REGLAMENTO (CE) Nº 2414/95 DE LA COMISIÓN

de 13 de octubre de 1995

por el que se establece un derecho antidumping provisional sobre las importaciones de bicicletas originarias de Indonesia, Malasia y Tailandia

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CE) nº 3283/94 del Consejo, de 22 de diciembre de 1994, sobre defensa contra las importaciones objeto de dumping originarias de países no miembros de la Comunidad Europea (1), cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) nº 1251/95 (2), y, en particular, su artículo 23,

Visto el Reglamento (CEE) nº 2423/88 del Consejo, de 11 de julio de 1988, relativo a la defensa contra las importaciones que sean objeto de dumping o de subvenciones por parte de países no miembros de la Comunidad Económica Europea (3), cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) nº 522/94 (4) y, en particular, su artículo 11,

Previa consulta al Comité consultivo,

Considerando lo que sigue :

A. PROCEDIMIENTO

(1) En febrero de 1994, la Comisión comunicó, mediante un anuncio publicado en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* (5), la apertura de un procedimiento antidumping con respecto a las importaciones de bicicletas originarias de Indonesia, Malasia y Tailandia, y abrió una investigación.

(2) El procedimiento se inició como consecuencia de una denuncia presentada por la Asociación Europea de Fabricantes de Bicicletas (EBMA) en nombre de productores que representaban, según se afirmaba una proporción importante de la producción total de bicicletas en la Comunidad. La denuncia contenía pruebas del dumping de dicho producto y del perjuicio importante resultante, que se consideraron suficientes para justificar la apertura de un procedimiento.

(3) El presente procedimiento sigue a un procedimiento antidumping con respecto a las importaciones de bicicletas originarias de Taiwán y de la República Popular de China, que concluyó con el establecimiento de un derecho antidumping del 30,6 % sobre las importaciones de bicicletas originarias de ese país mediante el Reglamento (CEE) nº 2474/93 del Consejo (6). El margen de dumping para las importaciones de bicicletas originarias de Taiwán se consideró insignificante. Por consiguiente, el procedimiento antidumping con respecto a estas importaciones se dio por concluido mediante la Decisión 93/485/CEE de la Comisión (7).

(4) La Comisión lo comunicó oficialmente a los productores, exportadores e importadores manifiestamente afectados, a los representantes del país exportador y a los denunciantes y ofreció a las partes directamente afectadas la oportunidad de dar a conocer sus opiniones por escrito y de solicitar ser oídas.

(5) Los representantes de los exportadores, los denunciantes, algunos importadores y asociaciones de exportadores dieron a conocer sus opiniones por escrito. Se concedió audiencia a los exportadores indonesios, malayos y tailandeses, tal como éstos habían solicitado.

(6) Teniendo en cuenta el gran número de productores comunitarios que apoyaban expresamente la denuncia, la Comisión envió cuestionarios y recibió información detallada de una selección representativa de productores comunitarios según lo establecido en el considerando 73.

(7) Además, la Comisión envió cuestionarios a las partes notoriamente afectadas y recibió respuestas a estos cuestionarios de cinco productores indonesios y de un exportador en Japón vinculado a un productor indonesio, de cinco productores malayos y de cuatro tailandeses.

(8) La Comisión recabó y verificó toda la información que consideró necesaria a efectos del procedimiento preliminar y realizó pesquisas en los locales de las siguientes empresas :

1. *Productores comunitarios :*

— Cycleurope International, Neuilly sur Seine, Francia,

— Derby Cycle Werke Gmbh, Cloppenburg, Alemania,

— Kynast Ag, Quakenbrück, Alemania,

— Aurelia Dino SpA, Cuneo, Italia,

— FIV Bianchi SpA, Treviglio, Italia,

— Vivi Bikes Srl, Pontevico, Italia,

(1) DO nº L 349 de 31. 12. 1994, p. 1.
(2) DO nº L 122 de 2. 6. 1995, p. 1.
(3) DO nº L 209 de 2. 8. 1988, p. 2.
(4) DO nº L 66 de 10. 3. 1994, p. 10.
(5) DO nº C 35 de 3. 2. 1994, p. 3.
(6) DO nº L 228 de 9. 9. 1993, p. 1.
(7) DO nº L 227 de 8. 9. 1993, p. 21.

— Koninklijke Gazelle BV, Dieren, Países Bajos,
— Bicicletas de Alava SA, Vitoria, España,
— Falcon Cycles Ltd, Brigg, Reino Unido,
— Raleigh Industries Ltd, Nottingham, Reino Unido,
— Townsend Cycles Ltd, Leigh, Reino Unido;

2. *Importadores en la Comunidad:*

— Quantum International SA, París, Francia,
— Carrefour France SNC, Evry, Francia,
— Veleclair SA, Dreux, Francia,
— E. Reece, Londres, Reino Unido,
— Universal Cycles plc, Rayleigh, Reino Unido.

Estos importadores no estaban vinculados a exportadores de Indonesia, Malasia o Tailandia;

3. *Productores de Indonesia:*

— PT Insera Sena, Sidoarjo,
— PT Jawa Perdana Bicycle Industry, Tangerang,
— PT Wijaya Indonesia Makmur Bicycle Industries, Surabaya;

4. *Exportador vinculado en Japón:*

— JBI Japan Inc., Kobe;

5. *Productores de Malasia:*

— Akoko Sdn Bhd, Klang,
— Berjaya Cycles Sdn Bhd, Kulim,
— Greenworld Systems Sdn Bhd, Kuala Lumpur (previamente Fairly Toraya Sdn Bhd),
— Lerun Group Industries Berhad, Petaling Jaya,
— Rolls Rally Sdn Bhd, Pelabuhan Kelang;

6. *Productores de Tailandia:*

— Bangkok Cycle Industrial Co. Ltd, Bangkok,
— Siam Cycle MFG Co. Ltd, Samuthprakarn,
— Thai Bicycle Industry Co. Ltd, Samuthprakarn,
— Victory Cycle Co. Ltd, Samuthprakarn.

(9) La investigación sobre el dumping abarcó el período comprendido entre el 1 de enero de 1993 y el 31 de diciembre de 1993 (« en lo sucesivo el período de investigación »).

(10) Debido al volumen de información recopilado y a la complejidad de la investigación y, en especial, habida cuenta de los numerosos modelos de bicicletas y de la variedad de especificaciones técnicas, el procedimiento excedió de la duración normal de un año prevista en el apartado 9 del artículo 7 del Reglamento (CEE) nº 2423/88, en lo sucesivo « Reglamento de base ».

B. PRODUCTO CONSIDERADO Y PRODUCTO SIMILAR

(11) El producto objeto de la denuncia, y respecto al cual se abrió el procedimiento son todos los tipos de bicicletas, con o sin rodamientos de bolas, clasificadas en el código NC 8712 00.

