VERORDENING (EG) Nr. 1524/2000 VAN DE RAAD

van 10 juli 2000

tot instelling van een definitief antidumpingrecht op de invoer van rijwielen van oorsprong uit de Volksrepubliek China

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap,

Gelet op Verordening (EG) nr. 384/96 van de Raad van 22 december 1995 betreffende beschermende maatregelen tegen invoer met dumping uit landen die geen lid zijn van de Europese Gemeenschap ([1]), inzonderheid op artikel 9 en artikel 11, lid 2,

Gelet op het voorstel dat door de Commissie na overleg met het raadgevend comité werd ingediend,

Overwegende hetgeen volgt:

A. PROCEDURE

1. Maatregelen ten aanzien van de Volksrepubliek China die aan een nieuw onderzoek werden onderworpen

(1) In oktober 1991 kondigde de Commissie de inleiding aan van een antidumpingonderzoek (het „oorspronkelijk onderzoek") met betrekking tot de invoer van rijwielen van oorsprong uit de Volksrepubliek China („China") ([2]).

(2) In september 1993 stelde de Raad definitieve antidumpingrechten ten belope van 30,6 % in op de invoer van rijwielen van oorsprong uit China (Verordening (EEG) nr. 2474/93 ([3])).

(3) In april 1996 leidde de Commissie een onderzoek in naar de ontwijking van dit recht (Verordening (EG) nr. 703/96 ([4])), ten gevolge waarvan het recht in januari 1997 werd uitgebreid tot de invoer van bepaalde onderdelen van rijwielen van oorsprong uit China (Verordening (EG) nr. 71/97 ([5])).

2. Ten aanzien van andere landen geldende maatregelen

(4) In maart 1998 stelde de Raad definitieve antidumpingrechten in op de invoer van rijwielen uit Indonesië, Maleisië en Thailand (Verordening (EG) nr. 648/96 ([6])).

(5) In februari 1999 stelde de Raad definitieve antidumpingrechten in op de invoer van rijwielen uit Taiwan (Verordening (EG) nr. 397/1999 ([7])).

3. Verzoek om een nieuw onderzoek

(6) Na de publicatie van een bericht waarin werd medegedeeld dat de antidumpingrechten die waren ingesteld op de invoer van rijwielen van oorsprong uit China op het punt stonden te vervallen ([8]), ontving de Commissie een verzoek om een nieuw onderzoek van de maatregelen ingevolge artikel 11, lid 2, van Verordening (EG) nr. 384/96 (de „basisverordening").

(7) Het verzoek werd in juni 1998 ingediend door de European Bicycle Manufacturers' Association (EBMA) namens rijwielproducenten van de Gemeenschap die samen het grootste gedeelte van de totale productie van de Gemeenschap voor hun rekening nemen (de „producenten van de Gemeenschap die het verzoek indienden").

(8) De EBMA voerde aan dat het vervallen van de maatregelen waarschijnlijk zou resulteren in voortzetting of herhaling van de dumping en schade voor de bedrijfstak van de Gemeenschap. De Commissie stelde na overleg met het raadgevend comité vast dat de bewijzen toereikend waren en leidde een onderzoek in ([9]) ingevolge artikel 11, lid 2, van de basisverordening.

4. Onderzoek

(9) De Commissie bracht de producenten van de Gemeenschap die het verzoek hadden ingediend, de exporteurs/producenten, de importeurs en de consumenten alsmede de vertegenwoordigers van het exporterende land officieel op de hoogte van de inleiding van het nieuwe onderzoek en stelde de rechtstreeks betrokken partijen in de gelegenheid om hun standpunten schriftelijk bekend te maken en om te verzoeken te worden gehoord.

(10) De Commissie stuurde de betrokken partijen vragenlijsten en ontving antwoorden van tien producenten van de Gemeenschap die het verzoek hadden ingediend en die aan het oorspronkelijke onderzoek hadden medegewerkt (de „steekproef") en van veertien exporteurs/producenten in China. Van laatstgenoemden hadden de elf onderstaande bedrijven rijwielen naar de Gemeenschap uitgevoerd tijdens het onderzoektijdvak:

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

([1]) PB L 56 van 6.3.1996, blz. 1. Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 905/98 (PB L 128 van 30.4.1998, blz. 18).
([2]) PB C 266 van 12.10.1991, blz. 6.
([3]) PB L 228 van 9.9.1993, blz. 1.
([4]) PB L 98 van 19.4.1996, blz. 3.
([5]) PB L 16 van 18.1.1997, blz. 55.
([6]) PB L 91 van 12.4.1996, blz. 1.
([7]) PB L 49 van 25.2.1999, blz. 1.
([8]) PB C 74 van 10.3.1998, blz. 4.
([9]) PB C 281 van 10.9.1998, blz. 8.

(11) Er werden verificaties verricht ten kantore van de volgende bedrijven:

a) Producenten in het analoge land (Mexico):

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

b) Producenten van de Gemeenschap die het verzoek indienden (de steekproef):

— Batavus BV, Heerenveen, Nederland
— BH SA, Vitoria, Spanje
— Cycleurope International SA, Romilly/Seine, Frankrijk
— Dawes Cycles Ltd, Birmingham, UK
— Derby Cycles Werke GmbH, Cloppenburg, Duitsland
— Hercules Fahrrad GmbH & Co. KG, Nürnberg, Duitsland
— Koninklijke Gazelle BV, Dieren, Nederland
— Kynast AG, Quakenbrück, Duitsland
— Micmo Gitane SA, Machecoul, Frankrijk
— Raleigh Industries Ltd, Nottingham, UK.

(12) Het onderzoek naar de mogelijke voortzetting of herhaling van de dumping en schade had betrekking op de periode van 1 september 1997 tot 31 augustus 1998 (het „onderzoektijdvak"). De ontwikkelingen tussen 1995 en 31 augustus 1998 (de „onderzochte periode") werden nagegaan om de mogelijke voortzetting of herhaling van de schade vast te stellen.

(13) Het nieuwe onderzoek kon door de complexiteit ervan niet worden voltooid binnen de normale periode van twaalf maanden, als bepaald in artikel 11, lid 5, van de basisverordening.

(14) De Commissie verzamelde en verifieerde alle gegevens die zij voor de vaststellingen in verband met de mogelijke voortzetting of herhaling van de dumping en schade en het belang van de Gemeenschap noodzakelijk achtte.

(15) Alle betrokken partijen werden op de hoogte gebracht van de essentiële gegevens en overwegingen waarop de conclusies van het nieuwe onderzoek gebaseerd waren en er werd hun een termijn toegestaan binnen welke zij standpunten konden indienen. Deze standpunten werden zorgvuldig onderzocht en waar nodig werden de bevindingen dienovereenkomstig gewijzigd.

B. **PRODUCT EN SOORTGELIJK PRODUCT**

(16) De producten zijn dezelfde als die welke in het oorspronkelijk onderzoek werden behandeld, namelijk tweewielige en andere rijwielen (bakfietsen daaronder begrepen), zonder motor, ingedeeld onder de GN-codes 8712 00 10, 8712 00 30 en 8712 00 80.

(17) In het oorspronkelijk onderzoek werden de rijwielen ingedeeld in de volgende categorieën:

A) mountainbikes of MTBs,
B) toerfietsen, trekkingfietsen en citybikes,
C) crossfietsen (junior action bicycles) en
D) andere sport/racefietsen.

(18) In het kader van dit onderzoek werd dezelfde indeling gehanteerd. Er zij evenwel op gewezen dat er geen duidelijke scheidingslijnen tussen de categorieën bestaan en dat er sprake is van elkaar overlappende productsegmenten. Een aantal modellen kan in meer dan één categorie worden ingedeeld.

(19) Het onderzoek bevestigde dat alle rijwielen op de markt van de Gemeenschap verkocht worden via vergelijkbare verkoopkanalen. De toepassingen en het gebruik van rijwielen zijn fundamenteel dezelfde; zij zijn onderling grotendeels verwisselbaar en de modellen van verschillende categorieën concurreren met elkaar. Op deze basis werd geconcludeerd dat alle categorieën één enkel product vormen.

(20) Uit het onderzoek bleek ook dat de rijwielen die door de bedrijfstak van de Gemeenschap worden vervaardigd en op de markt van de Gemeenschap worden verkocht, die welke door de Mexicaanse producenten worden vervaardigd en op de Mexicaanse markt worden verkocht en die welke uit China in de Gemeenschap worden ingevoerd met elkaar vergeleken kunnen worden en derhalve soortgelijke producten zijn in de zin van artikel 1, lid 4, van de basisverordening.

C. **MOGELIJKE VOORTZETTING OF HERHALING VAN DE DUMPING**

1. **Voorafgaande opmerkingen**

(21) Volgens artikel 11, lid 2, van de basisverordening is het doel van het hier bedoelde nieuw onderzoek met betrekking tot de dumping, vast te stellen of dumping plaatsvond tijdens het onderzoektijdvak en/of het vervallen van de maatregelen zou leiden tot voortzetting dan wel herhaling van de dumping. Bij onderstaande bevindingen in verband met dumping moet rekening worden gehouden met het feit dat de invoer van het betrokken product in de Gemeenschap daalde van een piek van 2,5 miljoen stuks in 1991 tot minder dan 14 000 stuks tijdens het onderzoektijdvak. Bovendien namen de Chinese exporteurs/producenten die aan onderhavig onderzoek medewerkten slechts 30 % van deze invoer tijdens het onderzoektijdvak voor hun rekening.

