32000R1524

A TANÁCS 1524/2000/EK RENDELETE
(2000. július 10.)
a Kínai Népköztársaságból származó kerékpárok behozatalára vonatkozó végleges dömpingellenes vám kivetéséről

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre,

tekintettel az Európai Közösségben tagsággal nem rendelkező országokból érkező dömpingelt behozatallal szembeni védelemről szóló, 1995. december 22-i 384/96/EK tanácsi rendeletre ([1]), és különösen annak 9. cikkére, illetve 11. cikke (2) bekezdésére,

tekintettel a tanácsadó bizottsággal való egyeztetést követően benyújtott bizottsági javaslatra,

mivel:

A. ELJÁRÁS

1. A Kínai Népköztársaságra vonatkozó felülvizsgálat tárgyát képező intézkedések

(1) 1991. októberében a Bizottság bejelentette ([2]) a Kínai Népköztársaságból (Kína) származó kerékpárok behozatalára vonatkozó dömpingellenes vizsgálat (az eredeti vizsgálat) megindítását.

(2) 1993. szeptemberében a Tanács a Kínából származó kerékpárok behozatalára 30,6 %-os végleges dömpingellenes vámot vetett ki (2474/93/EGK rendelet ([3]).

(3) 1996 áprilisában a Bizottság a fenti vám kijátszását vizsgáló eljárást indított (703/96/EK rendelet ([4]), amelynek eredményeként a vámot 1997. januárjában egyes Kínából származó kerékpáralkatrészek behozatalára is kiterjesztette (71/97/EK bizottsági rendelet ([5]).

2. Egyéb országokat érintő hatályos intézkedések

(4) 1998. márciusában a Tanács az indonéziai, malajziai és thaiföldi eredetű kerékpárok behozatalára végleges dömpingellenes vámot vetett ki (648/96/EK rendelet ([6]).

(5) 1999. februárjában a Tanács a tajvani eredetű kerékpárok behozatalára végleges dömpingellenes vámot vetett ki (397/99/EK rendelet ([7]).

([1]) HL L 56., 1996.3.6, 1. o. A legutóbb a 905/98/EK rendelettel (HL L 128., 1998.4.30, 18. o.) módosított rendelet.
([2]) HL C 266., 1991.10.12., 6. o.
([3]) HL L 228., 1993.9.9, 1. o.
([4]) HL L 98., 1996.4.19, 3. o.
([5]) HL L 16., 1991.1.18, 55. o.
([6]) HL L 91., 1996.4.12, 1. o.
([7]) HL L 49., 1999.2.25, 1. o.

3. Felülvizsgálati kérelem

(6) A Kínai Népköztársaságból származó kerékpárok behozatalára vonatkozó dömpingellenes intézkedések küszöbön álló lejártáról szóló hirdetmény ([8]) megjelentetését követően a Bizottsághoz kérelem érkezett az említett 384/96/EK rendelet (az „alaprendelet") 11. cikke (2) bekezdésének megfelelő intézkedések felülvizsgálatára vonatkozóan.

(7) A kérelmet az érintett termék teljes közösségi termelés jelentős részét előállító gyártók nevében (felvételüket kérő közösségi gyártók) eljáró Európai Kerékpárgyártók Szövetsége (EBMA) nyújtotta be 1998. júniusában.

(8) A kérelmet arra alapozták, hogy az intézkedés hatályvesztésének valószínű következményeként újból fellépne a dömping jelenség, amely a közösségi iparágat hátrányosan érinti. A tanácsadó bizottsággal folytatott konzultációt követően a Bizottság elégségesnek ítélte a felülvizsgálat megindításához rendelkezésére álló bizonyítékokat, és az alaprendelet 11. cikke (2) bekezdése alapján kezdeményezte az említett felülvizsgálati eljárást ([9]).

4. Felülvizsgálat

(9) A Bizottság a felülvizsgálat kezdeményezéséről hivatalosan tájékoztatta a felvételüket kérő közösségi gyártókat, az exportáló gyártókat, az importőröket és fogyasztókat, valamint az exportáló országok képviselőit, és lehetőséget adott az érintett feleknek arra, hogy nézeteiket írásban fejtsék ki, illetve, hogy meghallgatást kérjenek.

(10) A Bizottság kérdőíveket küldött ki a tudomása szerint érintett felek között, amelyre az eredeti vizsgálatban (a mintában) is szereplő, felvételét kérő 10 közösségi gyártótól, illetve 14 kínai exportáló gyártótól érkezett válasz. Az utóbbiak közül a következő 11 cég exportált kerékpárt a Közösség területére a vizsgálati időszak idején:

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

([8]) HL C 74., 1998.3.10, 04. o.
([9]) HL C 281., 1998.9.10, 08. o.

(11) A következő cégek telephelyein folytattak helyszíni vizsgálatot:

a) A hasonló országban (Mexikó) működő gyártók:

– Biciclo SA de CV, San Luis Potosi

– Bicileyca SA de CV, Apizaco

– Mercurio SA de CV, San Luis Potosi;

b) Felvételüket kérő közösségi gyártók (a minta):

– Batavus BV, Heerenveen, Hollandia

– BH SA, Vitoria, Spanyolország

– Cycleurope international SA, Romilly/Seine, Franciaország

– Dawes Cycles Ltd, Birmingham, Egyesült Királyság

– Derby Cycles Werke GmbH, Cloppenburg, Németország

– Hercules Fahrrad GmbH & Co. KG, Nürnberg, Németország

– Koninklijke Gazelle BV, Dieren, Hollandia

– Kynast AG, Quakenbrück, Németország

– Micmo Gitane SA, Machecoul, Franciaország

– Raleigh Industries Ltd, Nottingham, Egyesült Királyság.

(12) A dömping és a károkozás folytatódása vagy ismételt megjelenése valószínűségének vizsgálata az 1997. szeptember 1-eje és 1998. augusztus 31-e közötti időszakra (vizsgálati időszak) terjedt ki. A kár folytatódása, illetve ismételt megjelenése valószínűségének meghatározása céljából elemezték az 1995. és 1998. augusztus 31-e közötti (szóban forgó időszak) folyamatokat.

(13) A vizsgálatot az eljárás összetettsége miatt nem lehetett elvégezni az alaprendelet 11. cikke (5) bekezdése szerinti 12 hónapos szokásos időszak alatt.

(14) A Bizottság felkutatta és ellenőrizte a dömping és a károkozás folytatódása vagy ismételt megjelenése valószínűségének, illetve a közösségi érdekek meghatározásához szükségesnek ítélt adatokat.

(15) Az érintett feleket tájékoztatták a felülvizsgálat következtetéseinek alapjául szolgáló legfontosabb tényekkel és szempontokkal kapcsolatban, és nyilatkozattételi határidőt biztosítottak a számukra. A nyilatkozatokat gondosan tanulmányozták, és megfelelő esetben a vizsgálatok megállapításait ennek megfelelően módosították.

B. ÉRINTETT TERMÉK ÉS HASONLÓ TERMÉK

(16) Az érintett termék az eredeti vizsgálat tárgyát képező termékkel azonos, vagyis a 8712 00 10, 8712 00 30 és 8712 00 80 KN-kód alá tartozó, motorral nem rendelkező kétkerekű, illetve más kerékpárok (beleértve a háromkerekű szállító kerékpárokat is).

(17) Az eredeti vizsgálat során a kerékpárokat a következő kategóriákba sorolták:

A) hegyi kerékpár, MTB

B) túra, illetve városi kerékpár

C) ifjúsági ügyességi kerékpár

D) egyéb sport és verseny kerékpár.

(18) Ebben a vizsgálatban ugyanezeket a kategóriákat használták. Megjegyzendő mindazonáltal, hogy a kategóriák között nincs egyértelmű határvonal, a különböző termékfajták fedik egymást. Számos termék egyszerre több kategóriába is sorolható.

(19) A vizsgálat igazolta azt a feltevést, hogy a kerékpárokat a Közösség területén azonos forgalmazási csatornákon keresztül forgalmazzák. Mivel a kerékpárok alapalkalmazása és felhasználása azonos, azok egymással nagymértékben felcserélhetők, s így a különböző kategóriájú termékváltozatok versenytársai egymásnak. Ezen az alapon minden kategóriába tartozó kerékpár azonos terméknek számít.

(20) A vizsgálat azt is kimutatta, hogy a közösségi iparág által a Közösség területén gyártott és forgalmazott kerékpárok, a mexikói gyártók által Mexikóban gyártott és forgalmazott kerékpárok, illetve a Kínából a közösségi piacra behozott kerékpárok hasonlóak, és emiatt az alaprendelet 1. cikke (4) bekezdése értelmében hasonló terméknek számítanak.