(12) El producto es sumamente heterogéneo. Existen varios miles de modelos de bicicletas que se distinguen por un gran número de características específicas. A pesar de tales diferencias, hay que observar que todos los distintos tipos actualmente disponibles en el mercado presentan las mismas características físicas básicas. En esta gama de productos las bicicletas pueden clasificarse en cinco categorías básicas (bicicletas de montaña, de deporte y competición, de paseo, bicicletas para niños y otras). Sin embargo, no hay líneas claras de división entre categorías colindantes, y los segmentos se solapan. En varios casos, un tipo de bicicleta puede clasificarse en dos o más categorías. Además, los consumidores y usuarios utilizan normalmente una bicicleta de una categoría particular para varios usos.

(13) Se concluyó sobre la base de la investigación que todos los tipos de bicicletas originarias de Indonesia, Malasia y Tailandia vendidas en el mercado comunitario corresponden a la gama de productos descrita. Se consideraron, por lo tanto, como un solo producto a efectos del presente procedimiento.

(14) Se comprobó que las bicicletas producidas por la industria de la Comunidad y vendidas en el mercado comunitario, así como las producidas en Indonesia, Malasia y Tailandia y vendidas en el mercado interior, abarcan una gama de modelos similar en sus características técnicas y físicas básicas, idénticas a la de las bicicletas exportadas de Indonesia, Malasia y Tailandia a la Comunidad. Por lo tanto, la Comisión consideró estas bicicletas como producto similar a efectos del apartado 12 del artículo 2 del Reglamento de base.

C. DUMPING

1. Valor normal

a) *Indonesia*

(15) En cuanto a la determinación del valor normal para los productores indonesios, la Comisión estableció primero para cada productor si sus ventas nacionales totales de bicicletas eran representativas en comparación con sus ventas de exportación totales de bicicletas a la Comunidad.

(16) Los tres productores indonesios sujetos a este procedimiento que cooperaron completamente vendieron bicicletas en el mercado interior durante el período de investigación. El volumen nacional

total de las ventas de cada empresa era superior al 5 % de su volumen total de las ventas de exportación. Por lo tanto, se consideraron estas ventas como representativas.

(17) La Comisión examinó posteriormente si los modelos de bicicletas vendidos por estas tres empresas en el mercado interior podían considerarse como idénticos o directamente comparables a los modelos vendidos para su exportación a la Comunidad.

(18) Sin embargo, como en el procedimiento previo antidumping relativo a las bicicletas originarias de la República Popular de China y de Taiwán, esta evaluación resultó sumamente difícil por la considerable variedad de características físicas y combinaciones de prestaciones mostradas por los productos en cuestión. Dada la diversidad de modelos vendidos nacionalmente y para la exportación a la Comunidad, el cálculo de los valores normales sobre la base de precios que permitiesen una comparación adecuada con los precios de exportación en la mayoría de los casos habría requerido cálculos y ajustes excepcionalmente complejos. Por estas razones, se consideraron los modelos como comparables a efectos del cálculo del valor normal si tal comparabilidad había sido propuesta y justificada claramente por los productores afectados y si sólo se requerían ajustes de importancia menor para explicar las diferencias en las características o prestaciones.

(19) Para cada uno de los modelos vendidos por las tres empresas indonesias en el mercado interior, comparables a modelos vendidos para la exportación a la Comunidad, la Comisión estableció si las ventas nacionales eran suficientemente representativas.

(20) Las ventas nacionales de un modelo particular fueron consideradas como suficientemente representativas, a efectos del apartado 3 del artículo 2 del Reglamento de base, cuando el número de bicicletas de este modelo vendidas en Indonesia durante el período de investigación representó el 5 % o más del número de bicicletas del modelo comparable vendidas para su exportación a la Comunidad.

(21) La Comisión finalmente examinó si las ventas nacionales de cada modelo podían considerarse como realizadas en el curso de operaciones comerciales normales, analizando la proporción de ventas rentables del modelo en cuestión.

(22) En casos en que el número de bicicletas vendidas a un precio neto de venta igual o superior al coste calculado de producción representaba más del 80 % del volumen total de ventas, el precio interno de este modelo se basó en una media ponderada de todas las transacciones nacionales de venta durante el período de investigación, fueran rentables o no. En caso de que el número de bicicletas vendidas a un precio neto igual o superior al coste calculado de producción representase menos del 80 % pero más del 10 % del volumen total de ventas, el precio interno de este modelo se basó únicamente en una media ponderada de las transacciones nacionales rentables de venta. En caso de que el número de bicicletas vendidas a un precio neto de venta igual o superior al coste calculado de producción representara menos del 10 % del volumen total de ventas, se consideró que no se vendió el modelo en el curso de operaciones comerciales normales y que el precio interno no representaba una base apropiada para el valor normal.

(23) Al aplicar las pruebas establecidas en los considerandos 17 a 22, se comprobó que solamente para parte de los modelos vendidos por las tres empresas indonesias nacionalmente, podía basarse el valor normal en el precio interno real de modelos comparables de conformidad con la letra a) del apartado 3 del artículo 2 del Reglamento de base, porque los modelos vendidos nacionalmente eran técnicamente demasiado diferentes, no se vendían en suficientes cantidades o se vendían con pérdidas.

(24) Por lo tanto, para la mayoría de los modelos de bicicleta vendidos para la exportación a la Comunidad por las empresas indonesias que cooperaron hubo que calcular el valor normal, de conformidad con el inciso ii) de la letra b) del apartado 3 del artículo 2 del Reglamento de base, sobre la base de un valor calculado para los productos exportados a la Comunidad.

(25) El valor calculado fue determinado añadiendo a los costes de fabricación de los modelos exportados un porcentaje razonable para gastos de venta, generales y administrativos y un margen razonable de beneficio.

(26) Con este fin, la Comisión examinó si estos gastos contraídos y el beneficio de cada uno de los productores afectados en el mercado interior constituían información fiable, a efectos del inciso ii) de la letra b) del apartado 3 del artículo 2 del Reglamento de base. Se consideraron los gastos nacionales reales de venta, generales y administrativos como fiables, cuando el volumen nacional de ventas de la empresa afectada podía considerarse como representativo (véase el considerando 16). Éste era el caso de las tres empresas. Se consideró el margen de beneficio nacional real como fiable cuando se vendió un suficiente número de bicicletas a un precio de venta neto superior al coste calculado de producción. Este era también el caso de las tres empresas.

(27) Por lo tanto, el valor calculado de todos los modelos indonesios de bicicletas para los cuales tal cálculo era necesario fue establecido sobre la base de las cifras reales de gastos de venta, generales y administrativos y de beneficio para las empresas afectadas.

(28) Debido a la insuficiente cooperación de dos empresas indonesias, no fue posible obtener o verificar la información necesaria solicitada en el cuestionario. En el caso de una empresa, la Comisión no pudo llevar a cabo una verificación debido al hecho de que el día de la visita de inspección no estaba disponible ninguno de los documentos contables pertinentes. En el caso de la otra empresa, la deficiencia consistió en el incumplimiento de varios plazos para proporcionar la información crucial referente a las transacciones de venta y al coste nacional de producción, lo que hizo que la Comisión no pudiese llevar a cabo una verificación concluyente. En consecuencia, las conclusiones preliminares de dumping referentes a estas dos empresas se basaron en los datos disponibles de conformidad con la letra b) del apartado 7 del artículo 7 del Reglamento de base.

b) *Malasia*

(29) En el curso de la investigación se comprobó que dos de los cinco productores malayos pertenecían al mismo grupo de empresas. Uno de ellos exportó bicicletas a la Comunidad durante el período de investigación, pero no vendió ninguna en el mercado interior. El otro, al contrario, vendió cantidades sustanciales en el mercado interior pero no realizó ninguna venta de exportación a la Comunidad. Aunque estas dos empresas mantuvieran actividades separadas de producción, a efectos de las determinaciones provisionales sobre el dumping se consideró apropiado tratarlas como un productor/exportador.

