EUROPEISKA KOMMISSIONEN

Bryssel den 7.9.2011
KOM(2011) 544 slutlig

2011/0234 (NLE)

Förslag till

RÅDETS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING

om införande av en slutgiltig antidumpningstull på import av cyklar med ursprung i Folkrepubliken Kina efter en översyn vid giltighetstidens utgång i enlighet med artikel 11.2 i rådets förordning (EG) nr 1225/2009

MOTIVERING

BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

Motiv och syfte

Detta förslag rör tillämpningen av rådets förordning (EG) nr 1225/2009 av den 30 november 2009 om skydd mot dumpad import från länder som inte är medlemmar i Europeiska gemenskapen (nedan kallad grundförordningen) i samband med översynen vid giltighetstidens utgång rörande den gällande antidumpningstullen på import av cyklar med ursprung i Folkrepubliken Kina (nedan kallad *Kina*).

Allmän bakgrund

Förslaget läggs fram som ett led i tillämpningen av grundförordningen och grundar sig på en undersökning som genomförts i enlighet med grundförordningens materiella och formella krav.

Gällande bestämmelser

Genom rådets förordning (EEG) nr 2474/93[1] infördes en slutgiltig antidumpningstull på 30,6 % på import av cyklar med ursprung i Kina. Efter en undersökning avseende kringgående av åtgärderna enligt artikel 13 i grundförordningen utvidgades denna tull genom rådets förordning (EG) nr 71/97[2] till att även omfatta import av vissa cykeldelar från Kina.

Efter en översyn vid giltighetstidens utgång enligt artikel 11.2 i grundförordningen beslutade rådet genom förordning (EG) nr 1524/2000[3] att ovannämnda åtgärder skulle bibehållas.

Efter en interimsöversyn enligt artikel 11.3 i grundförordningen beslutade rådet genom förordning (EG) nr 1095/2005[4] att den gällande antidumpningstullen skulle höjas till 48,5 %.

Förenlighet med Europeiska unionens politik och mål på andra områden

Ej tillämpligt.

SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSANALYS

Samråd med berörda parter

De parter som berörs av förfarandet har i enlighet med bestämmelserna i grundförordningen getts möjlighet att tillvarata sina intressen under undersökningen.

---

1 EGT L 228, 9.9.1993, s. 1.
2 EGT L 16, 18.1.1997, s. 55.
3 EGT L 175, 14.7.2000, s. 39.
4 EUT L 183, 14.7.2005, s. 1.

Extern experthjälp

Någon extern experthjälp har inte behövts.

Konsekvensanalys

Förslaget är en följd av tillämpningen av grundförordningen.

I grundförordningen föreskrivs inte någon allmän konsekvensanalys, men den innehåller en uttömmande förteckning över villkor som måste bedömas.

RÄTTSLIGA ASPEKTER

Sammanfattning av den föreslagna åtgärden

Den 13 juli 2010 meddelade kommissionen genom ett tillkännagivande i *Europeiska unionens officiella tidning* att den inledde en översyn vid giltighetstidens utgång av de gällande antidumpningsåtgärderna beträffande import av cyklar med ursprung i Kina.

Översynen inleddes sedan en motiverad begäran lämnats in av European Bicycles Manufacturers Association (EBMA) såsom företrädare för unionstillverkare som svarar för en betydande del, i detta fall mer än 25 %, av unionens tillverkning av cyklar.

Det konstaterades vid denna översyn att den berörda produkten fortfarande dumpades, vilket, om antidumpningsåtgärderna skulle upphävas, skulle leda till att skadan för unionsindustrin skulle återkomma. Det fastställdes vidare att bibehållandet av åtgärderna inte stred mot unionens intresse.

Rådet föreslås därför anta det bifogade förslaget till förordning om förlängning av de gällande åtgärderna, vilken bör offentliggöras i Europeiska unionens officiella tidning senast den 12 oktober 2011.

Rättslig grund

Rådets förordning (EG) nr 1225/2009 av den 30 november 2009 om skydd mot dumpad import från länder som inte är medlemmar i Europeiska gemenskapen.

Subsidiaritetsprincipen

Förslaget avser ett område där Europeiska unionen är ensam behörig. Subsidiaritetsprincipen är därför inte tillämplig.

Proportionalitetsprincipen

Förslaget är förenligt med proportionalitetsprincipen av följande skäl:

Åtgärdsformen beskrivs i grundförordningen och ger inget utrymme för nationella beslut.

Det är inte tillämpligt att ange på vilket sätt den ekonomiska och administrativa börda som faller på unionen, nationella regeringar, regionala och lokala myndigheter, ekonomiska aktörer och medborgare begränsas till ett minimum och står i proportion

till förslagets mål.

Val av regleringsform

Föreslagen regleringsform: förordning.

Övriga regleringsformer skulle vara olämpliga av följande skäl:

Det anges inte några alternativ i grundförordningen.

BUDGETKONSEKVENSER

Förslaget påverkar inte unionens budget.

2011/0234 (NLE)

Förslag till

RÅDETS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING

om införande av en slutgiltig antidumpningstull på import av cyklar med ursprung i Folkrepubliken Kina efter en översyn vid giltighetstidens utgång i enlighet med artikel 11.2 i rådets förordning (EG) nr 1225/2009

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av rådets förordning (EG) nr 1225/2009 av den 30 november 2009 om skydd mot dumpad import från länder som inte är medlemmar i Europeiska gemenskapen[5] (nedan kallad *grundförordningen*), särskilt artiklarna 9.4, 11.2, 11.5 och 11.6,

med beaktande av det förslag som Europeiska kommissionen (nedan kallad kommissionen) lagt fram efter samråd med rådgivande kommittén, och

av följande skäl:

A. FÖRFARANDE

1. GÄLLANDE ÅTGÄRDER

(1) Genom rådets förordning (EEG) nr 2474/93 [6] infördes en slutgiltig antidumpningstull på 30,6 % på import av cyklar med ursprung i Kina (nedan kallad *de ursprungliga åtgärderna*). Efter en undersökning avseende kringgående av åtgärderna enligt artikel 13 i grundförordningen utvidgades denna tull genom rådets förordning (EG) nr 71/97[7] till att även omfatta import av vissa cykeldelar från Kina. På grundval av artikel 13.2 i grundförordningen beslutade man dessutom att införa ett system med befrielse från den utvidgade tullen. Närmare bestämmelser om detta system fastställdes i kommissionens förordning (EG) nr 88/97[8]. För att kunna befrias från den utvidgade tullen måste cykeltillverkare i unionen uppfylla kraven i artikel 13.2 i grundförordningen, dvs. att de kinesiska cykeldelarna utgör mindre än 60 % av den sammansatta produkten eller att förädlingsvärdet för alla delar som förs in i verksamheten överskrider 25 %. Hittills har över 250 befrielser från den utvidgade tullen beviljats.

---

5 EUT L 343, 22.12.2009, s. 51.
6 EGT L 228, 9.9.1993, s. 1.
7 EGT L 16, 18.1.1997, s. 55.
8 EGT L 17, 21.2.1997, s.17.

(2) Efter en översyn vid giltighetstidens utgång enligt artikel 11.2 i grundförordningen beslutade rådet genom förordning (EG) nr 1524/2000[9] att ovannämnda åtgärder skulle bibehållas.

(3) Efter en interimsöversyn enligt artikel 11.3 i grundförordningen (nedan kallad *den föregående undersökningen*) beslutade rådet genom förordning (EG) nr 1095/2005[10] att den gällande antidumpningstullen skulle höjas till 48,5 %.

2. DEN AKTUELLA UNDERSÖKNINGEN

(4) Den 13 juli 2010 meddelade kommissionen genom ett tillkännagivande (nedan kallat *tillkännagivandet om inledande*)[11] som offentliggjordes i *Europeiska unionens officiella tidning* att den inledde en översyn vid giltighetstidens utgång av de gällande antidumpningsåtgärderna beträffande import av cyklar med ursprung i Kina.

(5) Översynen inleddes sedan en motiverad ansökan lämnats in av European Bicycles Manufacturers Association (nedan kallat *EBMA* eller *sökanden*) såsom företrädare för unionstillverkare som svarar för en betydande del, i detta fall mer än 25 %, av unionens tillverkning av cyklar.

(6) Begäran grundades på påståendet att det var sannolikt att dumpningen skulle fortsätta och skadan för unionsindustrin återkomma om åtgärderna skulle upphöra att gälla.

3. PARTER SOM BERÖRS AV UNDERSÖKNINGEN

(7) Kommissionen underrättade officiellt sökanden, de unionstillverkare som nämndes i begäran, alla andra kända unionstillverkare, de exporterande tillverkarna, importörerna och de intresseorganisationer som den visste var berörda samt de kinesiska myndigheterna om att undersökningen inleddes.

(8) Berörda parter gavs tillfälle att inom de tidsfrister som angavs i tillkännagivandet om inledande skriftligen lämna sina synpunkter och begära att bli hörda.

(9) Några unionstillverkare som företräddes av sökanden, andra samarbetsvilliga unionstillverkare, exporterande tillverkare, importörer och intresseorganisationer för användare lämnade synpunkter.

(10) Alla berörda parter som begärde att bli hörda och som visade att det fanns särskilda skäl att höra dem gavs tillfälle att bli hörda.