2. **Mogelijke voortzetting van de dumping**

a) Analoog land

(22) Bij de geldende maatregelen is voorzien in één enkel recht voor de invoer van alle rijwielen uit China. Overeenkomstig artikel 11, lid 9, van de basisverordening maakte de Commissie gebruik van dezelfde methoden als in het oorspronkelijk onderzoek zodat de normale waarde werd vastgesteld op basis van gegevens die werden verkregen in een derde land met markteconomie („het analoge land").

(23) In het oorspronkelijk onderzoek werd Taiwan als analoog land in aanmerking genomen. In onderhavig onderzoek werd dit land evenwel niet als een geschikte keuze beschouwd omdat er gelijktijdig ook tegen dit land een antidumpingprocedure met betrekking tot zijn uitvoer van rijwielen loopt en geen enkele belanghebbende partij Taiwan voorstelde.

(24) De producenten van de Gemeenschap die het verzoek indienden, stelden Mexico voor als geschikt analoog land. In het bericht van inleiding werden de belanghebbende partijen uitgenodigd om zich uit te spreken over de geschiktheid van deze keuze. Verschillende Chinese exporteurs/producenten voerden aan dat de producenten van de Gemeenschap die het verzoek indienden niet voldoende gegevens ter beschikking hadden gesteld om aan te tonen dat Mexico een geschiktere keuze was dan een ander analoog land dat eventueel kon worden voorgesteld maar zelf verstrekten zij ook niet voldoende bewijzen om een alternatief voorstel kracht bij te zetten.

(25) Sommige Chinese exporteurs/producenten stelden India voor als analoog land. India werd evenwel geen geschikte keuze gevonden om twee belangrijke redenen:

— de rijwielen die in India worden verkocht („eenvoudige" rijwielen die in kitvorm aan kleinhandelaren worden verkocht) zijn niet vergelijkbaar met die welke door de Chinese producenten naar de Gemeenschap worden uitgevoerd;

— de Indiase markt is een sterk beschermde markt (hoge rechten, systeem van invoervergunningen, subsidies aan producenten).

(26) Uitgaande van bovenstaande overwegingen, waren de volgende gegevens en overwegingen van invloed bij de beoordeling of Mexico al dan niet geschikt was als analoog land:

— rijwielen die in Mexico worden vervaardigd, vertonen dezelfde technische hoedanigheden als die welke in China worden vervaardigd en naar de Gemeenschap worden uitgevoerd;

— Mexico kan worden beschouwd als een open en representatieve markt. 13 % van de jaarlijks verkochte rijwielen wordt ingevoerd. Het juridische en commerciële klimaat van het land is bevorderlijk voor vrije handel en concurrentie. Zijn douanerechten (20 %) zijn vergelijkbaar met die van de Europese Unie (15,4 %). Het past geen kwantitatieve beperkingen en geen systeem van vergunningen toe. De Mexicaanse producenten kunnen zich vrij met onderdelen en materialen bevoorraden, hetzij op de binnenlandse markt (een groot aantal leveranciers van binnenbanden, metalen bekledingen, plastic, banden, zadels, enz.), hetzij in het buitenland (onderdelen zoals velgen, naven, remmen en versnellingen). Het feit dat Mexico een antidumpingrecht instelde op Chinese rijwielen in 1997 wordt in dit verband niet relevant geacht;

— de door de Mexicaanse producenten op de binnenlandse markt verkochte hoeveelheden zijn vergelijkbaar met de door China uitgevoerde hoeveelheden;

— aan het onderzoek werkten drie belangrijke rijwielproducenten mede (Mercurio SA de CV, Biciclo SA de CV en Bicileyca SA de CV), die in 1998 op de binnenlandse markt, waarop zij met minstens zes andere belangrijke producenten concurreerden, 50 % van de verkoop voor hun rekening namen. Deze bedrijven zijn concurrerend en beschikken over moderne productie-installaties, met inbegrip van automatische of ten dele geautomatiseerde snij-installaties voor de stalen buizen, installaties voor TIG-lassen voor de frames en de vorken, installaties voor poeder- en matlak en montagebanden. Gezien deze overwegingen en overeenkomstig artikel 2, lid 7, van de basisverordening werd Mexico als een geschikt analoog land beschouwd voor de vaststelling van de normale waarde van het betrokken product.

(27) Sommige exporteurs/producenten voerden aan dat de vaststelling van de normale waarde in een analoog land niet langer relevant was en geen juist beeld zou geven van toekomstige dumping. Zij voerden aan dat zij nu op marktvoorwaarden opereerden zoals bepaald in artikel 2, lid 7, onder c), van de basisverordening en dat dit gewijzigde omstandigheden opleverde die het gebruik van een andere methode dan die welke in het oorspronkelijk onderzoek was gebruikt, rechtvaardigde (zie artikel 11, lid 9).

Er zij op gewezen dat een producent uiteraard mag beweren dat hij op marktvoorwaarden opereert (zie artikel 2, lid 7, onder b) en onder c)) indien hij dergelijke gewijzigde omstandigheden kan aantonen. Gezien de aard van dergelijke gewijzigde omstandigheden, wordt het passend geacht deze te verifiëren in het kader van een tussentijds nieuw onderzoek ingevolge artikel 11, lid 3. Toen onderhavig nieuw onderzoek naar aanleiding van het vervallen van de maatregelen werd ingeleid, leverde geen enkele Chinese exporteur/producent evenwel voldoende bewijzen om de Commissie in staat te stellen een parallel nieuw onderzoek ingevolge artikel 11, lid 3, te openen.

(28) Overeenkomstig artikel 11, lid 9, diende de dumping in het kader van onderhavig nieuw onderzoek derhalve te worden nagegaan aan de hand van dezelfde methode als in het oorspronkelijke onderzoek; dat houdt onder andere in dat de normale waarde in een analoog land moet worden vastgesteld.

b) Normale waarde

(29) Eerst werd — algemeen en per model — vastgesteld dat de door de Mexicaanse producent op de binnenlandse markt verkochte hoeveelheden minstens 5 % bedroegen van de uit China ingevoerde hoeveelheden; er werd met andere woorden vastgesteld dat deze verkoop representatief was in de zin van artikel 2, lid 2, van de basisverordening.

(30) Er werd ook vastgesteld dat de totale relevante binnenlandse verkoop van Mexicaanse producenten die aan het onderzoek medewerkten aan onafhankelijke afnemers beschouwd konden worden als verkoop die had plaatsgevonden in het kader van normale handelstransacties. (De gewogen gemiddelde verkoopprijs van de totale verkoop tijdens het onderzoektijdvak lag hoger dan de gewogen gemiddelde kostprijs per stuk en de onder de kostprijs per stuk verkochte hoeveelheden bedroegen minder dan 20 % van de verkoop die voor de vaststelling van de normale waarde werd gebruikt).

(31) De normale waarde werd derhalve vastgesteld op basis van de tijdens het onderzoektijdvak door onafhankelijke binnenlandse afnemers van de Mexicaanse producenten die aan het onderzoek medewerkten in het kader van normale handelstransacties betaalde of te betalen prijs.

c) Uitvoerprijs

i) *Exporteurs/producenten die aan het onderzoek medewerkten*

(32) Er werden uitvoerige gegevens over uitvoerprijzen ontvangen van tien Chinese exporteurs/producenten. Volgens de cijfers van Eurostat hadden deze gegevens evenwel slechts betrekking op 30 % van de Chinese uitvoer van rijwielen naar de Gemeenschap tijdens het onderzoektijdvak (dat wil zeggen ongeveer 4 200 stuks).

(33) De uitvoerprijzen voor deze bedrijven werden vastgesteld op basis van de voor het betrokken product werkelijk betaalde of te betalen prijzen overeenkomstig artikel 2, lid 8, van de basisverordening.

ii) *Producenten die geen medewerking verleenden*

(34) Voor de overige 70 % van de invoer uit China waarvoor geen medewerking werd verleend, dienden de bevindingen gebaseerd te worden op de beschikbare gegevens overeenkomstig artikel 18, lid 1, van de basisverordening. Er werd dus een gemiddelde uitvoerprijs voor alle transacties vastgesteld op basis van de cijfers van Eurostat en na aftrek van de uitvoer van de producenten die wél aan het onderzoek medewerkten. De cijfers van Eurostat worden gewoonlijk niet beschouwd als een geschikte bron van informatie indien de medewerking slechts betrekking heeft op 30 % van de invoer van het betrokken product. In dit geval werd evenwel toch van deze gegevens gebruikgemaakt; dat tijdens het onderzoektijdvak kleine hoeveelheden werden ingevoerd, draait namelijk alles in dit onderzoek om de vraag of het waarschijnlijk is dat opnieuw grote hoeveelheden met dumping zullen worden ingevoerd en wordt er minder aandacht besteed aan het feit dat ervoor moet worden gezorgd dat exporteurs die geen medewerking verleenden, niet worden beloond. Omdat bovendien een nieuw onderzoek dat werd geopend naar aanleiding van het vervallen van maatregelen slechts kan leiden tot handhaving of intrekking, maar niet tot wijziging van deze maatregelen, is het in dit geval niet nodig de dumpingmarge met absolute precisie te berekenen.

d) Vergelijking

(35) Er zij op gewezen dat in sommige gevallen verschillen werden vastgesteld tussen de rijwielen die uit China werden ingevoerd en die welke in Mexico werden vervaardigd en verkocht. Dit was in het algemeen toe te schrijven aan het feit dat de Chinese modellen gesofisticeerder zijn. Indien een onderzoek was ingeleid overeenkomstig artikel 5 van de basisverordening zou een opwaartse correctie van de normale waarde nodig zijn geweest (in dit geval gebaseerd op de Mexicaanse binnenlandse verkoopprijzen) om dit verschil duidelijk tot uiting te laten komen; deze correctie zou op haar beurt geleid hebben tot een hogere dumpingmarge. Deze correctie werd in dit geval overbodig geacht omdat de gevolgen voor de dumping, over het geheel genomen, beperkt zijn en omdat maatregelen niet gewijzigd kunnen worden ten gevolge van een nieuw onderzoek dat naar aanleiding van het vervallen van deze maatregelen werd ingesteld.