C. A DÖMPING FOLYTATÓDÁSÁNAK VAGY MEGISMÉTLŐDÉSÉNEK VALÓSZÍNŰSÉGE

1. Előzetes megjegyzések

(21) Az alaprendelet 11. cikke (2) bekezdése értelmében az ilyen jellegű felülvizsgálat célja a dömping szempontokkal kapcsolatban annak megítélése, hogy a vizsgálati időszakban ténylegesen dömpinghelyzet állt-e fenn, illetve, hogy az intézkedések megszüntetése valóban további dömpinghez vezetne-e (lásd: alaprendelet 11. cikk (2) bekezdés). A dömpingre vonatkozó megállapításokat annak figyelembevételével kell mérlegelni, hogy az érintett termék közösségi behozatala az 1991. évi 2,5 milliós csúcsról a vizsgálati időszak alatt 14 000 darabnál kisebb mennyiségre csökkent. Az ebben a vizsgálatban együttműködő kínai exportáló gyártók továbbá az említett behozatal vizsgálati időszak alatti mennyiségének csupán 30 %-át képviselték.

2. A dömping folytatódása, illetve annak valószínűsége

a) Hasonló ország

(22) A jelenleg hatályos intézkedések a Kínából behozott kerékpárok minden fajtájára nézve azonos vámot állapítanak meg. Az alaprendelet 11. cikke (9) bekezdése értelmében a Bizottság az eredeti vizsgálat esetében alkalmazott eljárással azonos eljárást alkalmazott, így a szokásos értéket valamely piacgazdasági berendezkedésű harmadik ország (hasonló ország) elemzéséből származó adatok alapján határozta meg.

(23) Az eredeti vizsgálatban Tajvan szerepelt hasonló országként. A jelenlegi vizsgálatban Tajvan szerepeltetése nem volt célszerű, mivel az országból származó kerékpár behozatalra szintén dömpingellenes intézkedések vonatkoztak, továbbá mivel azt egyetlen érdekelt fél sem ajánlotta.

(24) A felvételüket kérő közösségi gyártók hasonló országként Mexikót javasolták. A kezdeményezésről szóló hirdetményben felkérték az érintett feleket arra, hogy fejtsék ki nézeteiket ezzel a lehetőséggel kapcsolatban. Több kínai exportáló gyártó állította, hogy a felvételüket kérő közösségi gyártók nem szolgáltattak kielégítő adatot annak igazolására, hogy Mexikó a célnak minden más lehetséges hasonló országnál megfelelőbb, ám a kínaiak maguk sem szolgáltattak bármely más lehetőséget megfelelően indokoló bizonyítékot.

(25) Egyes kínai exportáló gyártók Indiát ajánlották hasonló országnak. India azonban két ok miatt nem felel meg erre a célra:

– az Indiában eladott kerékpárok (a kiskereskedő felé összeszereletlen állapotban forgalmazott, egyszerű kivitelű kerékpárok) nem hasonlíthatók a kínai gyártók által a Közösség területén forgalmazott kerékpárokhoz, továbbá

– az indiai piac magas fokú védettséget élvez (magas vámtarifák, behozatali engedélyek rendszere, a gyártóknak nyújtott szubvenciók).

(26) A fentiek figyelembe vételével Mexikó hasonló országként való megfelelését a következő szempontokra alapozta a Bizottság:

– a Mexikóban gyártott kerékpárok műszaki jellemzőiket tekintve azonosak a Kínában gyártott és a Közösségbe exportált kerékpárokkal,

– Mexikó reprezentatív nyílt piacnak tekinthető. A kerékpár-behozatal az éves értékesítés 13 %-át teszi ki. A jogi és gazdasági környezet a szabadpiacot és versenyt segíti elő. Az alkalmazott vámtarifa (20 %) hasonló a Közösségben alkalmazott vámtarifához (15,4 %). Nincsenek mennyiségi korlátozások és használati engedélyezés. A mexikói gyártók szabadon választhatják meg, honnan szerzik be az alkatrészeket és az anyagokat a belföldi piacon (ahol sok vállalat gyárt csöveket, fémlemezeket, műanyagokat, gumiabroncsot, nyergeket, stb.), illetve a határon túlról (kerékabroncsok, agyak, fékek, váltók). Az a tény, hogy Mexikó 1997-ben dömpingellenes vámot vetett ki a kínai kerékpárok behozatalára, ebben az összefü ggésben lényegtelen,

– a mexikói gyártók belföldi értékesítése a kínai export mennyiségével összehasonlítható,

– három jelentős kerékpárgyártó működött együtt a vizsgálatban (Mercurio SA de CV, Biciclio SA de CV és Bicileyca SA de CV), amelyek 1998-ban a belföldi piac 50 %-át képviselték, ahol legalább hat másik fontos gyártóval versenyeztek. Ezek a cégek versenyképesek, korszerű gyártási eszközökkel rendelkeznek, többek között automatizált, vagy részben automatizált acélcsővágó berendezéssel, AVI váz- és villahegesztéssel, por, illetve ásványolaj-alapú festéssel és futószalagos szerelősorral. Ennek alapján és az alaprendelet 2. cikke (7) bekezdése értelmében Mexikó az érintett termék szokásos értékének megállapítása céljából megfelelő hasonló országnak bizonyult.

(27) Egyes exportáló gyártók arra hivatkoztak, hogy a hasonló országban megállapított szokásos érték nem megfelelő, és torzítja a dömping-előrejelzést. Azzal érveltek, hogy mivel most már az alaprendelet 2. cikke (7) bekezdése c) pontjában meghatározott piacgazdasági feltételek között működnek, megváltozott körülményekkel kell szembenézniük, és emiatt az eredeti vizsgálatban használt módszertől eltérő módszert kellene használni velük kapcsolatban (lásd: 11. cikk (9) bekezdés).

Hangsúlyozni kell, hogy valóban bármely gyártó hivatkozhat arra, hogy piacgazdasági körülmények uralkodnak (lásd: 2. cikk (7) bekezdés b) és c) pont), amennyiben a körülmények ilyen irányú változását bizonyítani tudja. Az említett változás jellege miatt a helyzetet a 11. cikk (3) bekezdésében foglaltak alapján is mérlegelni kell. Mindazonáltal a jelenlegi hatályvesztési felülvizsgálat megindításának idején egyetlen kínai exportáló gyártó sem szolgáltatott kielégítő bizonyítékot ahhoz, hogy a Bizottság párhuzamos, a 11. cikk (3) bekezdése szerinti felülvizsgálást indítson.

(28) A 11. cikk (9) bekezdése értelmében ebben a felülvizsgálatban a dömping alakulását az eredeti vizsgálatban használt módszerrel azonos módszerrel vizsgáltuk, egyebek között a szokásos érték hasonló ország beiktatása révén történő megállapításával.

b) Szokásos érték

(29) Először összességében és típusonként is megállapítottuk, hogy a mexikói gyártók belföldi értékesítése mennyiségileg megfelel a Kínából származó behozatal legalább 5 %-ának, ami azt jelenti, hogy az alaprendelet 2. cikke (2) bekezdése értelmében az adatok reprezentatívak.

(30) Kiderült továbbá, hogy az együttműködő mexikói gyártók független vásárlók felé történő összes vonatkozó belföldi értékesítése úgy tekinthető, hogy az a szokásos kereskedelmi forgalomban ment végbe. (Az eladási árak súlyozott átlaga a vizsgálati időszak alatt magasabb volt a fajlagos gyártási költségek a súlyozott átlagánál, a fajlagos gyártási költség alatt bonyolított egyéni adásvételi ügyletek forgalma pedig nem érte el a szokásos érték számításához felhasznált értékesítések 20 %-át.)

(31) A szokásos értéket ennek megfelelően az együttműködő mexikói gyártók független vásárlói által a vizsgálati időszak idején a szokásos kereskedelmi gyakorlatnak megfelelően fizetett, illetve fizetendő ár alapján állapítottuk meg.

c) Exportár

i. *Együttműködő exportáló gyártók*

(32) A kiviteli árakra vonatkozóan tíz exportőr kínai gyártótól érkeztek átfogó adatok. Az Eurostat kimutatásai szerint mindazonáltal ezek az adatok a vizsgálati időszakban Kína által a Közösség területére szállított kerékpár-kivitel mennyiségének csupán 30 %-ára vonatkoztak (kb. 4 200 db).