4. STICKPROVSFÖRFARANDE

(11) På grund av det stora antalet exporterande tillverkare, unionstillverkare och importörer som berördes av undersökningen meddelades i tillkännagivandet om inledande att kommissionen planerade ett stickprovsförfarande i enlighet med artikel 17 i grundförordningen.

---

[9] EGT L 175, 14.7.2000, s. 39.
[10] EUT L 183, 14.7.2005, s. 1.
[11] EUT C 188, 13.7.2010, s. 5.

(12) För att kommissionen skulle kunna besluta om huruvida ett stickprovsförfarande var nödvändigt och i så fall göra ett urval ombads exporterande tillverkare och företrädare för dem, unionstillverkare och importörer att ge sig till känna och lämna de uppgifter som begärts i tillkännagivandet om inledande. Kommissionen kontaktade även kända intresseorganisationer för exporterande tillverkare och Kinas berörda myndigheter. Dessa parter framförde inga invändningar mot att ett stickprovsförfarande användes.

(13) Sammanlagt inkom sju exportörer/tillverkare, ca 100 unionstillverkare och fyra importörer med de begärda uppgifterna inom de fastställda tidsfristerna.

(14) Eftersom bara sju kinesiska tillverkare lämnade in de uppgifter om stickprovsförfarandet som begärts i meddelandet om inledande beslutades det att inget stickprovsförfarande skulle tillämpas. Frågeformulär skickades till dessa sju företag, men bara tre av företagen inkom med svar. Av dessa tre företag uppgav bara två att de hade exporterat den berörda produkten till unionen under översynsperioden.

(15) När det gäller unionstillverkare fastställdes urvalet i enlighet med artikel 17.1 i grundförordningen efter samråd med de relevanta intresseorganisationerna och med deras samtycke på grundval av den största representativa försäljnings- och tillverkningsvolymen i unionen. Till följd av detta valdes åtta unionstillverkare ut i stickprovet. Kommissionen sände frågeformulär till de åtta företag som valts ut och dessa lämnade in fullständigt besvarade formulär.

(16) Eftersom antalet importörer som besvarade frågeformuläret och angav att de var samarbetsvilliga (fyra importörer) var begränsat beslutades det att ett stickprovsförfarande inte var nödvändigt för importörerna. Kommissionen sände frågeformulär till de fyra importörerna. Därefter besvarade bara en importör frågeformuläret, med det besvarade frågeformuläret var ofullständigt eftersom importören höll på att upphöra med sin verksamhet.

(17) Kommissionen inhämtade och kontrollerade alla uppgifter som den ansåg vara nödvändiga för fastställandet av sannolikheten för fortsatt eller återkommande dumpning och därav följande skada och för fastställandet av unionens intresse. Uppgifter från följande företag kontrollerades på plats:

a) Tillverkare i unionen

– Accell Group N.V., Heerenveen, Nederländerna

– Decathlon S.A., Villeneuve d'Ascq, Frankrike

– Cycleurope Industries S.A.S., Romilly sur Seine, Frankrike

– Denver S.R.L., Dronero, Italien

– Derby Cycle Werke GmbH, Cloppenburg, Tyskland

– MIFA Mitteldeutsche Fahrradwerke AG, Sangerhausen, Tyskland

– Sprick Rowery Sp.zo.o., Świebodzin, Polen och Sprick Cycle GmbH, Gütersloh, Tyskland

– UAB Baltik Vairas och UAB Baltic Bicycle Trade, Šiauliai, Litauen, samt Pantherwerke AG och Onyx Cycle GmbH, Löhne, Tyskland

b) Exporterande tillverkare i Kina

– Oyama Bicycles (Taicang) Co., Kina

– Tianjin Golden Wheel Bicycle (Group) Co. Ltd., Kina

(18) Undersökningen av dumpning och skada omfattade perioden från och med den 1 april 2009 till och med den 31 mars 2010 (nedan kallad *översynsperioden* eller *ÖP* i tabeller). Undersökningen av skadeindikatorernas utveckling omfattade perioden från och med januari 2007 till och med översynsperiodens slut (nedan kallad *skadeundersökningsperioden*).

B. BERÖRD PRODUKT OCH LIKADAN PRODUKT

(19) Den produkt som är föremål för undersökning är samma produkt som omfattas av förordning (EG) nr 1524/2000, i dess ändrade lydelse enligt förordning (EG) nr 1095/2005, dvs. tvåhjuliga cyklar och andra cyklar (inbegripet trehjuliga transportcyklar, men ej enhjulingar) utan motor, som för närvarande klassificeras enligt KN-nummer 8712 00 10, 8712 00 30 och ex 8712 00 80.

(20) Liksom i den föregående undersökningen klassificerades cyklarna i följande kategorier:

– A) Terrängcyklar (inbegripet 24 eller 26 tums mountainbikes).

– B) Trekking-, city-, hybrid- och touringcyklar, 26 eller 28 tum.

– C) BMX- och barncyklar, 16 eller 20 tum.

– D) Andra cyklar (utom enhjulingar).

(21) Alla cykeltyper som angetts ovan har samma grundläggande fysiska och tekniska egenskaper. Vidare säljs de genom liknande distributionskanaler på unionsmarknaden, t.ex. genom specialiserade återförsäljare, sportaffärskedjor och stormarknader. Eftersom cyklar har samma grundläggande användningsområde är de till stor del utbytbara och modeller från olika kategorier konkurrerar därför med varandra. Kommissionen drog därför slutsatsen att samtliga kategorier utgör en enda produkt.

(22) Av undersökningarna framgick även att de cyklar som tillverkas av unionsindustrin och säljs på unionsmarknaden, de som tillverkas och säljs på marknaden i det jämförbara landet och de som importeras till unionsmarknaden från Kina har samma grundläggande fysiska och tekniska egenskaper och samma huvudsakliga användningsområden.

(23) Efter meddelandet av uppgifter hävdade en part att det var liten eller ingen konkurrens mellan kinesiska cyklar och cyklar som tillverkats på unionsmarknaden. Det fanns dock inga uppgifter i ärendet som kunde ha stött ett sådant påstående och inga skriftliga bevis lades fram till stöd för påståendet. I detta sammanhang noteras också, såsom nämnts i skäl 26, att samarbetsviljan hos de kinesiska exporterande tillverkarna

var mycket låg och att de lämnade ytterst få uppgifter om de produkter som tillverkare i Kina tillverkade och sålde på unionsmarknaden. På grund av detta och i avsaknad av tillförlitligare uppgifter avvisades därför påståendet.

(24) De cyklar som tillverkas av unionsindustrin och säljs på unionsmarknaden, de som tillverkas och säljs på marknaden i det jämförbara landet och de som importeras till unionsmarknaden från Kina anses därför vara likadana produkter i den mening som avses i artikel 1.4 i grundförordningen.

C. SANNOLIKHET FÖR ATT DUMPNINGEN FORTSÄTTER ELLER ÅTERKOMMER

1. INLEDANDE ANMÄRKNINGAR

(25) I enlighet med artikel 11.2 i grundförordningen undersöktes huruvida det var sannolikt att dumpningen skulle fortsätta eller återkomma om de gällande åtgärderna skulle upphöra att gälla.

(26) Samarbetsviljan i detta förfarande var från början mycket låg. Bara tre kinesiska tillverkare lämnade in besvarade frågeformulär och var beredda att samarbeta från början (se skäl 14). Av dessa tre företag rapporterade bara två att de hade exporterat den berörda produkten till unionen under översynsperioden, vilket sammantaget motsvarar mindre än 10 % av den totala exporten av den berörda produkten till unionen.

(27) Kontrollbesök gjordes på plats hos två företag med exportförsäljning till unionen. Hos ett av företagen var det dock inte möjligt att kontrollera uppgifterna i det besvarade frågeformuläret, eftersom företaget inte kunde uppvisa några handlingar som kunde styrka de uppgifter det hade lämnat. Det andra företaget samarbetade på ett tillfredsställande sätt, men dess export till unionen under översynsperioden uppgick till mindre än 5 % av Kinas totala export av den berörda produkten till unionen.

(28) På grundval av ovanstående underrättades de kinesiska myndigheterna och de tre företagen om att artikel 18 i grundförordningen kunde komma att tillämpas på grund av de exporterande tillverkarnas låga samarbetsvilja, och de gavs möjlighet att lämna sina synpunkter. Kommissionen fick inga synpunkter till följd av denna underrättelse. Nedanstående slutsatser beträffande sannolikheten för att dumpningen fortsätter eller återkommer grundas därför på tillgängliga uppgifter i enlighet med artikel 18 i grundförordningen, dvs. handelsstatistik och inlagor från berörda parter, inklusive begäran.

2. DUMPNING AV KINESISK IMPORT UNDER ÖVERSYNSPERIODEN

2.1. Jämförbart land

(29) I tillkännagivandet om inledande övervägdes Mexiko som jämförbart land för fastställandet av normalvärdet för Kina. Berörda parter uppmanades att lämna synpunkter på lämpligheten av detta val.

(30) En part lämnade synpunkter på lämpligheten att välja Mexiko som jämförbart land och hävdade att de inhemska priserna på cyklar i Mexiko inte är tillförlitliga och därför

olämpliga för denna undersökning. Indien föreslogs som ett alternativ. Påståendet kunde dock inte underbyggas och avvisades därför.