(36) Met het oog op een billijke vergelijking en overeenkomstig artikel 2, lid 10, van de basisverordening werden correcties toegepast voor verschillen in kosten voor vervoer, verzekering, krediet, lossen, laden, overladen en aanverwante kosten waarvoor werd vastgesteld dat zij de prijzen en de vergelijkbaarheid van deze prijzen beïnvloedden.

e) Dumpingmarge

(37) Overeenkomstig artikel 2, lid 11, van de basisverordening werd de gewogen gemiddelde normale waarde, FOB Mexicaanse grens, vergeleken met de gewogen gemiddelde uitvoerprijs (zowel van de producenten die wél, als van die welke geen medewerking verleenden), FOB Chinese grens, in hetzelfde handelsstadium.

(38) Deze vergelijking bracht zeer sterke dumping aan het licht, waarbij de dumpingmarge gelijk was aan het bedrag waarmee de normale waarde de uitvoerprijs overschreed. De vastgestelde dumpingmarge was hoger dan de dumpingmarge die in het kader van het oorspronkelijk onderzoek werd vastgesteld.

(39) Het onderzoek leverde geen enkele aanwijzing op dat deze dumping zou eindigen indien de maatregelen werden ingetrokken. Derhalve wordt geconcludeerd dat de dumping zeer waarschijnlijk zou worden voortgezet.

(40) Sommige Chinese exporteurs/producenten voerden aan dat onmogelijk geldige conclusies konden worden getrokken ten aanzien van de huidige of de toekomstige dumping op basis van een dergelijke kleine invoer. Hoewel wordt aanvaard dat de conclusie dat er sprake is van dumping op zich de handhaving van de maatregelen niet kan rechtvaardigen, wordt er niettemin op gewezen dat deze conclusie toch een factor is die de beslissing om de maatregelen al dan niet in te trekken beïnvloedt.

3. **Mogelijke herhaling van de dumping**

(41) De volgende factoren werden zeker relevant geacht bij het onderzoek naar de mogelijke herhaling van de dumping: de aantoonbaarheid van dumping, het feit dat in het verleden rechten werden ontweken, de ontwikkeling van de productie en van de bezettingsgraad van de productiecapaciteit in China en de ontwikkeling van de aantallen Chinese rijwielen die naar overal ter wereld tegen dumpingprijzen worden uitgevoerd.

a) Aantoonbaarheid van dumping en ontwijking in het verleden

(42) De dumpingmarge die in het kader van het oorspronkelijk onderzoek werd vastgesteld, was hoog (30,6 %) en uit onderhavig onderzoek blijkt dat deze hoge marge nog lang niet is weggewerkt, maar zelfs is gestegen.

(43) Bovendien werden vele pogingen ondernomen om de ingestelde antidumpingmaatregelen te ontwijken. Vanaf 1993 ging een groot aantal assemblagefabrieken in de Gemeenschap van start en kon een drastische stijging van de invoer van rijwielonderdelen worden vastgesteld. Op deze ontwikkeling, die een reactie was op de oorspronkelijke maatregelen, werd de aandacht gevestigd op de bevindingen van het onderzoek naar ontwijking van de maatregelen van 1996.

(44) Uit het onderzoek bleek ook dat de Chinese exporteurs/producenten, zodra de antidumpingmaatregelen in 1993 waren ingesteld, met de importeurs in de Gemeenschap gingen samenwerken om het recht te ontwijken en daartoe de rijwielen in gedemonteerde vorm gingen verzenden. Onderdelen die voor dezelfde assembleur bestemd waren, werden over verschillende containers verdeeld, op verschillende data verzonden en soms in verschillende havens van de Gemeenschap gelost.

(45) Een andere wijze om het recht te ontwijken, bestond erin rijwielen met certificaten van oorsprong uit China naar de Gemeenschap te verzenden; deze certificaten werden later ingetrokken, met de mededeling dat de rijwielen in Vietnam waren vervaardigd (523 000 rijwielen tussen 1992 en 1995).

(46) Het onderzoek dat leidde tot uitbreiding van de maatregelen, bracht ook aan het licht dat er bij essentiële rijwielonderdelen aanwijzingen waren van dumping, vergeleken met de eerder vastgestelde normale waarden.

(47) Sommige bedrijven beweerden dat de ontwijking van de oorspronkelijke maatregelen door assemblage van de rijwielen in de Gemeenschap niet als factor bij het onderzoek naar mogelijke herhaling van de dumping in aanmerking mocht worden genomen. Dit argument moet evenwel van de hand worden gewezen. Het onderzoek naar ontwijking van de maatregelen dat in 1996 werd geopend, toonde aan dat deze ontwijking met dumping gepaard ging en het beoogde corrigerende effect van de maatregelen ondermijnde.

(48) Bovendien blijkt uit de resultaten van het onderzoek naar ontwijking van de maatregelen en uit de huidige lage invoer uit China dat de Chinese exporteurs/producenten zich weinig hebben ingespannen om op de markt van de Gemeenschap te concurreren tegen dumpingvrije prijzen.

b) Productie en bezettingsgraad van de productiecapaciteit in China

i) *De bedrijfstak in het algemeen*

(49) Volgens de beschikbare gegevens (de klacht) is de productiecapaciteit in China zeer hoog (geraamd op ongeveer 70 miljoen stuks). De laatste jaren werd er aanzienlijk geïnvesteerd in joint ventures, vooral van Taiwanese bedrijven; bovendien worden op export gerichte producenten belangrijke belastingvoordelen en hoge kortingen op rechten toegestaan.

(50) Van 1995 tot het onderzoektijdvak daalde de totale productie van rijwielen en varieerde het binnenlandse verbruik van 25 tot 30 miljoen en de uitvoer van 8 tot 16 miljoen rijwielen. De bezettingsgraad van de productiecapaciteit was dus vrij laag, namelijk net iets boven 50 %.

(51) Door de enorme overcapaciteit kent de voor export bestemde productie in China zeer veel slappe perioden en omvat het assortiment een groot aantal minder goede producten. Deze producenten zouden derhalve op zeer korte termijn hun productie kunnen verhogen en deze kunnen uitvoeren naar ongeacht welke exportmarkt, waaronder de markt van de Gemeenschap, indien de maatregelen werden ingetrokken.

(52) De situatie wordt verergerd doordat de invoer van essentiële onderdelen van rijwielen, hoewel de maatregelen sedert 1997 ook hierop van toepassing zijn, is blijven stijgen; de assembleurs kunnen aanspraak maken op vrijstelling van rechten indien zij kunnen aantonen dat de waarde van de onderdelen afkomstig uit, of van oorsprong uit China minder bedraagt dan 60 % van de totale waarde van alle onderdelen van het gemonteerde product, dan wel dat de tijdens de assemblage of voltooiing van het rijwiel aan de ingevoerde onderdelen toegevoegde waarde meer bedraagt dan 25 % van de fabricagekosten (zie artikel 13, lid 2, onder b), van de basisverordening).

De stijging van de invoer van rijwielonderdelen is weergegeven in onderstaande tabel.

Invoer in de Gemeenschap van belangrijke rijwielonderdelen van oorsprong uit China (in stuks)	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	OT
Frames	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
Index	*100*	*293*	*856*	*954*	*1 188*	*1 545*	*1 572*	*1 995*	*1 854*
Vorken	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
Index	*100*	*1 728*	*3 625*	*4 480*	*8 797*	*9 399*	*9 648*	*9 363*	*9 458*

Bron: Eurostat.

(53) Deze onderdelen worden vervaardigd door bedrijven die ook over de nodige capaciteit beschikken om volledige rijwielen te vervaardigen. Indien de maatregelen werden ingetrokken, zouden waarschijnlijk zeer vlug opnieuw volledige rijwielen van oorsprong uit China worden ingevoerd en zou deze invoer de huidige invoer van rijwielonderdelen vervangen.

ii) *Producenten die aan het onderzoek medewerkten*

(54) De productiecijfers voor 1995 tot het eind van het onderzoektijdvak waren betrekkelijk stabiel, maar de vooruitzichten van de Chinese bedrijven die aan het onderzoek medewerkten voor 1999 brachten plannen aan het licht om de productie met 16 % tot 10,6 miljoen stuks te verhogen.

