utvalda åtta monteringsföretagen utgöra 37 %, vilket ligger betydligt under gränsvärdet 60 %. Den totala andelen för alla samarbetsvilliga monteringsföretag var ännu lägre, 29 % under skadeundersökningsperioden.

(25) Ovannämnda andelar för åren 2003, 2004 och 2005 visas i nedanstående diagram:



(26) Eftersom ett av kriterierna för kringgående inte uppfylls, konstaterades dessa monteringsföretag inte kringgå de gällande åtgärderna, utan uppfylla de villkor som ställts för tullbefrielsen.

(27) Andelen samarbetsvilliga monteringsföretag i gemenskapen var mycket hög, mer än 90 % av volymen på försäljningen av cyklar från monteringsföretag i gemenskapen, och det fanns inga belägg för att huvudåtgärden skulle ha kringgåts av andra cykelmonteringsföretag. I avsaknad av bevisning som tydde på motsatsen kan det konstateras att det inte förekom något kringgående av huvudåtgärden under skadeundersökningsperioden.

3. Varaktighet

(28) I enlighet med artikel 11.3 i grundförordningen granskades dessutom frågan om avsaknaden av kringgående kunde betraktas som bestående, dvs. om det var osannolikt att kringgåendet skulle återkomma om åtgärden mot kringgående avskaffades.

3.1 Inledande eller väsentlig ökning av monteringsverksamhet

(29) Först gjordes en analys av om monteringsverksamhet skulle börja utföras eller skulle öka väsentligt efter det att åtgärden mot kringgående avskaffats. I undersökningen om kringgående konstaterades det ju att monteringen av kinesiska cykeldelar ökade kraftigt sedan huvudåtgärderna införts för kinesiska cyklar, och att ökningen fortsatte fram till 1997, då åtgärden mot kringgående infördes. Man kan se betydande förändringar i handelsmönstret: importen av kinesiska cyklar föll dramatiskt, samtidigt som importen av kinesiska delar började öka snabbt. Denna erfarenhet visar på en risk för att avsaknad av en åtgärd mot kringgående kan få till följd att importen av kinesiska cykeldelar och montering av cyklar av dessa delar igen ökar väsentligt.

(30) Dessutom har undersökningen visat att kinesiska cykel- delar i allmänhet är billigare än cykel- delar med varje annat ursprung. Av detta följer att om några monterings- företag i gemenskapen skulle öka sin användning av ki- nesiska cykel- delar, skulle andra kanske också börja an- vända mer kinesiska cykel- delar för att kunna behålla sin konkurrenskraft.

(31) Med hänsyn till ovanstående kan det inte uteslutas att ett avskaffande av åtgärden mot kringgående skulle leda till en väsentlig ökning av importen av kinesiska cykel- delar och av monterings- verksamheten.

3.2 Kriteriet avseende 60-procentsgränsen för kinesiska cykel- delar

(32) Vidare granskades frågan om det är troligt att monterings- företagen i gemenskapen kommer att använda kine-

siska cykel- delar till ett värde som överskrider 60 % av värdet på alla cykel- delar som används för montering av cyklar, om åtgärden mot kringgående avskaffas.

(33) Den totala andelen kinesiska cykel- delar var ju under ska- deundersöknings- perioden 29 %, dvs. betydligt lägre än gränsvärdet på 60 % (se skäl 24). Den genomsnittliga andelen hos de åtta utvalda tillverkarna var något högre, nämligen 37 %.

(34) Undersökningen har visat att följande omständigheter i viss mån kan förklara varför monterings- företag i gemenskapen använde en betydligt lägre andel kinesiska cykel- delar än de 60 % som var tillåtna enligt reglerna för tullbefrielse.

— Framför allt måste de tullbefriade gemenskapstillverkarnas alla cykelmodeller uppfylla 60-procentskravet, och modellerna av högre kvalitet, där det används färre kinesiska cykel- delar eller inga alls, snedvrider därför den genomsnittliga andelen kinesiska cykel- delar.

— De ständiga variationerna i priset på importerade delar, transportkostnaderna, växelkurserna och andra praktiska omständigheter kräver att monterings- företagen i EU har ett visst manöverutrymme så att de inte förlorar sin rätt till tullbefrielse.

(35) Det är dock inte lätt att avgöra om ovanstående argument är en tillräcklig förklaring till den betydanden skillnaden mellan den nuvarande andelen kinesiska cykel- delar som används av monterings- företagen i EU och den 60-procentsgräns som reglerna om kringgående och systemet för befrielse tillåter.

(36) Dessutom angav en del av monterings- företagen i gemenskapen att de importerade mindre än 60 % kinesiska cykel- delar enbart i syfte att uppfylla sina förpliktelser i samband med tullbefrielsen.

