

**RÅDETS FÖRORDNING (EG) nr 1524/2000****av den 10 juli 2000****om införande av en slutgiltig antidumpningstull på import av cyklar med ursprung i 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 <sup>(1)</sup>, särskilt artikel 9 och artikel 11.2 i denna,

med beaktande av det förslag som kommissionen lagt fram efter samråd med den rådgivande kommittén, och

av följande skäl:

**A. FÖRFARANDE****1. Åtgärder som är föremål för översynen avseende Folkrepubliken Kina**

- (1) I oktober 1991 tillkännagav kommissionen att en antidumpningsundersökning avseende cyklar med ursprung i Folkrepubliken Kina (nedan kallad den ursprungliga undersökningen) <sup>(2)</sup> hade inletts.
- (2) I september 1993 införde rådet en slutgiltig antidumpningstull på 30,6 % på import av cyklar med ursprung i Folkrepubliken Kina (förordning (EEG) nr 2474/93 <sup>(3)</sup>).
- (3) I april 1996 påbörjade kommissionen en undersökning om kringgående av denna tull (förordning (EG) nr 703/96 <sup>(4)</sup>), vilken ledde till att tullen i januari 1997 utökades till att omfatta även cykeldelar med ursprung i Folkrepubliken Kina (rådets förordning (EG) nr 71/97 <sup>(5)</sup>).

**2. Gällande åtgärder avseende andra länder**

- (4) I mars 1998 införde rådet en slutgiltig antidumpningstull på import av cyklar med ursprung i Indonesien, Malaysia och Thailand (förordning (EG) nr 648/96 <sup>(6)</sup>).
- (5) I februari 1999 införde rådet slutgiltiga antidumpningstullar på cyklar med ursprung i Taiwan (förordning (EG) nr 397/1999 <sup>(7)</sup>).

**3. Begäran om översyn**

- (6) Till följd av offentliggörandet av ett tillkännagivande om att giltighetstiden för antidumpningsåtgärderna avseende import av cyklar med ursprung i Folkrepubliken Kina

snart skulle löpa ut <sup>(8)</sup> mottog kommissionen en begäran om översyn i enlighet med artikel 11.2 i förordning (EG) nr 384/96 (nedan kallad grundförordningen) avseende dessa åtgärder.

- (7) Begäran ingavs i juni 1998 av Europeiska cykeltillverkarorganisationen (EBMA) som företrädde gemenskapstillverkare av cyklar som svarade för en betydande del av gemenskapens sammanlagda tillverkning (nedan kallade de sökande gemenskapstillverkarna).

- (8) EBMA hävdade att dumpningen och skadan för gemenskapsindustrin sannolikt skulle fortsätta eller återkomma om åtgärderna upphävdes. Efter samråd med rådgivande kommittén fastställde kommissionen att det fanns tillräcklig bevisning för att inleda en undersökning <sup>(9)</sup> i enlighet med artikel 11.2 i grundförordningen och inledde därefter en undersökning.

**4. Undersökning**

- (9) Kommissionen underrättade officiellt de sökande gemenskapstillverkarna, de exporterande tillverkarna, importörer och konsumenter samt företrädarna för exportlandet om att översynen hade inletts och gav de berörda parterna tillfälle att skriftligen lämna synpunkter och begära att bli hörda.
- (10) Kommissionen sände frågeformulär till de parter den visste var berörda och mottog svar från tio sökande gemenskapstillverkare som hade deltagit i den ursprungliga undersökningen (nedan kallat stickprovet) och från 14 exporterande tillverkare i Folkrepubliken Kina. Av de sistnämnda exporterade följande elva företag cyklar till gemenskapen under undersökningsperioden:

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

<sup>(1)</sup> EGT L 56, 6.3.1996, s. 1. Förordningen senast ändrad genom förordning (EG) nr 905/98 (EGT L 128, 30.4.1998, s. 18).

<sup>(2)</sup> EGT C 266, 12.10.1991, s. 6.

<sup>(3)</sup> EGT L 228, 9.9.1993, s. 1.

<sup>(4)</sup> EGT L 98, 19.4.1996, s. 3.

<sup>(5)</sup> EGT L 16, 18.1.1997, s. 55.

<sup>(6)</sup> EGT L 91, 12.4.1996, s. 1.

<sup>(7)</sup> EGT L 49, 25.2.1999, s. 1.

<sup>(8)</sup> EGT C 74, 10.3.1998, s. 4.

<sup>(9)</sup> EGT C 281, 10.9.1998, s. 8.

(11) Kontrollbesök gjordes på plats hos följande företag:

a) Tillverkare i det jämförbara landet (Mexiko):

- Biciclo SA de CV, San Luis Potosi
- Bicileyca SA de CV, Apizaco
- Mercurio SA de CV, San Luis Potosi

b) Sökande gemenskapstillverkare (stickprovet):

- Batavus BV, Heerenveen, Nederländerna
- BH SA, Vitoria, Spanien
- Cycleurope international SA, Romilly/Seine, Frankrike
- Dawes Cycles Ltd, Birmingham, Förenade kungariket
- Derby Cycles Werke GmbH, Cloppenburg, Tyskland
- Hercules Fahrrad GmbH & Co. KG, Nürnberg, Tyskland
- Koninklijke Gazelle BV, Dieren, Nederländerna
- Kynast AG, Quakenbrück, Tyskland
- Micmo Gitane SA, Machecoul, Frankrike
- Raleigh Industries Ltd, Nottingham, Förenade kungariket

(12) Undersökningen om sannolikhet för fortsatt eller återkommande dumpning och skada omfattade perioden 1 september 1997–31 augusti 1998 (nedan kallad undersökningsperioden). Utvecklingen mellan 1995 och 31 augusti 1998 (nedan kallad skadeundersökningsperioden) undersöktes i syfte att fastställa sannolikheten för fortsatt eller återkommande skada.

(13) På grund av undersökningens komplicerade karaktär kunde översynen inte avslutas inom den normala tidsperioden på tolv månader som fastställs i artikel 11.5 i grundförordningen.

(14) Kommissionen inhämtade och kontrollerade alla uppgifter den bedömde vara nödvändiga för att fastställa sannolikheten för fortsatt eller återkommande dumpning och skada och gemenskapens intresse.

(15) Alla berörda parter underrättades om de viktigaste omständigheter och överväganden som ligger till grund för slutsatserna i denna översyn och beviljades en tidsfrist inom vilken de kunde lämna synpunkter. De synpunkter som lämnades övervägdes nog och när så var lämpligt ändrades slutsatserna i enlighet därmed.

#### B. PRODUKT SOM ÄR FÖREMÅL FÖR UNDERSÖKNING OCH LIKADAN PRODUKT

(16) Den produkt som är föremål för undersökning är samma produkt som i den ursprungliga undersökningen, dvs. tvåhjuliga cyklar och andra cyklar (inbegripet trehjuliga transportcyklar) utan motor enligt KN-nummer 8712 00 10, 8712 00 30 och 8712 00 80.

(17) I den ursprungliga undersökningen klassificerades de tvåhjuliga cyklarna i följande kategorier:

A) Mountainbikes.

B) Trekking-, city- och touringcyklar.

C) Barn- och ungdomscyklar.

D) Andra sport- och racercyklar.

(18) Samma klassificering användes i den nuvarande undersökningen. Det är emellertid att märka att det inte finns några klara skiljelinjer mellan kategorierna och att de olika produktkategorierna delvis sammanfaller. Ett antal modeller kan klassificeras i mer än en kategori.

(19) Undersökningen bekräftade att alla cyklar såldes genom ungefär samma distributionskanaler på gemenskapsmarknaden. Eftersom cyklar har samma grundläggande användningsområde är de till stor del utbytbara och modeller från olika produktkategorier konkurrerar således med varandra. På denna grundval drog kommissionen slutsatsen att samtliga kategorier utgör en enda produkt.

(20) Det framgick även av undersökningen att cyklar tillverkade av gemenskapsindustrin som såldes på gemenskapsmarknaden, cyklar tillverkade av mexikanska tillverkare som såldes på den mexikanska marknaden och cyklar med ursprung i Folkrepubliken Kina som importerades till gemenskapsmarknaden var likadana och följaktligen var att anse som likadana produkter enligt artikel 1.4 i grundförordningen.