(33) Az említett cégek kiviteli árait az érintett termék az alaprendelet 2. cikkének (8) bekezdése értelmében a ténylegesen fizetett vagy fizetendő ár alapján határoztuk meg.

ii. *Nem együttműködő gyártók*

(34) A kínai behozatal fennmaradó 70 %-ának esetében együttműködés hiányában a ténymegállapításokat az alaprendelet 18. cikkének (1) bekezdése értelmében rendelkezésre álló adatokra kellett alapozni. Ennek megfelelően az összes ügyletre érvényes átlagos kiviteli árat az Eurostat adatok alapján állapítottuk meg az együttműködő gyártók kivitelének levonását követően. Az Eurostat adatokat nem szokás megfelelő információforrásnak tekinteni olyan esetekben, amikor az együttműködés az érintett termék behozatalának mindössze 30 %-ára vonatkozik. Ebben az esetben mindazonáltal ezeket alkalmaztuk, mivel a vizsgálati időszak idején behozott kis mennyiségre való tekintettel az elemzés leginkább a nagy mennyiségű dömpingáru ismételt megjelenésének valószínűségére, és nem annak biztosítására irányult, hogy az intézkedések nehogy az együttműködés hiányát jutalmazzák. Továbbá, mivel a hatályvesztési felülvizsgálat csupán az intézkedések fenntartását vagy hatálytalanítását eredményezheti, azok módosítását nem, a dömping árkülönbözetet ez esetben nem szükséges teljes pontossággal kiszámítani.

d) **Összehasonlítás**

(35) Megjegyzendő, hogy bizonyos esetekben a Kínából származó kerékpár-behozatal, illetve a Mexikóban gyártott és eladott kerékpárok között különbségeket is találtunk, általában amiatt, hogy a kínai kerékpárok a mexikói termékeknél korszerűbb termékek. Az alaprendelet 5. cikke értelmében indított vizsgálat keretében ez a tény a különbözet megjelenítése érdekében (ez esetben a mexikói belföldi eladási árra alapozott) szokásos érték felfelé történő kiigazítását kívánta volna meg, ez az eljárás pedig emelte volna a megállapított dömping szintjét. A dömping szintjének csekély általános hatása, illetve amiatt, hogy az intézkedéseket hatályvesztési felülvizsgálat esetében nem lehet módosítani, az említett korrekciót nem tartottuk szükségesnek.

(36) Az igazságos összehasonlítás érdekében, illetve az alaprendelet 2. cikke (10) bekezdésével összhangban kiigazításokat hajtottunk végre az árakat, illetve az árak összehasonlítását befolyásoló szállítási, biztosítási, hitel-, kezelési és járulékos költségekkel kapcsolatos különbségek figyelembevétele érdekében.

e) Dömping árkülönbözet

(37) Az alaprendelet 2. cikkének (11) bekezdése értelmében a mexikói határnál FOB alapon számított szokásos érték súlyozott átlagát vetettük össze (az együttműködő és nem együttműködő gyártók) a kínai határnál FOB alapon, azonos kereskedelmi szinten számított kiviteli árainak súlyozott átlagával.

(38) A fenti összehasonlítás igen jelentős dömpinget mutatott ki, ahol a dömping árkülönbözet megegyezik a szokásos érték és a kiviteli ár közötti különbséggel. A kimutatott dömping árkülönbözet magasabb volt az eredeti vizsgálat idején kimutatott dömping árkülönbözetnél.

(39) A vizsgálat semmiféle okot sem talált arra nézve, hogy a dömping az intézkedések beszüntetése esetén megszűnne. Ennek megfelelően arra a következtetésre jutottunk, hogy a dömping folytatódása valószínűsíthető.

(40) Egyes kínai exportáló gyártók arra hivatkoztak, hogy ilyen kis mennyiségű behozott mennyiség alapján lehetetlen a jelenlegi, illetve a jövőbeni dömpinggel kapcsolatos érvényes következtetést levonni. Bár elfogadjuk azt a nézetet, amely szerint a dömping létére vonatkozó következtetés nem elégséges bizonyíték az intézkedések további fenntartásához, a dömping ténye ugyanakkor befolyásolhatja az intézkedések fenntartásra vagy megszüntetésére vonatkozó döntést.

3. **A dömping megismétlődésének valószínűsége**

(41) A dömping megismétlődése valószínűségének meghatározásában a következő tényezők bizonyultak irányadónak: a dömping megléte, az intézkedések kijátszásának összefüggései, a termelés és a kapacitás-kihasználás alakulása Kínában, valamint a világszerte dömpingáron forgalmazott kínai export kerékpárok számának alakulása.

a) Dömping megléte és az intézkedések kijátszásának összefüggései

(42) Annak ellenére, hogy már az eredeti vizsgálatban megállapított dömping árkülönbözet is magas volt (30,6 %), a jelenlegi vizsgálat tanúsága szerint az árkülönbözet nem csökkent, sőt tovább növekedett.

(43) Számos kísérlet történt a korábban bevezetett dömpingellenes intézkedések kijátszására. 1993 óta nagyszámú kerékpár-összeállító céget alapítottak a Közösség területén, és a kerékpáralkatrészek behozatala rendkívüli mértékben növekedett. Ez a fejlemény, amely az eredeti intézkedés közvetlen folyománya, az intézkedések kijátszását ellenőrző, 1996-ban indított vizsgálat során derült ki.

(44) Az említett vizsgálatból az is kiderült, hogy kínai exportáló gyártók és közösségi importőrök közvetlenül az 1993-ban bevezetett intézkedések hatályba lépését követően a kerékpárok szétszerelt formában történő szállításával igyekeztek a vámot kijátszani. Az egyazon összeállító üzembe szánt részeket különböző konténerekbe csomagolták, eltérő időpontokban szállították, és kirakodásuk gyakran más-más közösségi kikötőkben történt.

(45) Az intézkedések kijátszásának másik formája a Közösség területére szállított kínai eredetű kerékpárok esetén az volt, hogy a kerékpárok vietnami származását igazoló, utólag visszavont származási bizonyítványokkal szállították őket (1992 és 1995 között 523 000 db kerékpár).

(46) Az intézkedések kiterjesztését eredményező vizsgálat azt is kimutatta, hogy az érintett alapvető kerékpáralkatrészek esetében bizonyított a dömping ténye a korábban megállapított szokásos értékkel kapcsolatban.

(47) Egyes vállalatok tagadták, hogy az eredeti intézkedések azáltal történő kijátszása, hogy a Közösség területén összeszerelő üzemeket működtetnek, olyan tényező volna, amelyet figyelembe kellene venni a dömping megismétlődése valószínűségének megállapításához. Ezt az érvet mindazonáltal nem lehetett elfogadni. Az intézkedések kijátszása ellen 1996-ban indított vizsgálat kimutatta, hogy az intézkedés kijátszása dömpinggel járt, s hogy ez az intézkedések javító hatását fenyegette.

(48) Az intézkedések kijátszása ellen indított vizsgálat eredménye, valamint a Kínából származó behozatal jelenlegi alacsony szintje azt bizonyítja, hogy a kínai exportáló gyártók nem tettek különösebb erőfeszítéseket annak érdekében, hogy a közösségi piacon nem dömpingszintű áron versenyezzenek.

b) A termelés és a kapacitás-kihasználás alakulása Kínában

i. *Az iparág általános helyzete*

(49) A (panaszban) rendelkezésre álló adatok szerint a kínai gyártási kapacitás mértéke igen magas (70 millió db körüli becsült érték). Az utóbbi években jelentős befektetések történtek a vegyes vállalatok terén, különösen tajvani cégek részéről, s a kivitelre termelő gyártók magas adó, illetve vámkedvezményben részesülnek.

(50) 1995 és a vizsgálati időszak között a gyártott kerékpárok összmennyisége csökkent, a belföldi fogyasztás 25 és 30 millió darab között, a kivitel pedig 8 és 16 millió kerékpár között mozgott. A kapacitás-kihasználási ráta így meglehetősen alacsony, mindössze 50 % körüli volt.

(51) A hatalmas többletkapacitás következtében a kínai gyártóknál a gyártási folyamatban és a termékskálában egyaránt igen alacsony kapacitás-kihasználtság jelentkezik. Ezek a gyártók rövid időn belül jelentős termelésnövelésre képesek, és termékeiket tetszés szerint bármely piac, az intézkedések felfüggesztése esetében tehát akár közösségi piac felé is irányíthatják.

(52) A helyzetet súlyosbítja az a tény, hogy az 1997 óta érvényben lévő intézkedések ellenére az alapvető kerékpáralkatrészek behozatala folyamatosan nőtt, mivel az összeszerelők vámkedvezményben részesülnek, amennyiben igazolni tudják, hogy a kínai eredetű felhasznált alkatrészek mennyisége nem éri el a teljes alkatrészmennyiség 60 %-át, illetve, hogy a behozott alkatrészekhez az összeszerelési folyamat során hozzáadott érték a gyártási költség 25 %-át meghaladja (lásd: alaprendelet 13. cikk (2) bekezdés b) pontja).

A kerékpáralkatrész-behozatal növekedését az alábbi táblázat mutatja be.

Kínai származású kerékpár-alkatrészek közösségi behozatala (db)	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	VI
Vázak	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
Mutatószám	*100*	*293*	*856*	*954*	*1 188*	*1 545*	*1 572*	*1 995*	*1 854*
Villák	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
Mutatószám	*100*	*1 728*	*3 625*	*4 480*	*8 797*	*9 399*	*9 648*	*9 363*	*9 458*

Forrás: Eurostat

(53) Ezeket az alkatrészeket olyan cégek gyártják, amelyek teljes kerékpárgyártó kapacitással is rendelkeznek. Az intézkedések beszüntetése esetén a Kínából származó összeszerelt kerékpárok behozatala újra gyors ütemben növekedne, s a jelenlegi alkatrész-behozatalt teljes egészében felváltaná.

ii. *Együttműködő gyártók*

(54) Míg az 1995 és a vizsgálati időszak vége közötti időszakra vonatkozó termelési adatok többé-kevésbé állandóak, az együttműködő kínai cégek 1999 évre vonatkozó előrejelzései a gyártás mértékének 16 %-os, 10,6 millió darabra történő növelésére utaló szándékot mutatnak.