(31) Mexiko hade använts som jämförbart land i de föregående undersökningarna och det kunde inte bevisas att det förelåg några nya eller förändrade omständigheter som skulle kunna motivera en ändring. Den mexikanska marknadsprofilen för den berörda produkten, antalet aktörer, konkurrensen på hemmamarknaden och tillverkningsprocessens karaktär bekräftade att Mexiko fortfarande var ett lämpligt jämförbart land.

(32) Frågeformulär sändes till tre mexikanska företag. Av dessa tre företag samarbetade bara ett företag och lämnade in ett besvarat frågeformulär.

2.2. Normalvärde

(33) De inhemska försäljningspriserna i det jämförbara landet användes för att fastställa ett genomsnittligt normalvärde på grundval av den genomsnittliga växelkursen mellan euro och peso under översynsperioden för att beräkna ett vägt genomsnittligt pris fritt fabrik i euro.

2.3. Exportpris

(34) På grund av tillämpningen av artikel 18 och bristen på andra tillförlitliga uppgifter fastställdes exportpriserna i huvudsak på grundval av uppgifter från Eurostat och från den enda samarbetsvilliga exportören i Kina.

(35) Under den föregående undersökningen konstaterades att de priser som Eurostat kommit fram till var ofullständiga för analysen[12]. På grund av den låga samarbetsviljan hos de kinesiska exportörerna ansåg dock kommissionen att Eurostats importpriser för Kina var en rimlig källa för den aktuella undersökningen. Kommissionen är emellertid medveten om begränsningarna i denna analys och att den bara kan tjäna som en indikator på prisutvecklingen.

(36) Det exportpris som Eurostat kommit fram till är ett cif-pris som måste justeras mot den genomsnittliga kostnader för fraktkostnaderna till sjöss per transaktion för att beräkna till nivån fritt fabrik. Uppgifterna i svaret från den enda samarbetsvilliga kinesiska tillverkaren användes för att fastställa den genomsnittliga fraktkostnaden till sjöss per enhet, som beräknades till 8,30 euro. Det enda samarbetsvilliga kinesiska företagets exportpris fritt fabrik till unionen fastställdes på en liknande grund. Den enhetspris man då fick fram användes sedan för att beräkna ett vägt genomsnittligt kinesiskt pris fritt fabrik.

2.4. Jämförelse

(37) I enlighet med artikel 2.11 i grundförordningen jämfördes det vägda genomsnittliga normalvärdet för Mexiko med det vägda genomsnittliga kinesiska exportpriset fritt fabrik. På så sätt fastställdes en vägd genomsnittlig dumpningsmarginal.

2.5. Dumpningsmarginal

---

[12] EUT L 183, 14.7.2005, s. 20.

(38) Beräkningarna av dumpningen visade en landsomfattande dumpningsmarginal på över 20 %. Denna nivå bör dock betraktas som lågt räknad, eftersom uppgifterna från Eurostat inte tar hänsyn till de stora prisskillnaderna mellan olika typer av den berörda produkten. Det bör här noteras att dumpningsmarginalerna enligt de uppgifter som lämnades i begäran uppgick till över 100 %.

3. UTVECKLINGEN AV IMPORTEN OM ÅTGÄRDERNA SKULLE UPPHÄVAS

3.1. Inledande anmärkning

(39) Den sannolika utvecklingen av importen från Kina analyserades i fråga om den förväntade utvecklingen av både priser och volymer.

3.2. De exporterande kinesiska tillverkarnas outnyttjade kapacitet

(40) Enligt de uppgifter som lämnades i begäran är den kinesiska cykeltillverkningsindustrin den största i världen i fråga om volym. Kina har en produktionskapacitet på 100–110 miljoner cyklar och en produktion på omkring 80 miljoner cyklar per år. Den kinesiska cykelindustrin är exportinriktad. Av en årlig produktion på 80 miljoner cyklar tillverkas 25 miljoner cyklar för hemmamarknaden och de återstående 55 miljoner cyklarna, eller 69 % av den sammanlagda tillverkningen, för export.

(41) Kinas outnyttjade kapacitet per år uppskattas uppgå till omkring 20–30 miljoner cyklar, vilket är mer än dubbelt så många som för närvarande tillverkas i unionen (se skäl 66). De uppgifter som framkommit under undersökningen visar dessutom att produktionskapaciteten för cyklar i Kina lätt kan höjas, bl.a. genom anställning av ytterligare arbetstagare, i händelse av en ökad efterfrågan.

(42) Det kan därför inte uteslutas att Kinas outnyttjade kapacitet, i avsaknad av antidumpningsåtgärder, skulle kunna användas för att öka exporten till unionen.

(43) Efter meddelandet av uppgifter hävdade en part att den kinesiska produktionskapacitet som angavs i förordningen var ogrundad och baserad på rena spekulationer. I detta sammanhang erinras det om att samarbetsviljan hos de exporterande tillverkarna i Kina var mycket låg och att resultaten i stor utsträckning var tvungna att grundas på tillgängliga uppgifter. I avsaknad av tillförlitligare uppgifter använde kommissionen i detta fall *prima facie*-bevisning som hade lämnats i begäran (se skäl 40). Av undersökningen framkom inga uppgifter som antydde att denna *prima facie*-bevisning var felaktig. Parten i fråga lämnade heller inte in några uppgifter eller någon bevisning som hade kunnat påvisat några betydande skillnader när det gäller outnyttjad kapacitet i Kina. Påståendet avvisades därför.

3.3. Unionsmarknadens attraktionskraft och exportpriser till tredjeländer

(44) Uppgifter från Eurostat och från begäran visar att unionen är en attraktiv marknad för de kinesiska exporterande tillverkarna.

(45) De prisuppgifter som lämnades av den enda samarbetsvilliga exporterande företaget i Kina visade att de vägda genomsnittliga exportpriserna fritt fabrik för produkten i tredjeländer var lägre än de genomsnittliga försäljningspriserna fritt fabrik i unionen under översynsperioden. Med tanke på Kinas produktionskapacitet och efterfrågan på

unionsmarknaden är det ganska sannolikt att de kinesiska tillverkarna omedelbart skulle öka sin export av cyklar till unionen om åtgärderna skulle upphävas. Genom den befintliga överkapaciteten kan de kinesiska tillverkarna dessutom erbjuda sina produkter på den europeiska marknaden till mycket låga priser.

3.4. Slutsats om sannolikheten för fortsatt dumpning

(46) Till och med om man beaktar de gällande åtgärderna konstaterades också vid en lågt räknad jämförelse mellan uppgifterna från Eurostat och de uppgifter den enda samarbetsvilliga exportören i Kina hade lämnat en dumpningsmarginal på över 20 % för den kinesiska exporten under översynsperioden. Det är därför mycket sannolikt att dumpningen kommer att fortsätta om åtgärderna upphör att gälla.

(47) Den föregående analysen visade att den kinesiska importen fortsatte att komma in på unionsmarknaden till dumpade priser. Särskilt med tanke på Kinas outnyttjade kapacitet, som vid behov lätt kan höjas ytterligare, och på analysen av prisnivåerna i unionen och i andra tredjeländer kan man dra slutsatsen att dumpningen sannolikt kommer att fortsätta om åtgärderna upphävs.

D. SITUATIONEN PÅ UNIONSMARKNADEN

1. UNIONSTILLVERKNINGEN OCH UNIONSINDUSTRIN

(48) Under den aktuella undersökningen konstaterades att cyklar har tillverkats dels av omkring 100 unionstillverkare som gav sig till känna i undersökningen, dels av andra tillverkare, av vilka de flesta företräds av sina nationella intresseorganisationer. Dessa företag utgör unionsindustrin i den mening som avses i artikel 4.1 i grundförordningen. Av undersökningen framgick vidare att industrin omfattas av det system med tullbefrielse som beskrivs i skäl 1.

(49) För att fastställa den sammanlagda tillverkningen i unionen användes alla tillgängliga uppgifter, inklusive uppgifter som lämnats i begäran, uppgifter som samlats in från unionstillverkare och nationella intresseorganisationer före och efter inledandet av undersökningen samt allmän tillverkningsstatistik.

2. FÖRBRUKNINGEN PÅ UNIONSMARKNADEN

(50) Unionstillverkarnas försäljning bedömdes på grundval av de uppgifter som inhämtats från tillverkarna i de besvarade frågeformulären inom ramen för stickprovsförfarandet och på grundval av uppgifterna i den begäran som inkommit från sökanden. Uppgifterna i begäran inhämtades från olika intresseorganisationer för cykeltillverkare i unionen.

(51) Unionens synbara förbrukning fastställdes på grundval av alla unionstillverkares försäljning på unionsmarknaden, i enlighet med skattningen i skäl 68, plus importen från alla länder enligt uppgifter från Eurostat.