#### C. SANNOLIKHET FÖR FORTSATT OCH ÅTERKOMMANDE DUMPNING

##### 1. Inledande anmärkningar

(21) I enlighet med artikel 11.2 i grundförordningen har denna slags översyn när det gäller dumpningsaspekterna till syfte att fastställa huruvida dumpning förekom under undersökningsperioden och huruvida den skulle fortsätta eller återkomma om åtgärderna upphörde. De slutsatser beträffande dumpning som anges nedan bör ses mot bakgrund av det faktum att importen till gemenskapen av den berörda produkten minskade från en topp på 2,5 miljoner enheter 1991 till mindre än 14 000 enheter under undersökningsperioden. Dessutom svarade de kinesiska exporterande tillverkare som samarbetade i undersökningen endast för 30 % av importen under undersökningsperioden.

##### 2. Fortsatt dumpning och sannolikhet för fortsatt dumpning

a) Jämförbart land

(22) Enligt de gällande åtgärderna är samma tullsats tillämplig på all import av cyklar med ursprung i Folkrepubliken Kina. I enlighet med artikel 11.9 i grundförordningen använde kommissionen samma metod som i den ursprungliga undersökningen och normalvärdet fastställdes således på grundval av uppgifter från ett tredje land med marknadsekonomi (nedan kallat det jämförbara landet).

- (23) Taiwan valdes som jämförbart land i den ursprungliga undersökningen. Taiwan ansågs dock inte lämpligt i den nuvarande undersökningen på grund av den parallella antidumpningsundersökningen avseende dess cykelexport och det faktum att det inte föreslogs av någon berörd part.
- (24) De sökande gemenskapstillverkarna föreslog Mexiko som lämpligt jämförbart land. I tillkännagivandet om inledande inbjöds de berörda parterna att lämna synpunkter på lämpligheten av detta val. Flera kinesiska exporterande tillverkare hävdade att de sökande gemenskapstillverkarna inte hade lämnat tillräcklig bevisning för att Mexiko skulle vara ett lämpligare val än något annat potentiellt jämförbart land, men lämnade själva inte tillräcklig bevisning till stöd för något alternativt land.
- (25) Några kinesiska exporterande tillverkare föreslog Indien som jämförbart land. Indien bedömdes inte vara ett lämpligt val av följande två huvudskäl:
- De cyklar som såldes i Indien ("rustika" cyklar som såldes till detaljhandeln i byggsatser) var inte jämförbara med dem som exporterades till gemenskapen av de kinesiska tillverkarna.
  - Den indiska marknaden är mycket skyddad (höga tullar, importlicenssystem, subventioner till tillverkarna).
- (26) Mot denna bakgrund beaktades följande omständigheter och överväganden vid bedömningen av Mexikos lämplighet som jämförbart land:
- De cyklar som tillverkades i Mexiko hade samma tekniska egenskaper som de som tillverkades i Folkrepubliken Kina och som exporterades till gemenskapen.
  - Mexiko kunde anses vara en öppen och representativ marknad. Importen av cyklar svarade för 13 % av den årliga försäljningen. Mexikos rättsliga och ekonomiska system gynnade frihandel och konkurrens. Landet tillämpade en tullsats (20 %) som var jämförbar med Europeiska unionens tullsats (15,4 %) och hade inga kvantitativa begränsningar eller licenssystem. De mexikanska tillverkarna fick inköpa delar och material både på den inhemska marknaden (där det fanns ett stort antal leverantörer av slangar, plåt, plast, däck, sadlar osv.) och utomlands (delar såsom fälgar, hjulnav, bromsar och växelförare). Det faktum att Mexiko införde en antidumpningstull på import av kinesiska cyklar 1997 ansågs inte vara relevant i detta sammanhang.
  - De mexikanska tillverkarnas inhemska försäljningsvolym var jämförbar med Folkrepubliken Kinas exportvolym.
- Tre större cykeltillverkare samarbetade i undersökningen (Mercurio SA de CV, Biciclo SA de CV och Bicleyca SA de CV) och 1998 svarade de för 50 % av försäljningen på den inhemska marknaden där de konkurrerade med minst sex andra större tillverkare. Dessa företag är konkurrenskraftiga och har moderna produktionsanläggningar, inbegripet automatiserad eller delvis automatiserad kapning av stålrör, TIG-svetsning av ramar och framgafflar, lackering med pulverfärg eller oljebaserad färg och löpande band. Mot denna bakgrund och i enlighet med artikel 2.7 i grundförordningen ansågs Mexiko vara ett lämpligt val av jämförbart land för fastställande av normalvärdet för den berörda produkten.
- (27) Några exporterande tillverkare hävdade att det inte längre var lämpligt att använda ett jämförbart land för fastställandet av normalvärdet och att detta skulle snedvrida alla förutsägelser om framtida dumpning. De hävdade att de nu driver sin verksamhet under marknadsekonomiska förhållanden i enlighet med artikel 2.7 c i grundförordningen och att detta utgjorde förändrade omständigheter, vilket innebär att en annan metod måste användas än i den ursprungliga undersökningen (jfr artikel 11.9).
- Det bör här understrykas att varje tillverkare faktiskt kan åberopa att han driver sin verksamhet under marknadsekonomiska förhållanden (jfr. artikel 2.7 b och 2.7 c) om han kan påvisa att en förändring av marknadsförhållandena ägt rum. Med hänsyn till förändringens art anser kommissionen att det är lämpligt att undersöka detta inom ramen för en interimsoversyn enligt artikel 11.3. Ingen kinesisk exporterande tillverkare hade vid den tidpunkt då den nuvarande undersökningen påbörjades emellertid lämnat tillräcklig bevisning för att motivera inledandet av en parallell översyn enligt artikel 11.3.
- (28) I enlighet med artikel 11.9 var kommissionen således tvungen att vid den nuvarande undersökningen använda samma metod som i den ursprungliga undersökningen med avseende på dumpningsaspekter, vilket bl.a. innebär att normalvärdet fastställdes på grundval av uppgifter avseende ett jämförbart land.
- b) Normalvärde
- (29) Först fastställdes, sammanlagt och för varje enskild modell, att de mexikanska tillverkarnas inhemska försäljning volymmässigt motsvarade minst 5 % av importen med ursprung i Folkrepubliken Kina, dvs. den var representativ i enlighet med artikel 2.2 i grundförordningen.

(30) Kommissionen konstaterade även att de samarbetsvilliga mexikanska tillverkarnas sammanlagda relevanta inhemska försäljning till oberoende kunder kunde anses ha skett vid normal handel. (Det vägda genomsnittliga försäljningspriset för all försäljning under undersökningsperioden översteg den vägda genomsnittliga tillverkningskostnaden per enhet och de individuella försäljningstransaktioner som skedde till priser som understeg tillverkningskostnaden per enhet utgjorde mindre än 20 % av den försäljning som låg till grund för fastställandet av normalvärdet.)

(31) Normalvärdet fastställdes därför på grundval av det pris som betalats eller skulle betalas vid normal handel av oberoende inhemska kunder till de samarbetsvilliga mexikanska tillverkarna under undersökningsperioden.

#### c) Exportpris

##### i) Samarbetsvilliga exporterande tillverkare

(32) Tio kinesiska exporterande tillverkare lämnade utförliga uppgifter om sina exportpriser. Enligt Eurostats uppgifter avsåg dessa uppgifter endast 30 % av den kinesiska exporten av cyklar till gemenskapen under undersökningsperioden (dvs. ungefär 4 200 enheter).

(33) Exportpriserna för dessa företag fastställdes i enlighet med artikel 2.8 i grundförordningen på grundval av de priser som faktiskt betalats eller skulle betalas för den berörda produkten.

##### ii) Icke-samarbetsvilliga tillverkare

(34) När det gäller de återstående 70 % av importen med ursprung i Folkrepubliken Kina som de icke-samarbetsvilliga tillverkarna svarade för var kommissionen tvungen att fatta sina avgöranden på grundval av tillgängliga uppgifter i enlighet med artikel 18.1 i grundförordningen. Således fastställdes ett genomsnittligt exportpris för alla transaktioner, med avdrag för de samarbetsvilliga tillverkarnas export, på grundval av Eurostats statistik. Normalt sett anses inte Eurostats statistik vara en lämplig källa i fall där de samarbetsvilliga tillverkarna endast svarar för 30 % av importen av den berörda produkten. Med hänsyn till de ringa importkvantiteterna under undersökningsperioden användes dock Eurostats statistik i detta fall eftersom huvudsyftet var att fastställa huruvida det var sannolikt att dumpningen skulle återkomma i betydande kvantiteter och inte att förhindra att exportörerna belönades för bristande samarbete. Eftersom en översyn vid giltighetstiden utgång endast kan leda till att åtgärderna bibehålls eller upphävs, men inte till att de ändras, är det dessutom inte nödvändigt att beräkna en exakt dumpningsmarginal.