(55) Bovendien bleek uit de gegevens met betrekking tot de bezettingsgraad van de productiecapaciteit dat er een belangrijke overcapaciteit was tussen 1995 en het eind van het onderzoektijdvak, en zou de verhoging van de productie die voor 1999 was gepland bovendien voldoende capaciteit voor nogmaals 5,8 miljoen stuks overlaten.

(56) Sommige bedrijven voerden aan dat de conclusies van de Commissie inzake de productiecapaciteit en de bezettingsgraad van de productiecapaciteit van China niet op betrouwbare bewijzen berustten. Zij verwezen hierbij naar de bevindingen van de US International Trade Commission. Dit argument kon evenwel niet worden aanvaard. Ten eerste hebben deze bevindingen betrekking op een andere periode dan het OT. Voorts zij erop gewezen dat de conclusies van de Commissie en van de Raad gebaseerd zijn op gegevens die door de Chinese exporteurs/producenten die aan het onderzoek medewerkten zelf ter beschikking waren gesteld. Bovendien wordt de beschikbaarheid van een hoge productiecapaciteit die bij de bedrijven die aan het onderzoek medewerkten werd vastgesteld en die het gevolg is van de lage bezettingsgraad van de capaciteit, namelijk 50 %, bevestigd door de gegevens in de klacht over de Chinese rijwielproductie. In dit verband werd de simplistische bewering van de bedrijven die aan het onderzoek medewerkten, dat een onderscheid moet worden gemaakt tussen de productiecapaciteit voor de uitvoer en de productiecapaciteit voor verkoop op de Chinese binnenlandse markt niet overtuigend gevonden. Er werden geen bewijzen ingediend om deze bewering te staven. Ten slotte mag niet uit het oog worden verloren dat indien de conclusie van de Commissie onvoldoende gefundeerd wordt geacht, dit volledig moet worden toegeschreven aan de zeer geringe bereidheid van de Chinese exporteurs/producenten om mede te werken.

c) Ontwikkelingen in verband met de Chinese uitvoer naar derde landen

i) *Algemene stijging*

(57) Uit de Comext-cijfers, waarop een beroep moest worden gedaan, gezien het lage niveau van medewerking van de Chinese exporteurs/producenten, bleek dat de wereldwijde Chinese uitvoer steeg van 12,8 miljoen stuks in 1995 tot 14,6 miljoen stuks in 1997 (+ 14 %). In de eerste helft van 1998 bedroeg de uitvoer 8 miljoen stuks, een stijging met 22 % vergeleken met dezelfde periode in 1997.

(58) Deze ontwikkeling wordt geïllustreerd door de situatie in de Verenigde Staten, waar op rijwielen uit China geen antidumpingmaatregelen werden toegepast. Deze invoer steeg van 4 miljoen stuks in 1995 tot 8,4 miljoen stuks in 1998. Nadere gegevens zijn opgenomen in onderstaande tabel.

Uitvoer uit China naar	1995		1996		1997		1998		OT	
	Hoeveelheid	Gemiddelde prijs per stuk (USD)	Hoeveelheid	Gemiddelde prijs per stuk (USD)	Hoeveelheid	Gemiddelde prijs per stuk (USD)	Hoeveelheid	Gemiddelde prijs per stuk (USD)	Hoeveelheid	Gemiddelde prijs per stuk (USD)
Wereld	12 822 722	42	12 239 224	38	14 617 906	35	—	—	—	—
Verenigde Staten	4 074 554	52	3 902 483	39	5 734 027	38	8 400 000	—	7 511 342	—

Bron: Comext.

(59) Bovendien werd een aanzienlijke daling van de prijzen vastgesteld. Tussen 1995 en 1997 daalden de Chinese uitvoerprijzen wereldwijd met gemiddeld 17 % per stuk; bij uitvoer naar de Verenigde Staten met 27 %.

ii) *Mogelijke omlegging van de Chinese uitvoer door antidumpingmaatregelen en kwantitatieve beperkingen in derde landen*

(60) Volgens de beschikbare gegevens hebben verschillende landen recentelijk handelsbeschermende maatregelen aangenomen voor de invoer van rijwielen uit China wegens de schade die deze rijwielen hun eigen bedrijfstak berokkenden. In 1997 stelden Canada en Mexico antidumpingrechten in, terwijl Zuid-Korea en Vietnam tot urgente invoerbeperkingen overgingen. De Chinese exporteurs/producenten staan derhalve onder druk om alternatieve exportmarkten te vinden. Indien de Gemeenschap de huidige antidumpingmaatregelen zou intrekken, zou haar markt zeer aantrekkelijk worden voor deze producenten.

iii) *Chinese uitvoer naar andere derde landen*

(61) Er zij op gewezen dat de exporteurs/producenten van China, nadat de Raad in 1993 antidumpingmaatregelen had ingesteld, met groot gemak andere exportmarkten, zoals Australië en Zuid-Korea, binnendrongen.

d) Dumping door exporteurs/producenten die aan het onderzoek medewerkten in derde landen

(62) De uitvoer van de Chinese exporteurs/producenten die aan het onderzoek medewerkten, naar derde landen (in het bijzonder naar de Verenigde Staten, Australië en Japan), is in het algemeen zeer representatief,

vergeleken met de uitvoer van alle Chinese exporteurs naar deze landen; de uitvoer van deze exporteurs bedroeg 70 % van de totale Chinese uitvoer naar de Verenigde Staten en respectievelijk 20 % en 50 % van de totale Chinese uitvoer naar Japan en Australië in 1996 en 1997.

(63) Voor dit onderzoek en op basis van de antwoorden van de exporteurs/producenten die aan het onderzoek medewerkten, in de vragenlijst, werd de nadruk gelegd op de categorieën die ook naar de Gemeenschap werden uitgevoerd, namelijk de categorieën A en C. Voor iedere categorie werd voor alle Chinese exporteurs/producenten die aan het onderzoek medewerkten, een gewogen gemiddelde uitvoerprijs per land van bestemming vastgesteld.

(64) Voor deze dumpingberekening werd een gewogen gemiddelde normale waarde voor iedere categorie vastgesteld en vergeleken met de desbetreffende uitvoerprijs.

(65) Voor de Verenigde Staten, Canada, Australië en Japan en voor alle andere grote importeurs bracht deze methode onomstootbaar omvangrijke dumping (29 tot 96 %) voor beide categorieën aan het licht. Het is niet onredelijk om ervan uit te gaan dat de Chinese exporteurs/producenten soortgelijke hoeveelheden tegen soortgelijke prijzen in de Gemeenschap zouden verkopen indien de maatregelen in de Gemeenschap werden opgeheven.

4. **Conclusie**

(66) Uit het onderzoek is duidelijk gebleken dat tijdens het onderzoektijdvak uit China in de Gemeenschap een „weliswaar kleine" hoeveelheid rijwielen met dumping werd ingevoerd. De dumpingmarge was veel groter dan in het oorspronkelijk onderzoek.

(67) Het onderzoek bracht ook aan het licht dat de door China naar de Gemeenschap uitgevoerde hoeveelheden rijwielen naar alle waarschijnlijkheid zeer omvangrijk zouden zijn indien de huidige maatregelen werden ingetrokken. Tot deze conclusie kwam men na onderzoek van de aanmerkelijke overcapaciteit die in China beschikbaar is en van de ontwijkingen in het verleden. Eén en ander wijst ook op de aanhoudende grote belangstelling van de Chinese exporteurs/producenten om in de Gemeenschap te verkopen. De waarschijnlijkheid dat die ingevoerde hoeveelheden enorm zouden stijgen, wordt nog groter door het dreigende gevaar dat de Chinese uitvoer ten gevolge van handelsbeschermende maatregelen in Zuid-Korea, Mexico, Canada en Vietnam naar de Gemeenschap wordt omgelegd.

(68) Er wordt ook geconcludeerd dat de sterk gestegen hoeveelheden zeer waarschijnlijk tegen dumpingprijzen naar de Gemeenschap zouden worden uitgevoerd. Deze conclusie wordt kracht bijgezet door de hoge dumpingmarges die bij de uitvoer uit China naar andere belangrijke derde landen werden vastgesteld. Het is onwaarschijnlijk dat de Chinese exporteurs/producenten opnieuw belangrijke hoeveelheden naar de Gemeenschap zouden uitvoeren en hierbij geen soortgelijke lage dumpingprijzen zouden toepassen.

(69) Samengevat kan worden gezegd dat indien de maatregelen werden ingetrokken, zeer waarschijnlijk opnieuw omvangrijke hoeveelheden uit China tegen zeer lage dumpingprijzen in de Gemeenschap zouden worden ingevoerd.

D. **BEDRIJFSTAK VAN DE GEMEENSCHAP**

(70) De producenten van de Gemeenschap waarop de omschrijving „bedrijfstak van de Gemeenschap" in het oorspronkelijk onderzoek van toepassing was, namen ongeveer 54 % van de totale productie van rijwielen in de Gemeenschap voor hun rekening.

(71) In het kader van dit onderzoek werd vastgesteld dat de producenten van de Gemeenschap die het verzoek indienden, 58 % van de totale productie van de Gemeenschap tijdens het onderzoektijdvak voor hun rekening namen. Zij vormen derhalve „de bedrijfstak van de Gemeenschap" in de zin van artikel 4, lid 1, van de basisverordening en worden hierna zo genoemd.