(52) Mellan 2007 och översynsperioden sjönk unionens förbrukning med 11 %, från 22 912 066 enheter till 20 336 813 enheter. Förbrukningen sjönk särskilt mellan 2008 och 2009. I tabellen nedan anges närmare uppgifter (uttryckta i enheter):

Tabell 1

Förbrukning

	2007	2008	2009	ÖP
Volym (enheter)				
+ Total import	10 073 428	10 017 551	8 973 969	9 202 752
+ Unionens tillverkning såld på unionsmarknaden	12 838 638	12 441 446	11 604 072	11 134 061
= Förbrukning	22 912 066	22 458 997	20 578 041	20 336 813
Index (2007=100)	*100*	*98*	*90*	*89*

3. VOLYM OCH MARKNADSANDEL FÖR DEN DUMPADE IMPORTEN FRÅN KINA

(53) Importvolymen av den berörda produkten fastställdes på grundval av statistik från Eurostat. Volymen av den dumpade importen av den berörda produkten från Kina minskade med 38 % under skadeundersökningsperioden till 615 920 enheter under översynsperioden (se tabell 2). Importen av den berörda produkten från Kina var i början av skadeundersökningsperioden 26 % högre än importen under översynsperioden i den föregående undersökningen (1 april 2003–31 mars 2004: 733 901 enheter[13]). Den sjönk mest mellan 2008 och 2009, vilket ligger i linje med utvecklingen av den totala förbrukningen i unionen (se tabellerna 1 och 2).

(54) Eftersom importen från Kina sjönk mer än förbrukningen under skadeundersökningsperioden sjönk den kinesiska marknadsandelen något från 4,4 % under 2007 till 3,1 % under översynsperioden.

(55) Av följande tabeller framgår utvecklingen av importen av och marknadsandelen för cyklar från Kina under skadeundersökningsperioden:

Tabell 2

Import från Kina

	2007	2008	2009	ÖP
Importvolym från det berörda landet (enheter)	986 514	941 522	598 565	615 920
Index (2007=100)	*100*	*95*	*61*	*62*
Marknadsandel för importen från det berörda landet	4,4 %	4,3 %	3,0 %	3,1 %

[13] EUT L 183, 14.7.2005, s. 19.

4. PRISER PÅ DEN BERÖRDA IMPORTEN

4.1. Prisutveckling

(56) Såsom förklaras i skäl 35 ansåg kommissionen att Eurostats importpriser för Kina var en rimlig källa för den aktuella undersökningen.

(57) Enligt Eurostats uppgifter ökade de vägda genomsnittliga priserna (nedan angivna med hjälp av ett index) på import från Kina med 125 % mellan 2007 och översynsperioden. Importpriserna ökade betydligt under 2009 och förblev därefter nästan konstanta. I tabellen nedan anges närmare uppgifter.

Tabell 3

Priser på den berörda importen

	2007	2008	2009	ÖP
Kina				
Index (2007=100)	*100*	*128*	*224*	*225*

4.2. Prisunderskridande

(58) För att fastställa prisunderskridandet för cyklar med ursprung i Kina grundade kommissionen sin analys på de uppgifter som de unionstillverkare som ingick i stickprovet lämnade under undersökningens gång och på Eurostats genomsnittliga priser. Unionsindustrins försäljningspriser var priserna för oberoende kunder, vid behov justerade till nivån fritt fabrik. Jämförelsen visade att priserna på importen från Kina, efter avdrag av antidumpningstullen, underskred unionsindustrins priser med mer än 53 %.

5. IMPORT FRÅN ÖVRIGA LÄNDER

(59) Enligt Eurostats statistik minskade importen från övriga tredjeländer från 9 087 000 enheter under 2007 till 8 587 000 enheter under översynsperioden, dvs. en minskning med 6 % totalt sett. Importen låg i linje med den minskande förbrukningen i unionen (-11 %), men minskade i lägre takt. Tredjeländernas marknadsandel ökade från 40 % till 42 % under skadeundersökningsperioden. Såsom anges i skälen 35 och 56 tar emellertid Eurostats statistik inte hänsyn till produktmixen för de olika länderna och därför anges prisutvecklingen endast i indexform. Eftersom produktmixen för importen från övriga tredjeländer inte är känd är det inte meningsfullt att jämföra priserna för den import som anges nedan med unionsindustrins priser. Vissa ytterligare upplysningar inhämtades dock rörande importen från de länder som svarar för den största delen av cykelimporten från andra länder. I tabellen nedan anges närmare uppgifter.

Tabell 4

Import från övriga länder

	2007			2008			2009			ÖP		
Samtliga typer	En-heter (tusen styck)	Mark-nads-andel	Pris (euro/enhet)	En-heter (tusen styck)	Mark-nads-andel	Pris (euro/enhet)	En-heter (tusen styck)	Mark-nads-andel	Pris (euro/enhet)	En-heter (tusen styck)	Mark-nads-andel	Pris (euro/enhet)
Taiwan	3 186	14 %		3 428	15 %		2 949	14 %		2 958	15 %	
Index	*100*	*100*	*100*	*108*	*110*	*104*	*93*	*103*	*125*	*93*	*105*	*125*
Thailand	1 534	7 %		1 522	7 %		1 384	7 %		1 397	7 %	
Index	*100*	*100*	*100*	*99*	*101*	*107*	*90*	*100*	*127*	*91*	*103*	*127*
Filippinerna	690	3 %		437	2 %		449	2 %		476	2 %	
Index	*100*	*100*	*100*	*63*	*65*	*105*	*65*	*73*	*106*	*69*	*78*	*103*
Malaysia	475	2 %		361	2 %		193	1 %		265	1 %	
Index	*100*	*100*	*100*	*76*	*77*	*106*	*41*	*45*	*116*	*56*	*63*	*99*
Sri Lanka	574	3 %		749	3 %		1 017	5 %		1 101	5 %	
Index	*100*	*100*	*100*	*131*	*133*	*107*	*177*	*197*	*108*	*192*	*216*	*107*
Tunisien	550	2 %		527	2 %		530	3 %		495	2 %	
Index	*100*	*100*	*100*	*96*	*98*	*105*	*96*	*107*	*113*	*90*	*101*	*113*
Övriga	2 078	*9 %*		2 052	9 %		1 854	9 %		1 895	9 %	
Index	*100*	*100*	*100*	*99*	*101*	*110*	*89*	*99*	*131*	*91*	*103*	*127*
TOTALT	9 087	*40 %*		9 076	40 %		8 375	41 %		8 587	42 %	
Index	*100*	*100*	*100*	*100*	*102*	*109*	*92*	*103*	*125*	*94*	*106*	*122*

1) Taiwan

(60) Importen från Taiwan minskade under skadeundersökningsperioden från 3 158 600 enheter under 2007 till 2 958 000 enheter under översynsperioden och dess marknadsandel ökade något från 14 % till 15 % under samma period. Cykelimporten från Taiwan inriktas på de övre segmenten på marknaden. Under undersökningen framgick det av en modelljämförelse att importen från Taiwan säljs till ett högre pris än liknande modeller som tillverkas av unionsindustrin, liksom under den föregående undersökningsperioden[14]. Under skadeundersökningsperioden ökade dessutom importpriserna, motsvarande en ökning med 25% under översynsperioden i förhållande till 2007.

2) Thailand

(61) Importen från Thailand minskade under skadeundersökningsperioden från 1 534 000 enheter under 2007 till 1 397 000 enheter under översynsperioden. Den minskade importen följde utvecklingen av förbrukningen, eftersom dess marknadsandel låg kvar på 7 %. De cyklar som importeras från Thailand ligger i mellansegmentet på marknaden och undersökningen genom modelljämförelsen visade att importen från Thailand säljs till ett högre pris än liknande modeller som tillverkas av unionsindustrin. Under skadeundersökningsperioden ökade dessutom importpriserna, motsvarande en ökning med 27 % under översynsperioden i förhållande till 2007.

3) Sri Lanka

(62) Importen från Sri Lanka nästan fördubblades under skadeundersökningsperioden från 574 000 enheter under 2007 till 1 101 000 enheter under översynsperioden, och dess marknadsandel uppgick till 5 % i slutet av skadeundersökningsperioden. En part hävdade emellertid att de kinesiska exportörerna kringgår antidumpningstullarna genom omlastning via Sri Lanka. Kommissionen har för närvarande inte tillräckliga uppgifter för at dra någon slutsats om situationen när det gäller denna import. Under dessa omständigheter kan det inte uteslutas att den import som uppges ha sitt ursprung i Sri Lanka bidrar till den skada som unionsindustrin lidit.

(63) Efter meddelandet av uppgifter hävdade en berörd part att slutsatserna om ett eventuellt kringgående via Sri Lanka endast var en förmodan och att inget påstående om kringgående åtgärder via Sri Lanka skulle beaktas i de definitiva slutsatserna. Som svar på detta påstående bör det understrykas att kommissionen inte drog några slutsatser i denna fråga, vilket uttrycks tydligt i skäl 62.

6. UNIONSINDUSTRINS EKONOMISKA SITUATION

6.1. Inledande anmärkningar

(64) I enlighet med artikel 3.5 i grundförordningen undersökte kommissionen alla ekonomiska faktorer och förhållanden av betydelse för unionsindustrins situation.

---

[14] EUT L 183, 14.7.2005, s. 30.

(65) Med tanke på det stora antalet klagande unionstillverkare blev det, som förklarats ovan, nödvändigt att tillämpa bestämmelserna om stickprovsförfarande. För skadeanalysen fastställdes följande skadeindikatorer:

- De makroekonomiska aspekterna (produktionskapacitet, försäljningsvolym, marknadsandel, sysselsättning, produktivitet, tillväxt, dumpningsmarginalernas storlek samt återhämtning från verkningarna av tidigare dumpning) bedömdes för unionsindustrin som helhet, på grundval av uppgifter som inhämtades från nationella intresseorganisationer och enskilda tillverkare i unionen. Där så var möjligt kontrollerades dessa faktorer mot de uppgifter för hela unionen som tillhandahållits genom relevant officiell statistik.