(55) A kapacitás-kihasználásra vonatkozó adatok szerint továbbá az 1995 és a vizsgálati időszak vége között jelentős volt a kihasználatlan kapacitás. Az 1999 évre előre jelzett termelés-növelés még mindig 5,8 millió darab kerékpár előállításához szükséges kapacitást hagyna kihasználatlanul.

(46) Egyes vállalatok arra hivatkoztak, hogy a Bizottság elégtelen bizonyíték alapján vonta le következtetéseit a kínai gyártási kapacitást és annak kihasználtságát illetően. Ezzel kapcsolatban az USA Nemzetközi Kereskedelmi Bizottsága (International Trade Commission) megállapításaira hivatkoztak. Ezt az érvet nem lehetett elfogadni. Először is, ezek a megállapítások a VI-től eltérő időszakra vonatkoznak. Megjegyzendő továbbá, hogy a Bizottság és a Tanács következtetései maguktól az együttműködő kínai exportáló gyártóktól származó adatokon alapszanak. Az együttműködő cégek esetében kimutatott alacsony, kb. 50 %-os kihasználtsági arány alapján következtethető magas termelő kapacitás tényét a kínai kerékpár-iparra vonatkozó, a panaszban szereplő adatok is megerősítik. Ebben az összefüggésben nem találtuk meggyőzőnek az együttműködő cégek azon egyszerű állítását, hogy meg kell különböztetni az export piacokon, illetve a kínai belföldi piacon történő értékesítéshez használt gyártási kapacitást. Ennek az állításnak az igazolására semmiféle bizonyíték sem érkezett. Végezetül szem előtt kell tartani azt a tényt is, hogy amennyiben úgy tűnik, hogy a Bizottság túlságosan szűk körből merített információk alapján vonta le következtetéseit, ez teljességgel a kínai gyártók alacsony együttműködési hajlandóságának tulajdonítható.

c) Harmadik országokba szállított kínai kivitel alakulása

i. *Általános növekedés*

(57) A kínai exportáló gyártók alacsony együttműködési hajlandósága miatt alapul vett Comext adatok azt mutatják, hogy a kínai kivitel világszerte 12,8 millió darabról (1995) 14,6 millió darabra nőtt (1997), ami összesen 14 %-os növekedést jelent. 1998 első felében a kivitel mértéke 8,0 millió darab volt, ami 1997 azonos időszakához képest 22 %-os növekedést jelent.

(58) Ezt az folyamatot támasztja alá az egyesült államokbeli helyzet is, ahol a kínai származású kerékpárokra nem alkalmaztak dömpingellenes intézkedést. Az említett behozatal 1995-ben 4 millió, 1998-ban pedig 8,4 millió darab volt. A részletes adatokat az alábbi táblázat tartalmazza.

Kínából származó kivitel	1995		1996		1997		1998		VI	
	Mennyiség	Átlagos egység-ár (USD)	Mennyiség	Átlagos egység-ár (USD)	Mennyiség	Átlagos egység-ár (USD)	Mennyiség	Átlagos egység-ár (USD)	Mennyiség	Átlagos egység-ár (USD)
Világ	12 822 722	42	12 239 224	38	14 617 906	35	-	-	-	-
USA	4 074 554	52	3 902 483	39	5 734 027	38	8 400 000	-	7 511 342	-

Forrás: Comext

(59) Az árak jelentős csökkenése is megfigyelhető. 1995 és 1997 között a kínai kiviteli egységárak világszerte 17 %-kal, az USA-ba irányuló kivitel esetében pedig 27 %-kal estek.

ii. *A kínai kivitel lehetséges eltérülése harmadik országokban bevezetett dömpingellenes intézkedések, illetve mennyiségi korlátozások bevezetése következtében*

(60) A rendelkezésre álló adatoknak megfelelően a belföldi iparukat ért károsodás miatt a kínai kerékpárokkal szemben számos ország a közelmúltban kereskedelmi védelmi intézkedéseket fogadott el. 1997-ben Kanada és Mexikó vetett ki dömpingellenes vámokat, Dél-Korea és Vietnam pedig sürgősségi behozatal-korlátozásokat léptetett érvénybe. A kínai exportáló gyártók ennek megfelelően újabb export piacok keresésére kényszerülnek. Amennyiben a Közösség beszünteti a jelenleg érvényben lévő dömpingellenes intézkedéseket, piaca az említett gyártók számára igen nagy vonzerővel bír majd.

iii. *Egyéb harmadik országokba irányuló kínai kivitel*

(61) Fontos megjegyezni, hogy azt követően, hogy a Tanács 1993-ban dömpingellenes vámokat vezetett be, a kínai exportáló gyártók könnyűszerrel behatoltak az ausztrál, illetve a dél-koreai export piacokra.

d) Az együttműködő exportáló gyártók által harmadik országokban végrehajtott dömping

(62) Az együttműködő kínai exportáló gyártók által harmadik országokba (különösen az USA-ba, Ausztráliába és Japánba) szállított kivitel általában igen reprezentatívnak tekinthető a teljes kínai kerékpár-kivitel szempontjából, mivel az az USA-ba 1996-ban és 1997-ben szállított kínai kivitel 70 %-át, a Japánba és Ausztráliába ugyanezen időszak alatt szállított kivitelinek pedig 20, illetve 50 %-át teszi ki.

(63) A jelenlegi vizsgálat keretében, illetve az együttműködő exportáló gyártók a kérdőívre beküldött válaszai alapján az elemzés elsősorban azokra a kategóriákra irányult, amelyekből a Közösség területére is szállítottak: az A és C kategóriákra. Mindkét kategóriára célországonként különkülön állapítottuk meg a kiviteli ár súlyozott átlagát valamennyi kínai exportáló gyártóra nézve.

(64) A dömpingszámítás során azután megállapítottuk az ezekre a típusokra vonatkozó szokásos érték súlyozott átlagát, és ezt vetettük össze a megfelelő kiviteli árakkal.

(65) Az USA, Kanada, Ausztrália és Japán, illetve minden további jelentős importőr esetében az összehasonlítás mindkét kategóriára nézve jelentős dömpinget mutatott (29 % és 96 % között). Logikus feltételezésnek tűnik, hogy a közösségi intézkedések beszüntetése esetén a kínai exportáló gyártók hasonló áron hasonló mennyiségű árut forgalmaznának a közösségi piacon.

4. **Következtetés**

(66) A vizsgálatból egyértelműen kiderült, hogy a Közösség területére behozott (egyébként kis mennyiségű) kínai származású árumennyiséget a vizsgálati időszakban dömpingáron forgalmazták. A dömping szintje jóval meghaladta az eredeti vizsgálat idején tapasztalt dömpingszintet.

(67) A vizsgálat azt is kimutatta, hogy a közösség területén forgalmazott kínai kerékpár kivitel mennyisége a jelenleg hatályos intézkedések megszüntetése esetében minden valószínűség szerint jelentős mértékű volna. Ezt a következtetést a nagy mértékben kihasználatlan kínai kapacitások, illetve az intézkedések korábbi kijátszásának figyelembe vételével vontuk le. Mindez azt bizonyítja, hogy a kínai exportáló gyártók a közösségi piacon történő értékesítésben továbbra is nagy erősen érdekeltek. Annak valószínűségét, hogy a behozott mennyiség jelentős szintűre növekszik, annak a kockázata is növeli, hogy a Dél-Koreában, Kanadában, illetve Vietnamban bevezetett gazdasági védőintézkedések következtében a kínai kerékpárkivitel fokozott mértékben a közösségi piacok felé irányul.

(68) Levontuk azt a következtetést is, hogy a kínai exportőrök valószínűleg jelentősen megnövelt mennyiségű exportárut forgalmaznának dömping áron a Közösség területén. Ezt a következtetést az egyéb fontos külső piacokra exportáló kínai gyártók által szállított exporttermékek különösen magas dömping árkülönbözete is alátámasztja. Nem valószínű, hogy a kínai exportáló gyártók az említett alacsony kiviteli áraktól eltérő áron folytatnák termékeik forgalmazását a közösségi piacon.

(69) Összegzésként megállapítható az, hogy az intézkedések beszüntetésének esetén a Kínából származó kerékpárkivitel valószínűleg jelentős mennyiségben és jelentősen dömping szintű árakon folytatódna a közösségi piacon.

D. **A KÖZÖSSÉGI IPARÁG**

(70) Az eredeti vizsgálatban a „közösségi iparág” megnevezés alatt a teljes közösségi kerékpárgyártás 54 %-át kitevő közösségi gyártók szerepeltek.