#### d) Jämförelse

(35) Det är att märka att i vissa fall konstaterades olikheter mellan importerade cyklar med ursprung i Folkrepubliken Kina och cyklar som tillverkades och såldes i Mexiko, vilket huvudsakligen berodde på att de kinesiska modellerna var mer avancerade. I en undersökning som

inletts i enlighet med artikel 5 i grundförordningen hade detta lett till en justering uppåt av normalvärdet (i detta fall på grundval av försäljningspriserna på den mexikanska marknaden) i syfte att avspegla dessa olikheter, vilket i sin tur hade lett till en ökning av den konstaterade dumpningen. I detta fall ansågs emellertid en sådan justering inte vara nödvändig med hänsyn till den ringa inverkan på dumpningens omfattning och det faktum att en översyn vid giltighetstidens utgång inte kan leda till en ändring av åtgärderna.

(36) För att säkerställa en rättvis jämförelse gjordes, i enlighet med artikel 2.10 i grundförordningen, justeringar för olikheter som påverkade priserna och prisjämförbarheten, dvs. transport, försäkring, krediter, hanteringskostnader och därmed sammanhängande kostnader.

#### e) Dumpningsmarginal

(37) I enlighet med artikel 2.11 i grundförordningen gjordes en jämförelse i samma handelsled mellan det vägda normalvärdet fob mexikanska gränsen och det vägda genomsnittliga exportpriset (för både samarbetsvilliga och icke-samarbetsvilliga tillverkare) fob kinesiska gränsen.

(38) Det framgick av denna jämförelse att mycket betydande dumpning förekom och dumpningsmarginalen utgjordes av det belopp med vilket normalvärdet översteg exportpriset. Den dumpningsmarginal som konstaterades var högre än den som konstaterades i den ursprungliga undersökningen.

(39) Det framkom inga skäl i undersökningen för att denna dumpning skulle upphöra om åtgärderna upphörde. Kommissionen drar därför slutsatsen att det är sannolikt att dumpningen fortsätter.

(40) Några kinesiska exporterande tillverkare hävdade att det var omöjligt att dra giltiga slutsatser om vare sig den aktuella dumpningen eller framtida dumpning på grundval av en så liten importkvantitet. Även om konstaterandet att dumpning förekommer i sig inte motiverar ett bibehållande av åtgärderna inverkar detta faktum likväl på beslutet om huruvida åtgärderna skall upphävas eller bibehållas.

### 3. Sannolikhet för återkommande dumpning

(41) Följande faktorer har konstaterats vara relevanta för undersökningen av huruvida det är sannolikt att dumpningen återkommer, nämligen förekomsten av dumpning, kringgåendet av åtgärderna, utvecklingen av tillverkningen och kapacitetsutnyttjandet i Folkrepubliken Kina och utvecklingen när det gäller antalet cyklar som Folkrepubliken Kina exporterar till hela världen till dumpade priser.

a) Förekomst av dumpning och kringgående av åtgärderna

- (42) I den ursprungliga undersökningen fastställdes en hög dumpningsmarginal (30,6 %) och det framgick av den nuvarande undersökningen att dumpningen inte har undanröjts utan tvärtom ökat.
- (43) Det har dessutom gjorts många försök att kringgå de gällande antidumpningsåtgärderna. Sedan 1993 har ett stort antal anläggningar för montering av cyklar öppnats i gemenskapen och importen av cykeldelar har ökat dramatiskt. Denna utveckling som är en reaktion på de ursprungliga åtgärderna framgick av resultatet av undersökningen om kringgående från 1996.
- (44) Det framgick även av den undersökningen att så snart antidumpningsåtgärderna hade införts 1993 började kinesiska exporterande tillverkare att samarbeta med importörer i gemenskapen för att kringgå tullen genom att sända omonterade cyklar. Delar avsedda för samma monteringsanläggning spriddes på olika containrar, sändes på olika datum och lossades ibland i olika hamnar i gemenskapen.
- (45) Ett annat sätt att kringgå tullen bestod i att sända kinesiska cyklar till gemenskapen med ursprungsintyg som senare togs tillbaka med uppgift om att cyklarna var tillverkade i Vietnam (523 000 cyklar mellan 1992 och 1995).
- (46) När det gäller de viktigaste berörda cykeldelarna framgick det även av den undersökning som ledde till att åtgärderna utökades att det fanns bevisning för dumpning i förhållande till de normalvärden som tidigare fastställdes.
- (47) Några företag ansåg att kringgående av de ursprungliga åtgärderna genom montering i gemenskapen inte var en faktor som borde beaktas vid bedömningen av sannolikheten för att dumpningen skulle återkomma. Denna synpunkt kan emellertid inte godtas. Det framgick av den undersökning om kringgående som påbörjades 1996 att kringgåendet åtföljdes av dumpning och att åtgärdernas avhjälpande verkan undergrävdes.

- (48) Dessutom framgick det av undersökningen om kringgående och av den nuvarande låga importnivån från Folkrepubliken Kina att de kinesiska exporterande tillverkarna inte i nämnvärd utsträckning har försökt att konkurrera med icke-dumpade priser på gemenskapsmarknaden.

b) Utveckling av tillverkningen och kapacitetsutnyttjandet i Folkrepubliken Kina

i) Industrin i allmänhet

- (49) Enligt tillgängliga uppgifter (klagomålet) är produktionskapaciteten i Folkrepubliken Kina mycket stor (uppskattningsvis 70 miljoner enheter). Under de senaste åren har betydande investeringar gjorts i samriskföretag, särskilt av taiwanesiska företag, och exportinriktade tillverkare har beviljats betydande skatte- och tullåttnader.
- (50) Mellan 1995 och undersökningsperioden minskade den totala cykeltillverkningen, den inhemska förbrukningen varierade mellan 25 och 30 miljoner enheter och exporten varierade mellan 8 och 16 miljoner cyklar. Kapacitetsutnyttjandet är således ganska lågt, dvs. strax över 50 %.
- (51) På grund av den enorma outnyttjade kapaciteten har de kinesiska tillverkarna ett mycket stort spelrum både vad gäller tillverkningsprocessen och sortimentet. Dessa tillverkare kan därför öka sin tillverkning med kort varsel och styra den till valfri exportmarknad, inbegripet gemenskapen om åtgärderna skulle upphöra.
- (52) Situationen förvärras av det faktum att importen av viktiga cykeldelar har fortsatt att öka trots att de omfattas av åtgärderna sedan 1997, eftersom monteringsföretagen kan beviljas tullfrihet om de kan visa att värdet av de delar som har sitt ursprung i eller kommer från Folkrepubliken Kina utgör mindre än 60 % av den sammanlagda värdet av delarna av den sammansatta produkten eller att ökningen av de importerade delarnas värde genom monteringsverksamheten eller färdigställandet överstiger 25 % av tillverkningskostnaden (jfr artikel 13.2 b i grundförordningen).

Ökningen av importen av cykeldelar framgår av tabellen nedan.

| Import till gemenskapen av de viktigaste cykeldelarna med ursprung i Folkrepubliken Kina (antal enheter) | 1991    | 1992    | 1993      | 1994      | 1995      | 1996      | 1997      | 1998      | UP        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|---------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Ramar                                                                                                    | 122 579 | 359 396 | 1 049 657 | 1 169 226 | 1 456 691 | 1 893 237 | 1 926 896 | 2 445 528 | 2 272 651 |
| <i>Index</i>                                                                                             | 100     | 293     | 856       | 954       | 1 188     | 1 545     | 1 572     | 1 995     | 1 854     |
| Framgafflar                                                                                              | 37 321  | 644 926 | 1 352 814 | 1 672 070 | 3 283 292 | 3 507 635 | 3 600 818 | 3 494 433 | 3 529 895 |
| <i>Index</i>                                                                                             | 100     | 1 728   | 3 625     | 4 480     | 8 797     | 9 399     | 9 648     | 9 363     | 9 458     |

Källa: Eurostat.