(72) De overige producenten van de Gemeenschap (die ongeveer 42 % van de totale productie van de Gemeenschap voor hun rekening nemen) worden hierna „de producenten die zich niet bij het verzoek aansloten" genoemd.

E. **ONDERZOEK VAN DE MARKT VAN DE GEMEENSCHAP**

1. **Voorafgaande opmerkingen**

(73) De situatie van de bedrijfstak van de Gemeenschap werd beoordeeld op basis van twee categorieën gegevens:

i) algemene schade-indicatoren voor de bedrijfstak van de Gemeenschap zoals omschreven in punt D hierboven (productie, productiecapaciteit, bezettingsgraad van de productiecapaciteit, voorraden, verkoop, investeringen en werkgelegenheid), die verzameld werden bij verenigingen van rijwielproducenten in de lidstaten van de Gemeenschap.

De gegevens van de bedrijfstak van de Gemeenschap werden zoveel mogelijk getoetst aan andere beschikbare gegevens (statistische gegevens, gegevens uit eerdere antidumpingonderzoekingen, enz.).

ii) bepaalde prestatie-gerelateerde schade-indicatoren (rentabiliteit, prijzen, prijsverloop en prijsonderbieding) die verzameld en geverifieerd werden bij de steekproef. Deze bedrijven beantwoordden de vragenlijst van de Commissie en werkten ten volle mee aan het nieuwe onderzoek. Zij nemen ongeveer 40 % van de door de bedrijfstak van de Gemeenschap geproduceerde hoeveelheden voor hun rekening.

2. **Verbruik in de Gemeenschap**

(74) Het verbruik in de Gemeenschap werd berekend door de totale, door alle producenten van de Gemeenschap (bedrijfstak van de Gemeenschap en producenten die zich niet bij het verzoek aansloten) voor de markt van de Gemeenschap geproduceerde hoeveelheden en de totale ingevoerde hoeveelheden (cijfers van Eurostat) samen te voegen.

(75) Het verbruik daalde met 11 % tijdens de onderzochte periode van 17 401 000 stuks in 1995 tot 15 452 000 stuks tijdens het onderzoektijdvak. Gedurende dezelfde periode bleef de waarde van het verbruik op ongeveer 2,3 miljoen EUR, hetgeen erop wijst dat de gemiddelde verkoopprijzen op de markt van de Gemeenschap stegen.

(76) De negatieve ontwikkeling van het verbruik (in stuks) kan gedeeltelijk worden verklaard door de aanhoudende daling, vanaf het begin van de jaren negentig, van de verkoop van twee belangrijke producten in de rijwielsector. De verkoop van BMX-fietsen („motocross"-fietsen voor kinderen — categorie C) is sedert 1991 sterk gedaald en fietsen van categorie A (MTB's, mountainbikes) waren vanaf 1992 veel minder populair. De dalende verkoop van deze twee soorten rijwielen werd niet gecompenseerd door de verkoop van andere soorten of categorieën.

(77) Sommige exporteurs/producenten voerden aan dat BMX's en MTB's de belangrijkste exportproducten van China waren. Bijgevolg zou de schade zich niet kunnen herhalen omdat de Commissie zelf had erkend dat de vraag naar deze producten in de Gemeenschap behoorlijk geslonken was.

(78) Hoewel de vraag op de markt van de Gemeenschap naar BMX's en MTB's tijdens de onderzochte periode daalde, is deze vraag toch nog aanzienlijk. Uit de beschikbare gegevens blijkt dat tijdens het onderzoektijdvak op de markt van de Gemeenschap nog ettelijke miljoenen MTB's werden verkocht. Bovendien brachten de producenten van de Gemeenschap en de exporteurs/producenten talrijke nieuwe modellen BMX's, nog steeds één van de belangrijkste soorten kinderfietsen, op de markt.

(79) Het argument van de Chinese exporteurs/producenten wordt derhalve als ongegrond beschouwd.

3. **De invoer van rijwielen van oorsprong uit China met dumping**

a) Uit China ingevoerde hoeveelheden rijwielen en prijzen van deze rijwielen

(80) Het aantal rijwielen van oorsprong uit en ingevoerd uit China daalde tussen 1995 (toen in totaal 65 408 stuks werden ingevoerd) en het onderzoektijdvak. Na een stijging met 29 % in 1996 trad een daling van de hoeveelheden in vanaf 1997 en tijdens het onderzoektijdvak werden slechts 13 651 rijwielen ingevoerd.

(81) Eén belanghebbende partij voerde aan dat overeenkomstig artikel 11, lid 5, van de basisverordening op alle nieuwe onderzoeken dezelfde bepalingen van toepassing moeten zijn als op andere onderzoeken. Bijgevolg zou artikel 5, lid 7, van de basisverordening ook op nieuwe onderzoeken naar aanleiding van het vervallen van maatregelen van toepassing zijn. Volgens bovenbedoelde partij had onderhavig nieuw onderzoek derhalve nooit mogen worden geopend, aangezien de invoer van oorsprong uit China tijdens het onderzoektijdvak, zowel wat de hoeveelheden als wat de waarde betreft, minder bedroeg dan 1 % van het totale verbruik, met andere woorden onder de de minimis-drempel lag.

(82) In artikel 11, lid 2, van de basisverordening is het volgende bepaald:

„Een definitieve antidumpingmaatregel vervalt vijf jaar nadat hij is ingesteld (...), tenzij bij een nieuw onderzoek wordt vastgesteld dat het vervallen van de maatregelen waarschijnlijk tot een voortzetting of herhaling van dumping en schade zou leiden (...)".

Uit het bovenstaande vloeit voort dat een nieuw onderzoek naar aanleiding van het vervallen van maatregelen ten doel heeft, ongeacht de omvang van de invoer uit een bepaald land, vast te stellen of het vervallen van de antidumpingmaatregelen de voortzetting of herhaling van de dumping en schade tot gevolg kan hebben. Het doel is niet om vast te stellen of er sprake is van aanmerkelijke schade, als bedoeld in artikel 3, lid 2, van de basisverordening.

(83) Bijgevolg moet de bewering dat onderhavig onderzoek onterecht werd geopend, van de hand worden gewezen.

(84) Uit de cijfers met betrekking tot de invoer die in overweging 80 hierboven werden aangehaald, kan worden geconcludeerd dat de antidumpingrechten op de invoer van Chinese rijwielen vanaf 1993 onmiddellijk radicale gevolgen hebben gehad voor de ingevoerde hoeveelheden rijwielen, die in 1991 nog 2,5 miljoen bedroegen. Deze cijfers houden evenwel geen rekening met twee andere ontwikkelingen die het beeld enigszins wijzigen.

(85) Na de instelling van definitieve antidumpingrechten in 1993 voerden Chinese exporteurs/producenten rijwielen uit naar de Gemeenschap en maakten daarbij gebruik van valse certificaten van oorsprong (zie overwegingen 44 en 45 hierboven). Er werd ook vastgesteld dat zij de geldende antidumpingmaatregelen ontweken. Tot aan het begin van 1997 [1] lag het aantal ingevoerde rijwielen van oorsprong uit China derhalve veel hoger dan de cijfers doen vermoeden.

(86) De gemiddelde prijs van rijwielen van oorsprong uit China steeg gedurende de onderzochte periode aanmerkelijk (+ 80 %); vooral van 1997 tot het onderzoektijdvak was deze stijging opvallend (+ 51 %). Gezien evenwel de beperkte hoeveelheden die werden ingevoerd, en de zeer sterke daling (– 79 %) van deze hoeveelheden tijdens de onderzochte periode, kan hieruit geen betrouwbare conclusie met betrekking tot de prijzen en het prijsverloop worden getrokken; dit geldt vooral ook omdat geen gegevens beschikbaar zijn over mogelijke wijzigingen in het assortiment.

b) Prijsgedrag van de exporteurs/producenten

(87) Ondanks de zeer beperkte hoeveelheden die tijdens het onderzoektijdvak werden ingevoerd, werd het prijsgedrag van de exporteurs/producenten onderzocht op basis van de met betrekking tot de prijzen verstrekte gegevens. Bij dit onderzoek werden de werkelijke uitvoerprijzen van de exporteurs/producenten (cif grens Gemeenschap) met en zonder toepassing van het antidumpingrecht, en de prijzen af fabriek die door de bedrijfstak van de Gemeenschap aan onafhankelijke afnemers werden aangerekend in hetzelfde handelsstadium, in aanmerking genomen.

[1] Publicatie van Verordening (EG) nr. 71/97 tot uitbreiding van het antidumpingrecht tot bepaalde onderdelen van rijwielen uit China.

(88) Het onderzoek bracht aan het licht dat de uitvoerprijzen beduidend onder de prijzen van de bedrijfstak van de Gemeenschap lagen, zowel met als zonder het toepasselijke antidumpingrecht.

4. **Economische situatie van de bedrijfstak van de Gemeenschap**

a) Voorafgaande opmerking

(89) Bij de beoordeling van de situatie van de bedrijfstak van de Gemeenschap zij erop gewezen dat sedert de instelling van antidumpingmaatregelen op de invoer van rijwielen van oorsprong uit China ook antidumpingonderzoek werd verricht naar de invoer uit andere derde landen. In 1996 werden antidumpingmaatregelen ingesteld op de invoer van rijwielen van oorsprong uit Indonesië, Maleisië en Thailand en in 1999 op de invoer van rijwielen van oorsprong uit Taiwan.

b) Productie

(90) Van 1995 tot het onderzoektijdvak daalde de productie van de bedrijfstak van de Gemeenschap met 25 %, dat wil zeggen met meer dan 2 miljoen stuks (van 8 842 500 tot 6 400 000).