(30) Solamente un exportador malayo efectuó ventas nacionales representativas durante el período de investigación, puesto que su volumen nacional total de ventas era superior al 5 % de su volumen total de ventas de exportación.

(31) Al aplicar las pruebas establecidas en los considerandos 17 a 22, se comprobó que para ninguno de los modelos vendidos por esta empresa nacionalmente podía basarse el valor normal en el precio interno real de modelos comparables, de conformidad con la letra a) del apartado 3 del artículo 2 del Reglamento de base, porque los modelos vendidos nacionalmente eran técnicamente demasiado diferentes, no se vendían en suficiente cantidad o se vendían con pérdida.

(32) Por lo tanto, para todos los modelos vendidos por los exportadores malayos, hubo que calcular el valor normal, de conformidad con el inciso ii) de la letra b) del apartado 3 del artículo 2 del Reglamento de base, sobre la base de un valor calculado para los productos exportados a la Comunidad.

(33) Puesto que solamente un productor/exportador hizo ventas nacionales representativas de bicicletas durante el período de investigación (véase el considerando 30), los gastos de venta, generales y administrativos contraídos y el beneficio logrado por esta empresa en el mercado interior eran los únicos datos disponibles en Malasia con este fin.

(34) La Comisión examinó si el margen de beneficio nacional de esta empresa podía considerarse como fiable verificando que el número de bicicletas vendidas a un precio superior al coste calculado de producción fuera suficientemente representativo. Tal era el caso.

(35) Por lo tanto, el valor calculado de todos los modelos vendidos para la exportación a la Comunidad por las empresas malayas fue establecido añadiendo a los costes de fabricación de los modelos exportados las cifras de gastos de venta, generales y administrativos y de beneficio del único productor/exportador que hizo ventas nacionales.

c) *Tailandia*

(36) Tres de los cuatro exportadores tailandeses sujetos a este procedimiento vendieron bicicletas en el mercado interior durante el período de investigación. El volumen nacional total de las ventas de cada empresa era superior al 5 % del volumen total de las ventas de exportación. Por lo tanto, se consideraron estas ventas como representativas a efectos del apartado 3 del artículo 2 del Reglamento de base.

(37) Sin embargo, sólo respecto a una empresa tailandesa con ventas nacionales pudo basarse el valor normal en el precio interno real de modelos comparables para todos los modelos vendidos para su exportación a la Comunidad.

(38) Al aplicar las pruebas establecidas en los considerandos 17 a 22, se comprobó que para ninguno de los modelos vendidos por esta empresa nacionalmente podía basarse el valor normal en el precio interno real de modelos comparables, de conformidad con la letra a) del apartado 3 del artículo 2 del Reglamento de base, porque los modelos vendidos nacionalmente eran técnicamente demasiado diferentes, no se vendían en suficiente cantidad o se vendían con pérdida.

(39) Para la mayoría de los modelos de bicicletas vendidos para la exportación a la Comunidad por las otras tres empresas tailandesas, hubo que calcular el valor normal, de conformidad con el inciso ii) de la letra b) del apartado 3 del artículo 2 del Reglamento de base, sobre la base de un valor calculado para los productos exportados a la Comunidad.

(40) El valor calculado fue determinado añadiendo a los costes de fabricación de los modelos exportados un porcentaje razonable para gastos de venta, generales y administrativos, y un margen razonable de beneficio.

(41) Con este fin, la Comisión examinó si los gastos de venta, generales y administrativos, contraídos y el beneficio logrado por cada uno de los productores afectados en el mercado interior constituían datos fiables, a efectos del Reglamento de base. Se consideraron los gastos de venta, generales y administrativos, nacionales reales como fiables cuando el volumen nacional de las ventas de la empresa afectada hubiera podido considerarse como representa-

tivo (véase el considerando 36). Éste era el caso de las tres empresas con ventas nacionales. Se consideró el margen de beneficio nacional real como fiable cuando el número de bicicletas vendidas a un precio superior al coste calculado de producción era suficientemente representativo. Éste era también el caso para dos de las tres empresas con ventas nacionales.

(42) Por lo tanto, para una empresa que presentaba ventas nacionales y cifras fiables de gastos de venta, generales y administrativos, y de beneficio, se utilizaron sus cifras reales. Para otra empresa que tenía ventas nacionales pero solamente una cifra fiable de gastos de venta, generales y administrativos, la cifra de beneficio aplicada fue una media ponderada de los márgenes de beneficio de las otras dos empresas con ventas nacionales. Para una tercera empresa, para la que hubo que calcular el valor normal y que no tenía ninguna venta nacional, la cifra de gastos de venta, generales y administrativos, aplicada fue una media ponderada de las cifras correspondientes a este concepto para las otras tres empresas, y la cifra de beneficio una media ponderada de los márgenes de beneficio de las dos empresas con cifras de beneficio fiables.

2. Precio de exportación

a) *Indonesia*

(43) Todas las ventas de bicicletas de dos empresas indonesias para la exportación a la Comunidad fueron hechas directamente a importadores independientes en la Comunidad. Por lo tanto, el precio de exportación de estas empresas fue establecido por referencia a los precios realmente pagados a pagaderos por las bicicletas vendidas (apartado 8 del artículo 2 del Reglamento de base).

(44) Una empresa indonesia hizo sus ventas para la exportación a la Comunidad indirectamente, a través de una empresa comercial vinculada establecida en Japón. Las transacciones de venta entre ambas empresas se basaron en precios de transferencia. Provisionalmente, se consideró que el precio de exportación de esta empresa debia establecerse por referencia a los precios realmente pagados o pagaderos a la empresa comercial vinculada en Japón por las bicicletas vendidas. La conveniencia de este planteamiento se revisará con el fin de adoptar las medidas definitivas.

b) *Malasia*

(45) Todas las ventas de exportación a la Comunidad de tres empresas malayas fueron hechas directamente por los productores/exportadores a importadores independientes en la Comunidad. Parte de las ventas de exportación de una cuarta empresa malaya se hicieron a una empresa comercial no vinculada situada en Japón. En ambos casos, el precio de exportación de las empresas afectadas fue establecido por referencia a los precios realmente pagados o pagaderos a los exportadores malayos (apartado 8 del artículo 2 del Reglamento de base).