- (53) Dessa delar tillverkas av företag som även kan tillverka hela cyklar. Om åtgärderna upphävs skulle importen av hela cyklar med ursprung i Folkrepubliken Kina sannolikt återkomma mycket snabbt och ersätta den nuvarande importen av cykeldelar.

ii) *Samarbetsvilliga tillverkare*

- (54) Mellan 1995 och slutet av undersökningsperioden var tillverkningen relativt stabil och de samarbetsvilliga kinesiska företagens prognoser för 1999 tyder på att de har för avsikt att öka sin tillverkning med 16 % till 10,6 miljoner enheter.
- (55) Dessutom framgår det av uppgifterna avseende kapacitetsutnyttjandet att det fanns en betydande outnyttjad kapacitet mellan 1995 och slutet av undersökningsperioden. Trots den planerade tillverkningsökningen finns det ändå kapacitet för ytterligare 5,8 miljoner enheter.
- (56) Några företag hävdade att det inte fanns någon tillförlitlig bevisning till stöd för kommissionens slutsatser om produktionskapaciteten och kapacitetsutnyttjandet i Folkrepubliken Kina. I detta hänseende hänvisade de till de slutsatser som dragits av Förenta staternas International Trade Commission. Kommissionen godtog inte detta. För det första avser dessa slutsatser en annan period än undersökningsperioden. Det är att märka att kommissionens och rådets slutsatser grundar sig på uppgifter som lämnats av de samarbetsvilliga kinesiska exporterande tillverkarna själva. Det låga kapacitetsutnyttjandet på ungefär 50 % som konstaterats för de samarbetsvilliga företagen tyder på att det finns en stor produktionskapacitet, vilket bekräftas av de uppgifter

som lämnats av den kinesiska cykeltillverkningssektorn i klagomålet. I detta sammanhang ansågs inte ett enkelt påstående från de samarbetsvilliga företagen om att åtskillnad bör göras mellan produktionskapacitet för export och produktionskapacitet för försäljning på den kinesiska marknaden vara övertygande. Ingen bevisning lämnades till stöd för detta. För det andra bör man ha i åtanke att om kommissionens slutsatser anses ha dragits på grundval av alltför begränsade uppgifter beror detta uteslutande på det mycket bristande samarbetet från de kinesiska exporterande tillverkarnas sida.

c) *Utvecklingen av den kinesiska exporten till tredje land*

i) *Allmän ökning*

- (57) Det framgick av de uppgifter från Comext som kommissionen fick förlita sig till på grund av det bristande samarbetet från de kinesiska exporterande tillverkarnas sida att den kinesiska exporten till hela världen ökade från 12,8 miljoner enheter 1995 till 14,6 miljoner enheter 1997 (+ 14 %). Under första halvåret 1998 uppgick exporten till 8 miljoner enheter, dvs. en ökning med 22 % jämfört med samma period 1997.
- (58) Denna utveckling kan illustreras av situationen i Förenta staterna där cyklar med ursprung i Folkrepubliken Kina inte omfattades av antidumpningsåtgärder. Denna import ökade från 4 miljoner enheter 1995 till 8,4 miljoner enheter 1998. Närmare uppgifter anges i tabellen nedan.

| Export från Folkrepubliken Kina till: | 1995       |                                     | 1996       |                                     | 1997       |                                     | 1998      |                                     | IP        |                                     |
|---------------------------------------|------------|-------------------------------------|------------|-------------------------------------|------------|-------------------------------------|-----------|-------------------------------------|-----------|-------------------------------------|
|                                       | Kvantitet  | Genomsnittligt pris per enhet (USD) | Kvantitet  | Genomsnittligt pris per enhet (USD) | Kvantitet  | Genomsnittligt pris per enhet (USD) | Kvantitet | Genomsnittligt pris per enhet (USD) | Kvantitet | Genomsnittligt pris per enhet (USD) |
| Världen                               | 12 822 722 | 42                                  | 12 239 224 | 38                                  | 14 617 906 | 35                                  | —         | —                                   | —         | —                                   |
| Förenta staterna                      | 4 074 554  | 52                                  | 3 902 483  | 39                                  | 5 734 027  | 38                                  | 8 400 000 | —                                   | 7 511 342 | —                                   |

Källa: Comext.

- (59) Priserna minskade dessutom väsentligt. Mellan 1995 och 1997 minskade de kinesiska exportpriserna till hela världen med i genomsnitt 17 % per enhet och exportpriset till Förenta staterna med 27 %.

ii) *Eventuell omläggning av den kinesiska exporten till följd av införandet av antidumpningsåtgärder och kvantitativa begränsningar i tredje land*

- (60) Enligt tillgängliga uppgifter har flera länder nyligen infört handelspolitiska skyddsåtgärder mot kinesiska cyklar till följd av den skada som vållats deras inhemska industrier. Kanada och Mexiko införde antidumpningstullar 1997, under det att Sydkorea och Vietnam beslutade att undantagsvis införa importbegränsningar. De kinesiska exporterande tillverkarna är därför tvingade att finna alternativa exportmarknader. Gemenskapsmark-

naden skulle bli ett mycket attraktivt alternativ för dessa tillverkare om gemenskapen upphävde de gällande antidumpningsåtgärderna.

iii) *Kinesisk export till tredje land*

- (61) Det är viktigt att märka att de exporterande tillverkarna i Folkrepubliken Kina med lätthet trängde in på andra exportmarknader såsom Australien och Sydkorea efter det att rådet hade infört antidumpningstullar 1993.

d) *Samarbetsvilliga exporterande tillverkares dumpning i tredje land*

- (62) De samarbetsvilliga kinesiska exporterande tillverkarnas export till tredje land (särskilt Förenta staterna, Australien och Japan) är vanligtvis mycket representativ för

den sammanlagda kinesiska cykelexporten och den svarade för 70 % av den sammanlagda kinesiska exporten till Förenta staterna 1996 och 1997 samt för 20 % respektive 50 % av den sammanlagda exporten till Japan och Australien under samma tidsperiod.

- (63) I samband med denna undersökning och med hänsyn till de samarbetsvilliga exporterande tillverkarnas svar på frågeformuläret inriktades undersökningen på de produktkategorier som även exporterades till gemenskapen, dvs. A och C. För samtliga samarbetsvilliga kinesiska exporterande tillverkare fastställdes ett vägt genomsnittligt exportpris för varje produktkategori och bestämmelseland.
- (64) Dumpningen beräknades genom att ett vägt genomsnittligt normalvärde fastställdes för varje produktkategori, vilket därefter jämfördes med det relevanta exportpriset.
- (65) När det gäller Förenta staterna, Kanada, Australien och Japan framgick det tydligt av denna beräkning att det förekom betydande dumpning (29–96 %) av bägge produktkategorier. Det är rimligt att anta att de kinesiska exporterande tillverkarna skulle sälja liknande volymer till liknande priser till gemenskapen om gemenskapens åtgärder upphävdes.

#### 4. Slutsats

- (66) Det framgick tydligt av undersökningen att importen till gemenskapen med ursprung i Folkrepubliken Kina under undersökningsperioden skedde till dumpade priser (om än i ringa kvantiteter). Den dumpning som konstaterades var klart mer omfattande än den som konstaterades i den ursprungliga undersökningen.
- (67) Det framgick även av undersökningen att upphävandet av de gällande åtgärderna med största sannolikhet skulle leda till en volymmässigt betydande export av kinesiska cyklar till gemenskapen. Denna slutsats grundade sig på det faktum att det fanns en betydande outnyttjad produktionskapacitet i Folkrepubliken Kina och på att åtgärderna hade kringgåtts. Allt detta visar på det fortsatta starka intresset från de kinesiska exporterande tillverkarnas sida av att sälja till gemenskapsmarknaden. Sannolikheten för att importvolymerna skulle öka till betydande nivåer igen förstärks av risken för omläggning av handeln till gemenskapen till följd av att Sydkorea, Mexiko, Kanada och Vietnam vidtagit handelspolitiska skyddsåtgärder.
- (68) Kommissionen drog även slutsatsen att mycket större kvantiteter sannolikt skulle exporteras till gemenskapen till dumpade priser. De höga dumpningsmarginaler som konstaterats för den kinesiska exporten till andra viktiga marknader i tredje land stödjer denna slutsats. Det är inte sannolikt att exporten från de kinesiska exporterande tillverkarna skulle återkomma i betydande

mängder till gemenskapsmarknaden annat än till låga dumpade exportpriser.

- (69) Sammanfattningsvis är det mycket sannolikt att importen till gemenskapen med ursprung i Folkrepubliken Kina skulle återkomma i betydande kvantiteter och till kraftigt dumpade priser om åtgärderna upphävs.