- Analysen av de mikroekonomiska aspekterna (lager, försäljningspriser, kassaflöde, lönsamhet, räntabilitet, kapitalanskaffningsförmåga, investeringar och löner) gjordes på företagsnivå, dvs. för de enskilda unionstillverkarna i urvalet.

6.2. Makroekonomiska indikatorer

a) Tillverkning, produktionskapacitet och kapacitetsutnyttjande

(66) Unionsindustrins produktion minskade något varje år under skadeundersökningsperioden. I slutet av översynsperioden hade produktionen minskat med 11 % i förhållande till 2007, i samma takt som förbrukningen. Närmare uppgifter anges nedan i tabell 5:

Tabell 5

Unionens sammanlagda produktion

	2007	2008	2009	ÖP
Volym (enheter)				
Tillverkning	13 813 966	13 541 244	12 778 305	12 267 037
Index (2007=100)	*100*	*98*	*93*	*89*

(67) Produktionskapaciteten ökade något med 2 % mellan 2007 och översynsperioden. När produktionen minskade sjönk samtidigt kapacitetsutnyttjandet sammanlagt med 13 % mellan 2007 och översynsperioden. Under översynsperioden uppgick kapacitetsutnyttjandet till 81 %. I tabellen nedan anges närmare uppgifter.

Tabell 6

Produktionskapacitet och kapacitetsutnyttjande

	2007	2008	2009	ÖP
Volym (enheter)				
Produktionskapacitet	14 785 000	15 804 000	15 660 000	15 118 000

Index (2007=100)	*100*	*107*	*106*	*102*
Kapacitetsutnyttjande	93 %	86 %	82 %	81 %
Index (2007=100)	*100*	*92*	*87*	*87*

b) Försäljningsvolym

(68) Unionsindustrins försäljningsvolym till icke-närstående kunder på unionsmarknaden minskade med 13 % mellan 2007 och översynsperioden. Denna utveckling ligger i linje med den allmänna trenden mot en lägre förbrukning på unionsmarknaden. I tabellen nedan anges närmare uppgifter.

Tabell 7

Försäljning till icke-närstående kunder

	2007	2008	2009	ÖP
Volym (enheter)	12 838 638	12 441 446	11 604 072	11 134 061
Index (2007=100)	*100*	*97*	*90*	*87*

c) Marknadsandel

(69) Unionsindustrins marknadsandel fluktuerade något mellan 2007 och översynsperioden. Marknadsandelen minskade totalt med 1,3 procentenheter under skadeundersökningsperioden. I tabellen nedan anges närmare uppgifter.

Tabell 8

Unionens marknadsandel

	2007	2008	2009	ÖP
Unionens marknadsandel	56,0 %	55,4 %	56,4 %	54,7 %
Index (2007=100)	*100*	*99*	*101*	*98*

d) Sysselsättning och produktivitet

(70) Sysselsättningen minskade med 9 % under skadeundersökningsperioden, från 14 925 anställda under 2007 till 13 646 anställda under översynsperioden.

(71) Produktiviteten ökade något under 2008 i förhållande till 2007, men minskade därefter. Totalt sett minskade produktiviteten något med 3 % under skadeundersökningsperioden. I tabellen nedan anges närmare uppgifter.

Tabell 9

Total sysselsättning och produktivitet i unionen

	2007	2008	2009	ÖP
Antal anställda	14 925	14 197	14 147	13 646
Index (2007=100)	*100*	*95*	*95*	*91*
Produktivitet (enheter/år)	926	954	903	899
Index (2007=100)	*100*	*103*	*98*	*97*

e) Tillväxt

(72) Generellt sett bör det noteras att marknadsandelen för alla unionstillverkare minskade något med 1,3 procentenheter, medan förbrukningen minskade med 11 %, vilket tydligt visar att unionstillverkarna inte haft utrymme att växa.

f) Dumpningsmarginalens storlek

(73) Kinas dumpning fortsatte under översynsperioden. Beräkningen av dumpningen grundas på genomsnittliga priser från Eurostat på grund av låg samarbetsvilja hos de kinesiska exportörerna (se skäl 34). Eurostats genomsnittliga priser innehåller begränsade uppgifter om den produktmix som är av stor betydelse för beräkningen av dumpningsmarginalen (se skäl 35). Med tanke på Kinas outnyttjade kapacitet kan de faktiska dumpningsmarginalernas effekt på unionsindustrin trots detta inte anses vara försumbara.

g) Återhämtning från tidigare dumpning

(74) Kommissionen analyserade huruvida unionsindustrin har återhämtat sig från verkningarna av tidigare dumpning. Det konstaterades att den inte i förväntad utsträckning återhämtat sig från verkningarna av den tidigare dumpningen, vilket bl.a. framgår av en fortsatt låg lönsamhet och ett minskat kapacitetsutnyttjande.

6.3. Mikroekonomiska indikatorer

h) Lager

(75) En tillverkare kunde inte lämna några tillförlitliga lageruppgifter för skadeundersökningsperioden på grund av sin nuvarande interna struktur. Uppgifterna från detta företag kunde därför inte tas med i lageranalysen för skadeundersökningsperioden.

(76) Cykellagren ökade under analysperioden från 880 935 enheter 2007 till 1 091 516 enheter under översynsperioden, vilket motsvarar en ökning med 24 %. I tabellen nedan anges närmare uppgifter.

Tabell 10

Lager

	2007	2008	2009	ÖP
Volym (enheter)				
Utgående lager	880.935	1.132.612	818.276	1.091.516
Index (2007=100)	*100*	*129*	*93*	*124*

i) Försäljningspriser och kostnader

(77) Unionsindustrins genomsnittliga försäljningspris fritt fabrik till icke-närstående kunder i unionen uppvisade en viss nedåtgående trend under skadeundersökningsperioden. Totalt sett ökade unionsindustrins priser med 9 % mellan 2007 och översynsperioden i linje med de ökade produktionskostnaderna (se skäl 79).

Tabell 11

Pris per enhet på unionsmarknaden

	2007	2008	2009	ÖP
Pris per enhet vid försäljning i unionen (euro/enhet)	163	170	176	178
Index (2007=100)	*100*	*104*	*108*	*109*

(78) Tillverkningskostnaden beräknades på grundval av det vägda genomsnittet för alla typer av den likadana produkten som tillverkades av de tillverkare som ingick i urvalet.

(79) Tillverkningskostnaden ökade med 9 % under perioden. Denna ökning beror främst på den ändrade produktmixen. I tabellen nedan anges närmare uppgifter.

Tabell 12

Tillverkningskostad per enhet

	2007	2008	2009	ÖP
Tillverkningskostnad (euro/enhet)	165	169	180	180
Index (2007=100)	*100*	*102*	*109*	*109*

(80) Efter meddelandet av uppgifter påstod en part att produktionskostnaderna ökade mot bakgrund av stora sänkningar av vissa kostnader för råmaterial, nämligen stål och aluminium, vilket skulle antyda att den skada som lidits var självförvållad. Detta kunde dock inte styrkas med tillräcklig bevisning. Parten lämnade bara uppgifter som mycket allmänt visade hur aluminium- och stålpriserna hade utvecklats under skadeundersökningsperioden, men kunde inte visa i vilken utsträckning denna utveckling skulle ha påverkat de totala kostnaderna för cykeltillverkningen. Detta argument framfördes dessutom först efter meddelandet av uppgifter, och i det framskridna skedet i förfarandet var det därför inte längre möjligt att kontrollera. Påståendet avvisades därför.

j) Lönsamhet

(81) Under skadeundersökningsperiodens första år uppvisade de tillverkare som ingick i urvalet en negativ lönsamhet för den berörda produkten på totalt sett -1,7 %. Under 2008 blev unionstillverkarnas verksamhet lönsam, men under 2009 och översynsperioden gick industrin åter med förlust.

(82) Ovanstående utveckling visar att industrin befinner sig i ett utsatt läge jämfört med i den föregående undersökningen, då unionsindustrins lönsamhet uppgick till 3,6 % under översynsperioden.

Tabell 13

Lönsamhet

	2007	2008	2009	ÖP
Lönsamhet (försäljning i unionen)	-1,7 %	0,6 %	-2,2 %	-1,1 %
Index (2007=100)	*-100*	*33*	*- 129*	*- 68*

(83) Efter meddelandet av uppgifter hävdades det, dock utan skriftlig bevisning till stöd, att unionsindustrin inte hade kunnat förbättra sin effektivitet och sitt resultat. Däremot visade undersökningen att unionsindustrin har gjort betydande ansträngningar för att anpassa sig till prispressen från den dumpade importen genom att omlokalisera produktionsanläggningar inom unionen och därmed ökat sin kostnadseffektivitet (se skäl 85). Dessa påståenden avvisades därför.

k) Räntabilitet

(84) Investeringarna i den verksamhet som rör den berörda produkten minskade väsentligt under skadeundersökningsperioden, från 21 491 000 euro under 2007 till 11 738 000 euro under översynsperioden. Detta kan till stor del förklaras av den ekonomiska krisen, som började 2008 och var som värst under översynsperioden, då det var ännu svårare att få tillgång till nytt kapital och försäljningsprognoserna var pessimistiska.