(71) A felvételüket kérő közösségi gyártók a vizsgálati időszak idején a közösségi termelés kb. 58 %-át tették ki. Ennek megfelelően az alaprendelet 4. cikke (1) bekezdése értelmében ezek a gyártók alkotják a „közösségi iparágat”, s az alábbiakban ezen a néven szerepelnek.

(72) A többi közösségi gyártó (a teljes közösségi termelés hozzávetőleg 42 %-a) az alábbiakban „a felvételüket nem kérő gyártók” néven szerepelnek.

E. **A KÖZÖSSÉGI PIAC ELEMZÉSE**

1. **Előzetes megjegyzések**

(73) A közösségi iparág helyzetét az adatok két kategóriája alapján mértük fel:

i. a fenti D. szakaszban meghatározott közösségi kerékpárgyártó iparág átfogó károsodási mutatói (termelés, termelő kapacitás, kapacitás-kihasználtság, készletek, értékesítés, beruházások és foglalkoztatás); ezek az adatok a Közösségben működő nemzeti kerékpárgyártó szövetségektől származnak.

A közösségi iparágból származó adatokat lehetőség szerint egyeztettük más rendelkezésre álló adatokkal (statisztikai adatok, korábbi dömpingellenes vizsgálatokból származó adatok, stb.);

ii. teljesítmény-mutatókkal kapcsolatos, a minta szintjén összegyűjtött és ellenőrzött egyes károsodási mutatók (jövedelmezőség, árak, az árak alakulása, alacsonyabb árak). Ezek a vállalatok válaszoltak a bizottsági kérdőívre, és a felülvizsgálat során teljes mértékben együttműködtek. Az említett cégek a közösségi iparág teljes termelésének körülbelül 40 %-át állítják elő.

2. **Közösségi fogyasztás**

(74) A közösségi fogyasztást úgy számítottuk ki, hogy az összes közösségi gyártó (a közösségi iparág és a felvételüket nem kérő gyártók) teljes közösségi értékesítéséhez hozzáadtuk a teljes behozatalt (Eurostat adatok).

(75) A szóban forgó időszak alatt a fogyasztás 11 %-kal, 17 401 000 darabról (1995) 15 452 000 darabra (vizsgálati időszak) csökkent. A fogyasztás értéke ugyanakkor 2,3 millió EUR szinten állandó maradt, ami arra utal, hogy a közösségi piacon nőttek az átlag eladási árak.

(76) A fogyasztás (darabszámot tekintve) negatív iránya részben azzal magyarázható, hogy a kilencvenes évek eleje óta a kerékpárgyártó ipar két jelentős területén a forgalom folyamatosan csökken: a BMX (gyerek „motocross" kerékpár – C kategória) 1991 óta jelentős csökkenést mutat, az A kategóriába tartozó kerékpárok pedig (MTB, hegyi kerékpár) 1992-től veszítenek népszerűségükből. Az említett két változat eladásainak csökkenését nem ellensúlyozta az értékesítés növekedése más kategóriákban.

(77) Egyes exportáló gyártók arra hivatkoztak, hogy a BMX, illetve az MTB kerékpárok Kína legfontosabb export termékei. Ennek megfelelően nem lehet a károkozás megismétlődésére számítani a Közösségben, ha a Bizottság maga is elismeri, hogy az említett termékek iránt már nincsen jelentős kereslet.

(78) Annak ellenére, hogy a szóban forgó időszakban a Közösségben a BMX, illetve MTB kerékpárok iránta kereslet csökkent, annak mértéke továbbra is figyelemre méltó. A rendelkezésre álló adatok szerint a vizsgálati időszakban a közösségi piacon több millió MTB kelt el. A közösségi és az exportáló gyártók továbbá több új típusú BMX kerékpárt dobtak piacra, és az említett változat továbbra is a gyerekkerékpárok egyik legfontosabb típusa.

(79) A kínai exportáló gyártók által felhozott érvet ennek megfelelően alaptalannak találtuk.

3. **Kínából származó kerékpárok dömpingelt behozatala**

a) A Kínából származó behozott kerékpárok mennyisége és ára

(80) A Kínából származó, és közösségi területre behozott kerékpárok száma 1995 (amikor összesen 65 408 darabot hoztak be) és a vizsgálati időszak között csökkent. Az 1996 évi 29 %-os növekedést követően 1997-től kezdődően a behozatal mennyisége csökkent, és a vizsgálati időszakban csak 13 651 kerékpárt hoztak be.

(81) Egy érdekelt fél arra hivatkozott, hogy, mivel az alaprendelet 11. cikke (5) bekezdése értelmében a felülvizsgálati eljárásra ugyanazokat a szabályokat kell alkalmazni, mint a többi vizsgálat esetében, az alaprendelet 5. cikke (7) bekezdését a hatályvesztési felülvizsgálati eljárásokra is alkalmazni kell. Azzal érveltek, hogy mivel a kínai behozatal a vizsgálati időszakban a mennyiségét és az értékét tekintve egyaránt a teljes fogyasztás 1 %-a, vagyis a minimális küszöb alatt maradt, a jelenlegi felülvizsgálati eljárást nem is lett volna szabad megindítani.

(82) Az alaprendelet 11. cikke (2) bekezdése a következőt állapítja meg:

„A végleges dömpingellenes intézkedések a bevezetéstől számított ötödik évben vesztik hatályukat (…), kivéve, ha felülvizsgálat útján megállapítást nem nyer, hogy az hatályvesztés valószínűsíthetően a dömping, illetve a károsodás folytatódásához vagy megismétlődéséhez vezethet (…)".

A fentiekből következik, hogy a hatályvesztési felülvizsgálat célja, hogy megállapítsa, hogy az egyes érintett országokból származó behozatal mértékétől függetlenül a dömpingellenes intézkedések hatályvesztése esetén valószínűsíthető-e a dömping, illetve károsodás folytatódása vagy megismétlődése. Az eljárás nem az alaprendelet 3. cikke (2) bekezdése szerinti jelentős károkozás megállapítására szolgál.

(83) Mindezek alapján a jelenlegi vizsgálat alaptalan megindítására való hivatkozás elfogadhatatlan.

(84) A (80) preambulumbekezdésben felsorolt adatok alapján arra a következtetésre jutottunk, hogy az 1993 óta a kínai kerékpárokra kivetett dömpingellenes vámok azonnali és igen jelentős hatást gyakoroltak a behozatal mennyiségére, amely az 1991. esztendőben elérte a 2,5 millió darabot. Ezek az adatok mindazonáltal nem tükrözik az alábbi két fejleményt, amelyek valamelyest módosítják az összképet.

(85) Az 1993. évi végleges dömpingellenes vámok bevezetését követően a kínai exportáló gyártók hamis származási bizonyítvánnyal ellátott kerékpárokat szállítottak a Közösség területére (lásd: (44) és (45) preambulumbekezdés). Ugyanakkor a hatályos vámok kijátszásában is részt vettek. Az 1997. esztendő kezdetéig [1] a Kínából származó kerékpárok mennyiségi nyomása ennek megfelelően jóval nagyobb volt annál, amit a számadatok tükröznek.

(86) A Kínából származó kerékpárok átlagos ára a szóban forgó időszak folyamán jelentősen nőtt (+ 80 %), különösen 1997 és a vizsgálati időszak között (+ 51 %). A szóban forgó időszakban jelentősen csökkenő (-79 %) korlátozott behozatali mennyiséget figyelembe véve azonban mindebből lehetetlen volt megbízható következtetést levonni az árakra, illetve az árak alakulására vonatkozóan, különösen amiatt, hogy nem állnak rendelkezésre a termékskála esetleges változásaira vonatkozó adatok.

b) Az exportáló gyártók árpolitikája

(87) A Bizottság a vizsgálati időszak idején behozott termékek igen alacsony mennyisége ellenére az árra vonatkozó, általuk közölt adatok alapján elemezte az exportáló gyártók árpolitikáját. Az elemzés során figyelembe vett árak az exportáló gyártók tényleges kiviteli árai (cif közösségi határparitáson) – dömpingellenes vámmal, illetve anélkül – valamint a közösségi iparág által független vásárlók felé azonos kereskedelmi szinten érvényesített gyártelepi árak voltak.

[1] A dömpingellenes vámnak a Kínából származó egyes kerékpáralkatrészekre való kiterjesztéséről szóló 71/97/EK rendelet kihirdetése.

(88) A vizsgálatból kiderült, hogy a kiviteli árak az alkalmazandó dömpingellenes vámmal együtt, illetve anélkül is lényegesen alacsonyabbak voltak a közösségi iparág által érvényesített áraknál.

4. **A közösségi iparág gazdasági helyzete**

a) Előzetes megjegyzés

(89) A közösségi iparág helyzetének felmérése során megjegyzendő, hogy a Kínából származó kerékpárokra vonatkozó dömpingellenes intézkedések bevezetését követően egyéb harmadik országokból származó behozatalt is dömpingellenes vizsgálatnak vetettek alá. 1996-ban az Indonéziából, Malajziából és Thaiföldről származó, 1999-ben pedig a Tajvanból származó kerékpárokkal szemben vezettünk be dömpingellenes intézkedéseket.

b) Termelés

(90) 1995 és a vizsgálati időszak között a közösségi iparág termelése 25 %-kal (8 842 500 darabról 6 400 000 darabra) csökkent.