#### D. GEMENSKAPSINDUSTRIN

- (70) De gemenskapstillverkare som utgjorde gemenskapsindustrin i den ursprungliga undersökningen svarade för ungefär 54 % av den sammanlagda tillverkningen av cyklar i gemenskapen.
- (71) Kommissionen konstaterade att de sökande gemenskapstillverkarna svarade för ungefär 58 % av den sammanlagda tillverkningen i gemenskapen under undersökningsperioden. De utgör följaktligen gemenskapsindustrin i enlighet med artikel 4.1 i grundförordningen och kallas nedan gemenskapsindustrin.
- (72) De övriga gemenskapstillverkarna (som svarade för ungefär 42 % av den sammanlagda tillverkningen i gemenskapen) kallas nedan icke-sökande tillverkare.

#### E. UNDERSÖKNING AV GEMENSKAPSMARKNADEN

##### 1. Inledande anmärkningar

- (73) Gemenskapsindustrins situation bedömdes på grundval av två slags uppgifter:
- i) Allmänna skadeindikatorer för gemenskapsindustrin enligt definitionen i avsnitt D (tillverkning, produktionskapacitet, kapacitetsutnyttjande, lager, investeringar och sysselsättning) som inhämtades från de nationella cykelorganisationerna i gemenskapen.
- Gemenskapsindustrins uppgifter dubbelkontrollerades så långt det var möjligt mot andra tillgängliga uppgifter (statistik, uppgifter från tidigare antidumpningsundersökningar osv.).
- ii) Vissa resultatrelaterade skadeindikatorer (lönsamhet, priser, prisutveckling och prisunderskridande) som inhämtades och kontrollerades i samband med stickprovet. De företag som ingick i stickprovet svarade på gemenskapens frågeformulär och samarbetade fullt ut i översynen. De svarade för ungefär 40 % av gemenskapsindustrins sammanlagda tillverkning.

##### 2. Förbrukning i gemenskapen

- (74) Förbrukningen i gemenskapen beräknades genom att alla gemenskapstillverkare (gemenskapsindustrin och de icke-sökande tillverkarna) sammanlagda försäljningsvolym på gemenskapsmarknaden slogs samman med den sammanlagda importen (Eurostats statistik).

- (75) Förbrukningen minskade med 11 % under skadeundersökningsperioden, från 17 401 000 enheter 1995 till 15 452 000 enheter under undersökningsperioden. Samtidigt låg värdet av förbrukningen på en oförändrad nivå på ungefär 2,3 miljoner ellro, vilket innebär att de genomsnittliga försäljningspriserna på gemenskapsmarknaden ökade.
- (76) Den negativa utvecklingen av förbrukningen (i enheter) kan delvis förklaras av den kontinuerliga nedgången sedan början av 1990-talet för cykelsektorns två viktigaste produkter. Försäljningen av BMX-cyklar (moto-crosscyklar för barn – kategori C) har minskat väsentligt sedan 1991 och cyklar i kategori A (mountainbikes) har blivit allt mindre populära sedan 1992. Den minskade försäljningen av dessa bägge typer har inte uppvägs av en ökad försäljning av andra sorter eller kategorier.
- (77) Några exporterande tillverkare hävdade att BMX-cyklar och mountainbikes var Folkrepubliken Kinas huvudsakliga exportprodukter. Följaktligen skulle skadan inte kunna återkomma om det, såsom gemenskapen själv erkänner, inte längre finns någon större efterfrågan på dessa produkter i gemenskapen.
- (78) Även om efterfrågan på BMX-cyklar och mountainbikes på gemenskapsmarknaden minskade under skadeundersökningsperioden är den fortfarande betydande. Enligt tillgängliga uppgifter såldes flera miljoner mountainbikes på gemenskapsmarknaden under undersökningsperioden. Dessutom har gemenskapstillverkare och exporterande tillverkare lanserat flera nya modeller av BMX-cykeln, vilken fortfarande är en av de främsta typerna av barncykel.
- (79) De kinesiska exporterande tillverkarnas påstående bekräftas följaktligen inte.

### 3. Import av dumpade cyklar med ursprung i Folkrepubliken Kina

#### a) Volym och priser för importen av cyklar med ursprung i Folkrepubliken Kina

- (80) Antalet importerade cyklar med ursprung i Folkrepubliken Kina minskade mellan 1995 (då importen uppgick till sammanlagt 65 408 enheter) och undersökningsperioden. Efter en ökning av importen på 29 % 1996 minskade den från och med 1997 och under undersökningsperioden importerades endast 13 651 cyklar.
- (81) En berörd part hävdade att eftersom översyner omfattas av samma regler som andra undersökningar enligt artikel 11.5 i grundförordningen bör artikel 5.7 i grundförordningen även gälla för översyner vid giltighetstidens utgång. Den berörda parten hävdade vidare att den

nuvarande översyner därför aldrig skulle ha inletts eftersom importen med ursprung i Folkrepubliken Kina både volymmässigt och värdemässigt utgjorde mindre än 1 % av den sammanlagda förbrukningen under undersökningsperioden och alltså understeg miniminivån.

- (82) I artikel 11.2 i grundförordningen föreskrivs följande:

”En slutgiltig antidumpningsåtgärd skall upphöra att gälla fem år efter det att den infördes (...), om det inte vid en översyn konstateras att åtgärdernas upphörande sannolikt skulle innebära att dumpningen och skadan fortsätter eller återkommer. (...)”

Av detta följer att en översyn vid giltighetstidens utgång, oavsett importvolymen från ett visst berört land, har till syfte att fastställa huruvida antidumpningsåtgärdernas upphörande sannolikt skulle innebära att dumpningen och skadan fortsätter eller återkommer. Den har således inte till syfte att fastställa väsentlig skada i enlighet med artikel 3.2 i grundförordningen.

- (83) Följaktligen kan inte påståendet att den nuvarande undersökningen inte borde ha inletts bekräftas.
- (84) Av sifferuppgifterna i skäl 80 kan den slutsatsen dras att de antidumpningsåtgärder avseende kinesiska cyklar som infördes 1993 hade en omedelbar och drastisk inverkan på importvolymen, vilken uppgick till 2,5 miljoner cyklar 1991. Dessa siffror återspeglar emellertid inte de bägge följande faktorerna som ändrar bilden en aning.
- (85) Efter införandet av slutgiltiga antidumpningstullar 1993 exporterade kinesiska exporterande tillverkare cyklar till gemenskapen med användande av oriktiga ursprungsintyg (se skäl 44 och 45). Det konstaterades även att de kringgick de gällande tullarna. Fram till i början av 1997 <sup>(1)</sup> var det volymmässiga trycket från cyklar med ursprung i Folkrepubliken Kina således mycket större än vad som framgår av siffrorna.
- (86) Det genomsnittliga priset på cyklar med ursprung i Folkrepubliken Kina ökade väsentligt under skadeundersökningsperioden (+ 80 %), särskilt mellan 1997 och undersökningsperioden (+ 51 %). Med hänsyn till de begränsade importkvantiteterna, vilka minskade väsentligt (– 79 %) under skadeundersökningsperioden, kunde inga tillförlitliga slutsatser om priserna och prisutvecklingen dras av detta, särskilt som det inte fanns några tillgängliga uppgifter om eventuella förändringar av produktmixen.

#### b) De exporterande tillverkarnas prissättning

- (87) Trots att endast mycket begränsade kvantiteter importerades under undersökningsperioden undersöktes de exporterande tillverkarnas prissättning på grundval av de prisuppgifter som lämnats. Vid denna undersökning beaktades de exporterande tillverkarnas faktiska exportpriser (fritt gemenskapens gräns), både med och utan antidumpningstull, samt de priser fritt fabrik som gemenskapsindustrin tog ut av oberoende kunder i samma handelsled.

<sup>(1)</sup> Offentliggörande av förordning (EG) nr 71/97 om utvidgning av antidumpningstullen till att även omfatta vissa cykeldelar med ursprung i Folkrepubliken Kina.



- (88) Det framgick av denna undersökning att de exporterande tillverkarnas exportpriser var väsentligt lägre än gemenskapsindustrins, både med och utan den gällande antidumpningstullen.