(37) Dessa cykel- delar är (som det anges i skäl 30) i allmänhet billigare än cykel- delar med varje annat ursprung, och därför kan monterings- företagen i gemenskapen komma att börja använda mer kinesiska cykel- delar för att kunna hålla jämna steg med konkurrenterna.

(38) Bilden är därför i viss mån motsägelsefull. Mot bakgrund av den betydande skillnaden mellan den faktiska och den tillåtna andelen kinesiska cykel- delar verkar det inte finnas någon påtaglig risk för att cykelmonterings- företagen på kort sikt skulle överskrida 60-procentsgränsen.

- (39) På medellång sikt skulle kinesiska monteringsföretag dock ha ett relativt starkt incitament för att importera utöver den tillåtna 60-procentsgränsen och skulle därför igen kunna börja kringgå huvudåtgärden genom att till gemenskapen exportera så kallade halvmonterade byggsatser eller helt omonterade byggsatser, dvs. nästan fullständiga cyklar i separata förpackningar. Detta skulle innebära att det kringgående som skedde under 1990-talet innan åtgärden mot kringgående infördes skulle återkomma, vilket skulle leda till ett klart överskridande av 60-procentsgränsen.
- (40) Eftersom incitamentet för att importera mer än upp till den tillåtna andelen på 60 % är tämligen starkt, tycks det alltså finnas en viss risk för att 60-procentsgränsen överskrids om åtgärderna avskaffas.
- (41) Vad beträffar regeln om 25 procents värdeökning, som är ett undantag från kriteriet med 60-procentsgränsen, har det på grundval av de 158 svaren i stickprovsformulären konstaterats att monteringsföretagen i gemenskapen ökade förädlingsvärdet med i genomsnitt 20 % under skadeundersökningsperioden. För de åtta utvalda företagen ökade förädlingsvärdet med i genomsnitt 22 % under skadeundersökningsperioden. Med tanke på den blygsamma produktionen av cykeldelar i gemenskapen skulle denna värdeökning sannolikt inte överstiga 25 % om andelen kinesiska cykeldelar skulle överskrida 60-procentsgränsen. Det är därför osannolikt att monteringsföretagen i gemenskapen skulle öka värdet med mer än 25 %.

3.3 Undergrävande av tullens positiva effekter på försäljningspriser eller kvantiteter, samt dumpning

- (42) Det måste undersökas om de positiva effekterna av antidumpningstullen skulle undergrävas och om dumpningen skulle återkomma vid ett avskaffande av åtgärden mot kringgående. Under nuvarande marknadsvillkor, som innebär en gällande åtgärd mot kringgående tillsammans med ett system för befrielse, är det dock omöjligt att genomföra en tillräcklig analys av om tullarna skulle undergrävas med avseende på försäljningspriset och om dumpning skulle ske, eftersom beräkningen av gemenskapspriserna borde ha grundat sig på en situation där cyklarna monterades av enbart kinesiska cykeldelar. Till de gemenskapstillverkade cyklar som monterades under skadeundersökningsperioden användes ju i stället de-

lar med olika ursprung, såväl i gemenskapen som i Folkrepubliken Kina och i andra länder utanför gemenskapen.

- (43) Det bör dock påpekas att den undersökning som ledde till åtgärden mot kringgående 1997 visade att de positiva effekterna av tullen på kinesiska cyklar undergrävdes med avseende på försäljningspriserna och att dumpning förekom. I avsaknad av jämförbara priser under skadeundersökningsperioden är resultatet av denna tidigare undersökning, som beskrivs i skälen 19–24 i åtgärden mot kringgående, fortfarande relevanta i fråga om undergrävande och dumpning.

D. SLUTSATS

- (44) Översynen har visat att inget kringgående tycks förekomma för närvarande. Samtidigt har den visat att man inte helt kan utesluta risken för att kringgåendet återkommer. Mot bakgrund av ovanstående analys tycks det finnas en viss risk för att man inte kan undgå kringgående på medellång sikt om åtgärden mot kringgående avskaffas, eftersom monteringsföretagen i gemenskapen då skulle kunna utvidga sin monteringsverksamhet betydligt genom att använda kinesiska cykeldelar utöver 60-procentsgränsen, vilket skulle undergräva de positiva effekterna av antidumpningstullen på kinesiska cyklar.
- (45) Åtgärden mot kringgående bör därför fortsätta att gälla, för att garantera att huvudåtgärden, nämligen antidumpningstullen på cyklar, förblir effektiv och inte kan undergrävas genom kringgående i form av monteringsverksamhet.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Utvidgningen genom förordning (EG) nr 71/97 av antidumpningstullen på import av cyklar med ursprung i Folkrepubliken Kina till import av vissa cykeldelar med ursprung i Folkrepubliken Kina ska bibehållas, och översynen av denna import avslutas härmed.

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 25 februari 2008.

På rådets vägnar

A. VIZJAK

Ordförande