(46) Se observó durante la visita de verificación a una empresa malaya que parte de las ventas de exportación comunicadas por esta empresa como ventas directas a importadores independientes en la Comunidad eran de hecho ventas a una empresa vinculada en Taiwán que revendió posteriormente los productos a los importadores afectados. Puesto que los precios comunicados para tales transacciones eran precios de transferencia, la Comisión decidió no tenerlos en cuenta. Puesto que, además, esta empresa había suministrado a la Comisión información a todas luces engañosa por lo que se refiere a dichas transacciones, se consideró que el margen de dumping para estas ventas debía basarse en los datos disponibles, de conformidad con la letra b) del apartado 7 del artículo 7 del Reglamento de base.

(47) Por ello, a dichas ventas se les atribuyó el más alto margen comprobado para un modelo vendido por esta empresa a clientes independientes.

c) *Tailandia*

(48) Todas las ventas de bicicletas de productores tailandeses para la exportación a la Comunidad fueron hechas directamente a importadores independientes en la Comunidad. Por lo tanto, el precio de exportación de estas empresas fue establecido por referencia a los precios realmente pagados o pagaderos a ellos por las bicicletas vendidas (apartado 8 del artículo 2 del Reglamento de base).

3. Comparación

(49) Para cada modelo se comparó el valor normal con el precio de exportación a precio de fábrica y para cada transacción individual.

(50) Con el fin de garantizar una comparación válida entre el valor normal y el precio de exportación, se efectuaron ajustes para diferencias que afectaban a la comparabilidad de los precios, de conformidad con los apartados 9 y 10 del artículo 2 del Reglamento de base.

a) *Indonesia*

(51) Una empresa pidió un ajuste para diferencias de las características físicas entre algunos modelos comparables de exportación y nacionales y presentó pruebas apropiadas en apoyo de esta demanda. Por lo tanto, se hicieron los ajustes necesarios para compensar tales diferencias.

(52) Cuando resultó adecuado, se efectuó un ajuste al valor normal igual a la cantidad correspondiente a gravámenes de importación pagados en los materiales incorporados físicamente en las bicicletas acabadas, en la medida en que no se percibieron o devolvieron por lo que se refiere al producto exportado a la Comunidad.

(53) En caso necesario fueron hechos ajustes para los costes de transporte, seguro, mantenimiento, descarga y costes accesorios. No se concedió ningún ajuste para el embalaje, puesto que no se encontró ninguna diferencia entre los costes de los

embalajes nacional y de exportación que pudiesen afectar a la comparabilidad de los precios. Las tres empresas indonesias que cooperaron habían pedido un ajuste del valor normal para costes de crédito. Hubo que rechazar esta petición puesto que ninguna de ellas pudo proporcionar pruebas de que el crédito concedido fuera parte de las condiciones de venta acordadas con los compradores de las mercancías en la fecha de la venta. Se consideró que tal crédito no podía haber afectado al precio pagado o pagadero en el mercado interior.

(54) Para dos empresas se accedió a un ajuste del valor normal para sueldos pagados a los vendedores.

(55) Las tres empresas pidieron un ajuste del valor normal para costes de promoción y publicidad. Sin embargo, esta petición fue rechazada teniendo en cuenta que tales costes pertenecen a la categoría de gastos generales, para la cual generalmente no se conceden ajustes.

(56) Finalmante, debe considerarse que se rechazaron varias peticiones de ajustes de diverso tipo teniendo en cuenta su carácter insignificante (es decir, ajustes con un efecto *ad valorem* inferior al 0,5 %).

b) *Malasia*

(57) Puesto que la cifra nacional de gastos de venta, generales y administrativos, utilizada para calcular el valor normal incluía los gastos directos de venta tuvieron que hacerse ajustes para excluir dichos gastos. Aunque se formularon diversas peticiones con este fin, solamente una deducción para costes de transporte nacionales estaba justificada suficientemente.

(58) Los ajustes del precio de exportación fueron hechos dependiendo del exportador malayo afectado y, en caso necesario, para uno o varios de los siguientes gastos de venta : transporte, seguro, mantenimiento, descarga y costes accesorios costes de crédito y gastos bancarios, fianzas, comisiones pagadas a los agentes y sueldos pagados a los vendedores.

c) *Tailandia*

(59) Una empresa pidió un ajuste para diferencias de las características físicas entre modelos de exportación y ciertos modelos nacionales comparables y presentó pruebas apropiadas para apoyar esta demanda. Por lo tanto, se hicieron los ajustes necesarios a tales diferencias.

(60) También se accedió, en caso necesario, a ajustes para los costes de transporte, seguro, mantenimiento, descarga y accesorios.

(61) Se efectuó un ajuste para costes de embalaje en dos casos en que se verificó que los costes de embalaje para la exportación eran perceptiblemente más altos que los nacionales.

(62) Asimismo, se aplicaron ajustes al valor normal y al precio de exportación para costes de crédito cuando pudo establecerse que el crédito concedido era parte de las condiciones de venta acordadas con los compradores de las mercancías en la fecha de la venta. En varios casos, sin embargo, hubo que rechazar las peticiones de ajustes del valor normal al no estar apoyadas por pruebas suficientes.

(63) En dos casos, el valor normal fue reducido en una cantidad equivalente a los costes de proporcionar garantías y otros servicios similares.

(64) También se concedieron ajustes del valor normal y del precio de exportación para tener en cuenta los sueldos pagados a los vendedores.

(65) Finalmente, no debe olvidarse que se denegaron varias peticiones de ajustes de diversos tipos teniendo en cuenta su carácter insignificante (es decir, ajustes con un efecto *ad valorem* inferior al 0,5 %).

4. Márgenes de dumping

(66) La comparación del valor normal con el precio de exportación muestra la existencia de dumping por lo que se refiere a todos los productores indonesios, malayos y tailandeses que cooperaron completamente con la Comisión. La media ponderada de los márgenes de dumping establecidos para cada productor y expresados provisionalmente como un porcentaje del precio franco frontera de la Comunidad, son los siguientes :

a) *Indonesia*

— PT Insera Sena :	0,40 %
— PT Jawa Perdana Bicycle :	22,80 %
— PT Wijaya :	22,01 %

b) *Malasia*

— Akoko :	25,18 %
— Fairly Toraya :	29,96 %
— Lerun/Berjaya :	38,27 %
— Rolls Rally :	28,25 %

c) *Tailandia*

— Bangkok Cycle Industry :	18,29 %
— Siam Cycle Manufacturing :	41,91 %
— Thai Bicycle Industry :	13,25 %
— Victory Cycle Co. :	13,25 %

d) *Empresas indonesias que cooperaron insuficientemente*

(67) Para los dos productores indonesios que no cooperaron suficientemente en la investigación (considerando 28), hubo que evaluar los márgenes de dumping provisionales sobre la base de los datos disponibles.