#### 4. Gemenskapsindustrins ekonomiska situation

##### a) Inledande anmärkning

- (89) Vid bedömningen av gemenskapsindustrins situation är det att märka att sedan antidumpningsåtgärderna avseende import av cyklar med ursprung i Folkrepubliken Kina infördes har även import från andra tredje länder blivit föremål för antidumpningsundersökningar. Antidumpningsåtgärder avseende import av cyklar med ursprung i Indonesien, Malaysia och Thailand infördes 1996 och antidumpningsåtgärder avseende cyklar med ursprung i Taiwan infördes 1999.

##### b) Tillverkning

- (90) Mellan 1995 och undersökningsperioden minskade gemenskapsindustrins tillverkning med 25 %, dvs. med mer än 2 miljoner enheter (från 8 842 500 till 6 400 000 enheter).
- (91) Det framgick av undersökningen att denna minskning berodde på att flera företag lagt ner sin verksamhet och att de största gemenskapstillverkarna minskat sin tillverkning. Det är även att märka att vissa av de gemenskapstillverkare som utgjorde gemenskapsindustrin i den ursprungliga undersökningen i överlevnadssyfte hade lagt om sin tillverkning från hela cyklar (dvs. inbegripet tillverkning av ramar) till enkel montering eller delmontering av importerade delar (ramar, framgafflar, hela hjul, pedalaxel, frihjul, bromsar osv.).

##### c) Produktionskapacitet och kapacitetsutnyttjande

- (92) Eftersom cykeltillverkningen i gemenskapen är säsongstyrd är kapacitetsutnyttjandet mycket högt under vissa månader. I de flesta medlemsstater börjar säsongen i mars och slutar i september. Nästa säsongens cykelmodeller visas upp för handeln (grossister, agenter, detaljhandlare, stormarknader osv.) i september.
- (93) Mellan 1995 och undersökningsperioden minskade gemenskapsindustrins produktionskapacitet med 27 %, dvs. från 15 till 11 miljoner enheter, till följd av de faktorer som ledde till tillverkningsminskningen och av vissa gemenskapstillverkares omstrukturering (se skäl 91).
- (94) Trots den kraftiga neddragningen av produktionskapaciteten ökade kapacitetsutnyttjandet endast med 2 procentenheter mellan 1995 och undersökningsperioden. Det faktiska kapacitetsutnyttjandet under undersökningsperioden (58 %) bör ses i förhållande till det

kapacitetsutnyttjande (70 %) som är nödvändigt för att detta slags industri skall vara ekonomiskt bärkraftig.

##### d) Gemenskapsindustrins försäljning

- (95) Under skadeundersökningsperioden minskade försäljningsvolymen med 24 % (1,9 miljoner enheter). Minskningen var som störst i kategorierna A (-35 %) och C (-13 %), dvs. just de kategorier inom vilka de kinesiska exporterande tillverkarna hade visat sig vara mycket starka i den ursprungliga undersökningen. Minskningen kan åtminstone delvis förklaras av import som kringgick antidumpningsåtgärderna avseende kinesiska cyklar och av import av delar som var befriade från tull efter införandet av åtgärder mot kringgående.
- (96) Försäljningsvärdet minskade med 8 %. Denna minskning var inte alls lika betydande som den volymmässiga minskningen, vilket innebär att gemenskapsindustrins genomsnittliga försäljningspriser ökade under skadeundersökningsperioden.

##### e) Marknadsandel

- (97) Till följd av en allmän minskning av försäljningsvolymen och försäljningsvärdet minskade gemenskapsindustrins marknadsandel med 15 % (volymmässigt) mellan 1995 och undersökningsperioden, huvudsakligen i kategorierna A och C (se skäl 95).

##### f) Genomsnittligt försäljningspris och prisutveckling

- (98) Gemenskapsindustrins vägda genomsnittliga försäljningspris för cyklar på gemenskapsmarknaden ökade med 10 % under skadeundersökningsperioden. Det framgick av undersökningen att de viktigaste av de tillverkare som utgjorde gemenskapsindustrin har ändrat sin produktmix och övergått till att tillverka produkter i de högre prisklasserna. Detta innebar även att de var tvungna att inrikta sig på försäljning till grossister/detaljhandlare vars återförsäljningspriser är stabilare och attraktivare än i de övriga viktigaste försäljningskanalerna, såsom stormarknader och snabbköp.
- (99) Det framgick av undersökningen kategori för kategori att priserna i kategorierna A och C (vilka utgjorde den största delen av importen av kinesiska cyklar i den ursprungliga undersökningen) hade ökat med 13 % totalt sett under skadeundersökningsperioden, även om ökningen för de bägge produktkategorierna inte följde samma mönster och priserna för kategori C ökade med upp till 20 % mellan 1995 och 1997 till exempel.

- (100) Försäljningspriserna för kategori B, som var gemenskapsindustrins starkaste produktkategori, låg däremot på en mycket stabil nivå under skadeundersökningsperioden.

g) Lönsamhet

- (101) Även om gemenskapsindustrins genomsnittliga lönsamhet ökade något under skadeundersökningsperioden, från -2,3 % till -0,6 %, var den negativ för perioden i sin helhet. Gemenskapsindustrins förluster låg på en stabil nivå 1995 och 1996 (2,2 % år 1996). De minskade med 1,9 procentenheter 1997 (-0,3 % av nettoförsäljningen), men ökade återigen under undersökningsperioden (-0,6 % av nettoförsäljningen).
- (102) Det framgick av undersökningen att resultaten var som sämst under perioden 1995-1996 då de kinesiska exporterande tillverkarna kringgick antidumpningsåtgärderna (se skäl 44 och 45). För att förhindra detta kringgående utvidgades antidumpningsåtgärderna i början av 1997 till att omfatta cykeldelar. Till följd av en prisökning på 7 % jämfört med 1995 ökade gemenskapsindustrins lönsamhet något 1997. Den minskade därefter något under undersökningsperioden trots en ytterligare prisökning på 3 %.
- (103) Det framgår tydligt av denna utveckling att gemenskapsindustrins ekonomiska situation inte har förbättrats i tillräcklig utsträckning under skadeundersökningsperioden. Det framgick av undersökningen att lönsamheten var fortsatt negativ trots att gemenskapsindustrin genomförde en betydande omstrukturering, minskade vissa fasta tillverkningskostnader och ökade försäljningspriserna.
- (104) Lönsamheten under skadeundersökningsperioden bör jämföras med den nivå som anses utgöra miniminivån för industrin utan förekomsten av den dumpade importen med ursprung i Folkrepubliken Kina, dvs. 8 %.
- (105) Denna försämring förklaras huvudsakligen av den minskade tillverkningsvolymen (vilken ledde till en högre tillverkningskostnad per enhet) och av omstruktureringen av cykelindustrin.

h) Investeringar

- (106) Gemenskapsindustrins investeringar i byggnader, anläggningar och maskiner låg på ganska låga nivåer under skadeundersökningsperioden. De motsvarade endast 1,7 % till 2,5 % av värdet av gemenskapsindustrins försäljning på gemenskapsmarknaden. Investeringarna avsåg huvudsakligen maskiner och hade till syfte att effektivisera tillverkningen (svetsrobotar) och att förbättra cykelramarnas kvalitet.

i) Sysselsättning

- (107) Sysselsättningen i gemenskapsindustrin minskade stadigt mellan 1995 och undersökningsperioden. Sammanlagt 1 800 personer (12 % av samtliga anställda 1995) friställdes under skadeundersökningsperioden.

- j) Allmänna synpunkter som lämnats rörande gemenskapsindustrins ekonomiska situation

- (108) På grundval av pressmeddelanden och utdrag från icke-konfidentiella svar på kommissionens frågeformulär hävdade några exporterande tillverkare att vissa gemenskapstillverkares ekonomiska situation hade förbättrats under skadeundersökningsperioden, särskilt med avseende på försäljnings- och tillverkningsvolym och lönsamhet. De hävdade att detta motsade slutsatsen att gemenskapsindustrin hade befunnit sig i en svag och sårbar ekonomisk situation efter införandet av antidumpningstullarna på cyklar med ursprung i Folkrepubliken Kina 1993.
- (109) I detta hänseende bör det understrykas att de uppgifter som lämnades av dessa exporterande tillverkare huvudsakligen avsåg några enskilda tillverkare som utgjorde gemenskapsindustrin, vilkas situation inte var representativ för gemenskapsindustrin i sin helhet. Kommissionen ansåg att den allmänna slutsatsen följaktligen var riktig och återspeglar situationen för den berörda produkten och för samtliga enskilda företag som utgjorde gemenskapsindustrin.
- (110) Mot denna bakgrund ansåg kommissionen att slutsatsen att gemenskapsindustrins situation hade förbättrats inte kunde bekräftas.