(91) Uit het onderzoek bleek dat deze daling het gevolg was van de sluiting van verschillende bedrijven en van de inkrimping van de productie van belangrijke producenten van de Gemeenschap. Er zij ook op gewezen dat sommige producenten van de Gemeenschap die in het oorspronkelijk onderzoek deel uitmaakten van „de bedrijfstak van de Gemeenschap" overschakelden van de volledige vervaardiging van rijwielen (met inbegrip van de vervaardiging van de frames) op de montage, of op de montage van delen, waarbij zij gebruikmaakten van ingevoerde onderdelen (frames, vorken, complete wielen, pedaalaandrijvingen, vrijwielen enz.).

c) Productiecapaciteit en bezettingsgraad van de productiecapaciteit

(92) Omdat de rijwielproductie in de Gemeenschap seizoengevoelig is, is de behoefte aan productiecapaciteit zeer hoog in bepaalde maanden. In de meeste lidstaten start het seizoen in maart en eindigt het in september. De rijwielcollecties voor het volgende seizoen worden ieder jaar in september aan de handelaren voorgesteld (dealers, vertegenwoordigers, kleinhandelaren, groothandelaren, enz.).

(93) Van 1995 tot het onderzoektijdvak daalde de productiecapaciteit van de bedrijfstak van de Gemeenschap met 27 %, van 15 tot 11 miljoen stuks; hierbij speelden factoren die tot een daling van de productie en voor sommige producenten van de Gemeenschap tot herstructurering hadden geleid (zie overweging 91 hierboven) een rol.

(94) Ondanks de belangrijke daling van de capaciteit steeg de bezettingsgraad van de capaciteit slechts met 2 procentpunten tussen 1995 en het onderzoektijdvak. De werkelijke bezettingsgraad tijdens het onderzoektijdvak (58 %) moet getoetst worden aan het percentage dat nodig is om een dergelijke bedrijfstak economisch levensvatbaar te noemen (70 %).

d) Verkoop van de bedrijfstak van de Gemeenschap

(95) Tijdens de onderzochte periode daalden de verkochte hoeveelheden met 24 % of 1,9 miljoen stuks. De daling was het markantst in de categorieën A (– 35 %) en C (– 13 %); in het kader van het oorspronkelijk onderzoek werd vastgesteld dat de Chinese exporteurs/producenten net in deze categorieën zeer sterk waren. De daling kan tenminste gedeeltelijk worden verklaard door de invoer van Chinese rijwielen met ontwijking van de antidumpingmaatregelen en door de invoer van onderdelen die nog waren vrijgesteld van rechten nadat maatregelen om de ontwijking van het recht te voorkomen, waren ingesteld.

(96) De waarde van de verkoop daalde met 8 %. Dit was een minder belangrijke daling dan de daling van de hoeveelheden, hetgeen erop wijst dat de gemiddelde verkoopprijzen van de bedrijfstak van de Gemeenschap in de onderzochte periode stegen.

e) Marktaandeel

(97) Ten gevolge van de algemene daling van de verkochte hoeveelheden en de verkoopwaarde verloor de bedrijfstak van de Gemeenschap, hoofdzakelijk in de categorieën A en C (zie opmerkingen in overweging 95 hierboven), (uitgedrukt in hoeveelheden) 15 % van zijn marktaandeel tussen 1995 en het onderzoektijdvak.

f) Gemiddelde verkoopprijs en prijsverloop

(98) De gewogen gemiddelde prijs van rijwielen die door de bedrijfstak van de Gemeenschap op de markt van de Gemeenschap werden verkocht, steeg met 10 % tijdens de onderzochte periode. Uit het onderzoek is gebleken dat de belangrijkste producenten van „de bedrijfstak van de Gemeenschap" hun assortiment wijzigden en overschakelden op producten van een hoger marktsegment. Hierdoor moesten zij hun verkoop ook toespitsen op dealers/kleinhandelaren die wederverkoopprijzen hanteren die stabieler en aantrekkelijker zijn dan die van de andere verkoopkanalen, zoals de groothandelaren en de supermarkten.

(99) Het onderzoek per categorie toonde aan dat de prijzen van de categorieën A en C (in het oorspronkelijk onderzoek het grootste gedeelte van de invoer uit China) over het algemeen met 13 % stegen tijdens de onderzochte periode, hoewel die stijging voor beide categorieën niet hetzelfde beeld te zien gaf; zo bedroeg de stijging van de prijzen van de rijwielen van categorie C tot 20 % tussen 1995 en 1997.

(100) In categorie B, het sterkste segment van de bedrijfstak van de Gemeenschap, daarentegen, bleven de verkoopprijzen tijdens de onderzochte periode zeer stabiel.

g) Rentabiliteit

(101) Hoewel de gemiddelde rentabiliteit van de bedrijfstak van de Gemeenschap enigszins verbeterde van – 2,3 % tot – 0,6 % tijdens de onderzochte periode, bleef zij over het geheel genomen negatief. In 1995 en 1996 waren de verliezen van de bedrijfstak van de Gemeenschap stabiel (2,2 % in 1996). Zij daalden met 1,9 procentpunten in 1997 (– 0,3 % van de nettoverkoop), maar stegen opnieuw tijdens het onderzoektijdvak (– 0,6 % van de nettoverkoop).

(102) Uit het onderzoek bleek dat de slechtste resultaten geboekt werden in de periode 1995-1996 toen de Chinese exporteurs/producenten de antidumpingmaatregelen ontweken (zie overwegingen 44 en 45 hierboven). Om die praktijken een halt toe te roepen, werden de maatregelen begin 1997 uitgebreid tot onderdelen van rijwielen. In 1997 verbeterde de rentabiliteit van de bedrijfstak van de Gemeenschap enigszins ten gevolge van een prijsverhoging met 7 % in 1995. Zij daalde opnieuw in lichte mate tijdens het onderzoektijdvak ondanks een nieuwe prijsstijging met 3 %.

(103) Uit de bovenstaande ontwikkelingen blijkt duidelijk dat de financiële situatie van de bedrijfstak van de Gemeenschap zich tijdens de onderzochte periode niet voldoende kon herstellen. Uit het onderzoek bleek dat de rentabiliteit negatief bleef, hoewel de bedrijfstak van de Gemeenschap tot belangrijke herstructureringen overging, bepaalde vaste productiekosten verlaagde en de verkoopprijzen liet stijgen.

(104) De rentabiliteit tijdens de onderzochte periode moet vergeleken worden met het niveau dat, indien niet met dumping uit China wordt ingevoerd, als een normaal minimum wordt beschouwd, namelijk 8 %.

(105) Deze verslechtering kan verklaard worden door een verlaging van de geproduceerde hoeveelheden (waardoor hogere productiekosten per stuk ontstonden) en door de herstructurering van de bedrijfstak.

h) Investeringen

(106) De investeringen van de bedrijfstak van de Gemeenschap in gebouwen, installaties en machines waren vrij laag tijdens de onderzochte periode. Zij vertegenwoordigden slechts 1,7 % à 2,5 % van de waarde van de verkoop van de bedrijfstak van de Gemeenschap op de markt van de Gemeenschap. Er werd hoofdzakelijk geïnvesteerd in machines om de efficiëntie van de productie (lasrobotten) en de kwaliteit van de rijwielframes te verhogen.

i) Werkgelegenheid

(107) De werkgelegenheid van de bedrijfstak van de Gemeenschap daalde geleidelijk van 1995 tot het onderzoektijdvak. In totaal 1 800 werknemers (12 % van de werknemers in 1995) werden tijdens de onderzochte periode ontslagen.

j) Algemene opmerkingen die werden ontvangen in verband met de economische situatie van de bedrijfstak van de Gemeenschap

(108) Op basis van persberichten en uittreksels uit niet-confidentiële antwoorden op de vragenlijst van de Commissie beweerden sommige exporteurs/producenten dat de economische situatie van bepaalde producenten van de Gemeenschap verbeterd was tijdens de onderzochte periode; zij verwezen in dit verband meer bepaald naar de verkochte en de geproduceerde hoeveelheden en naar de rentabiliteit. Zij betwistten de conclusie dat de bedrijfstak van de Gemeenschap zich in een zwakke en kwetsbare positie bevond sedert de instelling, in 1993, van antidumpingrechten op de invoer van rijwielen van oorsprong uit China.

(109) In dit opzicht zij erop gewezen dat deze exporteurs/producenten gegevens ter beschikking stelden die hoofdzakelijk betrekking hadden op sommige afzonderlijke producenten die weliswaar deel uitmaken van „de bedrijfstak van de Gemeenschap", maar wier situatie niet representatief is voor de bedrijfstak van de Gemeenschap in zijn geheel. Eén en ander doet evenwel niets af aan de geldigheid van de algemene bevindingen, die de situatie in verband met het betrokken product voor alle afzonderlijke bedrijven die in de omschrijving „bedrijfstak van de Gemeenschap" zijn opgenomen, weergeven.

(110) De conclusie dat de economische situatie van de bedrijfstak van de Gemeenschap verbeterde, wordt derhalve als ongegrond beschouwd.