(68) Con el fin de no premiar la falta de cooperación se decidió que el margen de dumping provisional para estas empresas debía ser superior al más alto margen hallado para los otros productores indonesios que cooperaron (considerando 66). Sin embargo, las dos empresas afectadas habían hecho el esfuerzo de recopilar la información y proporcionar una respuesta al cuestionario, hecho que debía tenerse en cuenta. Por lo tanto, el margen para estas empresas debía ser inferior al derecho residual (considerando 71) para Indonesia que se aplicase a los exportadores que no cooperaron en absoluto. Reflejando estas dos consideraciones, el margen de dumping provisional para las dos empresas afectadas se basó en la media aritmética entre el mayor margen observado para los productores indonesios que cooperaron (considerando 66) y el mayor derecho residual (considerando 71). Expresado como porcentaje del precio de importación cif en frontera comunitaria, este margen es el siguiente :

PT Federal Cycle Mustika :	25,9 %,
PT Tokyo Asahi :	25,9 %.

e) *Derecho residual*

(69) Para los productores de los países afectados que ni contestaron al cuestionario de la Comisión se dieron a conocer de otro modo, el margen de dumping fue determinado sobre la base de los datos disponibles, de conformidad con la letra b) del apartado 7 del artículo 7 del Reglamento de base.

(70) La Comisión ha observado que las exportaciones no comunicadas por los productores que cooperaron suponían aproximadamente el 10 % de las importaciones totales en la Comunidad del producto afectado originario de los tres países en cuestión.

(71) Teniendo en cuenta el grado no insignificante de falta de cooperación de los tres países afectados, se considera apropiado que, para las empresas que no cooperaron en este procedimiento o que no exportaron a la Comunidad durante el período de investigación, el derecho residual no pueda basarse en el mayor margen de dumping encontrado para un productor que cooperó, puesto que ello significaría una prima inaceptable a la falta de cooperación y sería una discriminación contra los productores que cooperaron. A efectos del derecho residual la Comisión calculó, para cada uno de los tres países, la media ponderada de los más altos márgenes de dumping observados para los modelos de bicicletas exportados a la Comunidad. La Comisión basó su cálculo en dos modelos de bicicleta de cada categoría, que se consideraron suficientemente representativos de cada productor en el país respectivo que cooperó completamente. Sobre esta base, los tipos de derechos son el 29,0 % para Indonesia, el 41,5 % para Malasia y el 48,8 % para Tailandia.

D. INDUSTRIA DE LA COMUNIDAD

(72) Los productores comunitarios que expresamente apoyaron la denuncia suponen el 55,3 % de la producción comunitaria de bicicletas y, por consiguiente, suponen una proporción importante de la industria de la Comunidad a efectos del apartado 5 del artículo 4 del Reglamento de base.

(73) Teniendo en cuenta el amplio número de productores comunitarios que expresamente apoyaron la denuncia, la Comisión habría sido incapaz de verificar la información recibida de todos, pues ello habría supuesto un retraso sumamente largo en la realización de la investigación, incompatible con el propósito mismo de los procedimientos antidumping. Por esta razón, la Comisión decidió hacer una selección representativa de los productores comunitarios sobre la base de su tamaño y situación geográfica. Se eligió a veinte empresas situadas en seis Estados miembros para el envío de los cuestionarios, que reflejaban el tamaño de la producción en los Estados miembros. Para aumentar la representatividad y no imponer una carga injusta a las pequeñas empresas, éstas fueron seleccionadas a partir de una lista decreciente en función de su tamaño y situación. Por lo tanto, se incluyó principalmente a los productores grandes. Se informó a la EMBA sobre la selección y ésta no planteó ninguna objeción.

(74) En términos de volumen de producción, las empresas que cooperaron completamente suponen el 80,1 % de la producción de las empresas seleccionadas para la muestra y, por consiguiente, se consideran representativas.

E. PERJUICIO

1. Acumulación

(75) La Comisión examinó si las importaciones de bicicletas originarias de Indonesia, Malasia y Tailandia debían evaluarse acumulativamente. La práctica habitual de las instituciones comunitarias consiste en acumular las importaciones procedentes de varios países si se cumplen ciertos criterios, en especial si los productos de los países en cuestión son permutables, se venden a través de similares de venta con una política de precios similar y compiten entre sí y con el producto de la industria comunitaria, y si las importaciones procedentes de cada uno de los países no son insignificantes individualmente.

(76) La Comisión consideró que había que analizar los efectos de las importaciones indonesias, malayas y tailandesas en conjunto, porque los productos exportados de cada uno de estos países eran semejantes, permutables y se comercializaron en la Comunidad a través de canales comparables de venta en un plazo comparable y compitieron entre sí y con las bicicletas producidas en la Comunidad. Los volúmenes de importación de los tres países muestran tendencias globales comparables en términos absolutos y relativos. En 1993 estas importaciones obtuvieron individualmente cuotas

de mercado similares de aproximadamente un 2 o un 3 % que, por lo tanto, no fueron insignificantes.

(77) Los exportadores de Indonesia y Tailandia solicitaron que las exportaciones de sus países no se acumulasen con las de otros países, porque las suyas disminuyeron de 1992 a 1993.

(78) De hecho, las importaciones procedentes de Indonesia pasaron de 150 138 unidades en 1990 a 359 621 en 1992 y disminuyeron posteriormente en 1993 en 48 540 unidades (– 13,4 % en relación a 1992) para alcanzar un nivel de 311 081 unidades. De 1990 a 1993, sin embargo, las importaciones procedentes de Indonesia aumentaron en un 107,2 %. Las de Tailandia mostraron un desarrollo similar. Aumentaron de 194 474 unidades en 1990 a 521 851 en 1992 y disminuyeron en 103 514 unidades de 1992 a 1993 (– 19,8 %), es decir, a 418 337. De 1990 a 1993, las importaciones procedentes de Tailandia aún registraron un aumento del 115,1 %.

(79) La Comisión concluyó que, a pesar de la disminución de las importaciones procedentes de Indonesia y Tailandia entre 1992 y 1993, la evolución global continúa mostrando un aumento sustancial de los volúmenes de importación. A efectos comparativos, la disminución de 1992 a 1993 es de menor importancia y por consiguiente no puede considerarse como un signo de un cambio de las tendencias o gustos comerciales suficiente para justificar la demanda de no acumulación del perjuicio causado por las exportaciones de esos países.

2. Consumo, volumen y cuota de mercado en la Comunidad de las importaciones objeto de dumping

(80) El consumo aparente de bicicletas en el mercado comunitario aumentó un 4,0 %, pasando de 17,3 millones de unidades en 1990 a 18 millones en 1993.

(81) De 1990 a 1993 las importaciones totales originarias de Indonesia, Malasia y Tailandia aumentaron un 190,6 %, de 418 946 a 1 217 631 unidades. La cuota de mercado de estos países aumentó un 4,4 %, alcanzando un 6,8 % en 1993. La cuota total de las importaciones de bicicletas en la Comunidad representada por las importaciones originarias de Indonesia, Malasia y Tailandia aumentó del 8,2 % en 1990 hasta un 21,7 % en 1993.

3. Precios de las importaciones objeto de dumping

(82) Para la comparación de los modelos la Comisión aplicó el mismo método utilizado en el procedimiento antidumping con respecto a las importaciones de bicicletas originarias de Taiwán y de la República Popular de China. Las bicicletas exportadas de Indonesia, Malasia y Tailandia a la Comunidad y las producidas por la industria de la Comunidad se clasificaron en más de 200 grupos distintos caracterizados por:

— la categoría de bicicleta,

— el material utilizado para el cuadro, y

— la calidad del sistema de engranaje (que incluye el número de piñones).