(85) Det bör noteras att en stor del av investeringarna har gjorts för att effektivisera tillverkningsprocessen och hålla sig ajour med den senaste tekniken. I denna process har viss tillverkningskapacitet flyttats från västeuropeiska till östeuropeiska länder, vilket har expanderat tillverkningsbasen till nästan alla medlemsstater och visat att unionsindustrin fortfarande är livskraftig och försöker förbli konkurrenskraftig.

Tabell 14

Investeringar och räntabilitet

	2007	2008	2009	ÖP
Investeringar (tusen euro)	21 491	21 743	10 701	11 738
Index (2007=100)	*100*	*101*	*50*	*55*
Räntabilitet	-16 %	5 %	-20 %	-10 %

(86) En tillverkare kunde på grund av sin interna struktur inte lämna några tillförlitliga uppgifter om nettoproduktionen av fasta tillgångar under skadeundersökningsperioden för beräkningen av avkastningen på investeringar. Uppgifterna från detta företag kunde därför inte tas med i analysen av räntabiliteten under skadeundersökningsperioden.

(87) Räntabiliteten låg i linje med lönsamhetsutvecklingen. Under 2007 uppvisade de unionstillverkare som ingick i urvalet en negativ räntabilitet på 16 %. Den ökade dock något till en negativ avkastning på 10 % under översynsperioden.

l) Kassaflöde och kapitalanskaffningsförmåga

(88) En tillverkare kunde på grund av sin struktur inte lämna några tillförlitliga uppgifter om kassaflöde under skadeundersökningsperioden. Strukturen gjorde det omöjligt att skatta kassaflödet för bara cykeltillverkningen i den totala verksamheten. Uppgifterna från detta företag kunde därför inte tas med i analysen av kassaflödet under skadeundersökningsperioden.

(89) Kassaflödet, som visar industrins förmåga att själv finansiera sin verksamhet, förblev positivt under undersökningsperioden. Mellan 2007 och översynsperioden minskade det emellertid med ungefär 33 %. I tabellen nedan anges närmare uppgifter.

Tabell 15

Kassaflöde

	2007	2008	2009	ÖP
Kassaflöde (tusen euro)	19 981	20 767	19 261	13 350
Index (2007=100)	*100*	*104*	*96*	*67*

(90) De tillverkare som ingick i urvalet anskaffade kapital antingen internt, i det fall de tillhörde en koncern, eller genom banklån. Vissa andra företag använde sitt kassaflöde som finansieringskälla. Ingen av de tillverkare som ingick i urvalet har haft några större svårigheter med att anskaffa kapital.

m) Löner

(91) Under skadeundersökningsperioden ökade lönekostnaden per anställd med 11 %. Detta återspeglar en förändring av tillverkningen till något mer sofistikerade produkter.

Tabell 16

Löner

	2007	2008	2009	ÖP
Lönekostnad per anställd (euro)	20 239	20 880	22 499	22 541
Index (2007=100)	*100*	*103*	*111*	*111*

(92) Efter meddelandet av uppgifter hävdades det att lönekostnaden per anställd ökade samtidigt som efterfrågan minskade, vilket skulle tyda på att skadan var självförvållad. Såsom framgår av tabellen ovan ökade lönekostnaden per anställd med 11 % under skadeundersökningsperioden. Antalet anställda minskade dock med 9 % (se skäl 70). Den totala lönekostnaden ökade därför bara med 2 %. De sammantagna verkningarna på unionsindustrins lönsamhet konstaterades därför vara mycket små.

7. SLUTSATS OM SKADA

(93) De gällande antidumpningsåtgärderna har tydligt påverkat unionsindustrins situation. Unionsindustrin har i viss utsträckning kunnat dra nytta av de gällande åtgärderna och behållit en stabil marknadsandel. Tillverkningen i unionen minskade dock och vinstmarginalen förblev otillräcklig. Alla möjligheter till ytterligare tillväxt och vinster undergrävdes av den dumpade importens pris- och volymtryck.

(94) Importvolymen från Kina minskade mellan 2007 och översynsperioden (se skäl 53). Den största minskningen skedde mellan 2008 och 2009, då priserna på importen från Kina ökade betydligt. Denna prisökning, som framgick av undersökningen (se skäl 58), var dock inte tillräcklig för att industrin skulle kunna förbättra sin situation. Importen från Kina underskred unionsindustrins priser med så mycket som 53 %.

(95) Industrin befinner sig tydligt i ett utsatt läge, eftersom den går med förlust. Nästan alla skadeindikatorer som rör unionstillverkarnas ekonomiska situation – t.ex. lönsamhet, räntabilitet och kassaflöde – försämrades under skadeundersökningsperioden. Man kan därför inte dra slutsatsen att unionsindustrin befinner sig i en trygg situation. Situationen skulle dessutom ha kunnat förvärras ytterligare genom trycket från import som eventuellt kan kringgå åtgärderna.

(96) Mot denna bakgrund dras slutsatsen att unionsindustrin i sin helhet fortfarande befinner sig i en utsatt ekonomisk situation och har lidit fortsatt väsentlig skada i den mening som avses i artikel 3 i grundförordningen.

8. VERKAN AV DEN DUMPADE IMPORTEN OCH ANDRA FAKTORER

8.1. Verkan av den dumpade importen

(97) Parallellt med den krympande förbrukningen i unionen minskade den kinesiska importens marknadsandel något, från 4,4 % till 3,1 % (se skäl 53). Såsom anges i skäl 58, underskred priserna på den kinesiska importen, antidumpningstullarna oräknade, unionsindustrins priser med 53 % under översynsperioden. Det erinras om att tullsatsen uppgår till 48,5 %. Följaktligen visar prisunderskridandenivån å ena sidan att de nuvarande tullarna varit verkningsfulla och å andra sidan att det är nödvändigt att fortsätta med åtgärderna. Slutsatsen stöds av det faktum att prisunderskridandet befanns ligga på samma nivå som i den senaste översynen. Den skadevållande prispåverkan av den dumpade importen från Kina på unionsindustrin var fortsatt betydande och förväntas sannolikt att fortsätta (se skäl 58).

8.2. Den ekonomiska krisens inverkan

(98) På grund av de negativa ekonomiska villkoren under översynsperioden minskade förbrukningen av cyklar. Tillverkningen och sysselsättningen minskade också i takt med utvecklingen av förbrukningen. Eftersom cykelindustrin inte har några höga fasta kostnader påverkade inte den minskade tillverkningen lönsamheten i unionens cykelindustri.

(99) Efter meddelandet av uppgifter påstods det att unionsindustrin skaffade ytterligare produktionskapacitet när förbrukningen i unionen sjönk, vilket påverkade unionsindustrins situation på ett negativt sätt. Detta påstående motsägs av utvecklingen av förbrukningen och kapaciteten enligt beskrivningen i skälen 52 och 67. Förbrukningen sjönk i huvudsak mellan 2008 och 2009, medan produktionskapaciteten redan sjönk ett år tidigare, dvs. under 2007 och 2008. Följaktligen avvisades detta påstående.

8.3. Import från övriga länder

(100) Såsom framgår av skäl 59 minskade importvolymen från övriga tredjeländer med 6 % i linje med utvecklingen av förbrukningen. Marknadsandelen för import från övriga länder ökade från 40 % under 2007 till 42 % under översynsperioden. Ländernas genomsnittliga importpris minskade med 6 % mellan 2007 och översynsperioden. Den berörda produkten importerades huvudsakligen från Taiwan, Thailand och Sri Lanka.

(101) Marknadsandelen för importen från Taiwan ökade något under skadeundersökningsperioden (från 14 % till 15 %). Tillgängliga uppgifter tyder dock på att importen från Taiwan konkurrerar på rättvisa villkor med unionstillverkade cyklar (se skäl 60).

(102) Marknadsandelen för import från Thailand förblev konstant under skadeundersökningsperioden. Tillgängliga uppgifter visar att denna import under översynsperioden såldes till ett konkurrenskraftigt pris i förhållande till liknande cyklar tillverkade i unionen (se skäl 61).

(103) Importen från Sri Lanka ökade med 92 % under skadeundersökningsperioden. Marknadsandelen för den importen uppgick till 5 % under översynsperioden. Såsom förklaras i skäl 62 påstås emellertid importen från Sri Lanka inbegripa cyklar med ursprung i Kina.

(104) Sammanfattningsvis kunde importen från Taiwan och Thailand, som tillhör de största exportörerna av cyklar till unionen, inte ha haft någon negativ inverkan på unionsindustrins situation, främst beroende på att deras priser var desamma eller t.o.m. högre än unionsindustrins priser. Det kan däremot inte uteslutas att den import som uppges ha sitt ursprung i Sri Lanka bidrar till den skada som unionsindustrin lidit.

8.4. Kringgående

(105) Det har med bevisning hävdats att de kinesiska exportörerna kontinuerligt kringgår åtgärderna genom import via flera länder och att denna import vållar unionsindustrin skada. Med hänsyn till den bevisning för kringgående som tidigare upptäckts av Europeiska byrån för bedrägeribekämpning (Olaf), särskilt för import via Filippinerna, kan det inte uteslutas att sådan olaglig verksamhet fortfarande förekommer på marknaden och att den vållar unionsindustrin skada.