5. **Conclusie**

(111) Uit het onderzoek naar de economische situatie van de bedrijfstak van de Gemeenschap bleek dat het verloop van de meeste economische indicatoren negatief bleef tijdens de onderzochte periode: de productie daalde met 25 %, de productiecapaciteit met 27 %, de verkoop, uitgedrukt in hoeveelheden en waarde, met respectievelijk 24 en 8 % en het marktaandeel, uitgedrukt in waarde en hoeveelheden, met respectievelijk 8 en 15 %. Hoewel de prijzen tijdens het onderzoektijdvak, vergeleken met 1995, met 10 % stegen, leed de bedrijfstak van de Gemeenschap verder verliezen en daalde de werkgelegenheid met 12 %.

(112) Op deze basis werd geconcludeerd dat de bedrijfstak van de Gemeenschap op economisch gebied zwak en kwetsbaar was gebleven sedert de instelling in 1993 van de antidumpingrechten op de invoer van rijwielen van oorsprong uit China.

F. **MOGELIJKE HERHALING VAN DE SCHADE**

1. **Voorafgaande opmerkingen**

(113) Behalve de economische situatie van de bedrijfstak van de Gemeenschap onderzocht de Commissie ook of de schade zich bij intrekking van de antidumpingmaatregelen die van toepassing zijn op de invoer van oorsprong uit China, zou kunnen herhalen.

(114) Dit onderzoek had betrekking op de situatie op de markt van de Gemeenschap, rekening houdend met de ontwijking van de maatregelen in het verleden door Chinese exporteurs/producenten, de situatie van de bedrijfstak voor rijwielen in China, en mogelijke gevolgen voor de markt van de Gemeenschap van de intrekking van de antidumpingmaatregelen.

2. **Situatie van de bedrijfstak voor rijwielen in China en toekomstige uitvoer**

(115) Zoals vermeld in overweging 50, maakt deze bedrijfstak slechts gebruik van ongeveer 50 % van zijn zeer ruime productiecapaciteit en zijn Chinese rijwielen op de belangrijkste markten in de wereld, in het bijzonder de Verenigde Staten en Japan, te vinden.

(116) Uit het onderzoek bleek ook dat de Chinese exporteurs/producenten, na twee jaar van de markt van de Verenigde Staten te zijn verdwenen ten gevolge van de instelling van antidumpingrechten, bij de intrekking van deze rechten massale verkoopcampagnes financierden en zich bijna meteen opnieuw op deze markt konden vestigen. Er werden grote aantallen Chinese rijwielen verkocht, in het bijzonder via supermarkten en warenhuizen, één van de belangrijkste verkoopkanalen in de Verenigde Staten (evenals in de Gemeenschap). Uiteindelijk werden ongeveer 8 miljoen rijwielen tijdens het onderzoektijdvak uit China naar de Verenigde Staten uitgevoerd.

(117) Ten slotte zij eraan herinnerd dat verschillende landen recentelijk handelsbeschermende maatregelen instelden ten aanzien van de invoer van Chinese rijwielen (zie overweging 60 hierboven).

(118) Sommige exporteurs/producenten voerden aan dat de schade zich waarschijnlijk niet zou herhalen omdat China op een ruime binnenlandse markt kan terugvallen en voorts uitvoert naar derde landen die eveneens ruime en stabiele markten hebben (bijvoorbeeld Japan en de Verenigde Staten).

(119) Zij voerden ook aan dat de overtollige productiecapaciteit van de Chinese bedrijfstak voor rijwielen niet van dien aard was dat de markt van de Gemeenschap zeer vlug of met sterk gestegen hoeveelheden op dusdanige wijze gepenetreerd kon worden dat de bedrijfstak van de Gemeenschap erdoor bedreigd zou worden. Volgens deze producenten werden er geen betrouwbare bewijzen verstrekt die de conclusies staven in verband met de productiecapaciteit en de bezettingsgraad van de productiecapaciteit in China. Volgens deze bedrijven was de bezettingsgraad van de productiecapaciteit in China veel hoger (rond 87 %).

(120) Het is inderdaad juist, zoals in overweging 116 hierboven werd aangegeven, dat de Chinese exporteurs/producenten aanwezig zijn in derde landen met ruime en stabiele markten. Zij hebben evenwel bewezen dat zij hun uitvoer vlug kunnen omleggen en nieuwe markten kunnen penetreren.

(121) Er zij ook op gewezen dat de bevindingen in verband met de productiecapaciteit en de bezettingsgraad van de productiecapaciteit in China gebaseerd zijn op de gegevens in de klacht en op de gegevens die door de Chinese exporteurs/producenten zelf ter beschikking werden gesteld (zie overwegingen 54 en 55 hierboven).

(122) Op deze basis, en zonder nieuwe bewijzen, moeten de beweringen van de exporteurs/producenten van de hand worden gewezen.

3. **Mogelijke situatie op de markt van de Gemeenschap bij intrekking van de antidumpingmaatregelen ingesteld op de invoer van oorsprong uit China**

(123) Zoals hierboven werd vermeld, kunnen de Chinese exporteurs/producenten de markt van de Gemeenschap snel penetreren. Bij opheffing van de antidumpingmaatregelen mag worden verwacht dat, gezien de overtollige productiecapaciteit, in de nabije toekomst uit China hoeveelheden rijwielen tegen lage dumpingprijzen zullen worden ingevoerd die vergelijkbaar zijn met de hoeveelheden die in 1991 werden ingevoerd (ongeveer 2,5 miljoen rijwielen). Hierdoor zouden de Chinese exporteurs/producenten een aandeel van ongeveer 15 % van de markt van de Gemeenschap veroveren.

(124) Dit scenario leek ook zeer waarschijnlijk indien werd uitgegaan van de prijsopgaven van de Chinese exporteurs/producenten aan in de Gemeenschap gevestigde handelaren of van hun prijsoffertes op belangrijke beurzen voor rijwielen in de Gemeenschap. Deze prijzen, die niet afhankelijk waren van de opheffing dan wel handhaving van de antidumpingmaatregelen, waren vergelijkbaar met die welke door de Chinese exporteurs/producenten op hun belangrijkste exportmarkten worden toegepast.

(125) Uit onderhavig onderzoek bleek dat de gemiddelde prijzen van de uit China ingevoerde rijwielen waarschijnlijk enigszins zouden stijgen, vergeleken met de prijzen van het oorspronkelijk onderzoek, omdat werd vastgesteld dat de rijwielen van de laagste marktsegmenten beter werden uitgerust tijdens het onderzoektijdvak. Niettemin zouden deze prijzen of prijsopgaven beduidend onder de prijzen voor vergelijkbare modellen van de bedrijfstak van de Gemeenschap liggen. Bij deze vergelijking werd gebruikgemaakt van de methode die is beschreven in de overwegingen 87 en 88. Zonder antidumpingrechten zouden de verkoopprijzen voor Chinese rijwielen immers tussen 40 % en 55 % onder de gemiddelde prijzen van de bedrijfstak van de Gemeenschap liggen.

(126) Volgens deze bevinding zouden door de Chinese exporteurs/producenten opnieuw zeer schadelijke prijzen worden toegepast indien de maatregelen zouden vervallen. De producenten van de Gemeenschap zouden zonder antidumpingrechten geringere hoeveelheden verkopen en marktaandeel verliezen. Nog duidelijker uitgedrukt: de door de bedrijfstak van de Gemeenschap vervaardigde en verkochte hoeveelheden rijwielen zouden met ongeveer 1 miljoen stuks dalen tot respectievelijk 5 miljoen en 5,4 miljoen stuks. Zeer waarschijnlijk zouden de producenten van de Gemeenschap zich concentreren op de productie van duurdere rijwielen.

(127) Aan de hand van een gedetailleerd onderzoek van het distributienetwerk werd aangetoond:

— dat de bedrijfstak van de Gemeenschap prominent aanwezig is bij verkoop via dealers/kleinhandelaren (60 à 65 % van de totale verkoop) en dan hoofdzakelijk rijwielen van het middelste en het hoogste marktsegment verkoopt;

— dat sommige producenten van de Gemeenschap evenwel (vooral in Frankrijk, Duitsland en het Verenigd Koninkrijk) hoofdzakelijk produceren voor het laagste marktsegment en zich specialiseren in de verkoop aan supermarkten, groothandelaren en OEM-afnemers (tot 80 % van hun verkoop of 2 miljoen stuks in totaal).

(128) Omdat de Chinese exporteurs/producenten hoofdzakelijk zouden concurreren via verkoopkanalen die grote hoeveelheden verkopen, zou de druk op de bedrijfstak van de Gemeenschap daar groot zijn en minder sterk daarentegen in de verkoopkanalen van dealers/kleinhandelaren.

(129) De opheffing van de antidumpingrechten op de invoer van Chinese rijwielen zou derhalve leiden tot:

— verdere herstructurering van de bedrijfstak van de Gemeenschap en bedrijfssluitingen;

— inkrimping van de werkgelegenheid in de bedrijfstak in de Gemeenschap;

— een lagere verkoop, met als gevolg een kleinere productie en als gevolg daarvan onvermijdelijk hogere vaste kosten per stuk en hogere break-even-niveaus;

— verlies aan schaalvoordelen, met als gevolg hogere variabele kosten per stuk.