(83) Se compararon los valores cif en frontera comunitaria de las bicicletas importadas con el precio de fábrica de las bicicletas producidas por la industria de la Comunidad y clasificadas en el grupo correspondiente. En su caso, los precios se ajustaron a una fase comercial comparable y se hicieron ajustes para las ventas de exportación a la Comunidad y para las ventas de la industria comunitaria, con excepción de las realizadas a distribuidores. Se ajustaron las ventas de exportación fob a la Comunidad al nivel cif. Se calcularon las medias ponderadas de los precios para cada productor/exportador y grupo de bicicletas y se compararon con la media ponderada de los precios de las bicicletas comunitarias en el grupo correspondiente.

(84) Parte de las bicicletas indonesias, malayas y tailandesas exportadas a la Comunidad se clasificaron en grupos para los que no existía ningún grupo equivalente de bicicletas producidas por la industria de la Comunidad, lo que impidió una comparación directa. En la mayoría de tales casos, el número de bicicletas de los productores indonesios, malayos y tailandeses respectivos para las cuales no pudo hacerse ninguna comparación directa era suficientemente representativo. Sin embargo, para dos exportadores éste no era el caso. Para estas empresas, y con el fin de aumentar la representatividad del cálculo de la subcotización, se compararon las bicicletas clasificadas en los grupos en los que ninguna comparación directa era posible con las de la industria comunitaria en los grupos que más de cerca se parecían a los que tenían especificaciones más bajas que los grupos respectivos de bicicleta del exportador en cuestión.

(85) Sobre esta base se comprobó una subcotización sustancial. Los márgenes de subcotización para los productores que cooperaron completamente, expresados como porcentaje de los precios de los productores comunitarios, sin entregar a distribuidores, varían entre un 18,2 y un 41,4 % en Indonesia, un 29,7 y un 38,3 % en Malasia, y un 15,3 y un 30,6 % en Tailandia.

(86) Durante el período de investigación, las importaciones de bicicletas originarias de Indonesia, Malasia y Tailandia se beneficiaron de derechos de aduana preferenciales al amparo del sistema de preferencias generalizadas. Sin embargo, los derechos de aduana normales se reintrodujeron para:

— Indonesia y Tailandia por el Reglamento (CE) nº 3303/93 de la Comisión [1] que entró en vigor el 5 de diciembre de 1993,

— Malasia por el Reglamento (CE) nº 3251/93 de la Comisión [2] que entró en vigor el 30 de noviembre de 1993.

[1] DO nº L 297 de 2. 12. 1993, p. 3.
[2] DO nº L 293 de 27. 11. 1993, p. 26.

El efecto de este cambio en el régimen de los derechos de aduana para el cálculo de los márgenes de subcotización puede considerarse insignificante, puesto que solamente 10 437 unidades se importaron de estos países en diciembre de 1993, lo que representa el 0,8 % de las importaciones totales de bicicletas originarias de Indonesia, Malasia y Tailandia en 1993 y, por lo tanto, no fue tenido en cuenta.

4. Situación de la industria de la Comunidad

a) *Vulnerabilidad de la industria de la Comunidad*

(87) Al igual que ya se explicó en el procedimiento antidumping relativo a las importaciones de bicicletas originarias de Taiwán y de la República Popular de China, de 1988 a 1991 la industria de la Comunidad se vio expuesta a importaciones deslealmente baratas originarias de la República Popular de China y sufrió ya un perjuicio importante. En un mercado en expansión la industria de la Comunidad se enfrentó a un estancamiento de las ventas y, por lo tanto, a una pérdida de cuota de mercado y a una situación insatisfactoria de beneficios [Reglamento (CEE) nº 2474/93, considerando 71]. Por lo tanto, la industria de la Comunidad era ya vulnerable.

b) *Resultados de la industria de la Comunidad*

Ventas, cuota de mercado y volumen de negocios de la industria de la Comunidad

(88) De 1990 a 1993 las ventas de la industria de la Comunidad descendieron en un 16,9 %, de 7 228 231 a 6 004 839 unidades. Esto trajo consigo una pérdida de cuota de mercado del 8,5 %, que pasó del 42,0 % en 1990 hasta un 33,5 % en 1993.

(89) Las pérdidas de ventas de la industria de la Comunidad se reflejan en el volumen de negocios, que durante el mismo período disminuyó un 6,2 %, pasando de 971 061 a 910 433 millones de ecus.

Producción, utilización de la capacidad y existencias

(90) De 1990 a 1993 la producción comunitaria descendió en un 20,2 %, de 7 492 140 a 5 981 772 unidades. Al mismo tiempo, su capacidad total disminuyó en un 2,9 % de 8 131 446 a 7 895 689 unidades.

(91) El índice de utilización descendió en un 12,6 % y las existencias disminuyeron en un 5,7 % entre 1990 y 1993.

Empleo, rentabilidad, inversiones

(92) Las cifras del empleo de la industria de la Comunidad disminuyeron en un 9,6 %, lo que significó una reducción del nivel de empleo de 7 922 a 7 159, es decir, unos 800 puestos de trabajo entre 1990 y 1993.

(93) Durante el mismo tiempo, la rentabilidad de los productores comunitarios descendió en un 65,7 %, con un margen de beneficio medio en 1993 que era el 1,77 % del volumen de negocios. El estado precario de la industria de la Comunidad es ratificado por el hecho de que durante la investigación tres empresas denunciantes, que suponían alrededor del 6 % de la producción comunitaria, quebraron o pasaron a estar sometidas a administración judicial.

(94) De 1990 a 1993, las inversiones aumentaron en un 125 %.

5. Conclusión sobre el perjuicio

(95) A pesar de las expectativas positivas para la recuperación de la industria de la Comunidad derivadas de la disminución de las importaciones de bicicletas originarias de la República Popular de China, una evaluación global muestra que las ventas, el volumen de negocios y la producción disminuyeron sustancialmente provocando una pérdida significativa de cuota de mercado, una utilización más baja de la capacidad, menores cifras de empleo y un deterioro del beneficio.

(96) Por lo tanto, se concluye provisionalmente que la industria de la Comunidad experimentó un perjuicio importante a efectos del apartado 1 del artículo 4 del Reglamento de base.

F. CAUSA DEL PERJUICIO

1. Efecto de las importaciones objeto de dumping

(97) Mientras que las importaciones de bicicletas procedentes de China perdieron un 5,3 % de su cuota de mercado entre 1990 y 1993, la cuota de las importaciones procedentes de Indonesia, Malasia y Tailandia aumentó de 1990 a 1993 un 4,4 %. Así pues, la industria de la Comunidad no pudo beneficiarse de la disminución de las importaciones chinas sino que perdió un 8,5 % de cuota de mercado.

(98) Las importaciones procedentes de Indonesia, Malasia y Tailandia subcotizan perceptiblemente los precios de la industria de la Comunidad. Expuesto a esta presión sobre los precios y al ser el de las bicicletas un mercado muy sensible a los precios, es evidente que el considerable grado de subcotización de las importaciones objeto de dumping tuvo un efecto negativo importante y directo en el nivel de precios en la Comunidad. La industria comunitaria vio disminuir sus ventas, tuvo que reducir sus niveles de producción y empleo y su situación de beneficio se deterioró hasta alcanzar un grado insuficiente para asegurar una actividad empresarial sana y continua.