E. SANNOLIKHET FÖR FORTSATT SKADA

1. INLEDANDE ANMÄRKNINGAR

(106) Såsom beskrivs i skälen 66–91 har införandet av antidumpningsåtgärderna bara till viss del gjort det möjligt för unionsindustrin att återhämta sig från den skada den lidit. Under skadeundersökningsperioden befann sig unionsindustrin i en bräcklig och sårbar situation och var fortsatt utsatt för den skadevållande effekten av dumpad import från Kina.

(107) I enlighet med artikel 11.2 i grundförordningen granskades importen från det berörda landet för att man skulle kunna fastställa om det var sannolikt att skadan skulle återkomma.

2. EXPORTVOLYMER FRÅN KINA

(108) Såsom anges i skäl 40 är den kinesiska cykelindustrin exportinriktad. Kinesiska cyklar finns på de stora marknaderna världen över, särskilt i USA och Japan, där de har en dominerande ställning. Såsom nämnts i en föregående undersökning[15] kunde de kinesiska exporterande tillverkarna i slutet av 1990-talet, efter två års frånvaro från den amerikanska marknaden efter införandet av antidumpningstullar, på mycket kort tid i stor utsträckning öka sin närvaro på den amerikanska marknaden. Under 2009 låg exporten av kinesiska cyklar till USA på omkring 14 055 000 enheter av en total förbrukning på 14 888 000 enheter.

(109) Denna situation visar att de kinesiska tillverkarna snabbt kan exportera och komma in på nya marknader och behålla en dominerande ställning under en lång tid.

---

[15] EGT L 175, 14.7.2000, s. 49.

(110) Efter meddelandet av uppgifter hävdade en part att importen av kinesiska cyklar inte skulle öka betydligt om åtgärderna skulle upphöra att gälla, eftersom de kinesiska exportörerna hade problem med att uppfylla de europeiska säkerhetskraven för cyklar (standarderna EN 14764, EN 14765, EN 14766 och EN 14781). Detta påstående kunde dock inte styrkas med någon skriftlig bevisning. Undersökningen visade däremot att en stor andel cyklar och cykeldelar som uppfyller de nödvändiga säkerhetskraven redan importeras från Kina. Det fanns därför ingen anledning att tro att de kinesiska tillverkarna inte kunde uppfylla gällande säkerhetskrav för cyklar. Påståendet avvisades därför.

3. OUTNYTTJAD KAPACITET PÅ DEN KINESISKA MARKNADEN

(111) Såsom beskrivs i skäl 41 visade de uppgifter som samlades in under undersökningen att det finns en stor outnyttjad kapacitet i Kina. Det fanns tydliga tecken på att man kan dra slutsatsen att en stor del av denna outnyttjade kapacitet, i avsaknad av antidumpningsåtgärder, skulle kunna användas till att öka exporten till unionen. Detta bekräftas särskilt av att det inte finns något som tyder på att marknader i tredjeländer eller den kinesiska hemmamarknaden skulle kunna absorbera en ytterligare tillverkning i Kina.

(112) Efter meddelandet av uppgifter påstods det dessutom att ökningen av de kinesiska arbetskraftskostnaderna skulle begränsa ökningen av den kinesiska produktionskapaciteten betydligt. I detta sammanhang noteras det att de kinesiska exporterande tillverkarnas samarbetsvilja var mycket låg och att inga uppgifter om arbetskraftskostnader och kapacitet i Kina hade lämnats (se skäl 26). Den berörda parten lämnade inte heller in någon bevisning till stöd för sitt påstående. Detta påstående måste därför avvisas.

4. PÅSTÅENDE OM KRINGGÅENDE

(113) Såsom anges i skäl 105 har det med bevisning hävdats att de kinesiska exportörerna kontinuerligt kringgår åtgärderna genom import via flera länder. Detta bekräftas vidare av Olaf i det filippinska fallet. Denna typ av beteende visar de kinesiska exportörernas stora intresse av den attraktiva unionsmarknaden.

5. SLUTSATSER

(114) Unionsindustrin har under flera år lidit av verkningarna av den dumpade importen från Kina och befinner sig fortfarande i en utsatt ekonomisk situation.

(115) Såsom visats ovan kunde unionsindustrin återhämta sig från den kinesiska dumpningen tack vare de gällande antidumpningsåtgärderna. Under översynsperioden befanns sig dock unionsindustrin i en besvärlig ekonomisk situation. Mot bakgrund av detta är det sannolikt att unionsindustrins försäljning, marknadsandel, försäljningspriser och ekonomiska situation skulle försämras om industrin utsätts för ökade volymer av dumpad lågprisimport från det berörda landet.

(116) Såsom anges i skäl 58 fann man också att det faktum att de kinesiska tillverkarnas försäljningspriser underskred unionsindustrins priser med i genomsnitt 53 % tyder på att det, i avsaknad av åtgärder, är troligt att de kinesiska exporterande tillverkarna

kommer att exportera den berörda produkten till unionsmarknaden till priser som är avsevärt lägre än unionsindustrins priser.

(117) Mot bakgrund av resultaten av undersökningen, nämligen Kinas outnyttjade kapacitet, den kinesiska industrins exportinriktade karaktär och de kinesiska exportörernas tidigare handlande på utländska marknader, skulle ett upphävande av åtgärderna sannolikt innebära att unionsindustrin skulle lida fortsatt skada.

(118) Dessutom stärker kringgåendet i hög grad slutsatsen att industrin sannolikt kommer att lida fortsatt skada (se skälen 105 och 113). Detta utgör tydlig bevisning för att den europeiska marknaden även fortsättningsvis kommer att vara en attraktiv marknad för de kinesiska tillverkarna, som i avsaknad av antidumpningsåtgärder sannolikt skulle exportera större volymer till unionen.

F. UNIONENS INTRESSE

1. INLEDNING

(119) I enlighet med artikel 21 i grundförordningen undersökte kommissionen om det, trots slutsatsen om skadevållande dumpning, kunde dras en tydlig slutsats att det inte skulle ligga i unionens intresse att bibehålla antidumpningsåtgärderna mot import från Kina.

(120) Det bör erinras om att det i de föregående undersökningarna inte ansågs strida mot unionens intresse att åtgärder vidtas. Eftersom den här undersökningen är en översyn som analyserar en situation där antidumpningsåtgärder redan är i kraft är det dessutom möjligt att bedöma eventuella otillbörliga negativa verkningar för de parter som berörs av de gällande antidumpningsåtgärderna.

(121) Unionens intresse fastställdes på grundval av en bedömning av de olika parternas intressen, dvs. unionsindustrins, importörernas och användarnas intresse.

2. UNIONSINDUSTRINS INTRESSE

(122) Unionens cykelindustri har visat att den är bärkraftig och konkurrenskraftig när det råder rättvisa marknadsvillkor. Undersökningen visade dock att industrin fortfarande befinner sig i en utsatt situation med ett ekonomiskt resultat som är nära att gå jämnt upp. Effektiva konkurrensvillkor måste därför bibehållas på unionsmarknaden.

(123) Eftersom det dessutom i hög grad är industrin i unionen som utvecklar nya cykelmodeller skulle den också i full utsträckning dra nytta av denna utveckling, sett till försäljningsvolymer och priser, om trycket från den dumpade importen hålls under kontroll genom åtgärder.

(124) Det anses att en fortsatt tillämpning av åtgärderna skulle vara till nytta för unionsindustrin, som då skulle kunna bibehålla och eventuellt öka sin försäljningsvolym och troligen också sina försäljningspriser, och därmed uppnå den avkastningsnivå som krävs för fortsatta investeringar i ny teknik.

(125) Om åtgärderna mot import från Kina däremot skulle upphöra att gälla är det sannolikt att ytterligare snedvridning av handeln skulle uppstå, vilket oundvikligen skulle leda till att unionsindustrins återhämtningsprocess avstannar. Med tanke på den outnyttjade produktionskapaciteten i Kina och de kinesiska exportörernas tidigare handlande på

utländska marknader står det klart att unionsindustrin skulle få mycket svårt att återhämta sig eller inte alls kunna återhämta sig och behålla sin ställning om åtgärderna skulle upphöra att gälla. I annat fall kommer den skadevållande situationen för unionsindustrin sannolikt att förvärras ytterligare, vilket kan medföra en ytterligare minskning av produktionskapaciteten i unionen och nedläggning av flera tillverkningsföretag. Därför dras slutsatsen att antidumpningsåtgärder ligger i unionsindustrins intresse.

(126) Med tanke på slutsatserna om unionsindustrins situation enligt skälen 93–96 och i enlighet med argumenten för sannolikheten att skadan skulle fortsätta enligt skälen 106–117, får det också anses att unionsindustrin troligen skulle få erfara en allvarlig försämring av sin ekonomiska situation om antidumpningstullarna skulle tillåtas upphöra.

3. ANVÄNDARNAS INTRESSE

(127) Den aktuella undersökningen stöds av European Cyclists' Federation (ECF), som är en paraplyorganisation för nationella cyklistförbund i Europa.