(91) A vizsgálat kimutatta, hogy ez a csökkenés számos cég tevékenységének megszüntetésével és a jelentős közösségi gyártók termelésének csökkenésével magyarázható. Meg kell jegyezni ugyanakkor, hogy az eredeti vizsgálatban a közösségi iparágba sorolt egyes közösségi gyártók a fennmaradás érdekében a teljes gyártási ciklusról (amely a kerékpárvázak gyártását is tartalmazza) behozott alkatrészek (váz, villák, teljes kerék, forgattyús hajtóművek, szabadonfutó kerék, fékek stb.) felhasználásával egyszerű összeszerelési tevékenységre, illetve alműveletekre tért át.

c) Gyártási kapacitás és kapacitás-kihasználtság

(92) Mivel a Közösségben a kerékpárgyártás idényjellegű, bizonyos hónapokban a gyártási kapacitás iránti kereslet jelentősen növekszik. A tagállamok jelentős részében az idény márciusban kezdődik és szeptemberben ér véget. A következő idényben gyártásra kerülő kerékpár-kollekciókat a szakma (márkakereskedők, kijelölt forgalmazók, kiskereskedők, nagybani forgalmazók stb.) számára szeptemberben mutatják be.

(93) A gyártás visszaesését okozó tényezőknek és bizonyos közösségi gyártók átszervezésének (lásd: (91) preambulumbekezdés) köszönhetően 1995 és a vizsgálati időszak között a közösségi iparág gyártási kapacitása 15 millió darabról 11 millió darabra, vagyis 27 %-kal csökkent.

(94) A kapacitás jelentős visszaesése ellenére a kapacitás-kihasználtsági arány 1995 és a vizsgálati időszak között mindössze 2 %-kal növekedett. A vizsgálati időszak alatti tényleges kapacitás-kihasználtsági arányt (58 %) az ilyen jellegű iparágakban a gazdasági életképességhez szükséges arány (70 %) viszonylatában kell mérlegelni.

d) A közösségi iparág értékesítése

(95) A szóban forgó időszakban az értékesített mennyiség 1,9 millió darabbal, vagyis 24 %-kal csökkent. A csökkenés az A kategóriában (-35 %), illetve a C kategóriában (-13 %) volt a legjelentősebb, pontosan ott, ahol az eredeti vizsgálat során a kínai exportáló gyártók rendkívül erősnek bizonyultak. A csökkenés legalábbis részben a kínai kerékpárokra érvényes dömpingellenes intézkedéseket kijátszó behozatallal, illetve az intézkedések kijátszása ellen hozott intézkedések bevezetését követően az intézkedések hatálya alól kivont alkatrészek behozatalával magyarázható.

(96) A forgalom értéke 8 %-kal csökkent. Ez a mennyiségi csökkenés mértékénél jóval alacsonyabb volt, és arra utalt, hogy a közösségi iparág átlagos eladási árai nőttek a szóban forgó időszak során.

e) Piacrész

(97) Az értékesített mennyiség és az értékesítési forgalom csökkenésének következtében 1995 és a vizsgálati időszak között a közösségi iparág (mennyiségi szempontból) elsősorban az A és C kategóriák terén (lásd: (95) preambulumbekezdés) piaci részesedésének 15 %-át elveszítette.

f) Átlagos eladási árak és az árak alakulása

(98) A közösségi iparág által a közösségi piacon értékesített kerékpárok eladási árának súlyozott átlaga 10 %-kal nőtt a szóban forgó időszakban. A vizsgálatból kiderült, hogy a közösségi iparágba sorolt főbb gyártók megváltoztatták termékskálájukat, és a magasabb minőségű termékek irányába mozdultak. Ez arra is rákényszerítette őket, hogy értékesítési tevékenységüket a márkakereskedők és kiskereskedők körére összpontosítsák, mivel azok árai állandóbbak és a gyártó számára kedvezőbbek az egyéb fontosabb forgalmazási csatornák, a nagybani forgalmazók, illetve áruházak által érvényesített áraknál.

(99) Az egyes kategóriák elemzéséből kiderült, hogy az A és C kategória árai (az eredeti vizsgálat során a kínai behozatal jelentős része ezekben a kategóriákba tartozott) a szóban forgó időszakban 13 %-kal nőttek, bár a növekedés a két kategóriában nem volt azonos mértékű, a C kategória árai például közel 20 %-kal nőttek 1995 és 1997 között.

(100) A B kategóriában ellenben, amely a közösségi iparág legerősebb részét képezi, a szóban forgó időszakban az eladási árak nem változtak.

g) Jövedelmezőség

(101) Annak ellenére, hogy a közösségi iparág átlagos jövedelmezősége a szóban forgó időszakban –2,3 %-ról –0,6 %-ra javult, továbbra is negatív maradt. A közösségi iparág 1995-ben és 1996-ban egyaránt veszteséges volt (1996-ban 2,2 %). A veszteség 1997-ben 1,9 %-kal csökkent (a nettó forgalom –0,3 %-a), ám a vizsgálati időszakban ismét növekedett (a nettó forgalom –0,6 %-a).

(102) A vizsgálat kimutatta, hogy a legrosszabb eredmények 1995 és 1996 között születtek, abban az időszakban, amikor az exportáló kínai gyártók kijátszották a dömpingellenes intézkedéseket (lásd: (44) és (45) preambulumbekezdés). E gyakorlat megállítása érdekében az 1997. évtől az intézkedéseket a kerékpáralkatrészekre is kiterjesztették. Az 1995-ös esztendőhöz viszonyított 7 %-os árnövekedésnek köszönhetően a közösségi iparág jövedelmezősége 1997-ben kis mértékben javult. Ezt követően, a vizsgálati időszak alatt a további 3 %-os árnövekedés ellenére kis mértékben ismét csökkent.

(103) A fenti tendencia egyértelműen arra utal, hogy a szóban forgó időszakban a közösségi iparág gazdasági helyzete nem állt helyre megfelelő mértékben. A vizsgálat eredményei szerint a jövedelmezőség annak ellenére negatív maradt, hogy a közösségi iparág jelentősen átszerveződött, bizonyos állandó gyártási költségeket csökkentett, és emelte az eladási árakat.

(104) A szóban forgó időszakban elért jövedelmezőséget az ipar számára a Kínából származó dömpingelt behozatal hiányában minimálisnak ítélt szinthez, vagyis a 8 %-hoz kell viszonyítani.

(105) Az említett csökkenés okai elsősorban a gyártott mennyiség (magasabb fajlagos gyártási költségekhez vezető) csökkenése, illetve a kerékpárgyártás átszervezése voltak.

h) Befektetések

(106) A közösségi iparág épületekbe, gépekbe és berendezésekbe történő befektetése a szóban forgó időszak során meglehetősen alacsony mértékű volt. A közösségi iparág által a közösségi piacon értékesített forgalomnak mindössze 1,7 és 2,5 % közötti hányadát érte el. A befektetések elsősorban a gyártás hatékonyságának (hegesztő robotok), illetve a kerékpárvázak minőségének javítására szolgáló berendezésekre irányultak.

i) Foglalkoztatás

(107) 1995 és a vizsgálati időszak között a közösségi iparágban fokozatosan csökkent a foglalkoztatás. A szóban forgó időszakban összesen 1 800 embert (az 1995. évi létszám 12 %-át) bocsátottak el.

j) A közösségi iparág helyzetével kapcsolatosan érkezett általános megjegyzések

(108) Egyes exportáló gyártók – sajtóközlemények, valamint a kérdőívre érkezett nem bizalmas jellegű válaszok részletei alapján – arra hivatkoztak, hogy bizonyos közösségi gyártók gazdasági helyzete javult a szóban forgó időszak során, különösen az értékesített mennyiség, a gyártott mennyiség és a jövedelmezőség vonatkozásában. Ez a tény szerintük ellentmond annak a következtetésnek, amely szerint a Kínából származó kerékpárokra vonatkozó dömpingellenes vámok 1993-ban történt bevezetése óta a közösségi iparág gazdasági helyzete gyenge és sebezhető.

(109) Ebben a tekintetben hangsúlyozni kell azt, hogy az említett exportáló gyártók javarészt a közösségi iparágba sorolt egyes olyan gyártókra vonatkozó adatokat közöltek, amely gyártók helyzete a teljes közösségi iparág szempontjából nem tekinthető reprezentatívnak. Úgy ítéljük meg, hogy ez az érv nem érvényteleníti a vizsgálat átfogó megállapításait, amelyek az érintett termékkel, illetve a közösségi iparág meghatározásába tartozó valamennyi vállalattal kapcsolatos helyzetet tükrözik.

(110) Ennek megfelelően alaptalannak ítéltük azt a következtetést, amely szerint a közösségi iparág gazdasági helyzete javult.