2. Otros factores

(99) La Comisión consideró si otros factores distintos de las importaciones objeto de dumping procedentes de los países afectados podían haber causado o contribuido al perjuicio. Los exportadores de los tres países alegaron que las importaciones procedentes de India, Vietnam y Corea del Sur también causaban perjuicio.

(100) Las importaciones de bicicletas de la India aumentaron de 9 601 unidades en 1990 a 373 901 en 1993, las de Corea del Sur de 78 369 unidades en 1990 a 189 514 en 1993 y las de Vietnam de cero unidades en 1990 a 295 366 unidades en 1993. En 1993, el volumen total de las importaciones procedentes de estos países en la Comunidad fue de 858 781 unidades, en comparación con 1 217 631 unidades importadas de Indonesia, Malasia y Tailandia. De 1990 a 1993, la cuota de mercado total de las importaciones procedentes de estos tres países aumentó un 4,2 % para alcanzar una cuota de mercado total del 4,7 % en 1993.

(101) Con respecto a Vietnam, una investigación aduanera coordinada por la Comisión reveló que importaciones de bicicletas comunicadas a Eurostat como originarias de dicho país provenían realmente de la República Popular de China.

(102) Las importaciones procedentes de India y Corea del Sur supusieron un menor volumen total en 1993 y un inferior aumento en la cuota de mercado que las importaciones consideradas. Además, los exportadores no presentaron ninguna prueba de que las bicicletas coreanas o indias se vendiesen a precios igual de bajos que los de los países investigados. La información sobre los precios disponible en Eurostat no puede utilizarse, puesto que Eurostat solamente distingue dos clases que no reflejan la variedad y heterogeneidad de las características de las bicicletas y, en consecuencia, sus precios.

(103) Por ello no puede hacerse ninguna evaluación clara de un posible efecto perjudicial de las importaciones procedentes de India, Vietnam y Corea del Sur. No puede, pues, excluirse que estas importaciones puedan haber contribuido a la difícil situación de la industria de la Comunidad.

(104) Además, los productores/exportadores de Indonesia, Malasia y Tailandia alegaron que la competencia en la Comunidad, en especial las ventas de altos volúmenes de bicicletas producidas en Italia a precios por debajo de los de las importaciones, causaba perjuicio.

(105) De 1990 a 1993, las ventas calculadas en la Comunidad de bicicletas producidas por empresas italianas que no cooperaron aumentaron de 1,62 millones de unidades en 1990 a 3,28 millones en 1993 (+ 102,6 %), creciendo su cuota de mercado un 8,9 %, del 9,4 % en 1990 hasta un 18,3 % en 1993. En 1993 los productores italianos que no cooperaron supusieron el 72 % de las ventas italianas de bicicletas en la Comunidad.

(106) Con respecto a los precios, los exportadores, sin embargo, no adjuntaron ninguna prueba de que las bicicletas italianas se vendieran en general a precios tan bajos como los de las bicicletas importadas. Por las razones expuestas en el considerando 102, los precios unitarios contenidos en Eurostat no pueden servir para establecer la relación entre los precios de las bicicletas italianas y las importadas. La información disponible por la Comisión referente a algunos modelos identificables de los productores italianos que no son los denunciantes muestra, sin embargo, un nivel claramente más alto que los precios medios para las bicicletas de importación comparables.

(107) Además, la Comisión calculó la subcotización tomando como base la información sobre los precios relativa a ventas de tres empresas italianas denunciantes que suponen el 24 % de la producción italiana de bicicletas. Este cálculo, llevado a cabo según el método establecido en los considerandos 82 y 83, muestra una subcotización sustancial para las bicicletas importadas de Indonesia, Malasia y Tailandia.

(108) En estas circunstancias, no existe ninguna prueba positiva que confirme que las ventas de bicicletas producidas en Italia causaron un perjuicio al resto de la industria de la Comunidad. Por otra parte, no puede excluirse que las ventas de empresas italianas que no cooperaron pueden haber contribuido a la difícil situación de la industria de la Comunidad.

3. Conclusión

(109) Habida cuenta de lo dicho previamente, se concluye que las importaciones objeto de dumping acumuladas procedentes de los tres países en cuestión, dado el aumento sustancial de los volúmenes de importación y un considerable grado de subcotización, tomadas de forma aislada, han causado un perjuicio importante a esta industria. Esta conclusión no prejuzga el que otros factores distintos de las importaciones objeto de dumping procedentes de Indonesia, Malasia y Tailandia puedan haber contribuido a la difícil situación de la industria de la Comunidad.

G. INTERÉS COMUNITARIO

(110) Al examinar si el interés comunitario exige la adopción de medidas, la necesidad de eliminar los efectos distorsionadores para el comercio del dumping perjudicial y de restaurar la competencia efectiva merece una consideración especial.

(111) La Comisión comprobó que desde 1990 la industria de la Comunidad aumentó sus inversiones anuales para mejorar su eficiencia y así mantener su competitividad y que se han hecho considerables esfuerzos para racionalizar la producción. Esto muestra la determinación de esta industria de mantenerse en el sector.

(112) La llegada al mercado de importaciones objeto de dumping procedentes de Indonesia, Malasia y Tailandia prolongó y agravó el perjuicio experimentado por los productores comunitarios desde 1988. Una continuación de los precios bajos de las importaciones procedentes de Indonesia, Malasia y Tailandia en el mercado comunitario comprometería los esfuerzos de la industria de la Comunidad y, en especial, las inversiones hechas. Si el efecto de las importaciones objeto de dumping no se elimina, se debilitará más a la industria de la Comunidad y más productores se enfrentarán a la perspectiva del cese de actividades.

(113) Si se permitiese la continuación de las importaciones objeto de dumping procedentes de Indonesia, Malasia y Tailandia ello tendría también un efecto negativo en el nivel de empleo en la industria de la Comunidad, que proporciona unos 8 000 trabajos. Estas consecuencias no se limitarían a los fabricantes de bicicletas sino que amplificarían sus repercusiones a la industria europea de piezas de bicicleta.

(114) En cuanto a los intereses de los consumidores, la Comisión es consciente de que los precios de las bicicletas importadas originarias de Indonesia, Malasia y Tailandia pueden aumentar a consecuencia de la imposición de medidas antidumping. El efecto para el consumidor, sin embargo, será limitado, puesto que visto el gran número de competidores en el mercado comunitario la posibilidad de elección del consumidor se preservará y las estructuras competitivas serán mantenidas en la Comunidad. Esto continuará teniendo un efecto beneficioso para el consumidor.

(115) Examinados los diversos intereses implicados, se considera que la adopción de medidas provisionales en el presente caso restablecerá la competencia leal, eliminando los efectos perjudiciales de las prácticas de dumping de Indonesia, Malasia y Tailandia, y dará la oportunidad a la industria de la Comunidad de mantener una producción competitiva.