(128) ECF hävdar att Europa är den viktigaste marknaden för moderna cykelprodukter med höga kvalitets- och säkerhetskrav och att införsel av produkter från Kina skulle leda till att kraven sänktes. ECF menar också att cykelindustrin har en mycket stor tillväxtpotential i unionens ekonomi, vilken skulle äventyras om antidumpningstullarna upphör att gälla.

(129) Det erinras vidare om att man i de föregående undersökningarna konstaterade att användarna inte skulle drabbas av några stora konsekvenser om åtgärder infördes. Trots de gällande åtgärderna kunde unionens importörer och användare fortsätta att skaffa leveranser från bland annat Kina. Det framkom inga indikationer på att det skulle ha varit svårt att hitta andra källor. Därför dras slutsatsen att bibehållandet av antidumpningsåtgärderna sannolikt inte skulle få några större konsekvenser för användarna i unionen.

4. LEVERANTÖRERNAS INTRESSE

(130) Association of the Bicycles Parts Producers (COLIPED) gav sig till känna under undersökningen. COLIPED hävdade att det i unionen finns omkring 300 fabriker med ca 7 300 anställda som levererar delar till cykeltillverkarna och att leverantörernas fortsatta överlevnad därför av nödvändighet är beroende av en fortsatt cykeltillverkning i Europa. I detta sammanhang konstaterades det att man utan gällande åtgärder kan förvänta sig ytterligare nedläggning av cykeltillverkning i Europa, vilket skulle få negativa konsekvenser för de företag i unionen som levererar komponenter och äventyra sysselsättningen i leverantörsindustrin. Följaktligen dras slutsatsen att införandet av antidumpningsåtgärder ligger i leverantörernas intresse.

5. IMPORTÖRERNAS INTRESSE

(131) Bara ett besvarat frågeformulär inkom från icke-närstående importörer när det gäller import från Kina, men detta frågeformulär var ofullständigt eftersom företaget höll på att lägga ner sin verksamhet av orsaker som inte angavs.

(132) Det bör först noteras att det på grund av importörernas låga samarbetsvilja var omöjligt att göra en korrekt och fullständig bedömning av de eventuella verkningarna av att införa respektive inte införa åtgärder. Det bör dessutom erinras om att syftet med antidumpningsåtgärderna inte är att förhindra import, utan att återupprätta en rättvis handel och säkerställa att importen inte sker till skadevållande dumpade priser. Eftersom import till skäliga priser fortfarande kommer att ha tillträde till unionsmarknaden och importen från tredjeländer kommer att fortsätta är det sannolikt att importörernas traditionella verksamhet inte kommer att påverkas nämnvärt. Det står även klart att unionstillverkarna har tillräcklig kapacitet att täcka en eventuell ökning av efterfrågan på cyklar. Såsom framgår av tabellen i skäl 59 visar importen från andra tredjeländer att det finns en betydande kapacitet för cykeltillverkning i dessa länder. Det är således högst osannolikt att det skulle uppstå brist på cyklar.

(133) Eftersom import till skäliga priser fortfarande kommer att ha tillträde till unionsmarknaden är det sannolikt att importörernas traditionella verksamhet kommer att bedrivas vidare även om åtgärderna mot dumpad från Kina bibehålls. Denna slutsats stärks ytterligare av den låga graden av samarbetsvilja hos de icke-närstående importörerna och det faktum att man i undersökningen inte kunde samla någon bevisning för att importörerna hade stött på några särskilda problem efter införandet av åtgärderna mot importen från Kina.

6. SLUTSATSER

(134) En fortsatt tillämpning av åtgärderna mot import av cyklar med ursprung i Kina skulle uppenbart ligga i såväl unionsindustrins och konsumenternas intresse som i de företags intresse som levererar cykeldelar i unionen. På så sätt kommer unionsindustrin att kunna växa och förbättra sin situation i en återupprättad rättvis konkurrens. Importörerna kommer inte heller att påverkas i någon större utsträckning, eftersom det fortfarande kommer att finnas cyklar till skäliga priser på marknaden. Om däremot inga åtgärder införs kommer unionens cykeltillverkare sannolikt att upphöra med sin verksamhet, vilket därmed hotar existensen för unionens tillverkare av cykeldelar.

(135) Mot denna bakgrund dras slutsatsen att det inte finns några tvingande skäl till att inte införa antidumpningstullar på import av cyklar med ursprung i Kina.

G. SLUTGILTIGA ANTIDUMPNINGSÅTGÄRDER

(136) Mot bakgrund av ovanstående bör antidumpningsåtgärderna beträffande cyklar bibehållas. I enlighet med artikel 11.2 i grundförordningen tillämpas en utvidgning av åtgärderna till följd av en översyn vid giltighetstidens utgång normalt sett i fem år, såvida det inte finns särskilda grunder eller omständigheter som motiverar en kortare period.

(137) Det bör i detta sammanhang noteras att det aktuella förfarandet präglas av särskilda omständigheter (se skälen 1 och 48), som också på ett adekvat sätt bör återspeglas i antidumpningsåtgärdernas varaktighet. I sak omfattas unionsindustrin av ovanliga åtgärder med en kombination av värdetullar på färdiga cyklar och ett system med tullbefrielse som innebär att den kan använda kinesiska cykeldelar som inte omfattas av tullar mot kringgående, under förutsättning att särskilda villkor är uppfyllda.

(138) Den aktuella översynen vid giltighetstidens utgång har bekräftat cykelbranschens komplexitet och dess nära samband med branschen för cykeldelar. Den visade att unionens cykelindustri i stor utsträckning utnyttjar systemet med tullbefrielse för import av cykeldelar (se skäl 1). Det är därför viktigt att tillämpningen av åtgärderna regelbundet ses över. På grundval av detta övervägdes om åtgärderna borde begränsas till tre år.

(139) Efter meddelandet av uppgifter framhöll många unionstillverkare och deras intresseorganisationer att åtgärderna borde tillämpas under till fem år. Parterna framhöll i huvudsak att cykeltillverkarna var beredda att investera i tillverkning av cykeldelar för att minska beroendet av importerade cykeldelar från Kina, men att tre år inte var en tillräckligt lång period för att uppnå en positiv avkastning på sådana investeringar.

(140) I detta avseende har argumentet att flera parter har investerat eller planerar att investera i cyklar eller cykeldelar ingen betydelse för bedömningen av behovet av och giltighetstiden för antidumpningsåtgärder i samband med en översyn vid giltighetstidens utgång. Det senare kan i själva verket bara grundas på fastställandet att åtgärdernas upphörande sannolikt skulle leda till att dumpningen och skadan fortsätter eller återkommer.

(141) Såsom redan förklarats i skäl 137 erinras det om att situationen för cykeltillverkningen i unionen har förändrats betydligt sedan de ursprungliga åtgärderna infördes 1993 och åtgärderna utvidgades till cykeldelar 1997, eftersom fler än 250 tullbefrielser har beviljats. Åtgärderna beträffande cyklar har dessutom en direkt koppling till de utvidgade åtgärderna beträffande cykeldelar och till det system med tullbefrielser som införts. Mot bakgrund av detta gäller fortfarande slutsatsen att åtgärderna skulle behöva undersökas på nytt i enlighet med vad som sägs i skäl 138. I detta sammanhang noterar rådet att kommissionen i enlighet med artikel 11.3 i grundförordningen har möjlighet att på eget initiativ inleda en interimsöversyn som omfattar dumpning och skada samt systemet med tullbefrielser.

(142) Mot bakgrund av detta och med hänsyn till det faktum att åtgärdernas giltighetstid i vilket fall som helst skulle tas upp i en eventuell översyn är det för tidigt att i samband med den aktuella översynen vid giltighetstidens utgång bedöma om det finns särskilda skäl eller omständigheter som skulle motivera en annan giltighetstid än den normala perioden på fem år som anges i artikel 11.2 i grundförordningen. Kommissionen anser därför att åtgärderna bör förlängas med fem år. Detta påverkar inte det faktum att giltighetstiden för de gällande antidumpningsåtgärderna kan ses över i en eventuell fullständig interimsöversyn i framtiden beroende på resultaten.

H. AVSLUTNING

(143) Alla berörda parter informerades om de viktigaste fakta och överväganden som låg till grund för avsikten att rekommendera att de befintliga åtgärderna bibehålls. Parterna beviljades även en tidsfrist inom vilken de kunde lämna synpunkter efter meddelandet av uppgifter. Alla inlagor och synpunkter beaktades noga när så var berättigat.

Av ovanstående följer att antidumpningstullarna bör bibehållas under fem år.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

1. En slutgiltig antidumpningstull införs härmed på import av tvåhjuliga cyklar och andra cyklar (inbegripet trehjuliga transportcyklar, men ej enhjulingar) utan motor, vilka för närvarande klassificeras enligt KN-nummer ex 8712 00 10 (Taric-nummer 8712 00 10 90), 8712 00 30 och ex 8712 00 80 (Taric-nummer 8712 00 80 90), med ursprung i Kina.

2. En slutgiltig antidumpningstullsats på 48,5 % ska tillämpas på nettopriset fritt unionens gräns, före tull, på de produkter som beskrivs i punkt 1.

3. Om inte annat anges ska gällande bestämmelser om tullar tillämpas.

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*. Den ska gälla i fem år.

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

Utfärdad i

På rådets vägnar
Ordförande