5. **Következtetés**

(111) A közösségi iparág gazdasági helyzetének elemzése kimutatta, hogy a szóban forgó időszakban a gazdasági mutatók többsége továbbra is negatív tendenciára utal: a termelés 25 %-kal, a termelési kapacitás 27 %-kal, az értékesített mennyiség és a forgalom értéke 24 %-kal, illetve 28 %-kal, a piaci részesedés az értéket és a mennyiséget tekintve 8 %-kal, illetve 15 %-kal csökkent. Annak ellenére, hogy a vizsgálati időszakban az 1995. évhez képest az árak 10 %-kal nőttek, a közösségi iparág továbbra is veszteséget termelt, a foglalkoztatás pedig 12 %-kal csökkent.

(112) Ennek alapján azt a következtetést vontuk le, hogy a kínai kerékpárokkal szemben 1993-ban bevezetett dömpingellenes importvámok bevezetése óta a közösségi iparág továbbra is gyenge és sebezhető gazdasági helyzetben maradt.

F. **A KÁROKOZÁS MEGISMÉTLŐDÉSÉNEK VALÓSZÍNŰSÉGE**

1. **Előzetes megjegyzések**

(113) A közösségi iparág gazdasági helyzetén kívül a Bizottság a károkozás megismétlődésének valószínűségét is vizsgálta arra az esetre, ha a kínai kerékpárokkal szembeni dömpingellenes intézkedéseket megszüntetnék.

(114) A vizsgálat áttekintette a közösségi piac helyzetét, figyelembe véve a kínai exportáló gyártók korábbi kísérleteit az intézkedések kijátszására, a kínai kerékpárgyártó ipar helyzetét, illetve a dömpingellenes intézkedések megszüntetésének a közösségi piacra kifejtett valószínűsíthető hatását.

2. **A kínai kerékpárgyártó ipar helyzete és az kivitel várható mennyisége**

(115) Az (50) preambulumbekezdésben foglaltaknak megfelelően a kínai kerékpárgyártó ipar óriási termelő kapacitásának jelenleg mindössze 50 %-ával működik, és a kínai kerékpárok világszerte megtalálhatók, különösen az USA, illetve Japán piacán.

(116) A vizsgálat azt is kimutatta, hogy a kínai exportáló gyártók az USA piacán a dömpingellenes vámok bevezetését követő kétéves távollét után, a vámok megszüntetésekor hatalmas méretű értékesítési kampányok finanszírozásába kezdtek, s szinte azonnal sikerült újból megalapozniuk piaci jelenlétüket. Nagyon sok kínai kerékpárt értékesítettek, elsősorban áruházakban és ABC-áruházakban, amely az egyik legfontosabb forgalmazási csatorna az USA-ban (és a Közösségben is). Ennek eredményeképpen a vizsgálati időszakban 8 millió kínai kerékpárt exportáltak az USA-ba.

(117) Végezetül emlékeztetünk rá, hogy a kínai kerékpárok behozatalával szemben a közelmúltban számos ország alkalmazott kereskedelmi védelmi eszközöket (lásd: (60) preambulumbekezdés).

(118) Egyes exportáló gyártók arra hivatkoztak, hogy a hatalmas kínai belföldi piacnak, valamint a nagy és stabil piaccal rendelkező harmadik országokba (USA, Japán) szállított exportnak köszönhetően a károkozás megismétlődése nem valószínűsíthető.

(119) Arra hivatkoztak továbbá, hogy a kínai kerékpárgyártó ipar nem rendelkezik akkora mértékű szabad termelőkapacitással, amely lehetővé tenné, hogy olyan mértékben és olyan gyorsan növelje jelenlétét a közösségi piacon, hogy az a közösségi iparágat veszélyeztethetné. Véleményük szerint a kínai termelőkapacitásra, illetve kapacitás-kihasználtságra vonatkozó következtetéseket semmiféle megbízható bizonyítékkal sem támasztottuk alá. Állításuk szerint a kínai kapacitás-kihasználtsági arány ennél jóval magasabb (87 % körüli).

(120) A (116) preambulumbekezdés értelmében igaz, hogy a kínai exportáló gyártók jelentős és stabil piaccal rendelkező harmadik országok piacán is jelen vannak. Ennek ellenére bizonyították, hogy képesek termékeiket nagy gyorsasággal átirányítani, és új piacokra behatolni velük.

(121) Megjegyzendő továbbá, hogy a kínai termelőkapacitással és kapacitás-kihasználtsággal kapcsolatos megállapításokat a panaszban szereplő, valamint a kínai exportáló gyártók által szolgáltatott adatokra alapoztuk (lásd: (54) és (55) preambulumbekezdés).

(122) Ezen az alapon, újabb bizonyítékok hiányában, az exportáló gyártók érveit nem tudtuk elfogadni.

3. **A közösségi piac valószínűsíthető helyzete a kínai behozatalra vonatkozó dömpingellenes intézkedések hiányában**

(123) Amint azt említettük, a kínai exportáló gyártók rendelkeznek a közösségi piacra való behatoláshoz szükséges lehetőségekkel. A dömpingellenes vámok hiányában, a szabad termelési kapacitás-kihasználtságot ismerve a közeljövőben az olcsó kínai dömping behozatal valószínűleg elérné az 1991. évi szintet (2,5 millió kerékpár). Ezzel a kínai exportáló gyártók megszereznék a közösségi piac 15 %-át.

(124) A Közösségben rendezett kerékpár-kiállítások alkalmával tett ajánlatok, illetve a kínai exportáló gyártók által a Közösségben működő piaci szereplőknek tett árajánlatok alapján a fenti előrejelzés meglehetősen valószínű. Ezek az árak, amelyek függetlenek voltak a dömpingellenes intézkedések visszavonásától, illetve fenntartásától, hasonlóak voltak a kínai exportáló gyártók által legfontosabb export piacaikon érvényesített árakhoz.

(125) A jelenlegi elemzés kimutatta, hogy a kínai behozatal átlagos árai az eredeti vizsgálatban megállapított szinthez képest kis mértékben valószínűleg növekednének, mivel a vizsgálati időszakban javult az olcsóbb kerékpárok felszereltsége. Az árak, illetve az árajánlatok azonban a (87) és (88) preambulumbekezdésben ismertetett ár-összehasonlítási módszerrel vizsgálva még így is jóval a közösségi iparág által értékesített hasonló típusok ára alatt maradnak. Dömpingellenes vámok hiányában a kínai kerékpárok eladási árai 40–55 %-kal a közösségi iparág átlagára alatt volnának.

(126) Ez a megállapítás arra utal, hogy a kínai exportáló gyártók káros árpolitikája komoly hatásokkal járna abban az esetben, ha hagynánk, hogy az intézkedések hatályukat veszítsék. A dömpingellenes vámok hiányában a közösségi gyártók által értékesített mennyiség, illetve piaci részesedésük csökkenne. Pontosabban: a közösségi iparág által értékesített, illetve gyártott mennyiség egyaránt várhatóan 1 millió darabbal csökkenne, 5 millió, illetve 5,4 millió kerékpárra. Igen valószínű továbbá, hogy a közösségi gyártók elsősorban a drágább kerékpárok gyártásával foglalkoznának.

(127) A forgalmazási hálózat részletes elemzésével megállapítottuk, hogy:

– a közösségi iparág vezető helyzetben van a márkakereskedői/kiskereskedői értékesítési csatornákban (a teljes forgalom 60–65 %-a), s termékeit elsősorban a piac középső, illetve felső szintjén értékesíti,

– egyes közösségi (főként francia, német és angol) gyártók mindazonáltal leginkább a piac alsó szintje számára termelnek, és az ABC-áruházak, nagybani forgalmazók és közvetlen viszonteladók felé történő értékesítésre szakosodnak (értékesítésük 80 %-a, összesen 2 millió kerékpár).

(128) Mivel a kínai exportáló gyártók leginkább a nagy forgalmú értékesítési csatornákban versenyeznének, a közösségi iparágra gyakorolt nyomás leginkább ebben e körben volna jelentős, és a márkakereskedői/kiskereskedői szinten kevésbé jelentkezne.

(129) A kínai kerékpárokkal szembeni dömpingellenes vámok megszüntetése tehát a következőket eredményezné:

– a közösségi iparág további átszervezése, vállalatok megszűnése,

– a foglalkoztatás csökkenése a közösségi iparágban,

– az értékesített mennyiség csökkenése, ennek eredményeképpen a gyártott mennyiség csökkenése, amely elkerülhetetlenül növeli a fajlagos állandó költségeket és azt a szintet, ahol az egyes üzemek ráfizetés nélkül termelhetnek,

– a magasabb változó fajlagos költségek következtében csökkenő méretgazdaságosság.

4. A káros dömping megismétlődésével kapcsolatos következtetés

(130) A káros dömping megismétlődése valószínűségének elemzése arra utal, hogy a kínai eredetű kerékpárokkal szembeni dömpingellenes intézkedések hiányában a káros dömping megismétlődne.