4. **Conclusie in verband met de herhaling van de schadelijke dumping**

(130) Het onderzoek toonde aan dat de schadelijke dumping zich zou herhalen indien de antidumpingmaatregelen die van toepassing zijn op de invoer van rijwielen van oorsprong uit China, werden ingetrokken.

(131) Zoals duidelijk blijkt uit hun gedrag tijdens de onderzochte periode en uit hun prestaties op de exportmarkten, beschikken de Chinese exporteurs/producenten over een grote capaciteit en over een enorm potentieel om zowel afgewerkte rijwielen als rijwielonderdelen te produceren. Deze producenten beschikken ook over de technische en financiële middelen om snel op de markt van de Gemeenschap terug te keren en een belangrijk marktaandeel te veroveren, hetgeen zij ook recentelijk op de markt van de Verenigde Staten deden. Het feit dat er sprake is van dumping en de zwakke economische situatie van de bedrijfstak van de Gemeenschap nopen tot de conclusie dat de intrekking van de antidumpingmaatregelen onvermijdelijk zou leiden tot herhaling van de aanmerkelijke schade voor de bedrijfstak van de Gemeenschap.

G. **BELANG VAN DE GEMEENSCHAP**

1. **Inleiding**

(132) Er zij aan herinnerd dat in de oorspronkelijke onderzoeken werd besloten dat de goedkeuring van maatregelen niet indruiste tegen het belang van de Gemeenschap.

(133) In het kader van dit nieuwe onderzoek werd nagegaan of er dwingende redenen waren om te concluderen dat het niet in het belang van de Gemeenschap was de maatregelen in dit geval te handhaven ondanks de conclusies in verband met de dumping, de schade en de mogelijke herhaling van de schadelijke dumping. Hiertoe onderzocht de Commissie overeenkomstig artikel 21, lid 1, van de basisverordening de gevolgen van de geldende maatregelen voor alle bij de procedure betrokken partijen en ging zij ook na welke de gevolgen zouden zijn van het niet handhaven van de op China toepasselijke maatregelen.

2. **Belang van de bedrijfstak van de Gemeenschap**

(134) Uit de economische situatie van de bedrijfstak van de Gemeenschap bleek duidelijk dat in het belang van deze bedrijfstak doeltreffende concurrentie moet worden gehandhaafd en dat prijzen waarin deze concurrentie tot uiting komt, op de markt van de Gemeenschap moeten overheersen.

(135) Sommige partijen voerden aan dat antidumpingmaatregelen de bedrijfstak van de Gemeenschap niet mogen beschermen tegen internationale concurrentie en dat de bedrijfstak, nadat vijf jaar lang antidumpingmaatregelen werden toegepast, zich volledig zou moeten hebben hersteld.

(136) Er zij op gewezen dat de producenten van de Gemeenschap, meestal kleine en middelgrote ondernemingen, te kampen hadden met harde concurrentie van tegen lage dumpingprijzen ingevoerde rijwielen van oorsprong uit China van 1988 tot aan het eind van 1996. Tussen 1993 en 1996 was de schade bijzonder ernstig ten gevolge van de ontwijking van het recht door de Chinese exporteurs/producenten en ten gevolge van schadelijke dumping door andere leveranciers.

(137) De bedrijfstak heeft de laatste jaren grote inspanningen geleverd om zijn efficiëntie en zijn productiviteit te verhogen in een poging om zijn productiekosten te verlagen en zijn kwaliteit en zijn concurrentievermogen op deze prijsgevoelige markt te verbeteren. Zoals blijkt uit de dalende productiecapaciteit, hebben verschillende producenten van de Gemeenschap hun productie-installaties gesloten of de omvang ervan beperkt. Hierdoor traden een paar groepen op de voorgrond die overgingen tot de aankoop van kleine, zeer bekende merken en productie-installaties of fuseerden met andere bedrijven teneinde hun activiteiten te herstructureren en te reorganiseren. Dit getuigt van het aanpassings- en concurrentievermogen, de levensvatbaarheid en de wil om te overleven van de bedrijfstak.

(138) Nu er antidumpingmaatregelen van toepassing zijn op alle geïdentificeerde invoer met dumping zou de bedrijfstak van de Gemeenschap kunnen profiteren van echte concurrentieverhoudingen op de markt en zich eindelijk financieel kunnen herstellen.

(139) Zonder maatregelen op de invoer uit China zou de precaire financiële situatie van de bedrijfstak van de Gemeenschap evenwel verder verslechteren en onvermijdelijk leiden tot nieuwe sluitingen van ondernemingen, hetgeen duizenden andere arbeidsplaatsen in de Gemeenschap in gevaar zou brengen. De negatieve gevolgen voor de bedrijfstak zouden nog worden versterkt door repercussies op bedrijven die onderdelen vervaardigen of op andere bedrijven (toeleveringsbedrijven of afnemers).

3. **Belangen van de andere producenten in de Gemeenschap**

(140) Tijdens de onderzochte periode daalden de verkoop en de productie van de producenten die zich niet bij het verzoek aansloten, in de Gemeenschap met 10 % (de verkoop van 4,6 tot 4,1 miljoen stuks, de productie van 5,1 tot 4,6 miljoen stuks). Uit de beschikbare gegevens bleek dat de rijwielen die verkocht worden door de producenten die zich niet bij het verzoek aansloten, hoofdzakelijk concurrentie ondervinden van de rijwielen van oorsprong uit China (hetzelfde assortiment en soortgelijke afnemers). Bijgevolg zouden ook deze producenten aan marktaandeel inboeten. Intrekking van de antidumpingmaatregelen ingesteld op de invoer van rijwielen van oorsprong uit China zou dus ook hun belang niet dienen.

4. **Gevolgen voor de consument**

(141) De Commissie ontving geen standpunten in verband met dit nieuwe onderzoek van consumentenverenigingen in de Gemeenschap, hetgeen erop wijst dat zij niet echt bezorgd zijn over de gevolgen van handhaving van de antidumpingmaatregelen.

(142) Er werd niettemin onderzoek verricht naar de mogelijke gevolgen van het al dan niet handhaven van de maatregelen.

(143) Sommige partijen voerden aan dat de consumenten voldoende kunnen kiezen uit een grote verscheidenheid aan rijwielen in alle marktsegmenten dankzij de concurrentie van buiten de Gemeenschap gevestigde producenten en dat deze concurrentie door de intrekking van de maatregelen versterkt zou worden.

(144) Uit het onderzoek bleek dat de overige producenten van de Gemeenschap op de lagere verkoop en productie en op de hogere productiekosten per stuk reageerden door hun prijzen in het middelste en het bovenste marktsegment te verhogen. Dit zou zich herhalen indien de antidumpingmaatregelen werden ingetrokken. Er zij op gewezen dat deze marktsegmenten, uitgedrukt in hoeveelheden, ongeveer 60 % van de markt van de Gemeenschap vertegenwoordigen.

(145) De consumenten kunnen uit een ruim assortiment in alle marktsegmenten kiezen, ook indien er geen rijwielen van oorsprong uit China beschikbaar zouden zijn. De bedrijfstak van de Gemeenschap draagt in zeer grote mate bij aan het uitgebreide productaanbod en het onderzoek bracht geen problemen in verband met de bevoorrading aan het licht.

(146) Zonder antidumpingmaatregelen zouden de prijzen dus stijgen in het middelste en het bovenste marktsegment en dalen in het onderste marktsegment. De consument zou hiervan bij zijn keuze geen ernstige gevolgen ondervinden. Handhaving van de antidumpingrechten op de invoer uit China zou in dat geval niet indruisen tegen de belangen van de consumenten.

5. **Conclusie**

(147) Aan de hand van bovenstaande gegevens en overwegingen en na onderzoek van alle door de belanghebbende partijen voorgelegde argumenten wordt geconcludeerd dat er geen dwingende redenen zijn om de maatregelen die van toepassing zijn op de invoer van oorsprong uit China niet te handhaven. Omdat het antidumpingrecht dat gold voor complete rijwielen, bij Verordening (EG) nr. 71/97 werd uitgebreid tot bepaalde onderdelen van rijwielen zodat het ook op deze invoer van oorsprong uit China van toepassing was, blijft het recht zoals bij laatstgenoemde verordening uitgebreid ook gehandhaafd.

H. **DEFINITIEVE MAATREGELEN**

(148) Hieruit vloeit voort dat het antidumpingrecht dat van toepassing is op de invoer van rijwielen van oorsprong uit China en dat werd ingesteld bij Verordening (EEG) nr. 2474/93 en uitgebreid bij Verordening (EG) nr. 71/97, overeenkomstig artikel 11, leden 2 en 6, van de basisverordening moeten worden gehandhaafd,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

1. Er wordt een definitief antidumpingrecht ingesteld op de invoer van tweewielige en andere rijwielen (bakfietsen daaronder begrepen), zonder motor, vallende onder de GN-codes 8712 00 10, 8712 00 30 en 8712 00 80, van oorsprong uit de Volksrepubliek China.

2. Het recht dat bij invoer wordt geheven op de nettoprijs, franco grens Gemeenschap, vóór inklaring, bedraagt 30,6 %.

3. Tenzij anders gespecificeerd zijn de bepalingen inzake douanerechten op dit recht van toepassing.

Artikel 2

Deze verordening treedt in werking op de dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 10 juli 2000.

Voor de Raad
De voorzitter
H. VÉDRINE