(116) Además, debe recordarse que en el procedimiento antidumping con respecto a las importaciones de bicicletas originarias de la República Popular de China la Comunidad adoptó recientemente medidas para contrarrestar el efecto perjudicial de estas importaciones objeto de dumping. Se considera necesario garantizar un tratamiento no discriminatorio de las importaciones objeto de dumping de bicicletas originarias de Indonesia, Malasia y Tailandia.

(117) Por lo tanto, redunda en interés de la Comunidad adoptar medidas antidumping bajo la forma de derechos provisionales, a fin de evitar que las importaciones objeto de dumping en cuestión sigan causando perjuicios durante el resto de la investigación.

H. DERECHO PROVISIONAL

(118) Con arreglo al apartado 3 del artículo 13 del Reglamento de base, el nivel del derecho provisional debe ser igual al margen de dumping o a la cantidad necesaria para eliminar el perjuicio, eligiendo el más bajo de ambos.

(119) Los márgenes individuales de subcotización para los productores que cooperaron completamente, expresados como porcentaje del valor franco frontera de la Comunidad, varían del 22,1 hasta un 70,3 % en Indonesia, del 42,0 hasta un 61,9 % en Malasia y del 18,0 hasta un 43,4 % en Tailandia. Por tanto, se comprobó que para todas las empresas el margen de subcotización era más alto que el margen de dumping hallado provisionalmente, expresados ambos como porcentaje del precio cif en frontera comunitaria. Por lo tanto, no era necesario establecer el nivel de eliminación del perjuicio porque, dada la situación financiera precaria de la industria de la Comunidad, ello habría requerido incluso más altos tipos de derechos. Por lo tanto, los derechos deben basarse en los márgenes de dumping.

(120) Para una empresa indonesia se estableció un derecho provisional igual a cero porque el margen de dumping calculado provisionalmente era insignificante.

(121) Para los productores de los tres países afectados que ni contestaron al cuestionario de la Comisión ni de otro modo se dieron a conocer la Comisión considera apropiado, por las razones resumidas en los considerandos 69 a 71 establecer el nivel del derecho provisional en la media ponderada de los más altos márgenes de dumping observados para los modelos de bicicletas exportados a la Comunidad en cantidades representativas.

I. ACONTECIMIENTOS POSTERIORES AL PERÍODO DE INVESTIGACIÓN

(122) Remitiéndose a Eurostat, los productores de Indonesia y Tailandia y los representantes de estos dos países alegaron que no habrían podido perjudicar a la industria de la Comunidad, puesto que las importaciones continuaron disminuyendo en 1994 con respecto a 1993. Los productores de Tailandia y el representante de este país afirmaron, además, que los precios unitarios para las bicicletas importadas de Tailandia habían aumentado según los datos de Eurostat.

(123) Por lo que se refiere a estas solicitudes, la Comisión desea recordar que la práctica normal de las instituciones comunitarias, confirmada por el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas, consiste en no tener en cuenta lo ocurrido después del período de investigación. Efectivamente, de conformidad con las disposiciones de la legislación comunitaria antidumping [letra c) del apartado 1 del artículo 7 del Reglamento de base] las conclusiones alcanzadas en los procedimientos antidumping están basadas en la situación existente en el período de investigación, generalmente un período de un año antes de la apertura oficial del procedimiento.

(124) Esta evaluación de una situación por referencia a un período definido garantiza que la investigación, la verificación y el análisis detallados de las alegaciones presentadas en una denuncia antidumping puedan llevarse a cabo sobre la base de hechos averiguables, para alcanzar una conclusión fiable. Tal como ya se explicó en el considerando 102, las cifras de Eurostat relativas a los precios no pueden por sí solas constituir en este caso una base suficiente para las conclusiones sobre el perjuicio. No limitar la investigación a un período de referencia particular supondría una eternización de las investigaciones, lo que impediría que las conclusiones se basasen en la información verificada. Este aspecto es de importancia particular en la actual situación.

(125) La disminución de las importaciones procedentes de países sujetos a los procedimientos antidumping puede ser causada por una serie de razones que no puede determinarse sin el análisis detallado de las estrategias subyacentes de los operadores de los países exportadores y de la Comunidad. El resultado de un procedimiento antidumping podría verse influido totalmente por tal comportamiento estratégico si tras su apertura hubiese de tenerse en cuenta información relativa a períodos posteriores a su apertura.

J. DERECHOS DE LAS PARTES AFECTADAS

(126) En aras de una buena administración debe fijarse un período durante el cual las partes afectadas puedan dar a conocer sus opiniones y solicitar, una audiencia. Además, hay que recordar que todas las conclusiones formuladas en el presente Reglamento son provisionales y pueden ser reconsideradas a efectos de cualquier derecho definitivo que la Comisión pueda proponer,

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

1. Se establece un derecho antidumping provisional sobre las importaciones de bicicletas y otros ciclos (incluidos los triciclos de reparto) no motorizados, clasificados en el código NC 8712 00, originarios de Indonesia, Malasia y Tailandia.

2. El tipo de derecho antidumping provisional aplicable al precio neto franco frontera de la Comunidad, no despachado de aduana, será:

País	Productos manufacturados por	Tipo de derecho (en %)	Código adicional Taric
Indonesia	PT Federal Cycle, Mustika	25,9	8859
	PT Insera Sena, Sidoarjo	0,0	8860
	PT Jawa Perdana Bicycle Industry, Tangerang	22,8	8861
	PT Toyo Asahi Bicycle Industries, Yakarta	25,9	8859
	PT Wijaya Indonesia Makmur Bicycle Industries, Surabaja	22,0	8862
	otras empresas	29,0	8863
Malasia	Akoko Sdn Bhd, Klang	25,2	8864
	Berjaya Cycles Sdn Bhd, Kulim	38,3	8865
	Greenworld Systems Sdn Bhd, Kuala Lumpur (previamente Fairly Toraya Sdn Bhd)	30,0	8866
	Lerun Group Industries Berhad, Petaling Jaya	38,3	8865
	Rolls Rally Sdn Bhd, Pelabuhan Kelang	28,2	8867
	otras empresas	41,5	8868
Tailandia	Bangkok Cycle Industrial Co. Ltd, Bangkok	18,3	8869
	Siam Cycle MFG. Co. Ltd, Samuthprakarn	41,9	8870
	Thai Bicycle Industry Co. Ltd, Samuthprakarn	13,2	8871
	Victory Cycle Co. Ltd, Samuthprakarn	13,2	8871
	otras empresas	48,8	8872

3. Salvo disposición en contrario, serán de aplicación las disposiciones vigentes en materia de derechos de aduana.

4. El despacho a libre práctica en la Comunidad de los productos mencionados en el apartado 1 estará supeditado a la constitución de una garantía equivalente al importe del derecho provisional.

Artículo 2

Sin perjuicio de lo dispuesto en las letras b) y c) del apartado 4 del artículo 7 del Reglamento (CEE) nº 2423/88, las partes afectadas podrán dar a conocer sus opiniones por escrito y solicitar ser oídas oralmente por la Comisión en el plazo de un mes a partir de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento.

Artículo 3

El presente Reglamento entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas.*

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 13 de octubre de 1995.

Por la Comisión
Leon BRITTAN
Vicepresidente