(131) A szóban forgó időszakban tanúsított viselkedésük, illetve az export piacon elért teljesítményük alapján egyértelmű, hogy a kínai exportáló gyártók jelentős kapacitással és hatalmas potenciállal rendelkeznek komplett kerékpárok és kerékpár-alkatrészek gyártására egyaránt. Ezek a gyártók rendelkeznek a közösségi piacra való gyors visszatéréshez szükséges műszaki és gazdasági eszközökkel, és képesek jelentős piaci részesedést elérni, amint azt az USA példája is bizonyítja. A dömping tényét, valamint a közösségi iparág rossz gazdasági helyzetét figyelembe véve úgy ítéljük meg, hogy a dömpingellenes intézkedések megszüntetése elkerülhetetlenül a közösségi iparág jelenős károsodásához vezetne.

G. A KÖZÖSSÉG ÉRDEKE

1. Bevezető

(132) Emlékeztetnünk kell rá, hogy az eredeti vizsgálat idején az intézkedések elfogadását a közösségi érdekekkel összeegyeztethetőnek ítéltük.

(133) A jelenlegi felülvizsgálat keretében megvizsgáltuk, hogy fennállnak-e olyan kényszerítő indokok, amelyek alapján arra lehetne következtetni, hogy ebben a konkrét esetben a Közösségnek nem érdeke az intézkedések fenntartása a dömpinggel, a károkozással, illetve a káros dömping megismétlődésével kapcsolatos következtetések ellenére. Ennek érdekében, és az alaprendelet 21. cikke (1) bekezdésének megfelelően, a Bizottság figyelembe vette a jelenleg hatályos intézkedések hatását valamennyi érintett félre, valamint a Kína elleni intézkedések megszüntetésének következményeit.

2. A közösségi iparág érdeke

(134) A közösségi iparág gazdasági helyzete nyilvánvalóan arra utal, hogy az iparág érdekében fenn kell tartani a hatékony versenykörülményeket, valamint hogy a Közösség piacán ezeket a feltételeket tükröző áraknak kell uralkodniuk.

(135) Néhány fél arra hivatkozott, hogy a dömpingellenes intézkedéseknek nem szabad megvédeniük a közösségi iparágat a nemzetközi versennyel szemben, valamint hogy a dömpingellenes intézkedések öt éve alatt a közösségi iparágnak talpra kellett volna állnia.

(136) Megjegyzendő, hogy a közösségi gyártók, amelyek elsősorban kis- és közepes méretű vállalkozások, 1988-től 1996 végéig jelentős versennyel álltak szemben a Kínából származó olcsó dömpingelt behozatal következtében. 1993 és 1996 között különösen komoly károkat szenvedtek a kínai exportáló gyártóknak az intézkedések kijátszására irányuló kísérletei, illetve az egyéb forrásokból származó káros dömping következtében.

(137) Az elmúlt évek során az iparág jelentős erőfeszítéseket tett hatékonyságának és termelékenységének fokozására annak érdekében, hogy a gyártási költségeket csökkentse és javítsa a minőséget és a versenyképességet ezen az árakra érzékeny piacon. Amint azt a csökkenő termelőkapacitás mutatja, számos közösségi gyártó szűnt meg vagy csökkentette termelő üzemei méretét. Mindez néhány olyan csoport megjelenését segítette elő, amelyek felvásároltak egyes jól ismert kis márkákat és termelő üzemeket, vagy egyesültek más vállalatokkal tevékenységük átszervezése érdekében. Mindezek a jelenségek az ipar alkalmazkodó képességét, versenyképességét, életképességét és fennmaradási szándékát mutatják.

(138) Az azonosított dömpingforrások ellen bevezetett dömpingellenes intézkedéseknek köszönhetően a közösségi iparág élvezheti a piacon kialakuló hatékony kereskedelmi feltételeket, s végre képes lehet pénzügyileg is talpra állni.

(139) A kínai behozatalra vonatkozó intézkedések hiányában mindazonáltal a közösségi iparág ingatag pénzügyi helyzete tovább romlana, és elkerülhetetlenül további cégek megszűnéséhez vezetne, ami pedig további munkahelyek ezreit veszélyeztetné a Közösségben. A közösségi iparágra kifejtett negatív következményeket tovább erősítenék a folyamat utóhatásai a közösségi alkatrésziparban és más ágazatokban a termelési és értékesítési lánc mindkét irányában.

3. **A közösség egyéb gyártóinak érdekei**

(140) A szóban forgó időszakban a felvételüket nem kérő közösségi gyártók által értékesített, illetve legyártott mennyiség egyaránt 10 %-kal csökkent (az értékesítés 4,6 millió darabról 4,1 millió darabra, a termelés 5,1 millió darabról 4,6 millió darabra). A rendelkezésre álló adatok szerint a felvételüket nem kérő gyártók által értékesített kerékpárok elsősorban a kínai eredetű kerékpároknak a piaci versenytársai (azonos termékválaszték, hasonló vásárlói kör). Következésképpen a piacrész-vesztés az említett gyártók kárára is történne. A kínai kerékpárokra vonatkozó dömpingellenes vámok megszüntetése ennek megfelelően nem szolgálná az említett gyártók érdekeit.

4. **A fogyasztókra gyakorolt hatás**

(141) A Közösségen belüli fogyasztói szövetségek részéről a Bizottsághoz nem érkezett észrevétel a jelenlegi felülvizsgálattal kapcsolatban, ami arra utal, hogy a dömpingellenes intézkedések további fenntartásának hatásait illetően nem merültek fel komoly aggodalmak.

(142) Ennek ellenére elemzést végeztünk az intézkedések fenntartása, illetve megszüntetése valószínűsíthető hatásainak megállapítására.

(143) Egyes felek arra hivatkoztak, hogy a nem közösségi gyártók részvételének köszönhetően kialakult piaci verseny eredményeképpen a piac valamennyi szegmensében kielégítő termékválaszték áll a fogyasztók rendelkezésére, és hogy az említett piaci versenyt az intézkedések megszüntetésével ösztönözni kellene.

(144) A vizsgálatból kiderült, hogy a többi közösségi gyártónál az értékesített, illetve legyártott mennyiség csökkenése és a fajlagos gyártási költségek emelkedése áremelést idézett elő a közepesen drága és a legdrágább termékek piacán. A dömpingellenes intézkedések megszüntetése esetén ez a helyzet megismétlődne. Megjegyzendő, hogy az említett piaci szegmensek mennyiségi szempontból a közösségi piac 60 %-át teszik ki.

(145) A fogyasztóknak a kínai eredetű kerékpárok nélkül is széles választék áll rendelkezésre minden piaci szegmensben. A közösségi iparág jelentős mértékben hozzájárul a termékválaszték teljessé tételéhez, és a vizsgálat során nem derült fény a kínálattal kapcsolatos problémákra.

(146) A dömpingellenes intézkedések hiányában az árak a közepesen drága és a legdrágább termékek piacán emelkednének, az olcsóbb termékek árai pedig csökkennének. A termékválasztékot mindez nem érintené lényegesen. Ezen az alapon a Kínával szembeni dömpingellenes intézkedések fenntartása nem ellentétes a fogyasztók érdekeivel.

5. **Következtetés**

(147) A fenti tények és szempontok alapján, és az érdekelt felek által közölt adatok elemzését követően úgy határozunk, hogy nincsenek olyan kényszerítő erejű indokok, amelyek a kínai behozatallal szemben jelenleg hatályban lévő dömpingellenes intézkedések fenntartása ellen szólnának. Mivel a komplett kerékpárokkal szemben jelenleg érvényben lévő dömpingellenes vámot a 71/97/EK rendelettel kiterjesztettük egyes kínai eredetű kerékpáralkatrészek behozatalára, a vámokat az említett rendelet által kiterjesztett körben kell fenntartani.

H. **VÉGLEGES INTÉZKEDÉSEK**

(148) A fentiekből következik, hogy az alaprendelet 11. cikke (2) bekezdése, illetve 11. cikke (6) bekezdése értelmében fenn kell tartani a Kínából származó kerékpárok behozatalára vonatkozóan a 2474/93/EGK rendelettel bevezetett és a 71/97/EK rendelettel kiterjesztett dömpingellenes vámokat,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

(1) Végleges dömpingellenes vámot vezetünk be a Kínai Népköztársaságból származó, jelenleg a 8712 00 10, 8712 00 30, illetve a 8712 00 80 KN-kód alá tartozó, motorral nem felszerelt kerékpárok és hasonló járművek (beleértve a szállításra használt háromkerekű kerékpárokat is) behozatalára.

(2) A közösségi határparitáson számított, a vámot nem tartalmazó nettó árra alkalmazandó végleges vámtétel 30,6 %.

(3) Eltérő rendelkezés hiányában a vámokra vonatkozó hatályos rendelkezéseket kell alkalmazni.

2. cikk

Ez a rendelet az *Európai Közösségek Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2000. július 10-én.

a Bizottság részéről

H. VÉDRINE

az elnök