## 5. Slutsats

- (111) Det framgick av undersökningen av gemenskapsindustrins ekonomiska situation att merparten av de ekonomiska indikatorerna visade på en fortsatt negativ utveckling under skadeundersökningsperioden. Tillverkningen minskade med 25 %, produktionskapaciteten med 27 %, försäljningsvolymen och värdet av försäljningen med 24 % respektive 8 % och storleken på och värdet av marknadsandelen med 8 % respektive 15 %. Även om priserna ökade med 10 % under undersökningsperioden jämfört med 1995 fortsatte gemenskapsindustrin att gå med förlust och minskade sysselsättningen med 12 %.
- (112) Mot denna bakgrund drog kommissionen slutsatsen att gemenskapsindustrins ekonomiska situation har varit fortsatt svag och sårbar sedan antidumpningstullarna på import av cyklar med ursprung i Folkrepubliken Kina infördes 1993.

## F. SANNOLIKHET FÖR ATT SKADAN ÅTERKOMMER

### 1. Inledande anmärkningar

- (113) Förutom gemenskapsindustrins ekonomiska situation undersökte kommissionen även sannolikheten för att skadan skulle återkomma om de gällande antidumpningsåtgärderna avseende import med ursprung i Folkrepubliken Kina upphävdes.

(114) Denna undersökning omfattade situationen på gemenskapsmarknaden mot bakgrund av att de kinesiska exporterande tillverkarna tidigare kringgått åtgärderna, den kinesiska cykelindustrins situation och de sannolika verkningarna på gemenskapsmarknaden av ett upphävande av antidumpningsåtgärderna.

## **2. Den kinesiska cykelindustrins situation och framtida exportvolym**

(115) Såsom nämnts i skäl 50 utnyttjar den kinesiska cykelindustrin endast ungefär 50 % av sin produktionskapacitet och de kinesiska cyklarna säljs på alla viktiga marknader världen över, särskilt på den amerikanska och på den japanska marknaden.

(116) Det framgick även av undersökningen att de kinesiska exporterande tillverkarna efter två års frånvaro från den amerikanska marknaden till följd av införandet av antidumpningstullar kunde komma igen på denna marknad nästan omedelbart när tullarna upphävdes tack vare omfattande försäljningskampanjer. Ett stort antal kinesiska cyklar såldes, särskilt genom snabbköp och varuhus som är en av de viktigaste distributionskanalerna i Förenta staterna (liksom i gemenskapen). Till följd härav exporterades 8 miljoner cyklar med ursprung i Folkrepubliken Kina till Förenta staterna under undersökningsperioden.

(117) Slutligen bör det även erinras om att flera länder nyligen har infört handelspolitiska skyddsåtgärder mot import av kinesiska cyklar (se skäl 60).

(118) Några exporterande tillverkare hävdade att den stora inhemska marknaden i Folkrepubliken Kina och exporten till tredje länder med stora och stabila marknader (t.ex. Japan och Förenta staterna) gör att det inte är sannolikt att skadan återkommer.

(119) De hävdade även att den kinesiska cykelindustrin inte har tillräcklig överskottskapacitet för att kunna börja exportera till gemenskapsmarknaden tillräckligt snabbt och i tillräcklig omfattning för att hota gemenskapsindustrin. De anser att det inte finns någon tillförlitlig bevisning till stöd för slutsatserna om produktionskapaciteten och kapacitetsutnyttjandet i Folkrepubliken Kina. De hävdade att kapacitetsutnyttjandet i Kina var mycket högre (ungefär 87 %) än vad som angivits i slutsatserna.

(120) Såsom angivits i skäl 116 är de kinesiska exporterande tillverkarna förvisso närvarande i tredje länder med stora och stabila marknader. Samtidigt har de emellertid visat att de snabbt kan lägga om sin export till nya marknader och penetrera dessa.

(121) Det är att märka att slutsatserna om produktionskapaciteten och kapacitetsutnyttjandet i Folkrepubliken Kina grundar sig på klagomålet och de uppgifter som lämnats av de kinesiska exporterande tillverkarna själva (se skäl 54 och 55).

(122) Mot denna bakgrund och i avsaknad av ny bevisning kan kommissionen följaktligen inte bekräfta de exporterande tillverkarnas påstående.

## **3. Sannolik situation på gemenskapsmarknaden om antidumpningsåtgärderna avseende import med ursprung i Folkrepubliken Kina upphävdes**

(123) Såsom angivits ovan har de kinesiska exporterande tillverkarna potential att snabbt penetrera gemenskapsmarknaden. Om antidumpningstullarna upphävdes skulle den outnyttjade produktionskapaciteten sannolikt leda till att stora volymer import med ursprung i Folkrepubliken Kina till låga och dumpade priser snart skulle nå upp till en nivå som var jämförbar med 1991 års nivå (ungefär 2,5 miljoner cyklar). Detta skulle innebära att de kinesiska exporterande tillverkarna fick en marknadsandel på ungefär 15 % av gemenskapsmarknaden.

(124) Detta utfall förefaller även högst troligt med hänsyn till de prisnoteringar som de kinesiska exporterande tillverkarna angivit till aktörer i gemenskapen och offerter i samband med större cykelutställningar i gemenskapen. Dessa priser som gjorts oberoende av om antidumpningsåtgärderna upphävs eller bibehålls var jämförbara med de priser som togs ut av de kinesiska exporterande tillverkarna på deras huvudsakliga exportmarknader.

(125) Det framgick av denna undersökning att de genomsnittliga priserna för den kinesiska importen sannolikt skulle öka något i jämförelse med priserna i den ursprungliga undersökningen eftersom cyklarna i de lägre prisklasserna visat sig vara bättre utrustade under undersökningsperioden. Dessa priser eller prisnoteringar var, om man använder den metod för jämförelse av priser som anges i skäl 87 och 88, dock väsentligt lägre än priserna för jämförbara modeller som såldes av gemenskapsindustrin. Om antidumpningsåtgärderna upphävdes skulle försäljningspriserna för kinesiska cyklar ligga i genomsnitt 40 till 55 % under genomsnittet för gemenskapsindustrin.

(126) Det framgår av denna slutsats att de exporterande tillverkarnas skadevällande prissättning skulle återkomma på en allvarlig nivå om åtgärderna tilläts upphöra att gälla. Utan antidumpningstullar skulle gemenskapstillverkarnas försäljningsvolym och marknadsandel sannolikt minska. Särskilt gemenskapsindustrins försäljning och tillverkningsvolym kan bägge förväntas minska med ungefär 1 miljon enheter till 5 miljoner respektive ungefär 5,4 miljoner cyklar. Det är även mycket sannolikt att gemenskapsindustrin skulle inrikta sig på att tillverka cyklar i de högre prisklasserna.

(127) Genom en detaljerad undersökning av distributionsnätet fastställdes följande:

- Gemenskapsindustrin är dominerande i försäljningskanalen grossister/detaljhandlare (60 till 65 % av den sammanlagda försäljningen) genom vilken huvudsakligen cyklar i mellanprisklasserna och i de högre prisklasserna säljs.
- Några gemenskapstillverkare (främst i Frankrike, Tyskland och Förenade kungariket) tillverkar emellertid huvudsakligen cyklar i de lägre prisklasserna och är specialiserade på försäljning till snabbköp, stormarknader och OEM-kunder (upp till 80 % av deras försäljning, dvs. sammanlagt 2 miljoner).

(128) Eftersom de kinesiska exporterande tillverkarna huvudsakligen skulle konkurrera inom kanaler med höga volymer skulle trycket på gemenskapsindustrin bli starkt inom dessa men mindre starkt inom försäljningskanalerna grossister/detaljhandlare.

(129) Upphävandet av antidumpningstullarna på kinesiska cyklar skulle således leda till

- ytterligare omstrukturering av gemenskapsindustrin och företagsnedläggningar,
- minskad sysselsättning i gemenskapsindustrin,
- minskade försäljningsvolymer, vilket leder till minskade tillverkningsvolymer, ökade fasta kostnader per enhet och ökade svårigheter för tillverkarna att täcka sina kostnader,
- minskade stordriftsfördelar, vilket leder till högre rörliga kostnader per enhet.

#### 4. Slutsatser om återkomsten av skadevällande dumpning

(130) Det framgick av undersökningen om sannolikheten för återkomsten av skadevällande dumpning att den skadevällande dumpningen skulle återkomma om antidumpningsåtgärderna avseende cyklar med ursprung i Folkrepubliken Kina upphävdes.

(131) Såsom tydligt framgår av de kinesiska exporterande tillverkarnas beteende under skadeundersökningsperioden och av deras resultat på exportmarknaderna har de stor kapacitet och enorm potential att tillverka både färdiga cyklar och cykeldelar. Dessa tillverkare har tekniska och ekonomiska förutsättningar att snabbt komma tillbaka till gemenskapsmarknaden och erövra väsentliga marknadsandelar på samma sätt som de nyligen gjort i Förenta staterna. Med hänsyn särskilt till förekomsten av dumpning och gemenskapsindustrins svaga ekonomiska situation drar kommissionen slutsatsen att ett upphävande av åtgärderna oundvikligen skulle leda till att den väsentliga skadan för gemenskapsindustrin återkom.

### G. GEMENSKAPENS INTRESSE

#### 1. Inledning

(132) Det bör erinras om att i den ursprungliga undersökningen ansågs införandet av åtgärder inte strida mot gemenskapens intresse.

(133) Inom ramen för denna översyn undersöktes huruvida det trots slutsatserna om dumpning, skada och sannolikt återkommande skadevällande dumpning fanns tvingande skäl för att dra slutsatsen att det inte låg i gemenskapens intresse att bibehålla åtgärderna i detta fall. För detta ändamål och i enlighet med artikel 21.1 i grundförordningen undersökte kommissionen de gällande åtgärdernas verkningar för alla parter som berörs av förordningen samt följderna av att inte bibehålla åtgärderna avseende importen från Folkrepubliken Kina.

#### 2. Gemenskapsindustrins intresse

(134) Det framgår även tydligt av gemenskapsindustrins ekonomiska situation att det ligger i industrins intresse att effektiva konkurrensvillkor upprätthålls och att priserna på gemenskapsmarknaden återspeglar dessa villkor.

(135) Några parter hävdade att gemenskapsindustrin inte borde skyddas från internationell konkurrens genom antidumpningsåtgärder och att gemenskapsindustrin borde ha återhämtat sig till fullo efter fem år av antidumpningsåtgärder.

(136) Det är att märka att gemenskapstillverkarna, som huvudsakligen utgjordes av små och medelstora företag, utsattes för hård konkurrens från import till låga och dumpade priser med ursprung i Folkrepubliken Kina mellan 1988 och slutet av 1996. Skadan var särskilt allvarlig mellan 1993 och 1996 på grund av de kinesiska exporterande tillverkarnas kringgående av tullen och av skadevällande dumpning från andra håll.

(137) Gemenskapsindustrin har gjort betydande insatser för att förbättra sin effektivitet och produktivitet under de senaste åren i syfte att minska sina tillverkningskostnader, förbättra kvaliteten och öka konkurrenskraften på denna priskänsliga marknad. Såsom framgår av den minskade produktionskapaciteten har flera gemenskaps-tillverkare antingen lagt ner eller minskat storleken på sina anläggningar. Detta har lett till att några få grupper bildats, vilka köper upp små välkända märken och produktionsanläggningar eller går samman med andra företag i syfte att omstrukturera och omorganisera sin verksamhet. Detta visar på industrins anpassningsförmåga, konkurrenskraft, bärkraft och vilja att överleva.

(138) Eftersom alla kända källor till antidumpning omfattas av antidumpningsåtgärder kan gemenskapsindustrin nu driva sin verksamhet på en marknad med sund konkurrens och har således möjlighet att återhämta sig ekonomiskt.

- (139) Om åtgärderna avseende den kinesiska importen upphävdes skulle gemenskapsindustrins redan bräckliga ekonomiska situation förvärras ytterligare, vilket skulle leda till ytterligare företagsnedläggningar och risk för ytterligare tusentals förlorade arbetstillfällen i gemenskapen. De negativa följderna för industrin skulle förstärkas av återverkningarna i gemenskapsindustrin för delar samt i föregående och senare förädlingsled.

### 3. Gemenskapstillverkarnas intresse

- (140) Under skadeundersökningsperioden minskade de icke-sökande tillverkarnas försäljning och tillverkningsvolym i gemenskapen med 10 % (försäljningen minskade från 4,6 till 4,1 miljoner enheter och tillverkningen minskade från 5,1 till 4,6 miljoner enheter). Tillgängliga uppgifter tyder på att de cyklar som såldes av de icke-sökande tillverkarna huvudsakligen konkurrerade med cyklar med ursprung i Folkrepubliken Kina (samma sortiment och likartade kunder). Följaktligen skulle även dessa tillverkare drabbas av en minskad marknadsandel. Upphävandet av antidumpningstullarna på cyklar med ursprung i Folkrepubliken Kina ligger således inte i deras intresse.

### 4. Verknningar för konsumenterna

- (141) Kommissionen mottog inga synpunkter avseende denna översyn från konsumentorganisationerna i gemenskapen, vilket tyder på att verkningarna av fortsatta antidumpningsåtgärder inte utgör något verkligt problem för konsumenterna.
- (142) Trots detta genomfördes en undersökning i syfte att fastställa de sannolika verkningarna både av att upphäva och att bibehålla åtgärderna.
- (143) Några parter hävdade att det fanns ett tillräckligt brett utbud av cyklar inom alla produktkategorier för konsumenterna att välja på tack vare konkurrensen från andra tillverkare än gemenskapstillverkarna och att åtgärderna borde upphävas för att öka denna konkurrens.
- (144) Det framgick av undersökningen att de resterande gemenskapstillverkarna reagerade på lägre försäljnings- och tillverkningsvolym och högre tillverkningskostnader per enhet genom att öka sina priser på cyklar i mellanprisklasserna och i de högre prisklasserna. De skulle reagera på samma sätt om antidumpningsåtgärderna upphörde. Det är att märka att dessa marknadssegment volymmässigt utgör ungefär 60 % av gemenskapsmarknaden.
- (145) Konsumenterna har ett brett urval inom alla produktkategorier att välja på även om man bortser från cyklar med ursprung i Folkrepubliken Kina. Gemenskapsindustrin bidrar väsentligt till det heltäckande utbudet och

undersökningen har inte visat på några problem med att möta efterfrågan.

- (146) Om antidumpningsåtgärderna upphävdes skulle priserna följaktligen öka för cyklar i mellanprisklasserna och i de högre prisklasserna och minska i de lägre prisklasserna. Konsumenternas valmöjligheter skulle således inte påverkas nämnvärt. På denna grundval ansåg kommissionen att bibehållandet av antidumpningsåtgärderna avseende import från Folkrepubliken Kina inte strider mot konsumenternas intresse.

### 5. Slutsats

- (147) På grundval av dessa omständigheter och överväganden och efter att ha undersökt alla synpunkter som lämnats av de berörda parterna drog kommissionen slutsatsen att det inte fanns några tvingande skäl för att inte bibehålla de gällande åtgärderna avseende import med ursprung i Folkrepubliken Kina. Då den gällande antidumpningstullen för kompletta cyklar genom förordning (EG) nr 71/97 har utvidgats till att även omfatta import av vissa cykeldelar med ursprung i Folkrepubliken Kina, skall antidumpningstullen bibehållas i sin utvidgade form.

### H. SLUTGILTIGA ÅTGÄRDER

- (148) Mot denna bakgrund och i enlighet med artikel 11.2 och 11.6 i grundförordningen bör den antidumpningstull på import av cyklar med ursprung i Folkrepubliken Kina som infördes genom förordning (EEG) nr 2474/93, utvidgad genom förordning (EG) nr 71/97, bibehållas.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

#### Artikel 1

1. En slutgiltig antidumpningstull skall införas på import av tvåhjuliga cyklar och andra cyklar (inbegripet trehjuliga transportcyklar) utan motor som för närvarande klassificeras enligt KN-nummer 8712 00 10, 8712 00 30 och 8712 00 80, med ursprung i Folkrepubliken Kina.
2. En slutgiltig tullsats på 30,6 % skall tillämpas på netto-priset fritt gemenskapens gräns, före tull.
3. Om inte annat anges skall gällande bestämmelser om tullar tillämpas.

#### Artikel 2

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

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

Utfärdad i Bryssel den 10 juli 2000.

*På rådets vägnar*

H. VÉDRINE

*Ordförande*

  

---